

AVANT-PROJET PLAN FEDERAL DEVELOPPEMENT DURABLE

LA MOBILITE

24 JUIN 2008

Claire SCOHIER



Inter-Environnement Bruxelles



UN DES OBJECTIFS PRIORITAIRES DE L'AVPDD :

LE TRANSPORT DURABLE = VISION A LONG TERME
2012 → 2020 → 2050

Qu'est-ce qu'une mobilité soutenable ?

- respecte l'environnement global et local
- ne s'étouffe pas elle-même (congestion)
- est accessible à toutes les classes sociales



SAVOIR D'OÙ ON VIENT ET OÙ ON VA !

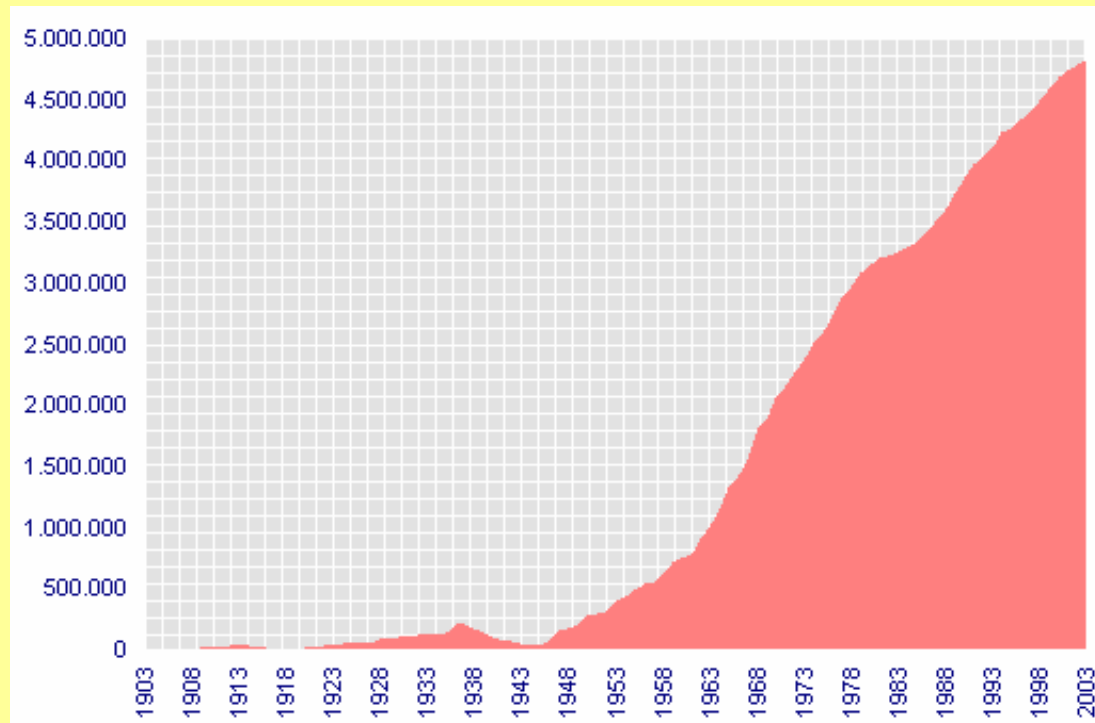
Inter-Environnement Bruxelles

Une mobilité non-soutenable

- depuis '50 : politique du tout à la voiture
- destruction des campagnes et adaptation de la ville à la voiture : création d'autoroute urbaine, transformation des places en parking à ciel ouvert
- provoque l'exode et donc accroît la navette



EVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE BELGE



Le parc de véhicule belge a augmenté de 19,5% de 1996 à 2006
Les distances parcourues ont augmenté de 18% de 1995 à 2005

DES ORDRES DE GRANDEUR

Chaque jour, l'ensemble des Belges parcourent en voiture particulière un total de 210 millions de km, soit un aller simple jusqu'au soleil ...
...et 13 tours gratuits de l'astre-dieu en prime, ou encore **5.240 fois le tour de la Terre...**

De même, 52 millions de km sont parcourus pour transporter des marchandises, soit **1.300 fois le tour de la Terre**



REPARTITION MODALE DES DEPLACEMENTS EN REGION BRUXELLOISE

- Les déplacements domicile-travail et liés à l'école représentent une part importante des déplacements
- Mais on constate une augmentation des déplacements « divers »
- Fort taux d'usage de la voiture, y compris les Bruxellois !

Répartition modale des actifs occupés à Bruxelles (2001)			
	Bruxellois	Externes	Tous
Voiture ou moto	49%	59%	55%
Train*	insignifiant	34%	21%
Bus Tram Métro	34%	4%	16%
A vélo ou à pied ou aucun	13%	insignifiant	5%
Autres	4%	3%	3%

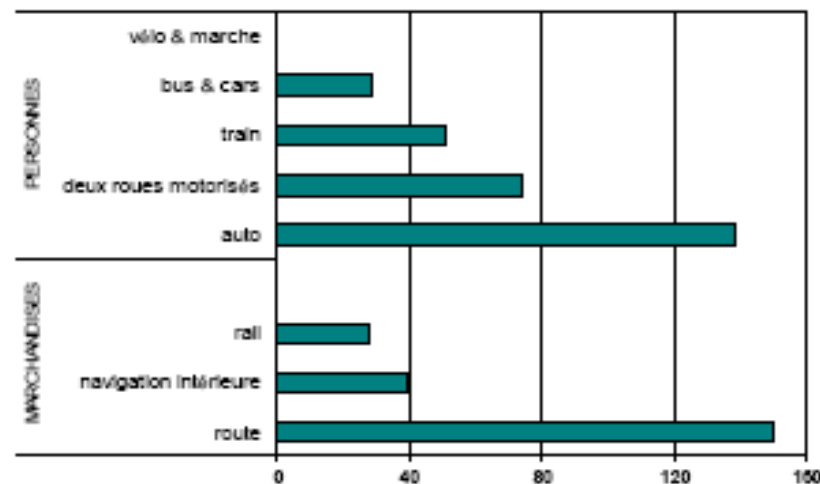
* y compris voiture + train et train + métro / tram / bus
Source : Institut National de Statistiques



REPARTITION DES EMISSIONS DE CO₂ SELON LE MODE DE TRANSPORT

- Le CO₂ reste le principal gaz à effet de serre source du changement climatique or la voiture, notre mode de transport privilégié pour les personnes et les marchandises produit deux à quatre fois plus de CO₂ que les autres modes de transport

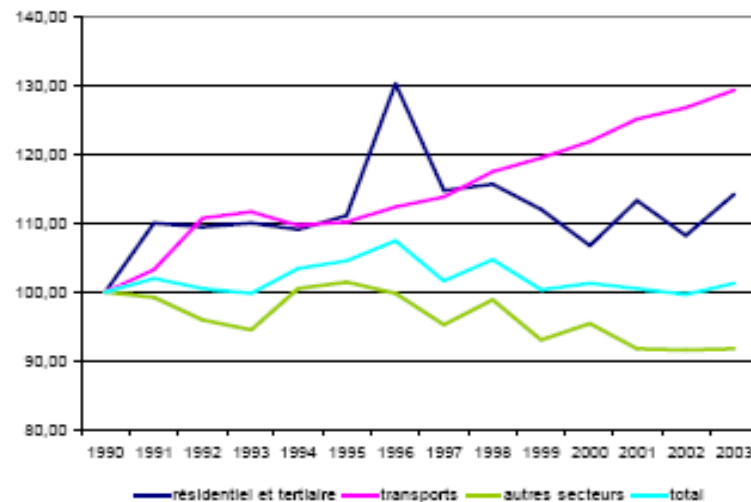
Emissions de CO₂ par mode en g par voyageur-kilomètre pour le transport de personnes et en g par tonne-kilomètre pour le transport de marchandises. Calculs Direction Mobilité, SPF Mobilité & Transports.



PART DU TRANSPORT DANS LES EMISSIONS DE CO₂

- Si le transport ne représente que 20% des émissions totales de CO₂, il est le seul secteur en nette augmentation : + 34% depuis 1990

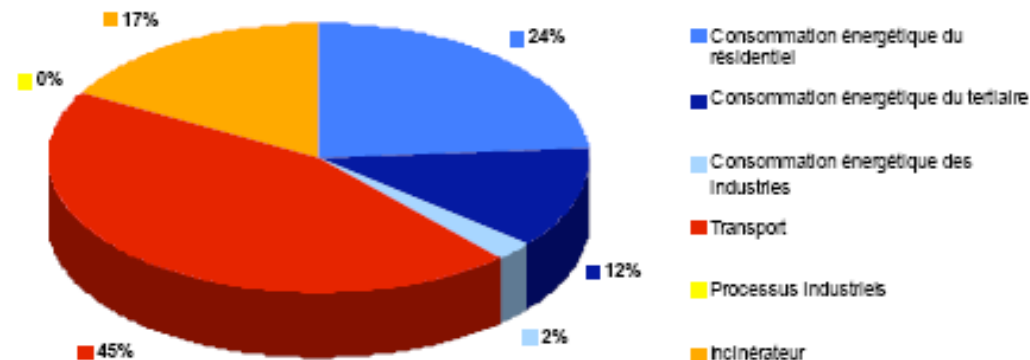
Evolution des émissions de gaz à effet de serre en Belgique de 1990 à 2003 suivant différents secteurs⁵ (année de référence : 1990 = 100 %). Source : 4^e communication nationale sur les changements climatiques.



Emissions polluantes : dioxyde d'azote

Figure 3.1 Emissions d'oxydes d'azote (NOx) par secteurs d'activités à Bruxelles sur base des inventaires d'émissions de 2006

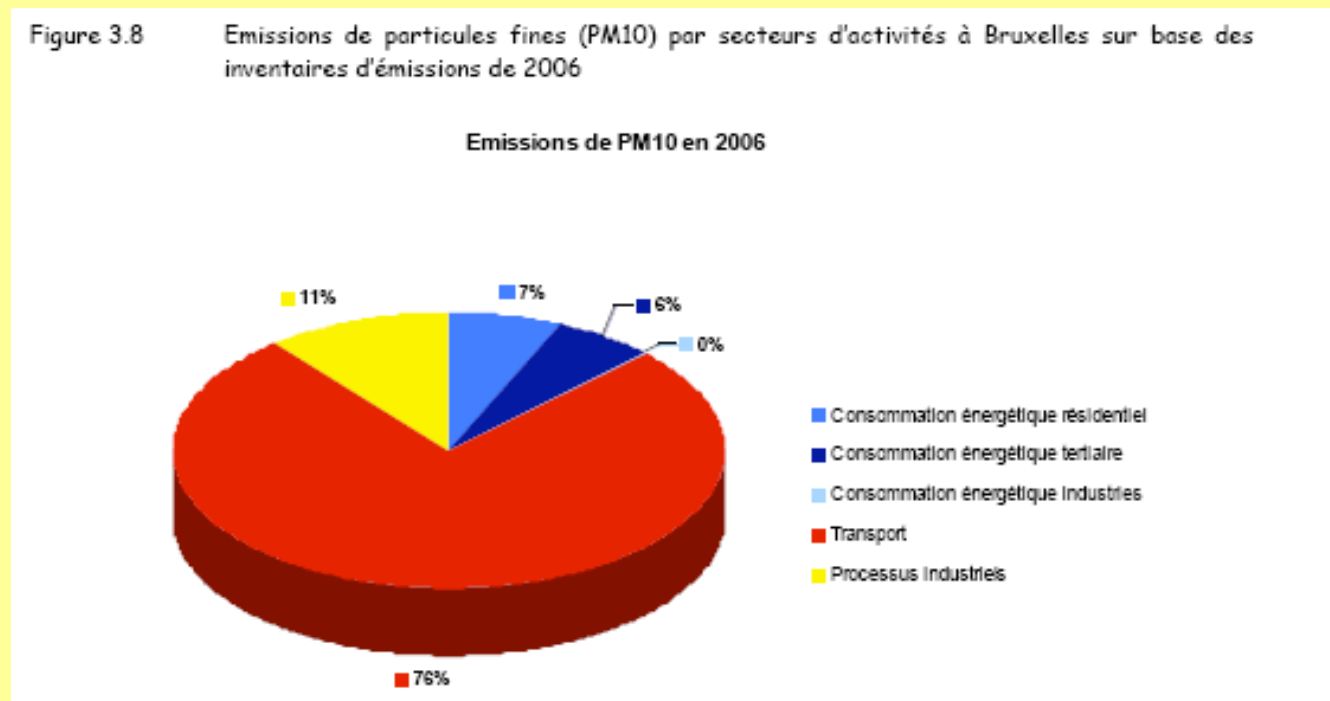
Emissions d'oxydes d'azote (NO et NO2) en 2006



Les oxydes d'azote ont diminué de 1990 à 2000 mais stagnation depuis lors.

Emissions polluantes : PM10

Figure 3.8 Emissions de particules fines (PM10) par secteurs d'activités à Bruxelles sur base des inventaires d'émissions de 2006



Les PM10 ont diminué de 1990 à 2000 mais stagnation depuis lors.

Pétrole et mobilité

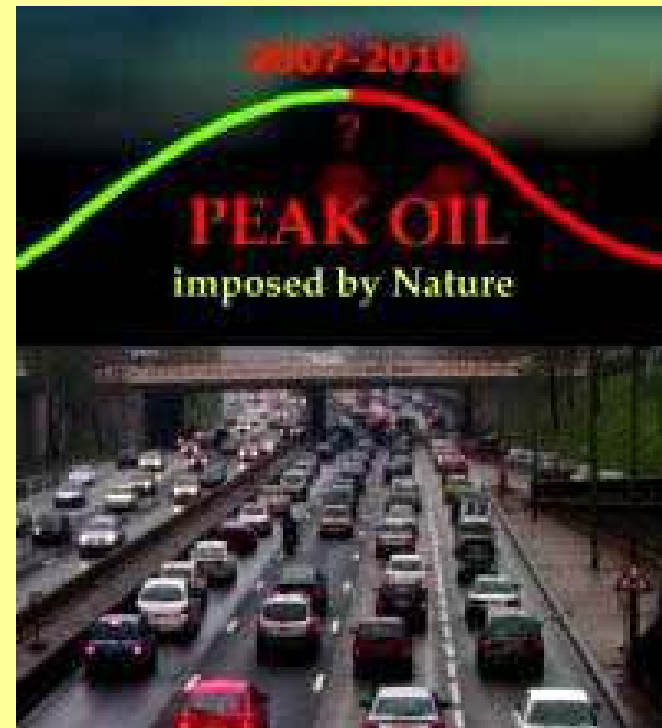
Le secteur des transports
est dépendant à 98%
d'une seule
ressource énergétique :

Prix du baril :

janvier 2007 : 50 \$

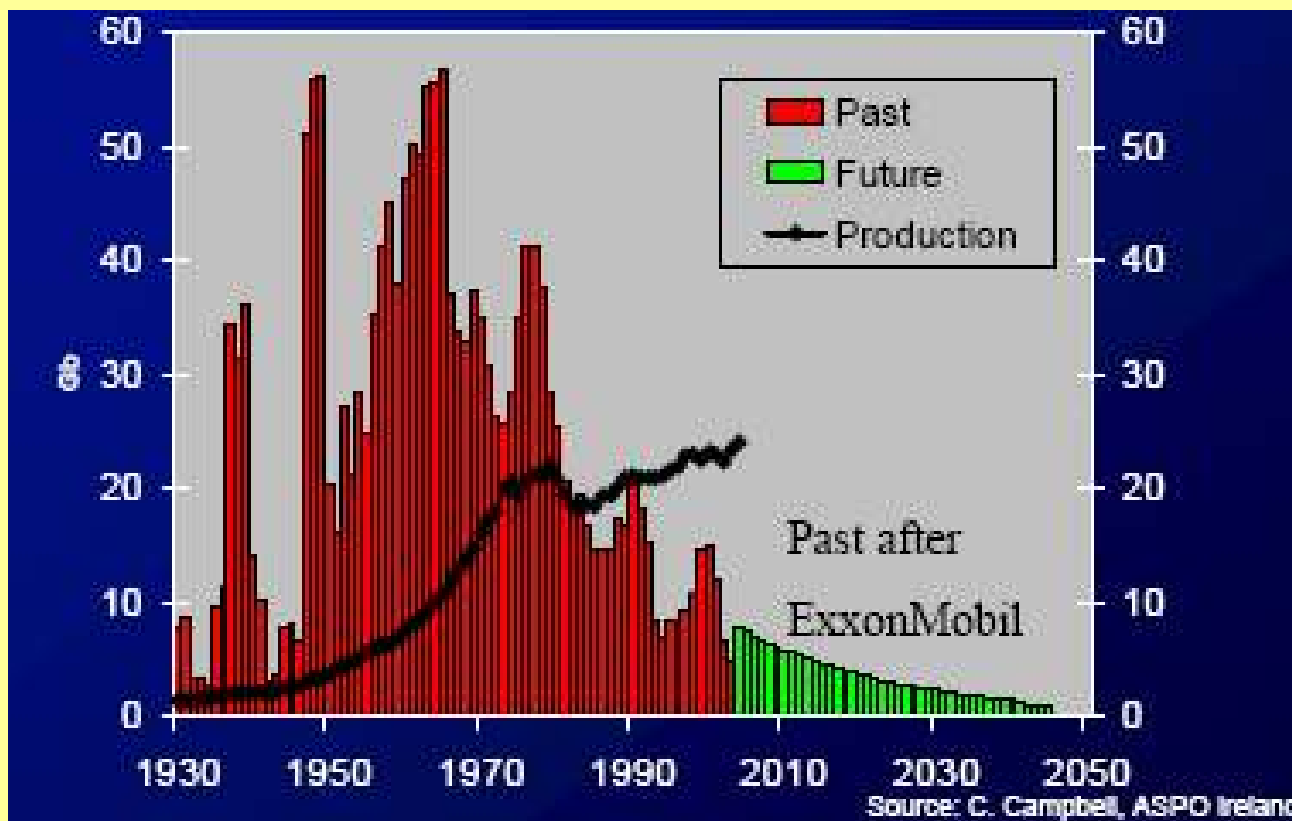
juin 2008 : 140 \$

En Belgique, 50% du pétrole est consommé
par les transports ...



Inter-Environnement Bruxelles

LE PIC PETROLIER



Le cycle de vie d'une voiture

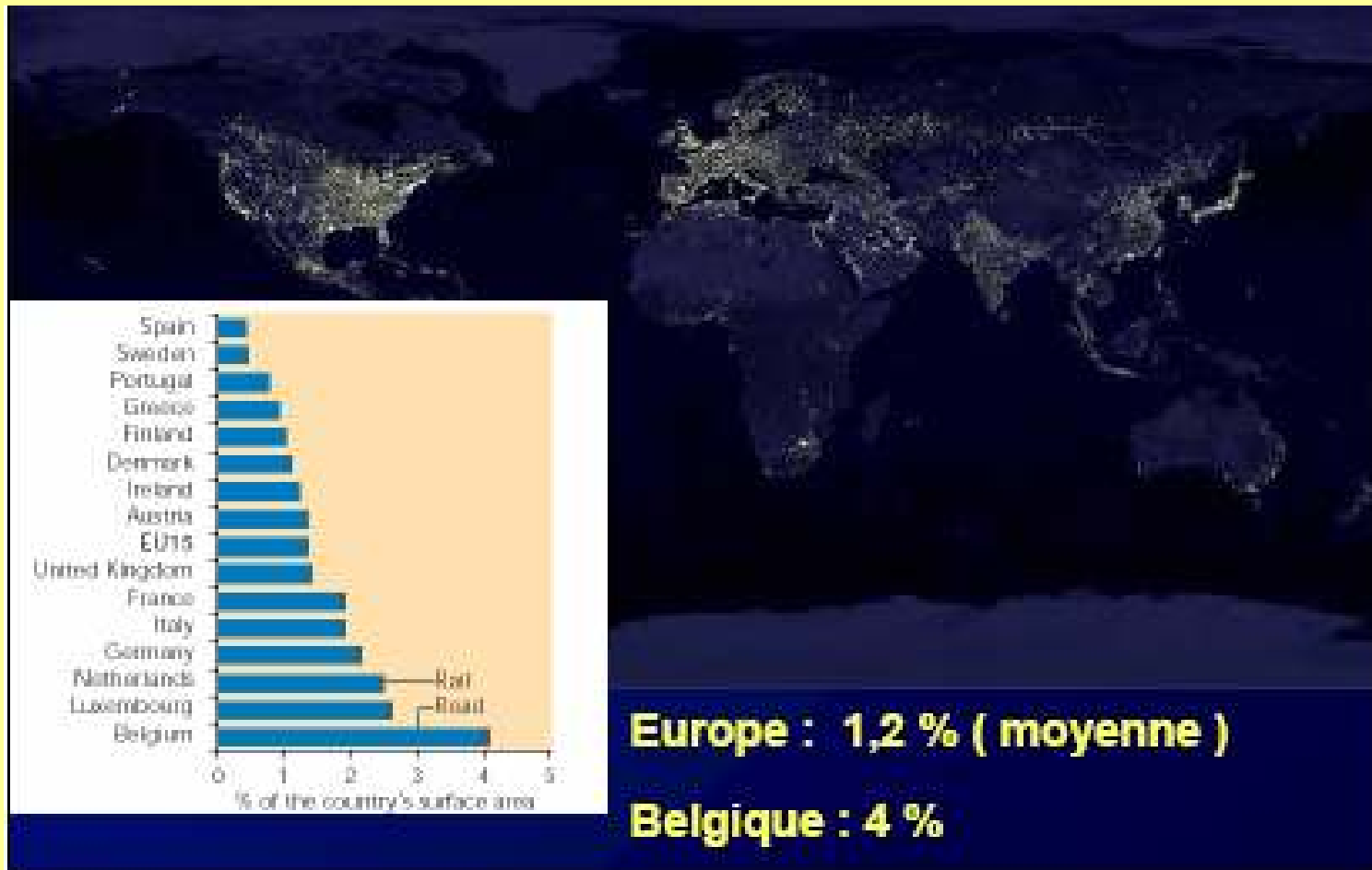
Il faut de l'eau et de l'énergie pour construire une voiture : un véhicule qui émet 140g CO₂/km rejette 5 tonnes de CO₂ pour sa construction = rouler 35.000 km

La voiture est un déchet à recycler (données 2006) :

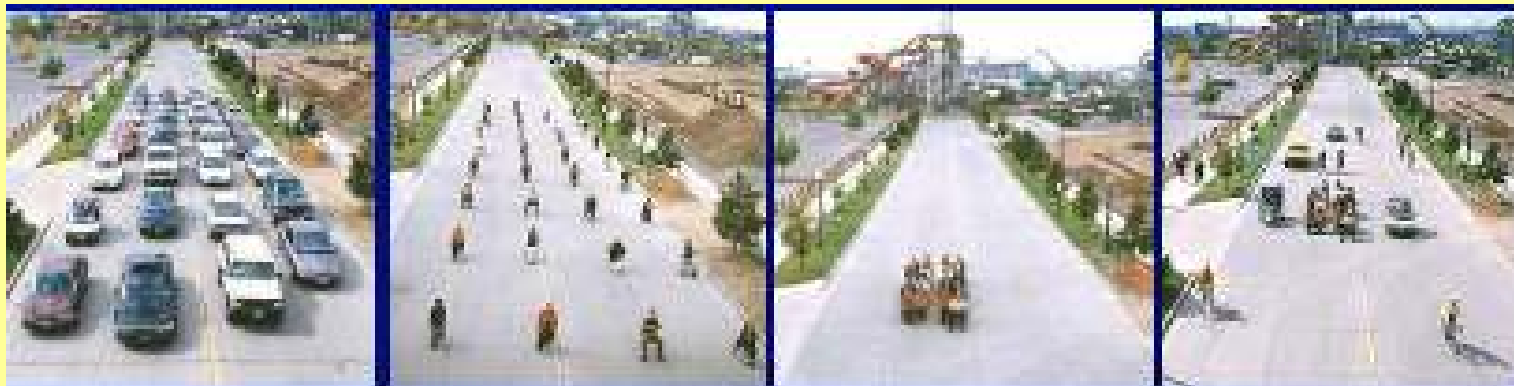
- réutilisées 19%
- recyclées 61%
- valorisées (énergie) 1%
- mises en décharge* 19%



OCCUPATION DU SOL PAR LA ROUTE



L'OCCUPATION DE L'ESPACE PUBLIC :



35 personnes
32 voitures
Ça bouchonne!

Les mêmes sans
voiture

Les mêmes dans
deux bus

Et en trafic mixte!



Inter-Environnement Bruxelles

En bref, incidences régionales et locales

- Pollutions atmosphérique, pollution de l'eau, des sols
- Impact sur la santé
- Accidents (dégâts matériels, corporels, humains)
- Bruit et vibration
- Occupation du sol - consommation d'espace
- Morcellement des espaces naturels
- Atteinte à la biodiversité
- Déchets
- Dégradations visuelles (paysages)
- Dégradation du patrimoine architectural et urbanistique
- Congestion (pertes de temps et d'argent)

= COÛTS EXTERNES



Moyens pour réduire ces nuisances et développer une mobilité soutenable

- Réduire notre demande de mobilité : découpler la croissance de notre bien-être de l'accroissement de la mobilité
 - Agir sur les structures urbaines et l'aménagement du territoire
- Réduire la part de marché de la voiture (cf. PRD)
 - « transfert modal »
 - Avoir une politique volontariste en faveur des transports collectifs et des modes « doux »
 - Utiliser les mesures fiscales pour orienter le comportement du consommateur
 - Faire un usage raisonné de la technologie



Stratégies pour une MOBILITE DURABLE 2004-2008


- 1. La maîtrise de la demande de mobilité,
- 2. L'amélioration de l'offre des alternatives aux transports routier et aérien pour encourager le transfert modal,
- 3. Les innovations technologiques concernant tous les moyens de transport,
- 4. La sensibilisation de la population et des acteurs socioéconomiques.



Lacunes majeures du Plan 2004-2008

- Manque de transversalité et d'intégration des mesures proposées notamment par rapport aux politiques régionales or Région = acteur central mobilité
- Insuffisance d'évaluation de ce qui a été mis en œuvre et des obstacles rencontrés
- Pas de remise en cause du principe de croissance de la mobilité
- Peu de mesures liées à la fiscalité : les voitures de société restent un tabou
- Manque de mesures volontaristes






L'AVANT PROJET 2009-2012 :

GENERALITES

- Concerne toujours essentiellement le niveau fédéral : problématique point de vue mobilité
- Se calque sur les objectifs chiffrés de l'UE : manque d'ambition, pas d'objectifs chiffrés propres
- Tentative de rechercher un autre indicateur que le PIB pour mesurer le bien être (2010) : permet d'initier une réflexion sur le découplage entre croissance économique, de la mobilité et bien être. Proposer l'empreinte écologique. Fiable?



L'AVANT PROJET 2009-2012 : MESURES TRANSPORTS ET MOBILITE

- Prétention à l'exhaustivité pour faire face au défi
- Se limite au niveau fédéral ce qui exclut :
 - l'aménagement du territoire
 - le stationnement
 - les taxes de circulation et de mise en circulation
 - les transports en commun
- Se retranche derrière l'UE pour l'objectif de réduction de la consommation et la scission entre la croissance économique et la demande de transport : pas d'appropriation de cet objectif



L'AVANT PROJET 2009-2012 : MESURES TRANSPORTS ET MOBILITE


- mesures des Plans précédents : peu d'évolution en la matière :
 - mesures fiscales
 - internalisation des coûts du transport (pollueur-payeur) : pas d'avancée, on attend la taxe kilométrique pour les poids lourds et/ou le péage urbain
 - PE : accord sur le principe mais pas sur les modalités pour le transport de personnes
 - taxe sur le kérosène pour favoriser le transfert vers le rail : dépend de l'international
 - PE : accord sur le principe
 - moduler les taxes de circulation et de mise en circulation en fonction de la qualité écologique : écoscore en RBC
 - PE : accord sur le principe
 - égaliser et augmenter les accises sur le diesel et l'essence : compenser par une baisse sur les charges du travail
 - PE : accord sur le principe pour le non-professionnel
 - paiement volontaire d'une compensation pour les émissions de CO2
 - rien sur les voitures de société? Au moins travailler sur les flottes!
 - PE : aucun accord : renvoyer à la concertation sociale : les employeurs veulent diminuer leur coût

L'AVANT PROJET 2009-2012 : MESURES TRANSPORTS ET MOBILITE

- Technologie
 - stimuler l'usage des biocarburants : ne faut-il pas un moratoire?
 - placer des filtres à particules sur les véhicules diesels : en cours
 - pas de normes émission de CO2? → PE : soutient norme européenne
 - rien sur les véhicules électriques, gaz naturel?

- Améliorer la logistique des transports :
 - exclure le transport de marchandises le WE et en heures de pointe
 - et c'est tout???? quid des incitants et contraintes pour pousser au transfert vers le rail et la voie navigable ? Subsidés au transport combiné ferroviaire? Interdiction du territoire aux camions les plus polluants? Défisicalisation des stocks pour casser le flux tendu?

- Publicité
 - modifier l'arrêté royal sur la publicité automobile pour y mentionner les effets néfastes sur l'environnement : pas fait
 - publier les émissions de CO2 sur les vols aériens
 - rien sur la lisibilité des émissions CO2 pour les voitures
→ PE : pas d'accord




L'AVANT PROJET 2009-2012 : MESURES CONNEXES

■ Projets de recherche :

- 1° une économie pauvre en émissions de CO2 (low carbon economy)
- 2° la réalisation d'un inventaire des subsides directs et indirects dont bénéficie le secteur du transport pour intégrer les coûts externes (2010)

■ Mesures fiscales :

- réduire le taux de TVA sur les produits favorables à l'environnement. Une voiture peut-elle être favorable à l'environnement?
- création d'une commission fiscalité verte (conseillé par l'OCDE) : est en train de se mettre en place




L'AVANT PROJET 2009-2012 : MESURES CONNEXES

- Politique d'achat de l'Etat fédéral :
 - obligation d'acheter des véhicules plus respectueux de l'environnement lors du renouvellement du parc automobile. Quid niveau régional? Quels seront les critères utilisés? émission CO2, NOX, micro-particules...
- Promouvoir les agrocarburants :
 - pas de remise en cause de l'objectif de 10% de l'UE
 - proposition d'élaboration de certificat de durabilité
 - action de promotion prévue par le SPF Affaires étrangères en 2009
 - inclut les biocarburant pour atteindre la part d'énergie renouvelable
 - cette position est-elle tenable au vu de ce que l'on sait en termes de bilan énergétique, d'occupation des sols, de pression sur les prix
 - PE : pas de remise en cause des 10%



Points névralgiques

- **Régime fiscal des voitures de société :**
= 45% des nouvelles immatriculations → supprimer le système de forfait et revoir le mécanisme de déductibilité fiscale + portefeuille alternatif
- **Agrocarburants :** moratoire sur l'implantation de nouvelles unités de production en attente d'études et de l'établissement de critères de durabilité.
- **Publicité voiture et vols aériens :** faire figurer de manière claire et visible les émissions de CO₂, l'Ecoscore du véhicule. Mention concernant les HFC, gaz à effet de serre puissants venant de la climatisation; supprimer la publicité pour les vols low-costs; interdire l'utilisation de certains termes («environnement », « vert », « propre ») dans les pubs de voiture.



L'AVANT PROJET 2009-2012 : MESURES TRANSPORTS ET MOBILITE

■ LACUNES GENERIQUES

- Aucun objectif chiffré, les seules références sont celles de l'UE. Prendre exemple des plans français.
- Aucune mesure contraignante, trop axé sur la recherche
- Quid des mesures qui diminuent la demande en transport ?
Consommation de produits locaux, aménagement du territoire, moratoire autoroutier
- Quid du rapport fédéral/région? L'OCDE a pointé en 2007 l'incapacité de la Belgique à définir un plan national de mobilité

LA PAROLE EST A VOUS!



Inter-Environnement Bruxelles