

# **APPEL POUR UN PACTE MOBILITÉ NATIONAL EN 2019**

**VERS DES TRANSPORTS PUBLICS  
EFFICACES, ACCESSIBLES ET  
AU SERVICE DU CITOYEN**





Nous demandons aux nouveaux gouvernements et en particulier aux quatre nouveaux ministres de la mobilité d'adopter au plus vite un pacte mobilité national.

Les signataires de ce texte demandent aux dirigeants qui seront élus en mai 2019, de mettre sur pied un pacte mobilité à l'échelle nationale, à l'instar du pacte énergétique. Ce pacte doit doter la Belgique d'une vision sur la mobilité concertée, efficace et durable, qui soit au service du citoyen et de la société belge et qui tienne compte des déplacements dans et entre les villes, ainsi que dans les zones rurales. Cet appel met en avant, comme priorité pour le transport des personnes, la réorganisation du transport ferroviaire et des transports urbains et régionaux à partir d'une vision intégrée. Pour cela, les dirigeants pourront s'appuyer sur le soutien de citoyens et de nombreuses organisations publiques et privées qui ont développé de l'expertise dans ce domaine.



VOTRE LOGO ICI ?

### Voici quelques actions incontournables que devrait amorcer ce pacte :

- Développer à l'échelle nationale une approche intégrée de la mobilité incluant tous les modes de déplacement et leurs coûts externes. La vision de la mobilité qui sera développée doit être cohérente en matière de fiscalité, d'infrastructures, d'aménagement du territoire et d'enjeux climatiques.
- S'assurer que cette approche intégrée de la mobilité :
  - applique sur le terrain et dans les investissements le principe STOP qui hiérarchise les différents modes de déplacements en accordant la priorité aux piétons, puis aux cyclistes, ensuite aux transports en commun et enfin aux véhicules privés ;
  - assure le développement de la marche et du vélo, deux modes de déplacement durables qui sont complémentaires des transports en commun et qui permettent de désengorger les centres urbains et d'autres axes routiers ;
  - tient systématiquement compte de certaines catégories de personnes (personnes à mobilité réduite, personnes défavorisées, enfants et étudiants, seniors, etc.) pour chaque mode de transport, via des aménagements physiques et des adaptations financières ;
  - prend en compte la nécessité d'un transfert modal tant pour les personnes que pour le transport des marchandises (valorisation des infrastructures ferroviaires et navigables, et des lieux de connexions comme les plateformes multimodales).
- Désenclaver les pôles d'activités avec des modes durables (ouverture ou prolongement de lignes de bus ou tram, navettes, mise à disposition de vélos, combinaison de différents modes de transport, etc.) et promouvoir ces solutions (explication, communication, accompagnement, etc.).
- Utiliser les innovations technologiques en priorité pour la mobilité active et les transports en commun ou partagés afin d'évoluer vers un système multimodal bas carbone.



**Les mesures indispensables que devrait contenir ce pacte pour améliorer l'attractivité et l'efficacité des transports en commun sont les suivantes :**

- Organiser les transports en commun en se basant sur le rail comme mode de transport structurant pour la mobilité quotidienne au niveau national - mais aussi au niveau européen et international - et en utiliser tout le potentiel afin que cela profite au transport de passagers et de marchandises.
  - Adopter un accord de coopération Fédéral-Régions engageant les différentes entités dans la mise en oeuvre progressive d'un réseau de transports publics intégrés à l'échelle nationale.
  - Réorganiser pour 2035 la circulation des trains sur le principe de l'horaire cadencé intégré permettant de maximaliser l'organisation de nœuds de correspondances multimodaux (connexions trains / bus / autres solutions) et offrant une fréquence des services à la demi-heure.
  - Mandater au sein de chaque entité (Fédéral et Régions) une Autorité Organisatrice du Transport (AOT) chargée de collaborer étroitement les unes avec les autres afin de garantir un cadre pour l'organisation d'une offre de transport public intégrée autour du rail. Dans le respect de leur compétence, les AOT ont pour mission de :
    - S'assurer que les prochains contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel attendus pour 2020 soient conçus comme la première étape de cette réorganisation de l'offre ferroviaire (AOT fédérale) ;
    - Juger dès à présent de l'intérêt et de la pertinence des investissements ferroviaires en fonction de leur utilité à la mise en place d'un tel modèle ferroviaire (AOT fédérale et régionales) ;
    - Organiser les horaires et les flux des autres transports en commun (bus, tram, métro) autour des nœuds de correspondances et de façon synchronisée avec les horaires de train (AOT régionales)
  - Concevoir les nœuds de correspondances comme des lieux au service des voyageurs : aménagements agréables et accessibles aux personnes à mobilité réduite, lieux sécurisés, propres, qui offrent les services adaptés aux différents modes de transport.
  - Renforcer le confort à bord des transports en commun : propreté, plateformes d'embarquement multifonctionnelles (pour les poussettes, les chaises roulantes, les vélos, etc.), présence de wagons silencieux et d'espaces pour travailler dans le train, etc.
  - Organiser l'intégration tarifaire (pouvoir combiner les transports publics avec le même titre de transport et des formules globales) et physique (quais communs bus-train, accessibilité de plain-pied aux véhicules, ...).
- Renforcer le rôle du régulateur ferroviaire.
- Dédier des sillons spécifiques pour le transport de marchandises par rail, à côté des sillons voyageurs établis sur la base du modèle de l'horaire cadencé intégré.
- S'assurer que l'évolution du réseau ferroviaire belge s'intègre dans l'évolution du réseau ferroviaire européen. La Belgique doit plaider au sein de l'Union européenne pour un réseau ferroviaire européen de qualité et harmonisé (régulations, interopérabilité, système de sécurité, prix du transport, etc.).

## Qu'est-ce qu'un horaire cadencé intégré ? Qu'est-ce qu'un nœud de correspondance ?





Si quelqu'un observait le réseau ferroviaire de la Belgique d'en haut, il verrait que, dans notre système actuel, avec une fréquence horaire, nos trains se croisent aux heures '00 et '30. Et ils se croisent encore trop souvent en rase campagne. Le résultat, on le connaît : les correspondances en gare sont limitées et il faut parfois attendre longtemps un train pour poursuivre son itinéraire.

En développant un horaire cadencé intégré avec une fréquence à la demi-heure, nous ferions en sorte que les trains se croisent plus souvent (aux heures '00, '15, '30 et '45) et surtout dans des gares identifiées et réparties sur tout le territoire. Ces gares deviendraient des « nœuds de correspondances », des endroits où plus de correspondances sont possibles avec des temps d'attente moins longs.

Illusoire ? Ce système est déjà pratiqué avec succès en Suisse, en Autriche et va bientôt être mis en place en Allemagne. Chez nous, la gare d'Ottignies, par exemple, est déjà un nœud qui fonctionne de cette manière. L'objectif est de généraliser ce principe à un maximum de gares.

Ensuite, les horaires des bus sont coordonnés sur ceux des trains. Cela conduit au développement, autour de ces nœuds des correspondances, de « pôles mobilité » où il est alors possible d'emprunter divers modes de transports (véhicules partagés, vélos, trottinettes, etc.).

### Le système d'horaire cadencé intégré et les nœuds de correspondances présentent plusieurs avantages.

-  Une valorisation du patrimoine ferroviaire et des infrastructures existantes, y compris les lignes de desserte locale, sans investissements conséquents dans de nouvelles infrastructures. Le modèle implique des infrastructures bien entretenues et repose sur des investissements ciblés.
-  Des budgets d'exploitation en croissance modérée. Le modèle ambitionne de doubler l'offre sans doubler les coûts d'exploitation, grâce à une économie d'échelle importante (utilisation accrue du matériel roulant, temps d'attente au terminus réduit,...).
-  Une augmentation des destinations accessibles en transport public qui renforce l'attractivité de l'offre.
-  Un renforcement mutuel des différents réseaux (train, tram, bus) qui consolide le maillage des transports en commun.

## Nos motivations

Aujourd'hui, rares sont les personnes satisfaites de la mobilité en Belgique. Les choix en matière de transport manquent d'une vision à long terme qui soit partagée et coordonnée par les différents niveaux de pouvoir. La situation actuelle n'est pas en ligne avec les défis auxquels le secteur du transport doit répondre :

### Le changement climatique

- Les émissions de gaz à effet de serre du transport sont en augmentation : entre 1990 et 2017 elles ont augmenté de 25% en Belgique<sup>1</sup>.
- Le Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat (GIEC) nous dit qu'il reste 11 ans pour inverser la tendance et éviter les effets dramatiques et irréversibles du changement climatique.
- À la fin du siècle, le coût annuel du changement climatique pourrait s'élever à 190 milliards d'euros, avec une perte nette estimée à 1,8% du PIB de l'Europe<sup>2</sup>.

### La santé

- Il existe différentes sources de pollution atmosphérique, mais la particularité de la pollution générée par le trafic routier est qu'elle nous impacte directement, au quotidien.
- La pollution de l'air n'épargne personne, surtout pas les automobilistes soumis à des concentrations élevées de polluants dans l'habitacle de leur voiture.
- En Belgique, la pollution de l'air engendre chaque année des maladies et près de 10.000 décès prématurés<sup>3</sup>. Annuellement, la pollution de l'air nous coûte environ 17 milliards € et la moitié de ce chiffre est imputable aux émissions du trafic<sup>4</sup>.

### L'économie

- En 2018, le temps perdu en moyenne par habitant dans les embouteillages aux heures de pointe était de 141 heures pour Bruxelles et 195 heures pour Anvers<sup>5</sup>.
- Selon l'OCDE, le coût annuel des embouteillages représente 1 à 2% de notre PIB, soit entre 4,2 milliards d'euros et 8,4 milliards €<sup>6</sup>.
- En 2018, 43% des entreprises déclarent que les embouteillages et les infrastructures routières ont un impact négatif sur leurs décisions d'investissement<sup>7</sup>.

1 - "La contribution des principaux secteurs aux émissions totales et leur évolution" sur <https://www.climat.be/fr-be/change-ments-climatiques/en-belgique/emissions-belges/emissions-par-secteur>

2 - European Environment Agency, Climate change, impacts and vulnerability in Europe 2016, sur <https://www.eea.europa.eu/publications/climate-change-impacts-and-vulnerability-2016>, p.283. Chiffre pour le scénario de référence SRES A1B.

3 - European Environment Agency, Air quality in Europe -2018 Report, p.64.

4 - « Coût économique des décès prématurés dus à la pollution atmosphérique », dans WHO Regional Office for Europe, OECD (2015). Economic cost of the health impact of air pollution in Europe: Clean air, health and wealth., [http://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0004/276772/Economic-cost-health-impact-air-pollution-en.pdf](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0004/276772/Economic-cost-health-impact-air-pollution-en.pdf), p.24 et 39.

5 - <http://inrix.com/scorecard/>

6 - OECD (2013). OECD Economic Surveys: Belgium, p.80.

7 - Ernst & Young, Baromètre de l'Attractivité belge, [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-barometre-de-l-attractivite-belge-juin-2018/\\$FILE/EY-barometre-de-l-attractivite-belge-juin-2018.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-barometre-de-l-attractivite-belge-juin-2018/$FILE/EY-barometre-de-l-attractivite-belge-juin-2018.pdf), p.7.

