Plan Kyoto transport
du Service public fédéral Mobilité et Transports
Commentaires d'IEW

Septembre 2008

1. Résumé exécutif

La Fédération Inter-Environnement Wallonie salue l'initiative du Service public fédéral mobilité et transport (SPF MT) qui a, en 2007, présenté un projet de plan fédéral de mobilité intitulé « Kyoto-Transport » au pouvoir politique fédéral. Celui-ci, malheureusement, ne s'en est pas saisi. La Fédération souhaite rappeler l'existence de ce plan et demande sa mise en œuvre tout en appelant de ses vœux une politique de mobilité, déclinée tant à l'échelon fédéral que régional, plus ambitieuse encore dans sa réponse aux défis environnementaux.

L'intitulé du plan « Kyoto Transport » fait clairement apparaître le principal défi auquel est confronté le secteur des transports à l'heure actuelle : maîtriser ses émissions de gaz à effet de serre pour, enfin, contribuer au même titre que les autres secteurs aux efforts de réduction auxquels notre pays s'est engagé.

L'objectif de réduction des émissions de CO_2 annoncé (ramener, en 2020, les émissions du secteur à leur niveau de 1990) est, quoique en retrait par rapport aux objectifs globaux de réduction de –30%, nettement plus ambitieux qu'il n'y peut paraître a priori. La croissance des émissions du secteur se maintient en effet depuis plusieurs décennies (+ 30% entre 1990 et 2005 à l'échelle nationale). Mettre un terme à cette tendance structurelle requiert, selon l'analyse de la Fédération Inter-Environnement Wallonie, une redéfinition en profondeur de notre système de transport.

TRIODOS 523-0802024-06
DEXIA 068-2389874-15
TVA : BE 414.894.140

Inter-Environnement Wallonie asbl - Fédération des associations d'environnement
www.iewonline.be - iew@iewonline.be
6, boulevard du Nord 5000 Namur - Tél. 081 255 280 - Fax. 081/226 309

Toutefois, cette vision ne semble pas être partager le SPF MT. En effet, il est d'une part mentionné dans l'introduction du plan que la maîtrise de la demande constitue une importante voie de solution. D'autre part, il est rappelé, dans les conclusions, qu' « *une attention constante a été de ne pas affecter la mobilité au niveau qu'elle devrait atteindre en 2020.* ». Cette frilosité sur la réduction de la demande de transport constitue l'écueil majeur de toute politique de mobilité depuis des décennies. La réduction de la demande est pourtant une condition *sine qua non* pour infléchir la tendance non-soutenable de nos modes de transport. Le plan Kyoto-Transport rate ainsi l'occasion d'une option politique neuve en matière de mobilité, pourtant indispensable dans une économie en transition. C'est là, à nos yeux, la principale faiblesse de ce plan.

Parmi les 22 mesures proposées dans le plan, Inter-Environnement Wallonie en a retenu cinq, qui lui semblent particulièrement en adéquation avec l'objectif du plan. Elles concernent la gestion de la vitesse, les voitures de société, les accises sur le carburant, l'infrastructure ferroviaire et le transport international de voyageurs.

- Gestion de la vitesse : IEW est favorable à un abaissement des vitesses maximales autorisées pour les différentes catégories de véhicules.
- Voitures de société : le système actuel (forfait sous-évalué pour les kilomètres privés, cartes essences, …) constitue un incitant à la surconsommation de mobilité : pour IEW, il est nécessaire de le réviser afin d'éviter cette dérive.
- Accises sur le carburant : par litre brûlé, le diesel émet tout à la fois plus de polluants locaux et plus de CO_2. IEW est dès lors favorable à l'alignement des accises diesel sur celles de l'essence, mesure qui offre de grandes potentialités de réduction des émissions de CO_2.
- Infrastructure ferroviaire : renforcer les capacités du réseau ferroviaire est une nécessité. IEW salue la cohérence des propositions du SPF MT (capacité, maillage, accueil des voyageurs, réseau marchandises, …).
- Transport international de voyageurs : IEW estime qu'il est important de renforcer l'offre en matière de liaisons internationales hors TGV, le rail étant le mode le plus adapté pour les trajets de quelques centaines de kilomètres.

Le présent document propose une relecture critique du plan, en trois volets :

- remarques générales sur la forme ;
- remarques générales sur le fond ;
- remarques ponctuelles sur chacune des 22 mesures.

Table des matières

1. Résumé exécutif 1
2. Introduction 4
3. Objectifs - Structure 4
4. Contenu : remarques générales 5
5. Remarques spécifiques sur les mesures proposées 7

2. Introduction

La Fédération Inter-Environnement Wallonie salue l'initiative du Service public fédéral Mobilité et Transport (SPF MT) qui a, en 2007, présenté le plan Kyoto-Transport au pouvoir politique fédéral. Lequel, malheureusement, ne s'en est pas saisi.

L'intitulé du plan « Kyoto Transport » fait clairement apparaître le principal défi auquel est confronté le secteur à l'heure actuelle : maîtriser ses émissions de gaz à effet de serre pour, enfin, contribuer aux efforts de réduction tout comme les autres secteurs (à l'exception toutefois du tertiaire et du résidentiel en matière de chauffage des bâtiments, dont les émissions de CO_2 continuent d'augmenter).

Le plan fédéral « Kyoto Transport » constitue une première étape, nécessaire, vers l'établissement d'un plan national en matière de mobilité et transports, plan national annoncé (et attendu !) depuis de nombreuses années.

Le plan est en cohérence avec l'avis cadre pour une mobilité compatible avec le développement durable, adopté par le Conseil fédéral du développement durable (CFDD) en 2004, en ce sens qu'il met en pratique certaines de ses recommandations.

Parmi les 22 mesures proposées dans le plan, IEW en a retenu cinq, qui lui semblent particulièrement en adéquation avec l'objectif du plan :

- mesure 6 : gestion de la vitesse;
- mesure 10 : voitures de société;
- mesure 11 : accises sur le carburant;
- mesure 15 : infrastructure ferroviaire;
- mesure 16 : transport international de voyageurs.

Il convient d'ajouter à cette liste la mesure 9 (prime ou taxe CO_2 à l'achat de nouvelles voitures) en tant que concept, dont la mise en œuvre gagnerait cependant à s'inscrire dans une réflexion plus globale en matière de fiscalité automobile.

Cependant, la Fédération Inter-Environnement Wallonie doit émettre certaines réserves sur le plan, tant au niveau de sa structure que des mesures proposées.

3. Objectifs - Structure

L'objectif de réduction des émissions de CO_2 annoncé (ramener, en 2020, les émissions du secteur à leur niveau de 1990) peut paraître peu ambitieux a priori. Cependant, compte-tenu de la tendance actuelle (croissance des émissions du transport de 30% entre 1990 et 2005 à l'échelle nationale), il constitue en pratique un défi non négligeable qui requiert, selon l'analyse de la Fédération Inter-Environnement Wallonie, une redéfinition en profondeur de notre système de mobilité, vision que ne semble pas partager le SPF MT.

Au niveau de sa structure, le plan gagnerait à être articulé (tant que faire se peut) selon les trois axes classiques en matière de mobilité durable que sont, par ordre de priorité:

- la maîtrise de la demande ;
- le transfert vers les modes les moins polluants ;
- les mesures techniques.

Il est utile de relever à ce propos que, sur les 22 mesures proposées, seules quatre (n° 1, 10, 11 et 12) concernent la maîtrise de la demande, alors que dix (n° 2, 5, 13 à 19 et 22) sont relatives au transfert modal et huit relèvent de la technologie et/ou de l'éducation permanente.

Le plan vise à énoncer des propositions d'action et de mesures « fortes ». Il est regrettable, dans ces conditions, que les deux premières mesures proposées concernent le télétravail et le carpooling, dont les potentialités en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre sont mal établies pour le moment et, dans tous les cas de figure, demeurent faibles.

4. Contenu : remarques générales

Le SPF MT semble hésiter sur la redéfinition de notre système de transport. D'une part, il est mentionné, dans l'introduction du plan, que la maîtrise de la demande constitue une importante voie de solution. D'autre part, il est rappelé, dans les conclusions, qu'« *une attention constante a été de ne pas affecter la mobilité au niveau qu'elle devrait atteindre en 2020. Ainsi, si quelques mesures génèrent un léger infléchissement de la mobilité des personnes (en voiture), d'autres l'augmentent (via d'autres modes). Le plan n'affecte pas en volume la mobilité des marchandises* ». Cette frilosité sur la réduction de la demande de transport constitue l'écueil majeur de toute politique de mobilité depuis des décennies. La réduction de la demande est pourtant une condition *sine qua non* pour infléchir la tendance non-soutenable de nos modes de transport. Le plan Kyoto-Transport rate ainsi l'occasion d'une option politique neuve en matière de mobilité, pourtant indispensable dans une économie en transition.

Le plan ne « *couvre pas le transport maritime et aérien, compétences que l'Etat belge maîtrise peu*. ». Cette affirmation doit être relativisée. L'Etat possède par exemple la compétence de taxer les combustibles utilisés dans ces deux modes de transport. Dans le cas du transport aérien, la Commission européenne souligne d'ailleurs, dans sa directive sur la taxation de produits énergétiques (2003/96/CE), que les Etats membres de l'Union européenne peuvent taxer les carburants pour les vols nationaux et, dans le cadre d'accords bilatéraux sur les services aériens (ASAs: *air service agreements*), pour les vols entre deux Etats.

Le plan est établi sur base d'une volonté de garantir la neutralité au niveau du budget de l'Etat. Par ailleurs, les deux principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur au sein du secteur des transports sont censés conjuguer équité sociale et respect de l'environnement. Ceci appelle deux commentaires.

- D'une part, une réflexion mériterait d'être menée quant à la neutralité budgétaire. Les défis du secteur sont d'importance, notamment en matière de développement de l'offre de transport en commun. De l'avis de la Fédération IEW, des moyens budgétaires supplémentaires sont

nécessaires pour mettre en place les politiques de redéploiement des transports « alternatifs ». De plus, la réflexion doit également intégrer l'impact budgétaire positif d'une réduction de la mobilité automobile qui se traduirait certes par une diminution des rentrées fiscales, mais également par une diminution plus importante des coûts externes.

- D'autre part, pour garantir l'équité sociale, il convient que les principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur soient assortis d'une pondération selon les revenus des personnes, sans quoi ils reviennent à établir un droit d'utilisation ou de pollution pour les plus nantis… De plus, le principe de pollueur-payeur, qui trouve sa concrétisation dans l'internalisation des coûts externes, constitue une doctrine économique dont l'application est susceptible de mettre en péril le principe de solidarité et le rôle de redistribution de l'Etat. C'est pourquoi la Fédération IEW estime que ce principe doit être, de manière claire, uniquement actionné en tant qu'outil de maîtrise de la demande de transport.

Le texte du plan est sans équivoque à ce propos : en matière de fiscalité, la volonté est d'opérer un glissement des coûts fixes vers les coûts variables. Cette approche vise à garantir la couverture des frais d'usage des infrastructures et, plus largement, l'internalisation des coûts externes du transport. La remarque précédente apporte un éclairage sur ce point.

Par ailleurs, le glissement des coûts fixes vers les coûts variables mériterait d'être analysé à la lumière d'études comportementales qui mettent en relief le fait suivant : au moment de l'achat d'un véhicule privé, seule une très petite minorité de consommateurs réalisent un calcul économique pour estimer l'importance des coûts variables. Ainsi, une étude menée aux Etats-Unis[1] a établi que :

> *« Quand les consommateurs achètent un véhicule, ils ne possèdent pas les connaissances de base nécessaires pour se conformer aux modèles de prise de décision économiquement rationnelle et commettent de grandes erreurs en estimant le coût du carburant sur la durée de vie du véhicule. »*

Ceci s'explique en partie par la sur-valorisation de l'automobile dans nos cultures : l'acquisition d'un véhicule ne se fait que très partiellement sur base de motivations rationnelles. Il est donc important de maintenir une taxe à l'achat (taxe de mise en circulation) qui soit proportionnelle aux performances environnementales du véhicule (émissions de CO_2) afin de guider le citoyen au moment de l'acte d'achat et lui éviter les déconvenues associées à un coût d'utilisation élevé. Ceci est particulièrement vrai dans un contexte de renchérissement structurel des carburants.

Enfin, il faut souligner que le bénéfice attendu des diverses mesures (effet cumulé de 29% de réduction des émissions de CO_2 à l'horizon 2020) semble particulièrement optimiste. Sans entrer dans le détail des calculs, le potentiel de réduction de l'eco-driving (2,8%) paraît très élevé, vu la forte prégnance du culte de la vitesse dans nos sociétés occidentales.

[1] Automobile Buyer Decisions about Fuel Economy and Fuel Efficiency, Final Report to United States Department of Energy and Energy Foundation, K. S. Kurani and T. S. Turrentine, Institute of Transportation Studies, University of California

5. Remarques spécifiques sur les mesures proposées

Mesure 1 : télétravail

Il conviendrait d'analyser cette mesure à la lumière des travaux de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT) qui soulignent l'impact potentiel extrêmement faible de cette mesure (de 0,5% à 1% des véhicules-kilomètres évités par l'adoption du télétravail selon les hypothèses de pénétration, augmentation de la consommation énergétique aux domiciles des travailleurs concernés[2]).

Une mesure complémentaire intéressante consisterait à proposer des incitants fiscaux (et/ou aides logistiques) au déménagement, pour optimiser les déplacements domicile-travail du ménage.

Mesure 2 : carpooling

La mesure vise à lever un écueil pour la mise en pratique de transports collectifs pour les déplacements domicile-lieu de travail (conducteur privé). Mesure « opérationnelle » indispensable, sa portée est a priori fort limitée.

Mesure 3 : renouvellement des flottes captives

Cette mesure rencontre une revendication de longue date des ONG d'environnement : améliorer les performances environnementales par une politique adaptée de remplacement des véhicules.

Cette politique devrait intégrer une approche « ACV » (analyse cycle de vie) : un véhicule ne pollue pas seulement lors de sont utilisation, mais également au cours de sa fabrication et de son retraitement en fin de vie. Renault a réalisé l'exercice avec une Scénic : sur les 32,5 tonnes de CO_2 rejetées sur le cycle de vie, environ 20% sont imputables à la fabrication et au traitement en fin de vie, soit 6,5 tonnes. Pour un véhicule (Scénic) émettant 150 gCO_2/km environ, cela représente plus de 43.000 km roulés[3].

De plus, il convient de s'assurer du devenir des véhicules déclassés : déclarés trop polluants, vont-ils aller polluer sous d'autres latitudes, ou vont-ils être déclarés hors d'usage[4] ? La définition d'un seuil de pollution au-delà duquel le véhicule ne pourrait être exporté améliorerait la mesure.

Cette mesure appelle quatre remarques additionnelles.

- L'utilisation du terme « voiture propre » devrait être proscrite, car se rapportant à un concept théorique, ne pouvant, par essence, pas exister.

[2] Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme, Etudes et documents, CPDT 6, Namur, 2005

[3] (voir « l'indispensable écobilan de la voiture sur son cycle de vie, http://www.senat.fr/basile/visio.do?id=r857789_10&)

[4] En chiffres ronds, 130.000 véhicules sont déclarés hors d'usage en Belgique chaque année, 500.000 nouveaux véhicules sont achetés, et la croissance du parc est d'environ 60.000 véhicules : il existe donc un « déficit » d'environ 300.000 voitures.

- L'achat de véhicules conformes à la norme Euro la plus récente obligatoire se fait de facto dès lors qu'il s'agit d'un véhicule neuf…
- Dans le cadre d'un plan Kyoto transport, il serait peut-être plus judicieux de conditionner l'achat de véhicules neufs aux émissions de CO_2 des véhicules plutôt qu'à leur Ecoscore, lequel présente un danger : celui de ré-orienter le marché des véhicules d'occasion vers les véhicules neufs, ceci sans prendre en compte les différentes étapes des cycles de vie. En effet, les véhicules neufs (devant tous se conformer aux normes Euro les plus récentes) obtiennent, à émissions de CO_2 équivalentes, de meilleurs Ecoscores que les véhicules plus anciens. Une taxe à l'achat liée à l'Ecoscore sera donc toujours plus avantageuse pour les véhicules neufs. Or, les émissions (de CO_2 mais aussi d'oxydes d'azote et autres polluants locaux[5]) associées à la fabrication et au retraitement en fin de vie sont loin d'être négligeables : sur le plan environnemental, le remplacement d'un véhicule ancien par un neuf n'est pas toujours une bonne chose.
- Le soutien implicite aux agrocarburants est surprenant, à l'heure où de nombreux intervenants (OCDE, ONU, Joint research center de la Commission européenne, …) remettent en cause le bien-fondé de la politique européenne de promotion de ces carburants de substitution. L'avant-projet de plan fédéral de développement durable 2009-2012 prévoit d'ailleurs de mener une étude d'impacts à soumettre au CFDD pour établir clairement les potentialités et incidences des différentes filières.

Mesure 4 : eco-driving

L'apprentissage de l'eco-driving est certes nécessaire. Cependant, l'application pratique au quotidien ne doit pas être surestimée, tant les comportements « agressifs » au volant sont culturellement ancrés dans les mentalités dans nos pays. De plus, nombre d'auto-écoles ont déjà intégré les bonnes pratiques d'eco-driving dans leurs cours.

Mesure 5 : optimisation de l'utilisation de l'infrastructure routière

La portée de cette mesure est inévitablement réduite, vu les compétences régionales en matière de voirie. Elle vise cependant à tirer le meilleur du champ de compétences fédéral.

Mesure 6 : gestion de la vitesse

Mesure tout à la fois simple et efficace, qui a le mérite de s'adresser aux différents véhicules : voitures, camions et autocars. Elle doit, en aval, être accompagnée de moyens de contrôle adéquats.

[5] Selon le Joint research center de la Commission européenne (rapport IMPRO-cars, mars 2008), la fabrication d'une voiture neuve génère en moyenne 0,9 kg de particules ultra-fines (PM 2,5).

Mesure 7 : prime pour véhicules diesel Euro 5

L'impact de cette mesure (qui concerne tous les véhicules diesel, quelles que soient leurs émissions de CO_2) devrait être étudié à la lumière du fait suivant : le parc de véhicules belges se « diesellise » de plus en plus. Or, l'Europe est déjà exportatrice d'essence et importatrice de diesel. Les pouvoirs publics devraient être attentifs à cette réalité et viser à ré-équilibrer la composition du parc. Comme il est relevé dans l'argumentation de la mesure, les véhicules à essence émettent peu de particules fines et d'oxydes d'azote. Privilégier prioritairement les petits véhicules essence offre donc une alternative intéressante : un véhicule essence modeste émet moins de polluants locaux et moins de CO_2 qu'un gros véhicule diesel, tout en participant à ré-équilibrer le parc. Il faut encore remarquer que les véhicules diesel neufs, dont les moteurs réalisent une meilleure combustion, émettent également des particules plus fines, plus nocives pour la santé et non captées par les filtres actuels.

Mesure 8 : prime pour filtres à particules « rétrofit »

Cette mesure apporte, bien à propos, un démenti partiel à l'idée reçue selon laquelle « un véhicule ancien est polluant et un véhicule neuf est propre ». On se rapportera à ce propos aux commentaires relatifs à la troisième mesure (prise en compte du cycle de vie du véhicule).

Mesure 9 : prime ou taxe CO_2 lors de l'achat d'une nouvelle voiture

Le système proposé inclut à la fois une diminution annuelle du « point zéro » séparant le bonus du malus et la possibilité d'avoir un point zéro plus élevé pour les voitures essence.

A nos yeux, ce système gagnerait à être intégré dans la taxe de mise en circulation (TMC), de compétence régionale, ce qui nécessite un accord de coopération. En effet, la TMC est encore, à l'heure actuelle, proportionnelle à la puissance fiscale du véhicule, ce qui n'a plus beaucoup de sens au regard du défi principal que constitue la diminution des émissions de CO_2 des véhicules.

Le volet « malus » est, plafonné à 300 gCO_2/km. Or, il existe des véhicules dont les émissions sont supérieures à 500 g/km (la moyenne des véhicules vendus en Belgique en 2006 étant de 154 g/km et les véhicules les plus performants à ce niveau en émettant 90). Il nous semble logique de prolonger le système de malus au-delà de 300 g/km (par une équation linéaire du type X euros par g/km supplémentaire, ce qui se pratique déjà dans certains pays européens : Finlande, Norvège, Portugal).

Mesure 10 : voitures de société

Cette mesure est très intéressante. Les quatre points proposés (portefeuille mobilité, modulation de la déductibilité en fonction des émissions de CO_2, suppression du système de la carte essence, suppression du forfait kilométrique pour les trajets domicile-travail) sont tout à fait pertinents et de nature à maîtriser la « sur-consommation » de mobilité que génère le système actuel.

La Fédération IEW suggère de moduler plus fortement encore le système de déductibilité fiscal. Une échelle plus conforme aux objectifs de réduction des émissions de CO_2 pourrait, par exemple,

s'étager entre 60% pour les véhicules qui émettent moins de 120 (essence) ou 105 (diesel) gCO2/km et 0 % au-delà de 170 (essence) ou 155 (diesel).

Par ailleurs, il est également nécessaire de revoir à la hausse l'estimation de l'avantage en nature exprimé en euro/km, les valeurs actuelles étant nettement inférieures à toutes les estimations données par les différents modèles de calculs accessibles (Test-Achats, Moniteur de l'automobile,…).

Mesure 11 : accises sur le carburant

Cette mesure, attendue de longue date par les associations d'environnement, est très efficace (de toutes les mesures du Plan, c'est celle qui présente le plus grand potentiel de réduction des émissions de CO_2 : - 6,8%). Elle est fondée sur des données irréfutables : par litre brûlé, le diesel émet tout à la fois plus de polluants locaux et plus de CO_2.

Mesure 12 : taxe kilométrique poids lourds

Cette mesure faisait l'objet d'une demande spécifique dans le cadre du Pacte écologique belge[6]. Sa finalité, toutefois, mériterait d'être précisée, notamment au niveau de l'affectation des recettes. Le document d'IEW consacré à l'Eurovignette[7] présente les possibilités d'orienter le système vers un contrôle de la demande de transport en intégrant les opportunités environnementales offertes par le texte de la directive Eurovignette (2006/38/CE). Il faut noter qu'un nouveau processus de révision de cette directive a débuté en juillet 2008 et que le texte qui en sera issu devrait permettre une meilleure intégration des externalités. Le système de taxe kilométrique à mettre en place en Belgique devrait donc en tenir compte, en tentant de l'harmoniser au mieux avec les pays voisins, à tout le moins le Benelux.

Mesure 13 : politique en matière de vélos

Le paquet de dix mesures exploite correctement les compétences fédérales. La Fédération IEW souligne l'importance de la mise à disposition d'emplacements de rangement couverts et sûrs à proximité des gares. Par ailleurs, l'octroi d'une prime forfaitaire pour l'achat d'un vélo électrique pose la double question de la destination des vélos achetés (usage quotidien ou loisirs, la prime se justifiant peu dans ce cas) et de l'extension éventuelle aux vélos « conventionnels » (sans assistance électrique).

Mesure 14 : transports publics

La proposition de système hiérarchisé à deux niveaux – interurbain et local - vise à assurer un maximum de couverture du territoire avec des fréquences raisonnables.

[6] « Acte ecologique.be – Pour un pacte écologique belge », 2007, éditions Luc Pire.
[7] (Euro)vignette : document de réflexion et propositions d'Inter-Environnement Wallonie, septembre 2007

Il est dommage qu'il ne soit fait nulle part mention des trains « L » de la SNCB, dont le rôle est trop souvent minimisé, voire ignoré. Renforcer la complémentarité bus-train est une bonne chose. Mais il faut savoir qu'un train « L » est souvent préférable à un bus en raison :

- de la compatibilité de la traction électrique avec toute source d'énergie primaire ;
- des plus faibles émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux ;
- de la « barrière psychologique » que constitue le passage « bus-train » ;
- de l'effet structurant d'une voie ferrée sur le territoire.

Deux remarques ponctuelles :

- les horaires de transport en commun, pour les zones rurales, sont principalement fonction des déplacements domicile-travail/école. Or, les déplacements effectués pour d'autres raisons sont majoritaires : il y a là un potentiel à exploiter ;
- il conviendrait de vérifier l'applicabilité d'un tel système en Région wallonne (zones à faible densité de population).

Mesure 15 : infrastructure ferroviaire

Ce paquet de sept mesures, qui vise à renforcer les capacités du réseau ferroviaire, est cohérent et complet.

Le quatrième volet, « accueil des voyageurs », pourrait utilement intégrer un item visant à améliorer l'accueil et le confort d'attente dans les petites gares et points d'arrêt.

L'application du septième volet, « mise à disposition de l'infrastructure », devrait cependant être précédée d'une étude « pertes et profits » pour déterminer l'impact (sur les pratiques de mobilité des personnes et des marchandises) d'une priorité accordé aux convois marchandises.

Mesure 16 : transport international de voyageurs

Cette mesure vise à renforcer utilement l'offre « TGV » dans les connexions internationales. Ceci correspond à un réel besoin : les liaisons internationales hors grande vitesse se sont réduites à peau de chagrin. Il est nécessaire de renforcer l'offre, pour répondre à une demande actuellement non satisfaite.

Mesure 17 : transport national de voyageurs par train

Ce paquet de quatre mesures appelle trois remarques.

- La volonté de mettre en œuvre des services de train supplémentaires « *qui rentrent dans les frais* » pose question. En effet, la logique qui sous-tend cela est celle d'une analyse « ligne par ligne », chacune devant être financièrement rentable indépendamment des autres lignes. Cette approche, qui a mené à la suppression de nombre de petites gares, fait fi des interconnexions entre lignes dans le cadre d'un réseau de transport (la suppression de l'offre en un point peut

jouer sur la fréquentation ailleurs). On voit des firmes commerciales maintenir un produit « non rentable » en raison de l'effet d'appel joué par ce produit… Par ailleurs, la rentabilité financière est-elle effectivement le premier critère à prendre en compte pour évaluer la performance d'un service public ?

- Lorsque l'on parle de « *passer à un service horaire dans toutes les liaisons interurbaines* », il s'agit sans doute d'un service horaire au minimum – il serait bon de le préciser.
- L'intention « *d'évaluer les limitations et réductions de tarif imposées* » est louable. Il conviendrait cependant de préciser comment utiliser les résultats de l'évaluation et quels critères prendre en compte pour la suite en matière de politique tarifaire (objectifs sociaux et environnementaux à déterminer).

Mesure 18 : matériel roulant voyageurs

Cette mesure vient utilement rappeler que, outre l'acquisition de voitures à double étage (principalement destinées à renforcer les capacités sur les lignes très fréquentées aux heures de pointe), l'amélioration du matériel roulant doit intégrer d'autres voies d'actions. La Fédération IEW insiste sur la nécessité d'acquérir du matériel léger (autorail léger, train-tram) en remplacement des automotrices doubles en fin de vie pour valoriser efficacement les petites lignes et améliorer la desserte fine.

Mesure 19 : aide au transport combiné

Ce paquet de mesures d'ordre fiscal est destiné à consolider et développer le transport combiné utilisant la voie ferrée. La Fédération IEW accueille positivement l'attention portée aux nouveaux services et aux distances nationales « courtes ».

Mesure 20 : réduction de la consommation d'énergie des bateaux de navigation intérieure

Il s'agi ici d'une mesure d'ordre technique, proposant, sur base d'études académiques, d'améliorer l'efficacité énergétique des bateaux. IEW n' a pas de remarque particulière à formuler.

Mesure 21 : stimulation de la navigation intérieure estuarienne

Cette mesure vise à promouvoir les bateaux de navigation intérieure capables de relier entre eux les ports maritimes belges. IEW n' a pas de remarque particulière à formuler.

Mesure 22 : politique de déplacement domicile-travail

Le premier des deux volets de cette mesure, qui s'adresse aux employeurs, utilise le conditionnel (l'indicatif prévalant partout ailleurs) : ce simple aspect illustre parfaitement la difficulté actuelle d'intégrer les déplacements des travailleurs dans la politique d'une entreprise. Le deuxième volet, qui vise à réduire le nombre de places de stationnement, est particulièrement intéressant.

Aménagement du territoire et mobilité

La réflexion à la base de ce chapitre est tout à fait pertinente : les politiques d'aménagement du territoire déterminent en grande partie, dans la durée, les comportements en matière de mobilité. Il est indispensable d'assurer la cohérence entre les différentes politiques d'aménagement du territoire, qui sont actuellement gérées de manière autonome par les Régions, sans concertation, coopération ni même information.

Commission Kyoto transport

L'idée d'instaurer une commission regroupant les ministres fédéral et régionaux, leurs administrations et les bourgmestres des cinq plus grandes agglomérations du pays est séduisante. Il conviendrait peut-être, cependant, de mieux cerner quelles pourraient être ses missions, ses contraintes, …