

Choisir une nouvelle mobilité

LE BILAN

Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transports



Choisir une nouvelle mobilité

LE BILAN



Table de matières

5 Avant-Propos

11 I. Mettre sur les rails une politique de mobilité durable

- 12 1. Constats
- 17 2. Sécuriser la route et combattre l'incivilité routière
- 21 3. Ecologiser le transport des personnes et des choses
- 26 4. Encourager de nouveaux comportements sur la route par des incitants fiscaux
- 27 5. Relancer la SNCB
 - 27 A. Améliorer la gestion de la SNCB
 - 30 B. Réinvestir dans le rail
 - 31 C. Améliorer à court terme l'offre et le service proposés à la clientèle du rail
 - 33 D. Relancer structurellement l'offre de transports
 - 34 E. Mettre sur les rails le projet de RER
- 37 6. Connaître la mobilité des entreprises

39 II. Bouger autrement pour une meilleure qualité de vie

- 41 1. Réduire les nuisances sonores autour des aéroports
 - 41 A. Enfin une politique pour les vols de nuit !
 - 43 B. Sécuriser l'espace aérien pour tous
- 45 2. Sécuriser la mer et en finir avec le hold-up écologique
- 47 3. Faciliter la vie aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
- 49 4. Améliorer la qualité de vie des habitants de Bruxelles

53 III. Œuvrer à une Europe de la Mobilité, peser sur les décisions internationales

59 Conclusions



Avant-Propos

Choisir une nouvelle mobilité: le bilan

Avant-Propos

La gestion de l'éclipse d'août 1999, où le choix a été fait de tabler sur la responsabilité individuelle des Belges (partager le ciel, partager la route), le blocus de la capitale par les routiers, la marée noire en Galice et sur nos côtes, les vols de nuit à Bruxelles-National, la réforme de la SNCB, les Etats Généraux de la sécurité routière (EGSR) : **la mobilité** a été au centre des débats politiques au cours des quatre dernières années. Avec chacun de ses collaborateurs, la Ministre de la Mobilité et des Transports a décidé de faire de la mobilité **un enjeu de gouvernement** et **une priorité politique**, et ce pour la **première fois** dans l'histoire de la Belgique.

En septembre 2000, au terme d'une année consacrée à l'évaluation des besoins structurels en la matière, elle a déposé à la Chambre et sur la table du Gouvernement un plan de mobilité baptisé «Choisir une nouvelle mobilité». Depuis son approbation le 17 octobre 2000 par le Conseil des Ministres, ce document a guidé l'ensemble de son action de Ministre de la Mobilité et des Transports. Aujourd'hui, après quatre années de travail, le temps est venu de vous rendre compte des réalisations opérées dans ce contexte.

Toutefois, avant d'entrer plus avant dans le bilan de ces quatre années, il est essentiel de comprendre la philosophie générale dans

laquelle s'est inscrite cette action. Elle visait à :

- sortir d'une logique de gestion au jour le jour peu soucieuse du long terme
- sortir d'une logique sectorielle au profit d'une politique de mobilité intégrée
- agir dans la transparence et l'imposer à des secteurs brillant trop souvent par leur opacité
- associer le citoyen à la définition d'une politique de mobilité durable.

En effet, en matière de mobilité, la décision politique est soumise à des mécanismes d'autant plus complexes que la structure institutionnelle de la Belgique est désormais caractérisée par un enchevêtrement entre les niveaux de pouvoirs fédéraux, communautaires, régionaux et locaux.

■ Court terme et long terme

Mettre en oeuvre une politique de mobilité durable c'est faire l'expérience de la tension entre le temps du politique – un temps court, le temps de la législature – et le temps du développement durable – un temps long qui intègre les générations futures.

Pour surmonter cette contradiction, la Ministre s'est fixée des objectifs ambitieux et pensés sur le long terme. En matière de mobilité en général, elle a fait approuver par le Gouvernement

un objectif de croissance de 50 % du nombre de personnes et de marchandises transportées par train d'ici 2010. Pour la sécurité routière en particulier et sur sa proposition, les Etats Généraux de la Sécurité Routière se sont donnés pour but de réduire de moitié le nombre de morts sur les routes d'ici 2010.

Pour être atteints, ces deux objectifs devaient bénéficier de mécanismes structurels produisant des effets allant bien au-delà de l'actuelle législation. C'est pourquoi, la Ministre a notamment entrepris de réformer l'Administration en la dotant d'un outil statistique davantage performant, ce qui devrait permettre de coordonner de façon permanente et transversale les évolutions en matière de mobilité dans les différents secteurs du transport.

La tension entre le temps long du développement durable et le temps court de l'action politique, s'exprime également dans la contradiction entre la recherche de l'intérêt général et la défense des intérêts particuliers. Cette tension menace à tout instant de mener les décideurs politiques au bord de la schizophrénie.

En septembre 2000, cette contradiction a été parfaitement illustrée lorsque les chauffeurs routiers ont envahi les rues de Bruxelles. Il y avait d'une part la demande pressante des

transporteurs d'obtenir une réduction des accises sur le gazole, et d'autre part, la nécessité impérieuse de maîtriser la croissance du transport routier. Ce fut l'occasion de se rappeler que nous sommes tous confrontés à une contradiction entre les contraintes financières à court terme et les menaces durables qui pèsent sur notre santé et notre environnement.

Nous sommes ainsi souvent les premiers à nous plaindre de l'augmentation du prix des carburants, mais nous nous plaignons également lorsque surviennent des pics d'ozone causés en particulier par la saturation du trafic automobile. Et généralement, dans l'un comme dans l'autre cas, c'est au pouvoir politique de surmonter les contradictions que nous ne voulons pas assumer nous-mêmes.

■ De l'utilité de certaines crises

En matière de mobilité, comme en matière de développement durable en général, les crises peuvent et doivent aider à avancer dans la prise de décisions novatrices et courageuses. Qu'est-ce qu'une crise ? C'est un moment intense qui voit s'affronter des positions, des intérêts et des visions contradictoires. C'est un moment où le court et le long terme s'entrechoquent. C'est aussi un moment de transition où l'ancien est

amené à être remplacé par le nouveau. Et parfois, cela dure, parce que l'ancien s'accroche et que le nouveau peine à s'imposer.

Le politique doit-il se contenter de gérer les crises pour les éviter ou doit-il plutôt s'en servir pour faire avancer les choses et impulser des solutions originales ? Le choix de la Ministre s'est clairement porté sur la seconde option : **se servir des crises, même lorsqu'elles lui étaient imposées, pour réaliser des réformes de fond.**

Au cours de cette législature, deux types de crise ont surgi : des crises subies et d'autres voulues.

Parmi les crises subies, la plus notoire fut évidemment la mobilisation des camionneurs en septembre 2000, suite à l'augmentation des cours du pétrole. La Table Ronde du Transport Routier organisée par la suite allait permettre d'identifier une série de problèmes structurels rencontrés par le secteur, problèmes auxquels il fut alors décidé – avec les partenaires sociaux – d'apporter des solutions. Ainsi, la pression exercée par les clients sur les entreprises de transport a pu être réduite, et ce, malgré les résistances que rencontrait un projet d'autant plus important qu'il touchait à la sécurité et aux conditions de travail.

Plus récemment, l'accident du pétrolier Vicky a mis à l'épreuve les procédures d'urgence dont disposait la Belgique pour éviter à son littoral

une catastrophe écologique de l'ampleur de celle du Prestige au large de la Galice. Heureusement, l'engagement de chacune des autorités concernées a rapidement permis d'éviter le pire, mais il est néanmoins nécessaire de tirer toutes les leçons de cet accident afin d'encore améliorer les mécanismes de coordination et de prévention.

Par ailleurs, faisant sortir du placard des problèmes auxquels personne n'avait jusqu'alors osé se confronter, la Vice-Première Ministre a suscité des réactions fortes d'intérêts établis, générant dans certains cas crises et blocages.

L'exemple le plus patent est celui des vols de nuit. En décembre 1999, elle décidait de diminuer progressivement la quantité de bruit générée la nuit à l'aéroport de Bruxelles-National, et d'imposer, à terme, une période de calme absolu d'au moins quatre heures par le biais d'une organisation nouvelle des activités. Cette décision allait se heurter à une opposition très importante de la part de ses partenaires au sein de la coalition. La tension entre la logique économique et la défense de la santé publique était portée à son paroxysme. Toutefois, après un débat vif mais approfondi, et après avoir entendu les Régions, une solution globale a finalement pu être dégagée. Aujourd'hui, si la mise en œuvre de cette solution suscite encore des réactions, il n'en reste pas moins impératif de défendre une seule ligne, celle de l'intérêt général. Il serait insensé que soit réduit à néant le

travail entrepris depuis le début de la législature dans le sens d'une meilleure conciliation entre intérêts économiques, de santé publique et d'environnement.

Autre crise, la saga de la SNCB. La volonté de redonner au rail un rôle de premier plan dans la mobilité s'est malheureusement heurtée aux résistances d'un système de décision et de gestion qui devait inéluctablement évoluer vers plus de **transparence et de responsabilité**. Il a ainsi été nécessaire d'agir sur deux plans, et ce, simultanément : renforcer d'une part, la gestion de l'entreprise publique et, d'autre part, les moyens mis à la disposition du rail.

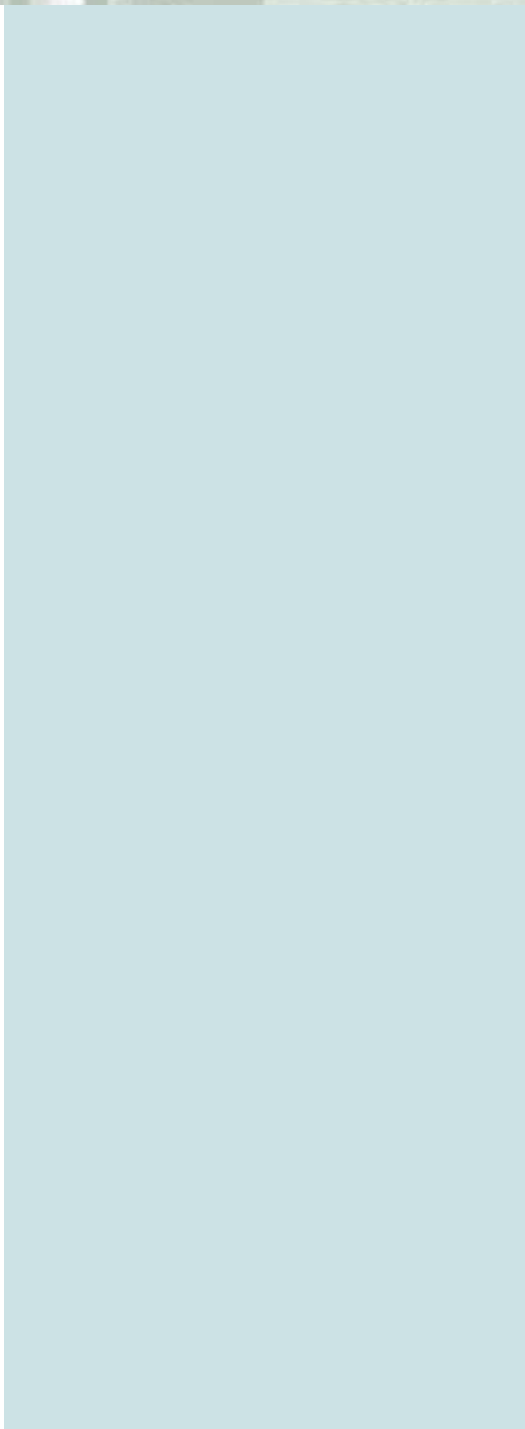
Ce double cap doit être maintenu si l'on veut que la SNCB parvienne à améliorer la qualité du service offert à ses clients. Si la phase de mise à plat et de radioscopie n'est pas des plus agréables, elle est indispensable pour préserver l'avenir.

Enfin, une crise permanente est celle que vivent au quotidien les hommes et les femmes victimes d'accidents de la route : ils représentent autant de drames auxquels nous ne pouvons nous résigner. La Ministre s'est engagée à mettre un terme à cette «barbarie routière» qui tue chaque année 1500 de nos concitoyens. Certaines des mesures convenues entre les départements concernés ont déjà été adoptées au cours de cette législature. Il est cependant de la responsabilité du prochain gouvernement

de tout mettre en œuvre pour adopter les mesures restantes et les approfondir.

Une récente enquête de l'IBSR montre que la population commence à prendre conscience de l'importance de la sécurité routière. Cette évolution des mentalités démontre, si besoin était, combien la Ministre a eu raison de résister à la pression de ceux qui ont voulu faire croire que le Gouvernement avait ouvert une sorte de chasse aux automobilistes...

Refaire de la route un espace de droit et de civilité doit rester notre objectif prioritaire. Et la revalorisation du rail à laquelle la Ministre s'est attelée, malgré d'innombrables difficultés, s'inscrit pleinement dans cet objectif.





I. Mettre sur les rails

une politique de mobilité durable

I. Mettre sur les rails

une politique de mobilité durable

1. Constats

Aujourd'hui tout le monde parle du développement durable. De plus en plus d'acteurs ajoutent le qualificatif « durable » à leurs actions, prenant ainsi le risque d'en dénaturer complètement la notion et de passer à côté de ce qui constitue le cœur du développement durable. Il s'agit de la responsabilité globale que nous avons à l'égard des générations futures et de l'environnement que nous leur léguerons. Cette question est indissociable de celle des limites de notre modèle actuel de développement, particulièrement dans le secteur des transports. Une politique réellement axée sur le développement durable doit mettre un terme à l'évolution effrayante et non maîtrisée du nombre de véhicules et du nombre de kilomètres parcourus.

Constat : en 30 ans le volume de transports a doublé en Belgique, qu'il s'agisse de personnes ou de marchandises

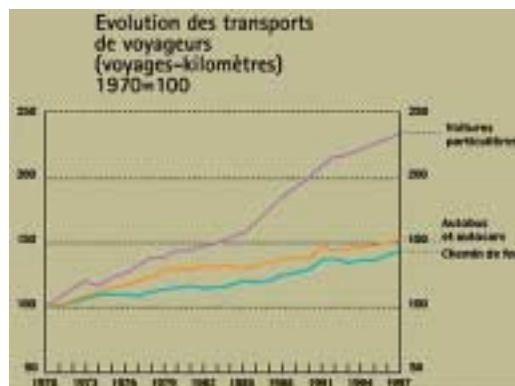
Objectif : stop au tout à la route !

Evolution effrayante ? Jusqu'il y a quatre ans, il était pour ainsi dire impossible d'en juger. Faute de volonté politique d'établir un état des lieux et de se doter d'outils pour y parvenir. C'est à dresser ce constat nécessaire mais jusqu'alors inexistant que s'est d'abord employée la Vice-



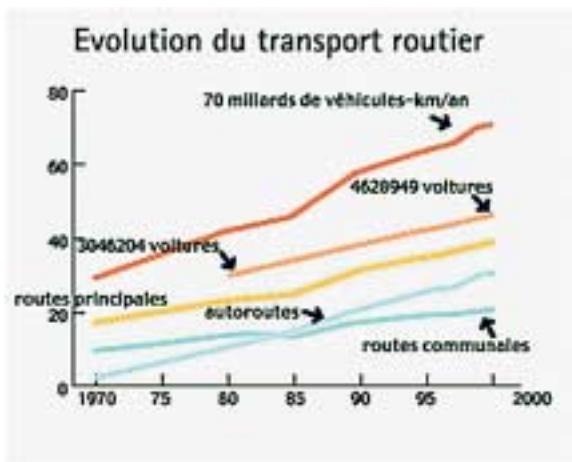
Source : Service Public
Fédéral Mobilité et
Transports

Première Ministre. Ainsi, en trente ans, le volume des transports a doublé en Belgique tant pour les personnes que pour les marchandises. Mais c'est la route qui a englouti la quasi-totalité de cette croissance.



Source : Service Public Fédéral Mobilité et Transports

En 1975, on comptabilisait 2,6 millions de voitures en Belgique, parcourant chaque année 30 milliards de kilomètres. Aujourd'hui, elles sont plus de 4,6 millions et parcourent plus de 70 milliards de kilomètres par an. Tout indique que cette augmentation du transport par route (chaque année, 44.000 voitures en plus ! - FEBIAC) risque bien de se poursuivre. Dans l'ensemble de l'Union européenne, on s'attend



Source : Service Public Fédéral Mobilité et Transports & FEBIAC

à une nouvelle croissance de la mobilité de l'ordre de 30 % d'ici 2010.

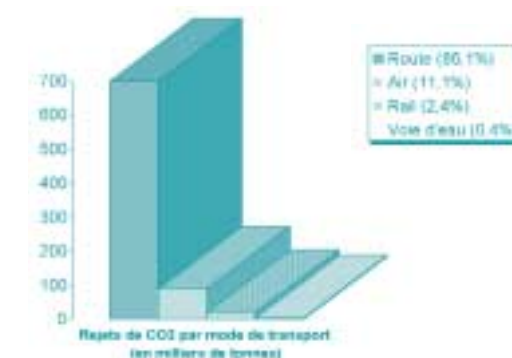
Certes, plus de mobilité signifie peut-être plus de richesse. Ainsi, selon la FEBIAC, l'ensemble de la fiscalité routière rapporte chaque année près de 10 milliards d'euros à l'Etat, tandis que le secteur du transport représente une part non négligeable du PIB.

Pourtant, davantage de mobilité signifie également davantage de coûts directs et indirects pour la société. Quelques exemples suffisent :

- Accidents : on enregistre en moyenne 1.500 morts par an (4 morts par jour) sur les routes belges, soit une des premières causes de mortalité¹.

- Pollution atmosphérique : les «coûts externes» (santé, urbanisme et agriculture) engendrés par la pollution elle-même causée par les transports routiers pour la seule année 1995 sont évalués à plus de 5 millions d'€, dont 81 % pour le seul secteur de la santé².
- Dégradation des villes : chaque jour, entre 7h et 9 heures du matin, 130.000 voitures entrent dans Bruxelles. Elles envahissent souvent l'espace réservé aux piétons. Ce qui est également le cas dans la plupart des agglomérations.

L'accroissement de la mobilité (surtout automobile) génère davantage de coûts que de bénéfices pour la société: accidents, pollution, dégradation des villes, gaz à effet de serre et coûts économiques, sociaux et sanitaires.



Source : INFRAS/IWW, mars 2000



50 % de voyageurs et de marchandises en plus entre 1999 et 2010.

Rupture avec une approche sectorielle; privilégier le long terme et rendre au rail un rôle central dans la mobilité.

Et, parmi tous les types de transports, la circulation routière est la cause d'environ 86% des émissions de gaz à effets de serre, contre 2,4% seulement pour la circulation ferroviaire. Le coût sanitaire et social de ces émissions représentait 8,6% du PIB belge⁴ en 1995.

- Manque à gagner pour l'économie : en Europe, on estime le coût de la congestion des villes par la voiture et le camion à au moins 0,5 % du PIB européen⁵. Ce coût pourrait grimper à 1 % d'ici 2010. Vu sa densité de population et sa forte urbanisation, la Belgique paie un coût bien supérieur à la moyenne européenne. En 1995, ce coût était déjà évalué à 1,9% du PIB belge⁶.

■ **«L'addition» gonfle inexorablement : il fallait donc agir au plus vite pour que nos enfants ne doivent pas la payer demain ou après-demain.**

C'est pourquoi, à l'initiative de la Ministre, le gouvernement belge s'est fixé un objectif ambitieux de gestion de la mobilité d'ici dix ans : faire **transporter par le rail 50% de marchandises et de personnes en plus**. Pour y parvenir, des objectifs de « transfert modal » ont été définis. Cette expression quelque peu jargonante exprime la volonté de combiner de façon optimale les différents modes de transports, en

prenant soin de donner au rail une place prépondérante.

Une première qu'il n'est pas simple de mettre en œuvre, dès lors qu'une telle inversion de tendance nécessite des efforts considérables, à la fois de la part des pouvoirs publics, de la SNCB et, évidemment, des citoyens.

Un travail de longue haleine, étant donné que, en Belgique, la mise en œuvre d'une politique aussi novatrice heurte de plein fouet une culture du déplacement dominée de manière écrasante par la voiture. Or, les citoyens pâtissent tous à des degrés divers de l'explosion de la mobilité automobile. Ainsi, en 25 ans, le nombre de voitures dans notre pays a pratiquement augmenté de 180%, tandis que le nombre total de kilomètres a lui progressé de 133%.

Un défi sans commune mesure, puisque jamais jusqu'ici la « politique des transports » n'avait été une priorité. Elle se caractérisait par le développement séparé et l'absence de coordination entre les opérateurs de transport. Il était implicitement admis que chaque mode de transport pouvait croître indéfiniment et à sa guise, sans que personne n'ait entrevu les conséquences d'un développement aussi anarchique.

En 1999, le constat était donc sans appel :

- la politique de transports se résumait à une approche sectorielle caractérisée par une

simple juxtaposition des différents modes de transports, lesquels dictaient leur politique⁷.

- elle était uniquement centrée sur l'offre, c'est-à-dire sur les seuls intérêts des opérateurs
- l'absence d'une politique de mobilité intégrée rendait impossible une quelconque vision à long terme.

Rompant singulièrement avec ce **lourd héritage**, il a fallu développer une approche:

- **intégrée** en mettant à profit la réforme de l'Administration pour mettre sur pied une Direction Générale Mobilité au sein du Service Public Fédéral.
- **agissant** sur l'**offre** (refinancement de la SNCB et investissement massif dans ses infrastructures) et pour la première fois sur la **demande** (fiscalité de la mobilité, plan de gestion de la mobilité)
- se projetant dans l'avenir en définissant des

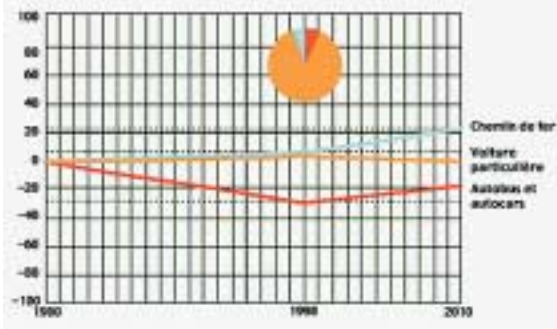
objectifs de mobilité et en intégrant les chiffres de la mobilité dans la comptabilité nationale (une convention dans ce sens a été conclue avec le Bureau du Plan).

Plus précisément encore, la Ministre et ses collaborateurs se sont fixés des objectifs de transfert modal et ont mis sur pied une approche intersectorielle et prospective :

Transport de personnes (voyageurs/kms)	1980	1998	Objectif 2010
Chemin de fer	9.2 %	6.6 %	7.6 %
Voiture particulière	86.4 %	88.7 %	87 %
Autobus et autocars	4.4 %	4.7 %	5.4 %
Total	100 %	100 %	100 %

Transport de marchandises (tonnes/kms)	1970	1997	Objectif 2010
Chemin de fer	28 %	12.3 %	14.2 %
Route	46.9 %	75.5 %	72.4 %
Voie navigable	24.1 %	9.7 %	11.3 %
Oléoduc	1 %	2.5 %	2,1 %
Total	100 %	100 %	100 %

Transport de personnes
tendance (courbe) et proportion (cercle)



C'est peu, parce que, si nous y parvenons, nous aurons seulement arrêté le déclin du rail. En 2010, ce dernier ne représentera en effet que 7,6 % du transport de personnes, contre 6,6 % en 1998. **C'est peu**, parce qu'il n'y aura pas moins de voitures et de camions sur nos routes, et parce que le volume de déplacements va encore augmenter globalement, comme en témoignent les deux graphiques ci-joint.

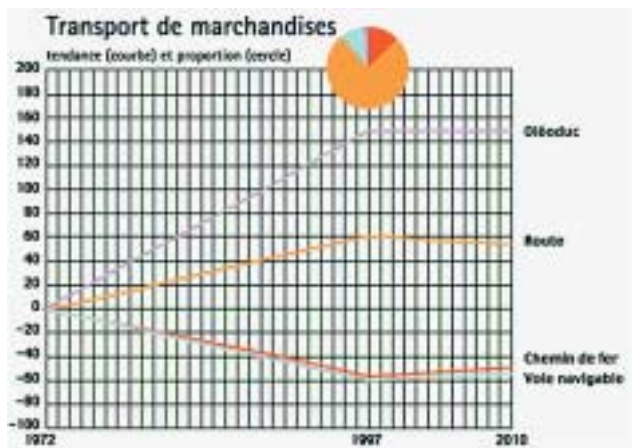


Cinq objectifs :

1. **Sécuriser la route**
2. **Ecologiser le transport de personnes et de choses**
3. **Inciter fiscalement de nouveaux comportements**
4. **Relancer la SNCB**
5. **Connaître la mobilité des entreprises pour mieux la coordonner**

Deux approches :

1. **Sensibilisation**
2. **Concertation**



Mais il était impératif d'agir, sous peine de devoir subir dans les années à venir une congestion totale de nos centres urbains. Pour gagner ce pari, il a fallu surmonter les différentes contradictions dans lesquelles la politique belge de mobilité était jusqu'ici empêtrée :

- On considère souvent que le coût des déplacements en voiture est trop élevé, suspectant l'État de nous imposer trop de taxes. Nous voudrions donc qu'il réduise le coût de notre mobilité, en oubliant que l'explosion du transport par route nous conduit tout droit dans l'impasse.
- Beaucoup de citoyens acceptent mal que les communes réduisent la place réservée au trafic routier dans leur aménagement des voiries, oubliant qu'il s'agit le plus souvent de rendre un peu de place aux «usagers doux» que sont les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite.

- On n'est en général disposé à renoncer à la voiture qu'à la stricte condition d'avoir très rapidement une alternative de transports en commun qui offrirait exactement le même service qu'une voiture, perdant de vue que les investissements en transports en commun mettent de très nombreuses années à se réaliser.

Le Cabinet de la Mobilité et des Transports s'est donc notamment engagé à :

1. **Sécuriser la route** en lançant les États Généraux de la Sécurité Routière, afin de mettre en œuvre un vaste plan de réduction du nombre de morts et de rendre à la rue sa fonction d'espace public ;
2. **Ecologiser le transport des personnes et des choses**, en introduisant enfin une réglementation qui garantit la sécurité routière, sauvegarde l'environnement et lutte contre des pratiques de dumping social ;
3. **Encourager de nouveaux comportements sur la route par des mesures fiscales** incitant au recours aux transports en commun, au vélo et au covoiturage ;

4. **Relancer la SNCB** en réformant ses structures et en responsabilisant ses gestionnaires, tout en améliorant ses infrastructures ainsi que la qualité du service aux usagers ;

5. **Connaitre la mobilité des entreprises** en organisant un diagnostic des déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail, afin d'ensuite aider l'ensemble des acteurs à mieux gérer leur mobilité.

Pour ce faire, une méthode de travail axée sur la **sensibilisation** des citoyens et des entreprises a été privilégiée. Afin de les inciter à modifier leurs comportements, des campagnes d'information ont été développées en matière

de mobilité, axées plus particulièrement sur les alternatives à l'usage de la voiture.

Enfin, la **concertation** avec les usagers, les travailleurs et les opérateurs de transport a été centrale. Il s'agissait non pas d'arracher leur adhésion, mais de faire participer les usagers (particulièrement les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite), les organisations syndicales ainsi que les associations au processus d'élaboration de ces politiques. C'était la condition sine qua non pour opérer un arbitrage judicieux, qui ne sacrifie pas les enjeux de long terme.

2. Sécuriser la route et combattre l'incivilité routière

Avec une moyenne et une régularité désespérantes, les études de la Police fédérale révèlent que, en Belgique, **le citoyen a 3 fois plus de risques de mourir d'un accident de la route (± 1.500 morts par an) que d'une agression criminelle «classique»**. Ce scandale a été trop longtemps considéré comme le «prix à payer» pour une mobilité centrée sur la voiture.

Ces vingt dernières années ont été marquées par une augmentation généralisée du niveau de confort des voitures individuelles. Toute l'imagination des constructeurs s'est focalisée sur la nécessité de faire de l'intérieur de la voiture

l'endroit le plus sécurisé qui soit. La sécurité grandissante des voitures a certes permis d'éviter des morts, mais elle a aussi engendré un **sentiment illusoire de sécurité** chez le conducteur, qui, à chaque innovation, augmente de manière plus ou moins consciente les risques qu'il est prêt à encourir.

En outre, 80 % des Belges considèrent qu'ils sont de bons conducteurs et pensent que ce sont les autres qui constituent le véritable danger. De plus, la voiture est généralement perçue comme le symbole ultime d'une liberté individuelle que rien ne devrait entraver.

La route tue 4 fois par jour



Tous ces éléments expliquent la résistance que rencontre la mise en œuvre d'une politique de sécurité routière. Il n'en reste pas moins que, face à cette perception faussée de la réalité, le rôle premier des autorités publiques est d'en rappeler les dangers.

C'est pourquoi la politique de sécurité routière a été articulée autour de **2 lignes forces**.

D'une part, **développer une approche globale et coordonnée**, approche inexistante jusqu'en 1999. C'est dans ce but que furent convoqués des Etats Généraux de la Sécurité Routière. Il a fallu non seulement modifier la réglementation, mais également mettre en place des contrôles pour lui donner davantage de crédibilité. Il est en effet prouvé que la régularité des contrôles a un impact important sur le comportement des conducteurs. Enfin, la sensibilisation de la population a permis d'amorcer un changement des mentalités (campagnes de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière – IBSR, Semaine de la Mobilité, etc.).

D'autre part, **protéger sans exception tous les usagers de la route et de la rue**. Cet objectif n'est pas de nature sécuritaire mais répond à des enjeux éthiques, sociaux et de santé publique. Pouvoir se déplacer en toute sécurité doit être un droit pour tous. Il était important que les pouvoirs publics se dotent des instruments adéquats pour assurer la sécurité de tous, à commencer par les usagers les

plus vulnérables. L'égalité des chances, ça se construit aussi sur nos routes et dans nos rues.

■ Les Etats Généraux de la Sécurité Routière (EGSR)

A l'initiative de la Ministre, la sécurité routière est devenue un dossier politique majeur grâce à la mise sur pied des Etats Généraux de la Sécurité Routière (EGSR) en février 2002. Cette initiative témoigne concrètement de sa volonté d'associer tous les acteurs concernés (dont les usagers) à la définition de ses politiques.

- Tous les acteurs de la sécurité routière (associations, spécialistes, polices, gouvernements) furent associés à la définition de mesures propres à diminuer de moitié le nombre de morts d'ici 2010.
- Des groupes de travail se sont formés pour proposer des mesures concrètes, lesquelles ont servi de base aux orientations du Gouvernement. Ce dernier a adopté le rapport du Comité de pilotage⁸ le 22 février 2002. Un Comité Interministériel ainsi qu'une Commission fédérale ont ensuite été créés par Arrêté Royal pour garantir la continuité du travail des Etats Généraux.

La démarche des EGSR a permis de développer une approche globale et de l'orienter sur le long terme notamment en se fixant un objectif

*Convocation des
Etats Généraux de
la Sécurité Routière*

*Réforme du code de
la route pour mieux
protéger les usagers
vulnérables*

chiffré. La coordination poussée des différents départements concernés a montré ses premiers résultats sur le terrain en 2002 en matière de contrôle, point faible de la situation belge. Ainsi, près de 40 millions de contrôles ont été opérés en 2002 sur la vitesse, ce qui constitue l'objectif fixé par les Etats Généraux. Les contrôles d'alcoolémie ont également sensiblement augmenté, pour atteindre près de 150.000 tests d'haleine. La même démarche a d'ailleurs été mise sur pied en France en septembre 2002, où le concept des Etats Généraux de la Sécurité Routière a été repris par le Ministre des Transports, Gilles de Robien.

Suite aux recommandations des différents groupes de travail des EGSR, une loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière a été votée au Parlement. Parue au Moniteur le 25 février 2003, elle prévoit notamment :

- la création d'un fonds de sécurité routière, pour permettre aux zones de police de mettre en place des plans locaux de sécurité routière⁹
 - une catégorisation des infractions selon leur degré de gravité. Par exemple, les infractions envers les usagers faibles (telles que le stationnement dangereux) seront désormais considérées comme des infractions graves de premier degré
 - un ordre de paiement pour les infractions constatées automatiquement
 - la suppression d'une part importante des peines de prison. Pour les infractions qui n'entraînent pas de dommages corporels, la déchéance du droit de conduire sera privilégiée
 - la dépénalisation du stationnement à durée limitée et du stationnement payant
 - la reconnaissance du permis par étapes
 - la reconnaissance des centres de perfectionnement à la conduite
- D'autres mesures de sécurité routière ont été prises
- l'interdiction d'utiliser un GSM au volant sans système mains libres
 - la limitation du temps de travail des chauffeurs routiers (directive européenne approuvée pendant la présidence belge de l'Union européenne)
 - l'obligation d'un système anti-angle mort pour tous les camions : le problème de l'angle mort des camions est responsable de nombreux accidents impliquant des cyclistes
 - la possibilité pour les gestionnaires de voiries (Régions, provinces et communes) de créer des zones 30 aux abords des écoles
 - un ensemble de mesures de protection et d'encouragement des cyclistes et piétons, dont l'autorisation pour les cyclistes d'emprunter les sens uniques dans les deux sens et les voiries de circulation réservées aux transports en commun

Loi du 25 février 2003 pour augmenter la Sécurité sur les Routes

Création d'un Fonds pour développer des plans locaux de sécurité routière

Catégorisation des infractions contre les comportements dangereux

Interdiction du GSM au volant sans oreillette ou kit mains libres

Plus grande protection des piétons et des cyclistes

Zones 30 km/h aux abords des écoles rendues plus faciles

Casque obligatoire pour tous les motocyclistes

- l'obligation d'équiper les nouveaux autocars de ceintures de sécurité
- l'obligation du port du casque pour les conducteurs de cyclomoteurs de classe A
- l'extension des infractions pouvant être constatées par les caméras automatiques
- la réforme des critères d'agrément des auto-écoles¹⁰.
- la possibilité pour les gestionnaires de voirie de réserver une bande de circulation aux véhicules pratiquant le covoiturage
- la suppression de la règle «des deux tiers» qui autorisait le transport de 5 enfants sur la banquette arrière d'une voiture. A partir de 2005, une voiture ne pourra transporter qu'un seul passager par place assise, afin que tous portent la ceinture de sécurité
- la mise en place des structures nécessaires à l'introduction en août 2004 du tachygraphe électronique, qui permet le contrôle des temps de conduite des chauffeurs routiers (transport de marchandises et de personnes). Le tachygraphe digital doit permettre de lutter de manière plus efficace contre la fraude aux temps de conduite et de repos.

Une récente enquête de l'IBSR sur la perception de la vitesse chez les Belges démontre que les citoyens sont prêts à changer leurs comportements. Entre 2001 et 2002, la perception positive de la vitesse a fortement diminué¹¹. Désormais 57% des conducteurs estiment que conduire trop vite peut entraîner des accidents

de la route (pour 45% en 2001). 61 % des conducteurs (pour 56% en 2001) considèrent que conduire vite est socialement inacceptable. Enfin, ceux qui pensent que conduire vite c'est gagner du temps sont 5% moins nombreux.

Cet indicateur montre combien les différentes mesures, les campagnes de sensibilisation et le débat public initié depuis les EGSR ont eu un effet sur la mentalité des conducteurs. Le Belge a de plus en plus conscience qu'il peut agir sur la sécurité routière.

■ Le code de la rue

Lors de sa prise de fonctions, la Vice-Première Ministre n'a pu que regretter l'absence de mesures destinées tantôt à assurer un meilleur équilibre entre les différentes catégories d'usagers de la route, tantôt à mieux prendre en compte les usagers «doux» ou encore à supprimer la prépondérance de la circulation motorisée par rapport à celle des autres usagers de l'espace public. C'est pourquoi, la Ministre a fait adopter dans son principe, le 26 octobre 2001, un «Code de la Rue» appelé non seulement à intégrer les modifications déjà apportées à l'actuel Code de la Route, mais aussi à définir plus clairement les responsabilités des usagers forts envers les usagers doux :

- l'interdiction de dépasser un véhicule à l'approche d'un passage pour piétons ou cyclistes
- l'adaptation de la phase «piétons» des feux rouges¹²
- une définition précise de la rue par rapport à la route
- une protection plus grande des usagers des transports en commun aux arrêts de bus et de trams
- l'obligation d'adapter sa vitesse en présence d'usagers faibles
- l'instauration du «trottoir fictif» : sur des chemins de campagne dépourvus de trottoir,

délimitation d'une bande «fictive» considérée comme trottoir, afin d'assurer la sécurité du piéton

- l'instauration d'une réglementation de la circulation des usagers de patins à roulettes («rollers») et de trottinettes.

Une fois entré en vigueur, il complètera l'ensemble des mesures de protection des usagers doux mises en place sous l'actuelle législature.

3. Ecologiser le transport des personnes et des choses

■ Le transport de choses

En septembre 2000, Bruxelles et d'autres grandes villes du pays étaient bloquées par des routiers que la brusque augmentation des cours du pétrole et la pression croissante exercée par les commanditaires avaient mis en colère. Le problème n'était pourtant pas neuf. En effet, le 29 juin 2000, soit quelques semaines avant cette crise, le Cabinet inaugurerait une pratique fondée sur la concertation et la responsabilisation des acteurs dans la définition d'une politique durable de mobilité, en organisant une table ronde sur le transport routier de marchandises.

Cette table ronde avait pour objectif d'ouvrir le débat sur trois aspects essentiels :

1. la politique fiscale à l'égard du transport routier ;
2. la problématique de la sécurité routière ;
3. la politique sociale du transport.

L'objectif était ainsi de rendre les routes plus sûres en améliorant les conditions de travail des chauffeurs de poids lourds. En effet, parmi les problèmes rencontrés dans le secteur, les plus importants sont le non respect des temps légaux de repos et de la charge maximale des véhicules, deux facteurs d'insécurité routière. La Belgique étant un pays de transit par excellence, la concurrence dans le secteur du trans-

Un Code de la Rue protégeant les usagers de la route les plus vulnérables (piétons, cyclistes, etc.)

Un conflit salutaire avec les routiers débouche sur une meilleure protection de leurs intérêts économiques et sociaux, tout en renforçant le respect de la sécurité routière et de l'environnement.



Des actions concrètes pour améliorer les conditions de travail des chauffeurs routiers :

- *Harmonisation européenne du temps de travail*
- *Renforcement des contrôles de leur temps de travail et de repos*
- *Des clients pouvant être rendus co-responsables en cas d'accident*

port par route y est exacerbée et beaucoup de routiers sont dès lors poussés à enfreindre la loi afin de rester compétitifs. Le 26 juillet 2000, le Gouvernement avait déjà pris un Arrêté Royal (entré en vigueur le 1er septembre 2000) prévoyant la perception immédiate des amendes liées à certaines infractions comme le non respect du temps de repos légal et la manipulation du tachygraphe.

La crise des transporteurs de septembre 2000 allait finalement déboucher sur une concertation entre le Gouvernement (Premier Ministre, Ministres des Finances, des Affaires sociales, de l'Economie), les organisations patronales (FEBETRA, SAV, FBAA, GTL et CBD) et les organisations syndicales (CSC et FGTB). Quant à l'UPTR, surtout active dans les petites entreprises et au cœur du conflit, elle décidait de ne pas signer l'accord issu de la concertation. L'objectif de cet accord était d'instaurer une concurrence équitable dans le secteur des transports, sans pour autant accepter la récupération d'une partie des accises sur le carburant professionnel réclamée par le secteur.

L'accord du 14 septembre 2000 fixait un certain nombre d'objectifs :

1. simplification de la perception de la taxe de circulation et de l'eurovignette ;
2. règlement du contentieux en matière de réductions de cotisations sociales pour bas salaires ;

3. encouragement du transport combiné (coopération entre rail et route) ;
4. encouragement à l'acquisition de nouveaux véhicules moins polluants et plus sûrs ;
5. introduction de clauses de révision automatique des prix dans les contrats (notamment en fonction du prix du carburant) ;
6. interdiction de la vente à perte ;
7. différentes mesures en matière de co-responsabilité des donneurs d'ordre (sur le plan transport mais aussi fiscal et social) ;
8. approbation d'un protocole entre l'Etat fédéral, les Communautés, les Régions et les partenaires sociaux pour un suivi du marché de l'emploi et des dispositifs de formation, une lutte contre les discriminations à l'embauche (femmes, personnes d'origine étrangère), et une amélioration de la formation professionnelle des chauffeurs ;
9. introduction de la déclaration immédiate électronique dès l'engagement d'un travailleur (DIMONA) pour lutter contre le travail au noir ;
10. approbation d'un plan d'action commun coordonné entre les différents services de contrôle (Affaires sociales, ONSS, Douanes, Inspection des lois sociales, Polices fédérale et locales, Contrôleurs de l'administration du transport), et établissement de directives spécifiques de politique criminelle ;
11. accroissement des capacités d'intervention des partenaires sociaux dans la régulation du secteur et amélioration des conditions du dialogue social (commissions con-

sultatives et comité de concertation) ;

12. actions spécifiques avec les Régions pour la régulation du secteur des taxis.

Dans la foulée de cet accord et dans le cadre de la présidence belge de l'Union européenne, le Conseil des Ministres européens des transports du 22 décembre 2001, présidé par la Belgique, donnait son accord à une directive européenne harmonisant le temps de travail des routiers. Le temps maximal est désormais limité à 60 heures par semaine, tandis que la moyenne hebdomadaire est limitée à 48 heures. Cette mesure européenne peut paraître minime. Mais, indice de la pression qui règne dans ce secteur, il faut souligner que c'est la première fois qu'une réglementation européenne parvient à limiter le temps de travail des routiers, un temps de travail terriblement éreintant.

Première concrétisation de l'accord du 14 septembre 2000, le Gouvernement modifiait le **4 mai 2001** la loi sur le transport de marchandises afin de renforcer la concertation sociale au sein du secteur des transports et partant d'élargir les droits des routiers.

1. De nouvelles missions étaient désormais confiées aux **commissions consultatives**. Ces dernières étaient chargées du suivi du futur plan d'action (voir plus bas) en matière de contrôles. Elles obtenaient la possibilité d'introduire des actions en cessation d'activités en cas d'infractions graves et répétées

contraires à l'impératif de sécurité routière et de concurrence loyale. Elles étaient enfin chargées d'assurer le suivi d'un rapport annuel sur l'évolution du secteur des transports routiers ;

2. Les dispositions légales en matière de **co-responsabilité** étaient améliorées et la pratique de prix abusivement bas désormais réprimée.

La loi sur la co-responsabilité a finalement été votée par la Chambre, à **l'unanimité le 20 février 2003**. Conséquence de l'accord issu de la crise des transporteurs routiers le 14 septembre 2000, elle avait pour buts de :

1. assainir le secteur en incitant tous les acteurs à n'utiliser que les services d'un transporteur en ordre de licence ;
2. réduire la pression à laquelle certains donneurs d'ordre soumettent les chauffeurs routiers et les transporteurs au détriment de leur sécurité et de celle des autres.

Une loi datant du 3 mai 1999 avait déjà amélioré la vieille loi sur le transport de marchandises en jetant les bases de la «co-responsabilité» du donneur d'ordre, cependant elle n'allait pas assez loin. En effet, pour que le donneur d'ordre puisse être considéré comme responsable d'une infraction ou d'un accident, il fallait que la justice parvienne à prouver à la fois sa volonté et son intention. Conséquence d'une loi encore timide, aucune condamnation n'avait été pro-



noncée sur sa base, en dépit des nombreuses infractions constatées...

Désormais, la loi est plus ferme et plus déterminée. Que prévoit-elle ?

Une réglementation pour le transport de matières dangereuses

1. Le donneur d'ordre ou le transporteur doit s'assurer, dès la conclusion du contrat, que la licence de transport est valide. Cette vérification pourra se faire directement en consultant le site Internet du SPF Mobilité et Transports ;
2. Le donneur d'ordre ne pourra donner des instructions ou poser des actes entraînant
 - le dépassement des masses et dimensions légales,
 - le non respect des normes légales de sécurité,
 - le non respect des normes légales en matière de temps de conduite et de repos,
 - le non respect des limitations de vitesse des véhicules.
3. Une sanction spécifique sera infligée aux transporteurs et donneurs d'ordre ayant pratiqué des prix abusivement bas et prenant le risque d'alimenter la spirale infernale de la fatigue, de la surcharge et, partant, de l'insécurité routière.

Comme indiqué plus haut, un **plan d'action commun** destiné à coordonner les différents services de contrôle des poids lourds et des autocars était envisagé depuis le début de la législature. Ce plan a fait l'objet d'une concer-

tation entre les ministres de la Mobilité et des Transports, des Affaires Sociales, de l'Emploi et du Travail, des Finances, de l'Intérieur et de la Justice. Il a finalement été adopté le **26 mai 2001** et mis en œuvre cinq mois plus tard.

Toujours dans le but d'harmoniser les pratiques dans le secteur des transports routiers et de garantir des conditions de travail sécurisantes pour tous, un protocole était signé le **3 octobre 2001** sous la houlette du Gouvernement fédéral. Ce protocole concrétise l'accord du 14 septembre 2000 et fixe la collaboration entre le Gouvernement et le secteur du transport par route dans l'objectif de revaloriser la profession de chauffeur et de l'adapter aux exigences nouvelles du métier, tant pour les transporteurs de choses (camions) que de personnes (autocars). Ce protocole prévoit :

1. l'élaboration annuelle d'un rapport sur l'évolution du secteur, comportant notamment les données concernant l'évolution du marché de l'emploi et les actions de formation professionnelle.
2. la garantie d'une égalité des chances dans l'accès à la profession de chauffeur pour certaines catégories de demandeurs d'emploi telles que les femmes, les personnes de nationalité ou d'origine étrangère, et des demandeurs d'emploi âgés.
3. l'augmentation de l'offre de formation. Un projet de directive européenne met à l'ordre du jour l'obligation d'une formation initiale

(210 heures) et établit le principe d'une formation continue de 5 jours tous les 5 ans.

Enfin, le 28 décembre 2002, le Gouvernement publiait au Moniteur l'Arrêté Ministériel relatif à la restriction de la circulation des **matières dangereuses**. Cet Arrêté est entré **en vigueur le 31 mars 2003**. Conformément à la réglementation internationale et européenne, il crée trois panneaux servant à interdire l'accès à certaines voiries, soit de toutes marchandises dangereuses, soit de marchandises explosives ou inflammables, soit, enfin, de marchandises susceptibles d'entraîner une pollution des eaux fluviales ou maritimes. Par cette mesure, la Ministre entend fournir des outils supplémentaires aux gestionnaires de voirie pour assurer la sécurité routière, la santé publique et la préservation de l'environnement.

■ Le transport de personnes

L'obligation d'équipement en ceintures de sécurité des nouveaux autocars constituait une des décisions les plus importantes du Groupe de Travail (GT) « sécurité des autocars » mis en place en juillet 2000, suite notamment à l'accident de l'autocar transportant le Patro de Jurbise survenu le 11 juillet 2000.

D'autres mesures recommandées par le GT « sécurité des autocars » sont depuis entrées en vi-

gueur ou sont sur le point d'aboutir. Parmi elles :

- **L'obligation pour tous les nouveaux autocars de respecter à partir d'août 2005 un certain nombre** de points techniques de sécurité tels que l'éclairage d'urgence, la protection contre les chutes d'objet, une séparation résistante au feu entre l'espace passagers et le compartiment moteur. La plupart de ces points faisaient l'objet de demandes pressantes de la FBAA (Fédération des Autocaristes)
- **L'introduction du limiteur de vitesse électronique** sur tous les nouveaux autocars à partir du 01/10/02. Le limiteur de vitesse électronique rend plus difficile les fraudes au limiteur.
- **En matière de permis de conduire**, des exigences plus sévères entreront en vigueur pour les **examens** et pour les véhicules d'examen en septembre 2003 au plus tard, conformément à la directive européenne sur le sujet.
- **Information des clients** : la nouvelle édition de la brochure « Voyage en autocar – Faisons de la sécurité notre priorité » vient d'être envoyée à tous les organismes susceptibles de recourir aux services d'un autocariste (écoles, mouvements de jeunesse, etc). La brochure attire l'attention de ces groupes sur la nécessité d'être attentif aux aspects liés à

Protection et sécurité accrues pour les passagers des autocars et leurs conducteurs

la sécurité au moment de commander un autocar.

- **Conditions d'accès à la profession** : un Arrêté Royal relatif au transport de voyageurs par route sera soumis prochainement au Conseil des Ministres. Il fixe les conditions d'accès à la profession, conditions liées à l'honorabilité, la capacité professionnelle et la capacité financière, ce qui permettra l'instauration d'une concurrence plus équitable dans le secteur.
- **Un protocole de collaboration** a été signé en 2001 entre l'Etat fédéral et les Régions et

Communautés afin d'améliorer le recrutement et la formation des chauffeurs.

- **Suite aux travaux du GT « autocars », la Belgique plaide désormais au niveau international pour la suppression des systèmes de cruise control** diminuant la vigilance du chauffeur.

Bien que l'autocar reste un moyen de déplacement sûr comparé aux autres moyens de transport, les différentes décisions prises permettront à l'avenir de sécuriser encore davantage ce mode de transport collectif.

4. Encourager de nouveaux comportements sur la route par des incitants fiscaux

Des incitants fiscaux encourageant des modes de transports et des carburants moins polluants.

L'action d'amélioration de l'offre de transports a été complétée par un ensemble de mesures fiscales. Celles-ci sont destinées à réduire l'impact du transport routier sur l'environnement et à réorienter la «demande» du public vers des modes de transport alternatifs à la route.

Plusieurs mesures fiscales déplacent cette demande de mobilité vers des véhicules et des modes de transport plus « propres » :

- la prime à l'installation de l'équipement LPG (508 €), venant en appui d'une réglementation qui sécurise le montage des équipe-

ments LPG dans les voitures.

- la réduction de la taxe de mise en circulation pour les voitures « EURO4 » et LPG (de 297,47 à 619,73 €).
- des incitants fiscaux en faveur des carburants à basse teneur en soufre. Ils ont permis de diviser par 3 la concentration en soufre de l'essence et par 7 celle du diesel.

Par ailleurs, plusieurs mesures visant à favoriser la mobilité durable ont été intégrées dans la réforme de l'impôt des personnes physiques :

- Elargissement de l'exonération de l'intervention de l'employeur dans les frais de dépla-

Des carburants désormais moins riches en soufre

cement domicile-travail, lorsque ceux-ci sont effectués en transports en commun. Auparavant, seule l'intervention légale de l'employeur (54 % de l'abonnement) était exonérée d'impôt et toute intervention supplémentaire de l'employeur était considérée comme avantage en nature et taxée comme telle.

- Exonération d'impôt de l'intervention de l'employeur en cas de transport collectif organisé par l'employeur ou par un groupe d'employeurs ; il en va de même du covoiturage.

- Augmentation des déductions de frais de déplacements domicile-travail effectués en transports en commun, en covoiturage, à vélo, etc.
- Augmentation des possibilités de déduction pour l'employeur des frais consentis en vue d'organiser le transport collectif des membres du personnel.

Incitants fiscaux pour les entreprises faisant du transport collectif

5. Relancer la SNCB

Dans une politique de mobilité durable, la SNCB a un rôle central à jouer. C'est la raison pour laquelle le gouvernement s'est donné, le 17 octobre 2000, l'objectif ambitieux d'augmenter de 50 % d'ici 2010 le nombre de voyageurs et de marchandises transportés par le rail.

En 20 ans, le rail n'a cessé de perdre du terrain au profit de la route. La croissance de mobilité enregistrée entre 1980 et 1997 s'est reportée quasi exclusivement sur la route.

Quelles sont les causes principales de ce déclin ?

1. Un cadre légal inadapté
2. Des choix de gestion non pertinents et peu transparents
3. Un manque de moyens affectés à la SNCB

4. Une offre de la SNCB qui n'a pas correspondu suffisamment aux attentes de ses usagers.

Le gouvernement a décidé d'agir simultanément sur ces quatre causes.

Un objectif pour la SNCB : 50% de voyageurs et de marchandises en plus d'ici 2010

A. Améliorer la gestion de la SNCB

L'action de la Ministre de tutelle de l'entreprise publique autonome et représentante d'un Etat actionnaire majoritaire, a visé à :

- En finir avec la déresponsabilisation, le manque de contrôle et la gestion déficiente de l'entreprise ;



- Faire correspondre la réalité comptable à la réalité économique, afin de fonder la stratégie de développement du rail sur des bases réelles et, par conséquent, rencontrer une nécessité impérieuse de transparence dans les flux financiers internes à l'entreprise ;
- En finir avec un système à géométrie variable où l'entreprise mettait en avant son autonomie quant il s'agissait de faire certains choix stratégiques, mais revendiquait son caractère public à l'heure de l'addition.

Pour ce faire, plusieurs caps ont été franchis :

1. Dès octobre 1999, la direction de la SNCB est à plusieurs reprises sommée de rendre compte de l'état réel de l'entreprise. Les réponses, voire, dans certains cas, l'absence de réponses, font prendre conscience de la gravité de la situation et de la nécessité d'une réforme en profondeur.
2. Le 2 mars 2000, la Ministre informe officiellement le gouvernement qu'elle a acquis la conviction que la réalité comptable de l'entreprise, telle qu'attestée par les réviseurs aux comptes, ne reflète pas la réalité économique. Un audit de l'entreprise et un audit spécifique des activités commerciales sont alors réalisés.
3. Dès mai 2000, de façon répétée et, par la suite, appuyée par le rapport rendu par la

Cour des Comptes¹³, la Vice-Première réclame un plan d'entreprise à la SNCB, levier vital pour en améliorer la gestion. Il était en effet surréaliste et irresponsable que la SNCB, deuxième employeur du pays (41.000 personnes), ait fonctionné aussi longtemps sans plan d'entreprise et sans tableau de bord.

4. Le 17 octobre 2000, sur base de ces audits, elle présente à ses collègues un avant-projet de loi visant à réformer l'entreprise et à mettre fin aux carences énormes relevées par la Cour des comptes en matière de gestion et de transparence comptable.

5. Malgré les nombreuses tentatives pour la retarder, le 22 mars 2002, la loi de réforme de la SNCB est définitivement adoptée par le Parlement.

Cette loi prévoit de :

- a) modifier les compétences et le rôle du Conseil d'administration ;
 - b) établir une traçabilité des flux financiers ;
 - c) améliorer le contrôle interne et externe de l'entreprise ;
 - d) instaurer une nouvelle structure de direction.
6. Un nouveau Conseil d'administration est nommé fin avril par l'Etat actionnaire, l'Administrateur délégué en juin, et un peu plus tard les Directeurs généraux par le Conseil d'administration.

Une gestion et une comptabilité de la SNCB transparentes

Une nouvelle structure de direction plus performante

7. Le 24 décembre 2002, dans le cadre de la loi-programme votée par le Sénat, le Gouvernement impose la transparence de rémunérations des administrateurs de la SNCB.

Dans cette «opération vérité» imposée par le Gouvernement à la SNCB, le cas d'ABX est particulièrement exemplaire.

ABX est une division de la SNCB spécialisée dans le transport de marchandises par route. L'ancienne direction de la SNCB y a investi pas moins de 700 millions d'euros en cash, auxquels s'ajoutent des garanties à l'égard de tiers (banques, fournisseurs, ...) pour près de 1 milliard d'euros.

Lors de la redéfinition des objectifs de la SNCB, la Ministre a estimé que la mission principale d'une entreprise publique de chemins de fer n'était pas d'investir à perte dans une entreprise de transport par route. On a donc voulu mettre un terme à l'hémorragie financière ABX, qui menaçait d'emporter avec elle la SNCB toute entière, ce qui aurait été dramatique pour ses employés et ses usagers.

Par conséquent, le Conseil d'administration a décidé d'octroyer – et ce, pour la dernière fois – un crédit pont de maximum 140 millions d'euros pour un an, et de procéder à une conversion de créances en capital à hauteur de 110 millions d'euros. Il a également été décidé de notifier cette décision à la Commission européenne, ce qui implique que, quel que soit l'effet du plan de restructuration proposé, aucune aide

nouvelle ne pourra plus être octroyée à ABX par la SNCB. Les fonds qui serviront au redressement des filiales déficitaires proviendront d'une réalisation d'actifs et d'une vente de participations au sein même d'ABX. Quant aux emprunts qui devront permettre la « soudure », ils devront être temporaires et ensuite intégralement remboursés.

L'énergie investie dans ABX par l'ancienne direction l'a été au détriment d'un renforcement du pôle marchandises de la SNCB. Or, B-Cargo, la division transport de marchandises de la SNCB, devra s'adapter à la libéralisation du secteur imposée depuis mars 2003 par une directive européenne sur le transport international de marchandises. Désormais, des opérateurs autres que la SNCB peuvent avoir accès à son réseau, moyennant l'octroi d'une licence et le respect de normes de sécurité.

Le modèle de libéralisation choisi par le Gouvernement, sur proposition de la Ministre compétente, prépare cette ouverture à la concurrence tout en garantissant l'unicité de l'entreprise, c'est-à-dire le maintien de l'exploitation et de l'infrastructure dans une seule et même entité juridique.

Stop à l'hémorragie financière : la fin de l'aventure ABX

B. Réinvestir dans le rail

Pour la première fois, le plan d'investissements pour le rail belge découle d'une concertation entre l'entreprise, le gouvernement fédéral et les trois Régions, laquelle a débouché le 14 juillet 2001 sur la conclusion d'un Accord de Coopération. Ensemble, les acteurs ont conclu un plan ambitieux devant assurer le maintien et l'extension des capacités de redéploiement du rail.

Réinvestissement massif dans les infrastructures ferroviaires

Voici les principaux travaux prévus dans ce plan d'investissements :

- la mise à quatre voies (ou projet équivalent) des lignes 124 Bruxelles – Nivelles et 161 Bruxelles – Ottignies (qui permettront la mise en service du RER) ;
- la mise à 3 voies de la ligne 50A Bruxelles – Denderleeuw ;
- la liaison entre les lignes 35 et 36 à Louvain ;
- le double raccordement complet (diabolo) de l'aéroport ;
- le tunnel Schuman-Josaphat ;
- le second accès au port d'Anvers ;
- le tunnel Liefkenshoek à Anvers ;
- ligne à Grande Vitesse (LGV) Anvers - frontière néerlandaise ;
- la LGV Louvain – Liège ;
- la LGV Liège - frontière allemande ;

- la ligne nouvelle Gosselies / Charleroi – Rhisnes ;
- la ligne nouvelle Rhisnes – Ottignies.



Les grands projets d'infrastructure - extensions de capacité

Au total, les travaux d'infrastructure prévus dans ce plan d'investissements sont estimés à 17,045 milliards d'euros. Par comparaison, le plan 1996–2005 ne prévoyait qu'un investissement de 9,17 milliards d'euros, ce qui signifie donc un quasi doublement.

A cet égard, deux remarques s'imposent :

- L'Etat fédéral prendra en charge plus de 66 % des besoins de financement. Et si l'on tient compte de l'argent que la SNCB a déjà reçu pour finaliser le TGV, cette part s'élève

alors à 75 %. Dans le plan 1996–2005, son intervention n'était que de 61.5 %.

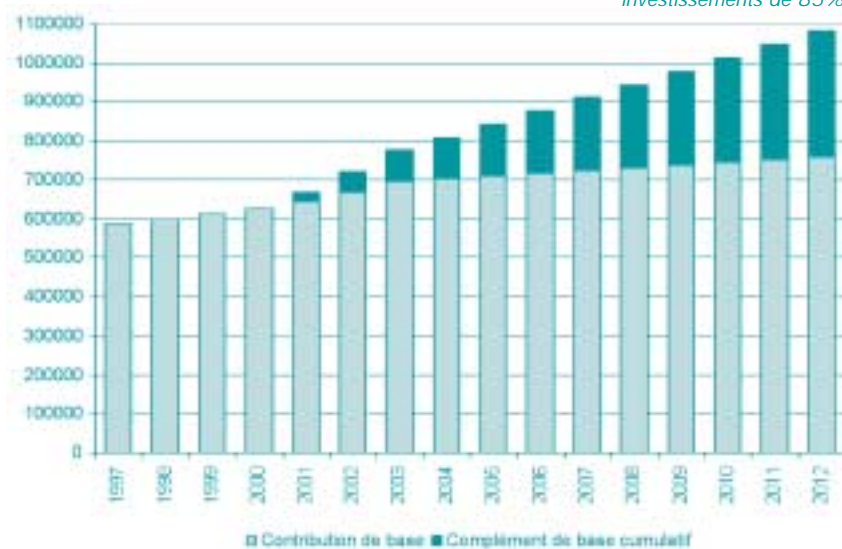
- La direction sortante s'est engagée sur la faisabilité d'un financement alternatif à hauteur de 2,42 milliards d'euros.

La réalisation de ce plan constitue un formidable défi pour la SNCB. Pour le financer, le gouvernement a entamé un mouvement de refinancement du rail par :

- une augmentation annuelle des dotations pour investissements de la SNCB de 24,79 millions d'euros et cela de manière cumulative. Entre 2001 et 2004, cela représente près de 264 millions d'euros supplémentaires, et, sur 10 ans, une augmentation totale de 1,081 milliards d'euros (voir tableaux ci-dessous). Entre 2001 et 2012, durée du plan d'investissements, cet accroissement s'élève à près de 2 milliards d'euros ;
- la constitution d'un fonds RER (630 millions d'euros entre 2000 et 2003) ;
- l'adoption d'un mécanisme légal de reprise de la dette. Concrètement, à partir de la fin 2004, dès que la dette publique passera sous la barre des 100 % du PIB, l'Etat reprendra la dette de la SNCB en utilisant au maximum les possibilités laissées par les réglementations européennes en la matière.

EVOLUTION DE LA DOTATION AUX INVESTISSEMENTS (en milliers d'euros)

une augmentation des investissements de 85%



C. Améliorer à court terme l'offre et le service proposés à la clientèle du rail

- a) Le 29 mai 2000, le Gouvernement a conclu avec la SNCB un avenant au Contrat de Gestion afin de redynamiser l'entreprise, en :
- améliorant la qualité du service ;
 - attirant de nouveaux publics sur le rail.

Cet avenant lance des projets de «qualité totale» sur un nombre défini de lignes et n'autorise l'entreprise à augmenter ses tarifs que si elle parvient à être plus ponctuelle que ce

Près de 2 milliards d'euros en plus pour soutenir les investissements de la SNCB d'ici 2012, soit un quasi doublement de la dotation de l'Etat

Des incitants pour prendre le train :

- gratuité pour les moins de 12 ans

Mesures SNCB	Description	A partir
Moins de 12 ans	Gratuité à partir de 09h00 (4 enfants max./adulte), pour permettre le voyage en famille.	1 ^{er} juillet 2000
Moins de 18 ans	Carte-train scolaire réduite à 45 % de la carte ordinaire (au lieu de 75 %), pour alléger le budget des ménages avec enfants navetteurs)	1 ^{er} septembre 2000
Plus de 65 ans	Billet aller-retour forfaitaire à 2,50 €, avec restrictions aux heures de pointe.	1 ^{er} juillet 2000

- ticket à 2,5 € pour les 65+

- réduction du prix des abonnements scolaires

- GO Pass avant 9h à + de 130 km de Bruxelles

qu'on lui demande déjà. De même, il prévoit une série de mesures tarifaires qui rencontrent désormais un succès certain.

La gratuité pour les moins de 12 ans, le billet préférentiel pour les 65 ans et plus ainsi que la réduction du prix de l'abonnement scolaire ont permis d'attirer de nouveaux usagers.

b) En décembre dernier, la SNCB a répondu positivement aux propositions faites par le Cabinet pour faciliter l'utilisation du train par les jeunes et les cyclistes :

Pour les moins de 26 ans habitant à plus de 130 km de Bruxelles, le Go Pass est désormais valable 24 heures sur 24. Jusqu'alors, le règlement interdisait son utilisation

avant 9h. Il a été demandé à la SNCB de revoir la mesure afin de permettre aux jeunes effectuant de longs trajets de bénéficier à toute heure des avantages du Go Pass. La SNCB a également accepté de supprimer la surtaxe de 2,3 euros demandée dans le train aux usagers voyageant avec leur vélo. Cette mesure vise à encourager l'utilisation combinée du vélo et du train.

Cette politique a accru les efforts de l'entreprise pour améliorer son service. Pendant les quatre années de cette législature, la SNCB a transporté près de 13 % de voyageurs en plus (soit une augmentation de 19 millions de voyageurs) et 16 % en plus de voyageurs par kilomètre.

	Voyageurs (millions)	Voyageurs x km (milliards)	Voyageurs (1994=100)	Voyageurs x km (1994=100)
1994	142,602	6,638	100,0%	100,0%
1995	144,012	6,757	101,0%	101,8%
1996	141,696	6,788	99,4%	102,3%
1997	143,463	6,980	100,6%	105,2%
1998	145,856	7,097	102,3%	106,9%

	Voyageurs (millions)	Voyageurs x km (milliards)	Voyageurs (1998=100)	Voyageurs x km (1998=100)
1998	145,856	7,097	100,0%	100,0%
1999	147,291	7,354	101,0%	103,6%
2000	153,299	7,755	105,1%	109,3%
2001	160,287	8,036	109,9%	113,2%
2002	164,900	8,260	113,1%	116,4%

Bref, depuis 1990 et comme l'indique le graphique ci-dessous, le nombre de voyageurs a augmenté de 16% (dont 13% sous l'actuelle législature), tandis que le nombre de voyageurs x kilomètres a quant à lui augmenté de 26% (dont 16,4% sous l'actuelle législature). Ces résultats on ne peut plus encourageants démontrent à suffisance la pertinence et la faisabilité de l'objectif de croissance de 50% du nombre de voyageurs à l'horizon 2010.



Sources :
SNCB & INS.

*Billet unique Train -
Tram - Bus à
Bruxelles*

D. Relancer structurellement l'offre de transports

c) Pour développer l'intermodalité (passer facilement d'un mode de transport à un autre) entre les différents opérateurs de transports en commun, l'intégration billettique (entre la SNCB, la STIB, les TEC et De Lijn) est effective depuis le 1er février 2003 en Région bruxelloise. Un seul titre de transport, le Ticket Jump, permet d'emprunter les moyens de transport de ces sociétés dans les 19 communes de Bruxelles-Capitale. C'est une première étape dans la mise en oeuvre du RER dont les deux premières lignes devraient être opérationnelles à la fin de 2005.

Réinvestir massivement dans la SNCB et dans l'infrastructure ferroviaire ne prend tout son sens que si l'on s'efforce de rencontrer les besoins de l'actuelle clientèle et de celle qu'on veut attirer, en lui offrant des transports efficaces et de grande qualité. C'est l'objectif du troisième **Contrat de gestion** que la Ministre a proposé à l'Administrateur délégué.

Le 4 novembre 2002, un premier projet de Contrat de gestion a été transmis à la SNCB et a fait, depuis lors, l'objet d'une vingtaine de réunions de travail. Cette démarche a permis aux négociateurs de s'accorder sur la philosophie du Contrat et sur certaines orientations

*Garantie des
missions de service
public de la SNCB et
perspective de
viabilité financière
à long terme*



novatrices, en même temps que sur de nombreuses dispositions concrètes.

En décembre 2002, le Cabinet et la direction de l'entreprise se sont mis d'accord pour finaliser à la fois le Contrat de gestion et le plan d'entreprise pour la fin mars 2003. La SNCB n'ayant finalement pas fourni le plan d'entreprise dans les délais qu'elle s'était elle-même fixés, la négociation du Contrat de gestion a été interrompue. La Ministre a transmis au Président du Conseil d'Administration et à l'Administrateur délégué le texte du Contrat de Gestion, tel que finalisé par son Cabinet, pressant l'entreprise de s'en saisir.

Le Contrat de gestion définit les **missions de service public** de la SNCB :

- le **transport intérieur** de voyageurs, auquel vient se greffer pour la première fois une activité de **transport transfrontalier** ;
- le développement, l'entretien et l'exploitation de **l'infrastructure** de chemins de fer.

Il fixe un cadre, un ensemble de normes de service à atteindre, sans pour autant détailler la manière dont l'entreprise doit s'acquitter de sa mission. Les **obligations de résultat** du Contrat sont définies de manière à ce que l'entreprise puisse se fixer des objectifs plus ambitieux encore, dans le cadre de son plan d'entreprise, ou de son plan de gestion de la qualité (une des innovations du 3ème Contrat de Gestion).

Si les engagements financiers de l'Etat (Compensations) sont fixés dès la conclusion du Contrat, ils intègrent pour la première fois divers **mécanismes d'intéressement financier** (sorte de bonus/malus) qui tiennent compte de paramètres tels que le nombre de places assises proposées, le nombre de trains par kilomètre offerts, le degré de satisfaction de la clientèle ou encore la ponctualité du service.

E. Mettre sur les rails le projet de RER

Dans un pays dont une part importante du secteur tertiaire (essentiellement administratif) réside au cœur de sa capitale fédérale, Bruxelles souffre de plus en plus d'un engorgement quotidien dû à l'afflux de véhicules. Une approche intégrée de la mobilité exige que les transferts modaux se portent également sur le développement d'un Réseau Express Régional (RER).

De par la situation géographique de Bruxelles, ce RER nécessite, non seulement une impulsion du gouvernement fédéral, mais surtout une concertation et une coopération étroites entre l'Etat fédéral, la Flandre, Bruxelles et la Wallonie. De même, un tel projet requiert une concertation entre les autorités politiques concernées et les différents opérateurs de transports en commun (SNCB, STIB, De Lijn et TEC).

Les premiers pas du Réseau Express Régional: vers le désengorgement automobile de la Région bruxelloise.

A peine installé, le Cabinet a procédé à une première évaluation du dossier. Il en est clairement ressorti que, depuis 1989, le projet d'un RER n'avait pas dépassé le stade des études. Certes un « Groupe à Haut Niveau » avait bel et bien été mis sur pied sous la précédente législature, mais il ne s'était réuni qu'une seule fois en quatre ans.

Dès lors, et forte de la conviction que pareil projet constituait une **solution durable pour décongestionner Bruxelles**, la Ministre a donné un signal fort en faisant du RER une de ses priorités politiques.

■ Aspects institutionnels

Le 31 janvier 2000, la Vice-Première Ministre a reconstitué le Groupe à Haut Niveau – composé d'experts du gouvernement fédéral, des Régions, de la SNCB et des sociétés de transport régionales – et fait préciser sa méthode de travail. Ce groupe s'est réuni à de multiples reprises entre février et octobre 2000 afin d'élaborer un projet d'accord de coopération.

En parallèle, elle a défini un projet d'offre ferroviaire RER plus complet pour recentrer la mobilité de, vers, autour et dans Bruxelles, lequel a ensuite été soumis pour analyse à un bureau d'études et à l'Administration.

Le 20 avril 2001, elle a obtenu du Conseil des Ministres qu'il approuve l'Accord de Coopération entre l'Etat fédéral et les Régions, lequel définit entre autres :

- les organes de coopération entre l'Etat, les Régions et les sociétés de transport en commun,
- l'organisation de l'offre ferroviaire,
- les mesures d'accompagnement (ex : parkings aux abords de la zone RER, des facilités pour les transports en commun dans la circulation),
- les dispositions financières.

Encore fallait-il recueillir l'avis des trois Régions du pays, étape qui fut aussitôt lancée. Cependant, et malgré d'insistants rappels, il aura fallu patienter jusqu'en mars 2002 (soit près d'un an !) pour recevoir l'ensemble des avis. Après les avoir minutieusement analysés, elle entreprit un nouveau round de négociations avec les Régions, et, par la suite, avec ses collègues fédéraux.

Cette longue procédure, imposée par la complexité institutionnelle de la Belgique, a permis de déboucher, le 8 novembre 2002, sur un nouveau projet d'accord de coopération : la **Convention RER**. Celle-ci a été approuvée par les Gouvernements Wallon, Bruxellois et Flamand. La Convention a fait l'objet d'une ultime délibération au Comité de Concertation Etat/Régions du 4 avril 2003.

Une convention Etat – Régions pour le RER



■ Aspects matériels

La Ministre n'a cependant pas voulu attendre que la phase institutionnelle soit achevée pour définir une enveloppe financière lui permettant de mettre en œuvre son projet.

Ainsi, et dès le 19 juillet 2001, elle a fait voter par le Parlement la création du **Fonds RER**, destiné à financer les travaux. Ce fonds dispose aujourd'hui de 421 millions d'euros, ce qui permet dans l'immédiat de financer les infrastructures qui seront principalement utilisées pour le RER sur les lignes :

- 161 (Ottignies–Bruxelles),
- 162 (Nivelles–Bruxelles),
- 50A (Denderleeuw–Bruxelles),
- Nossegem,
- Watermael–Schuman–Josaphat. Cette nouvel-

le jonction vient s'ajouter à la jonction Nord-Midi, qui a récemment fêté ses 50 ans ...

En outre, la SNCB a préparé en concertation avec le Cabinet un appel d'offre portant sur l'acquisition du matériel roulant spécifique au RER de telle sorte que celui-ci soit opérationnel en 2006.

Fin mars 2003, à l'issue de négociations avec la SNCB, le Cabinet est parvenu à un accord à la fois sur le type de marché et sur le choix d'un matériel qui soit standard (i.e. non spécifique à la Belgique) et de type suburbain. L'insistance de la Ministre a permis que le processus d'acquisition du matériel corresponde au nouvel usage du train : des voyages sur de courtes distances et avec des arrêts plus nombreux.

Création d'un Fonds RER déjà alimenté de 421 millions d'euros.

Des outils pour connaître la mobilité des entreprises et mieux la coordonner

6. Connaître la mobilité des entreprises

Pour inverser la tendance en matière de mobilité et, du même coup, désengorger les centres urbains, une augmentation de l'offre des transports en commun est nécessaire, mais insuffisante. Afin d'optimiser le résultat de son action politique, la Ministre se devait également d'aller à la rencontre des citoyens et de les sonder. Une telle démarche ne peut en effet que favoriser une rencontre harmonieuse entre offre et demande de transports, permettant, à terme, de réduire considérablement le recours à la voi-

ture individuelle, au bénéfice de trajets moins polluants et plus rapides.

Selon l'enquête nationale sur la mobilité des ménages, les déplacements domicile-travail représentent 22,8% du total des déplacements. En outre, 40% des personnes qui se rendent au travail ou en sortent, profitent de leur trajet pour effectuer d'autres activités.

Parallèlement, de plus en plus d'entreprises sont confrontées aux problèmes de mobilité que rencontrent leurs employés (manque de parkings, allongement des temps de déplacements, ...). Ces problèmes génèrent des retards, désorganisent le fonctionnement des entreprises et amenuisent la qualité de vie des travailleurs, en affectant sensiblement leur productivité. De plus en plus d'entreprises mettent elles-mêmes en œuvre des plans de transport et engagent des personnes pour gérer cette problématique.

Conciliant intérêts environnementaux et économiques, la Ministre a fait adopter par le Parlement un projet de loi permettant d'organiser un diagnostic des déplacements des travailleurs entre domicile et travail.

Concrètement, les entreprises et les administrations qui occupent en moyenne plus de cent travailleurs établiront tous les trois ans un diagnostic donnant des renseignements relatifs aux déplacements domicile-travail de leurs employés. Elles établiront également cet état des lieux pour chaque site comptant au moins trente travailleurs.

Ce diagnostic devra fournir les renseignements suivants :

1. l'organisation du temps de travail ;
2. la répartition des travailleurs en fonction de leur domicile ;
3. la répartition des travailleurs en fonction de leurs modes de déplacement principaux ;
4. les modes d'accessibilité du lieu de travail ;
5. les mesures déjà prises par l'employeur en matière de gestion des déplacements ;
6. les problèmes de mobilité spécifiques à l'entreprise.

Une fois collectées et traitées, ces données pourront servir à **l'élaboration de «Plans de Gestion de Mobilité»**. Sur base de la connaissance des besoins et des flux de mobilité générés par les entreprises, les acteurs concernés pourront **mettre en œuvre des mesures** qui encouragent une moindre utilisation de la voiture individuelle et favorisent l'utilisation des modes de transport durables (marche, vélo, covoiturage, transports en commun) pour accéder à leur activité.

Dans ce but, des partenariats locaux pourront être établis avec l'Etat fédéral, les Régions, les communes et les opérateurs de transport, la coordination étant un instrument indispensable d'amélioration de la mobilité générale.





II. Bouger autrement pour une meilleure qualité de vie



II. Bouger autrement pour

une meilleure qualité de vie

S'il est indéniable que le développement des moyens de transport, aussi intégré fût-il, contribue au développement économique de la Belgique, il n'en reste pas moins qu'il s'accompagne d'un certain nombre de nuisances que les pouvoirs publics se doivent de réguler, sous peine de sombrer dans le tout à l'économie. Impossible dès lors de mettre en œuvre une politique de mobilité durable digne de ce nom sans veiller à chaque instant à l'**amélioration de la qualité de vie du citoyen**.

Ainsi, si nul ne peut contester le rôle économique majeur que joue aujourd'hui le **transport aérien**, notamment par la rapidité des échanges de biens et de personnes qu'il permet, il est tout aussi avéré que l'avion est le mode de transport qui, par passager ou tonne transportée, est le plus polluant. En outre, le transport aérien est responsable de nuisances sonores considérables dont l'impact sur la santé et le bien-être de chacun est d'autant plus important que la Belgique est très densément peuplée.

A l'instar de la route, le transport aérien est victime de son succès : son efficacité est de plus en plus menacée par son rythme de croissance. Les « routes du ciel » et les aéroports souffrent de sérieux problèmes d'encombrement, ce qui accentue non seulement les nuisances

sonores, mais pose également de nombreuses questions en matière de sécurité. Faire du ciel un lieu plus sûr a figuré en bonne place parmi les priorités de l'actuelle législature.

Autre vecteur du développement économique, le **transport maritime** a lui aussi un rôle important à jouer dans le contexte global de la mobilité : il constitue une alternative économique et écologique au transport par route. Mais, sans conditions strictes, il peut aussi provoquer des désastres écologiques, un dumping social et économique. Pour que ce moyen de transport puisse assumer la place qui lui revient dans l'amélioration de la mobilité, et, par extension, de notre qualité de vie, il doit présenter des conditions de sécurité maximales, à la fois pour ses travailleurs et pour le milieu marin.

Pouvoir se déplacer en toute sécurité doit devenir un droit pour tous, indépendamment de la manière dont on se déplace. L'âge, le revenu ou la situation physique (un handicap par exemple) sont des facteurs qui peuvent restreindre considérablement la liberté de mouvement des individus. Il était donc important que les pouvoirs publics se dotent des instruments adéquats pour assurer la sécurité de tous, à commencer par celle des **personnes à mobilité réduite**. Car la qualité de vie, cela se

Lutte contre les nuisances sonores, réglementation du trafic maritime, plus grande mobilité pour les personnes les plus faibles, rénovation du cadre de vie de la capitale fédérale.

construit aussi sur nos routes et dans nos rues.

Enfin, aussi étonnant que cela puisse paraître, améliorer la qualité de vie des **habitants de la Région de Bruxelles-Capitale** fait également partie des attributions de la Ministre de la

Mobilité et des Transports. Une compétence qui cadre parfaitement avec la philosophie de la politique de mobilité durable qu'elle a mis en œuvre au niveau fédéral.

1. Réduire les nuisances sonores autour des aéroports

A. Enfin une politique pour les vols de nuit !

Le 31 décembre 1999, la Vice-Première prenait un Arrêté ministériel visant à diminuer de 30% en trois ans la quantité de bruit émise la nuit par l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National ; à y interdire à terme tout atterrissage ou décollage entre 01h00 et 05h00 ; à en bannir progressivement les avions les plus bruyants. L'Arrêté ne manqua pas de susciter de vives protestations de la part du secteur, relayées à la table du gouvernement par tous les autres partis, à l'exception d'Agalev. La Ministre fit alors retirer son Arrêté sur le champ, proposant un plan global de réduction des nuisances sonores des avions, lequel fut approuvé le 11 février 2000.

Cet accord-cadre lui a notamment permis d'engager les résultats concrets suivants :

- la réduction progressive de 30 % en trois ans du bruit total produit à l'aéroport par les décollages nocturnes ;
- dans le même laps de temps, l'élimination ou le remplacement d'environ 50% des avions qui étaient utilisés la nuit à Bruxelles-National par des avions nettement moins bruyants ;
- l'interdiction la nuit des appareils munis de hushkits (atténuateurs de bruit permettant aux avions bruyants de l'ancienne génération d'être tout juste conformes aux normes sonores internationales pour pouvoir continuer à voler) à partir de juillet 2003 ;
- la modification des procédures de décollage nocturnes de manière à réduire au maximum le bruit perçu au sol par les riverains de l'aéroport (31 octobre 2002) ;
- la suppression de la « route Chabert », une procédure de décollage qui, du vendredi soir au lundi matin, permettait à septante avions par jour en moyenne (soit environ 7.000 par an) de traverser Bruxelles de part en part avant de mettre le cap vers le Sud, au lieu de

Une réglementation pour les vols de nuit :

- *réduction de 30% des nuisances sonores*
- *Interdiction des avions les plus bruyants entre 23h-06h à Bruxelles-National*
- *Avions hushkittés interdits sur tous les aéroports belges en juillet 2003*
- *Création d'un fonds pour le rachat et l'isolation des maisons survolées*

- d'abord contourner l'agglomération comme le prévoit la procédure utilisée en semaine ;
- l'instauration d'un fonds alimenté par les opérateurs aériens pour le rachat et l'isolation des maisons survolées ;
 - la révision complète des redevances de décollage et d'atterrissage visant à pénaliser plus lourdement les avions les plus bruyants et les vols de nuit (avril 2001) ;
 - l'installation d'un service de médiation (mai 2002) qui a pour mission de recueillir les plaintes des riverains, de les traiter, d'informer la population des modifications liées à l'aéroport et de rendre annuellement un rapport au Ministre compétent, notamment sur le respect des procédures par les différentes compagnies ;
 - la mise en place d'un forum de concertation regroupant autorités fédérales, régionales et communales, opérateurs et riverains.

A défaut de pouvoir diminuer davantage les nuisances sonores à la source, il restait à la Ministre à faire en sorte que les riverains exposés à ces nuisances nocturnes bénéficient d'un programme de rachat et d'isolation le plus ambitieux possible. Dans le courant de l'année 2002, les Gouvernements fédéral, bruxellois et flamand étaient fort logiquement arrivés à la conclusion qu'une isolation correcte des maisons survolées n'était envisageable que moyennant une révision complète des procédures de décollage et d'atterrissage et une suppression de la politique de dispersion des nui-

sances en vigueur depuis de nombreuses années. Moyennant le survol préférentiel des zones les moins densément peuplées (à l'exclusion, voulue par les partis flamands, des zones très peu habitées situées à l'Est de l'aéroport), on allait pouvoir offrir une protection acoustique s'approchant des recommandations de l'OMS, pour un budget total d'environ 150 millions d'euros.

Cependant, suite à la mise en œuvre, le 31 octobre 2002, de procédures de décollages concentrées avec montées optimisées dans le «Noordrand», certains riverains ont prétendu que tous les décollages nocturnes avaient été concentrés au-dessus de cette zone (ce qui était pourtant loin d'être le cas) et ils ont ainsi milité contre les accords que les différents Gouvernements avaient approuvés à l'unanimité en 2002.

Le 24 janvier 2003, le Comité de Concertation a finalement approuvé un nouvel accord prévoyant une certaine dispersion des vols de nuit. Le Cabinet a donné son accord à certaines des propositions de nouvelles routes élaborées par BIAC et Belgocontrol. Par contre, en s'appuyant sur une étude des risques aux tiers et sur l'expertise de la Direction générale du Transport aérien, il a refusé d'approuver le tracé de la route qui traverserait Bruxelles de part en part en s'approchant inutilement d'un site industriel classé SEVESO situé non loin de l'aéroport.

B. Sécuriser l'espace aérien pour tous

Les temps changent, le trafic aérien s'intensifie et les conflits politiques s'internationalisent. Les infrastructures aéroportuaires sont particulièrement touchées par ces évolutions. Cette législation a été l'occasion de renforcer certaines réglementations et d'en introduire d'autres dans des domaines comme les «passagers obligés», la sécurisation de l'aéroport de Bruxelles-National et la sécurisation des vols de passagers.

En avril 2000, le Moniteur publiait l'Arrêté ministériel « Passagers obligés » afin de réglementer dans un sens plus respectueux des droits de la personne les conditions de transport de passagers éloignés du territoire belge par décision judiciaire. Ce texte fut salué par les organisations de défense des Droits de l'Homme. Toutefois, une évaluation eut lieu en novembre 2002, laquelle a mis en évidence que la Direction générale du Transport aérien (DGTA) ne disposait pas d'un contrôle suffisant sur les expulsions et que, en outre, l'Arrêté d'avril 2000 ne s'appliquait pas aux passagers des compagnies aériennes étrangères, ce qui, suite à la faillite de la Sabena, devenait problématique. Une procédure d'amendement (consultation des Régions, Conseil d'Etat) de l'Arrêté ministériel a donc été lancée pour encadrer encore plus ces opérations à risque.

La sécurité, c'est aussi celle de l'aéroport de Bruxelles-National. A la suite d'un impressionnant vol de valeurs sur le tarmac de l'aéroport en novembre 2000, et après concertation avec le Comité National pour la Sûreté de l'Aviation Civile, la Ministre a exigé que l'Inspection Aéronautique enquête sur le système de sécurité de l'aéroport et qu'elle y bénéficie d'une présence permanente. Elle a également demandé que la Conférence européenne de l'Aviation civile (CEAC) réalise un audit externe approfondi sur la situation de Bruxelles-National. Sur base de ces éléments de réflexion, un plan a été mis en œuvre à partir d'août 2001, pour sécuriser le transport de valeurs à l'aéroport. Il prévoit entre autres :

- le renforcement des patrouilles de l'Inspection aéroportuaire et de la Police Fédérale ;
- la réduction du nombre de points d'accès routiers ;
- l'amélioration et la sécurisation du système de badges ;
- l'amélioration des systèmes de sûreté des compagnies aériennes opérant à Bruxelles-National ;
- la sensibilisation des membres du personnel de l'aéroport aux problèmes de sécurité.

Les attaques terroristes du 11 septembre 2001 ont évidemment donné une dimension encore plus aiguë à la question de la sécurité dans les aéroports et à bord des avions civils. A cette

Renforcement de la sécurité à Bruxelles-National

Renforcement de la sécurité dans les aéroports après le 11 septembre

époque, la Ministre avait immédiatement convoqué un Conseil européen extraordinaire afin d'harmoniser et de renforcer les législations en matière de sûreté aérienne. Il aura fallu cependant attendre janvier 2003 pour qu'un règlement européen sur la sûreté aérienne entre en vigueur.

D'autre part, en octobre 2001, l'Assemblée de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) approuvait 3 accords relatifs au renforcement de la sûreté des transports aériens :

- la révision de la Convention de Chicago par l'adoption de mesures préventives communes contre les nouvelles formes de terrorisme ;
- la convocation d'une conférence ministérielle exceptionnelle avant la fin de l'année 2001 sur la sûreté des transports aériens civils ;
- la mise en place rapide d'un système d'audit des dispositifs de sécurité des aéroports, tels

que déjà proposés par l'UE et la CEAC.

Enfin, outre le drame social qu'elle a provoqué, la faillite de la SABENA a eu des conséquences indirectes en matière de sécurité. De nombreux pilotes de la compagnie ont été mis à pied. Or, si un pilote n'est plus en mesure de conserver son expérience et de se requalifier, il a de moins en moins de chances de retrouver un emploi. Diverses mesures ont donc été adoptées, parmi lesquelles :

- nouvelle réglementation des licences civiles de pilotes pour encourager leur requalification sur simulateurs de vol, avec intervention financière partielle de l'Etat ;
- négociation de tarifs préférentiels avec les compagnies louant des simulateurs ;
- accord avec le ministère de la Défense en vue de permettre à des élèves pilotes civils d'entamer une carrière dans l'aviation militaire, moyennant une formation complémentaire.

2. Sécuriser la mer et en finir avec le hold-up écologique

Des mesures renforcées pour éviter de nouvelles marées noires

La lutte contre la pollution en mer est un travail de longue haleine. Face à des marées noires à répétition, nous devons poursuivre le renforcement de la sécurité maritime et prendre des mesures rapides pour éradiquer les pratiques de dégazage en mer, véritable hold-up environnemental. Certes, le risque zéro n'existe pas et, tant que la production économique dépendra

largement de la consommation d'hydrocarbures, des accidents seront toujours à craindre. Pourtant, il est possible de réduire considérablement le risque.

Suite à la catastrophe de l'Erika, les 15 Ministres européens des Transports ont décidé de renforcer la sécurité maritime et de réduire,

grâce à deux paquets de mesures, les risques de marée noire. La présidence belge du Conseil européen des Transports, a fait adopter le « paquet Erika 1 » qui vise à :

- augmenter les contrôles des navires à risque ;
- renforcer le contrôle des sociétés de classification ;
- éliminer progressivement les pétroliers à simple coque.

Sous la Présidence belge, l'UE a également décidé de créer une Agence Européenne pour la Sécurité Maritime, afin d'apporter aux Etats membres et à la Commission européenne le soutien technique et scientifique nécessaire pour développer la législation communautaire dans ce domaine.

En 2001, nous étions sur la bonne voie pour lutter contre la pollution due aux accidents maritimes, mais c'était encore loin d'être suffisant. La catastrophe du Prestige a poussé la Belgique à appliquer de manière anticipée la nouvelle réglementation. Dès novembre 2002, la Belgique a répondu positivement à la demande de la Commissaire européenne aux Transports d'appliquer la directive Erika 1 avant la date de transposition, prévue pour juillet 2003. Face à la catastrophe écologique de Galice, la Belgique a accéléré le renforcement des contrôles des navires. La directive est entrée en vigueur en février 2003, soit 6 mois avant la date limite de transposition. Les ins-

pecteurs belges l'appliquent sur le terrain depuis novembre 2002.

Concrètement, que signifie ce renforcement des contrôles pour la Belgique ? Il s'agit d'augmenter et de mieux cibler les contrôles des navires à risque, notamment par une vérification de la structure des pétroliers. En 2002, sur 1.444 navires contrôlés, 81 ont été arrêtés. Ces contrôles ont porté sur 26 % des navires entrants (à titre de comparaison, en 2001, la France n'a contrôlé que 9% des navires entrants). Au 20 janvier 2003, 60 navires avaient été contrôlés dont 6 arrêtés.

Les événements de l'hiver 2002-2003 (Tricolor – Vicky) imposent d'en faire plus dans deux directions : d'une part, poursuivre le renforcement de la sécurité maritime et la lutte contre la pollution, et d'autre part, améliorer les dispositifs de prévention et d'intervention en cas d'accident.

Pour lutter contre le nettoyage clandestin en mer des restes de cargaison ou des déchets d'exploitation des navires (le «dégazage»), la Ministre a soumis à ses collègues du Gouvernement un Arrêté Royal transposant la directive européenne 2000/59/CE et rendant obligatoire les dépôts de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison dans les installations de réception portuaires.

Les capitaines des navires faisant escale dans un port belge devront, avant de quitter le port,

Renforcement des contrôles des navires dans les ports belges

Suppression programmée au niveau européen des navires à simple coque

Interdiction de peintures toxiques sur les navires



déposer tous les déchets d'exploitation des navires dans une installation de réception portuaire adéquate. En outre, au moins 24 heures avant leur entrée dans un port belge, les capitaines devront fournir les données précises quant à la nature des déchets ou des résidus transportés et l'historique des dépôts. Ces informations seront alors mises à disposition de tous les ports européens pour vérification.

Les survols aériens et les contrôles par des patrouilleurs ont également vu leur fréquence accrue, et ce après que les départements concernés aient été interpellés.

Les conclusions du dernier Conseil européen des Transports de décembre 2002 suggèrent aux Etats membres **d'interdire le transport de fuel lourd dans des navires à simple coque**. C'est dans cet esprit que la Belgique travaille avec les ports pour concrétiser cette interdiction.

D'autres propositions soumises par la Belgique n'ont à ce stade pas encore été retenues par les autres Etats européens. Il est néanmoins évident que les mesures doivent aller plus loin.

Ainsi, il ne faut plus limiter les indemnisations pour les victimes des marées noires. Les plafonds actuels seront probablement dépassés dans le cadre des catastrophes du Prestige et de l'Erika. Il faut donc les revoir et envisager la réparation totale des dommages écologiques. Par ailleurs, il faut pouvoir établir que l'armateur

est assuré de façon illimitée, comme c'est déjà le cas aux Etats-Unis où les primes d'assurance pour des navires sous-normes sont dissuasives.

Bien avant la date prévue par la Commission européenne, l'Etat fédéral a lancé une négociation avec la Région flamande en vue d'organiser des «zones refuges», lieux réservés aux navires en difficulté. Dans le cas de l'accident avec le Vicky, une «zone d'ancrage» (l'équivalent d'une aire de parking sur autoroute) a déjà joué le rôle de zone refuge, permettant ainsi l'organisation efficace des secours. La Belgique veillera à demander la reconnaissance officielle de cette zone à l'Organisation Maritime Internationale. Par ailleurs, les administrations française, britannique et belge devraient coopérer afin de parvenir à l'instauration de telles zones dès que possible et avant les délais requis par l'UE.

La gestion de l'accident du Vicky a été un succès et il faut souligner le professionnalisme de tous les départements concernés. Nonobstant l'évaluation précise et complète réalisée par le Gouverneur de la Province de Flandre Occidentale, nous avons rapidement tiré les premières leçons quant aux opérations de sauvetage du navire. Ainsi, le centre de crise a dû attendre plus de 48 heures avant d'obtenir des informations détaillées sur la cargaison et la gravité de l'accident. Il faut donc améliorer la **rapidité d'intervention** dès les premiers ins-

tants de l'accident pour obtenir toutes les informations nécessaires à une prise de décision rapide.

Dans ce contexte, et avec le soutien de la Ministre des Transports, le Conseil des Mini-

stres du 14 mars 2003 a décidé de créer une structure de Garde Côtes. De plus, un fonds pour pré-financer la lutte contre grandes catastrophes sera créé. Les catastrophes maritimes sont évidemment concernées.

3. Faciliter la vie aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Aujourd'hui, on estime que les personnes à mobilité réduite représentent 30% de la population. Mais ce chiffre pourrait atteindre 40% dans les années à venir, sous l'effet du vieillissement. Par "personnes à mobilité réduite", il faut entendre les personnes handicapées (temporairement ou non), mais aussi: les parents avec landaus, les personnes âgées, les enfants en bas âge, les personnes lourdement chargées ou les femmes enceintes.

Les problèmes vécus au quotidien par les nombreux citoyens dont la mobilité est réduite ont donc fait l'objet d'une attention soutenue de la part du Cabinet. Permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer en toute autonomie constitue en effet un objectif prioritaire dans le cadre d'une politique de mobilité pour tous. Quel que soit le mode de transport utilisé, toute personne devrait avoir droit à une mobilité sans exclusion.

C'est dans cet esprit qu'un projet-pilote a été initié afin de garantir une accessibilité totale

dans neuf gares du pays (trois par région). Le choix s'est porté sur des gares en cours de travaux ou en projet de rénovation à court terme, ainsi que sur des gares situées à proximité d'un service pour personnes handicapées, ou encore des futures gares qui seront desservies par le RER.

Ces neuf gares ont été choisies en concertation avec la SNCB, parmi 93 gares dont l'entreprise a planifié les travaux pour les prochaines années. Il s'agit des gares suivantes:

- Flandre: Leuven, Sint-Niklaas, Zaventem-dorp
- Wallonie: Charleroi, Namur, Bertrix
- Bruxelles: Bxl-Luxembourg, Bxl-Nord et Watermael-Arcades.

Pour mener à bien ce projet, la Ministre a fait appel à une association momentanée créée spécialement pour cette mission et qui regroupe trois associations de personnes handicapées (une par région) ayant acquis une expertise reconnue dans l'étude des problèmes d'accessibilité.

Aménagement de 9 gares belges pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite



Ce projet-pilote comportait une partie théorique et une partie pratique :

- La partie théorique a consisté en une analyse approfondie des critères pour garantir l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite. Après avoir réalisé un inventaire des législations en vigueur en Belgique et de plusieurs études européennes sur le sujet, cette analyse a donné lieu à plusieurs centaines de recommandations précises, portant sur l'accessibilité des bâtiments, des infrastructures et des services.
- La partie pratique, quant à elle, a consisté en un diagnostic de faisabilité appliqué à chacune des neuf gares faisant l'objet du projet, à partir de la situation existante. Une fois ce diagnostic établi, le travail des associations a consisté à assurer le suivi des travaux de rénovation entrepris dans ces neuf gares.

Equipement de stations de metro bruxelloises en ascenseurs

Inaugurée le 19 septembre 2002, la gare de Namur est la première de ces neuf gares à avoir été rénovée dans le cadre de ce projet-pilote. Elle peut être considérée aujourd'hui comme un modèle d'accessibilité.

Ce projet-pilote a démontré tout l'intérêt de consulter les personnes à mobilité réduite tout au long du processus des travaux d'aménagements ou de rénovation, de l'élaboration des

plans jusqu'à la réception des travaux. Trop souvent, la réalité sur le terrain révèle des mauvaises surprises et oblige alors à apporter des modifications qui s'avèrent en outre bien plus coûteuses que si les besoins spécifiques de ces personnes avaient été intégrés dès le début des travaux.

A terme, l'objectif est donc de prévoir dans le prochain contrat de gestion de la SNCB, l'obligation de consulter les personnes à mobilité réduite, au travers des associations représentatives qui disposent d'une expertise en matière d'accessibilité.

Parmi les autres mesures initiées en faveur des personnes à mobilité réduite, citons :

- l'imposition au futur Réseau Express Régional (RER) de normes concrètes afin de rendre toutes ses infrastructures accessibles aux PMR. De telles normes devraient être inscrites au futur contrat de gestion de la SNCB;
- l'équipement progressif en ascenseurs de toutes les stations de métro de la STIB. Ce projet s'inscrit dans la perspective du point précédent et dans le cadre de l'Accord de Coopération entre Bruxelles-Capitale et l'Etat fédéral;
- l'adaptation de 100 des 1300 taxis bruxellois aux besoins des PMR (projet réalisé en partenariat avec la Région de Bruxelles-Capitale);

- la requalification en infraction grave du stationnement de personnes valides sur des places réservées aux PMR.

4. Améliorer la qualité de vie des habitants de Bruxelles

Le rôle de capitale nationale et européenne de Bruxelles a été à l'origine (ou parfois le prétexte) de grands travaux d'infrastructure. Mais, Bruxelles a longtemps supporté seule les coûts externes de ce statut européen. C'est pourquoi, en 1993, l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale conclurent un accord de coopération pour organiser l'intervention financière de l'Etat fédéral dans une matière régionale.

De 1993 à 1999, cette intervention fédérale s'élevait annuellement à 50 millions d'euros. L'actuel gouvernement fédéral a décidé d'augmenter cette intervention de 12,5 millions d'euros chaque année pour parvenir à 100 millions d'euros en 2003. C'est un premier élément positif pour Bruxelles et ses habitants. Par ailleurs, une loi créant un «Fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles» a été votée et assure à ce fonds 76,4 millions d'euros par an.

Le Service public fédéral Mobilité et Transports a été chargé de la coordination et de la gestion de tous ces travaux d'infrastructure, sous la tutelle de la Ministre. Très concrètement, au

cours de la présente législature, cet accord de coopération a notamment permis plusieurs avancées :

1. Dans le domaine des **transports en commun**, on peut aujourd'hui profiter d'une station de métro Maelbeek entièrement rénovée, rajeunie et équipée d'ascenseurs. Ce projet-pilote s'appliquera bientôt aux stations De Brouckère, Gare Centrale, Schuman, Arts-Loi, Bockstael et à toutes les stations de l'extension du métro (Céria, Eddy Merckx, Erasme, Delacroix) et Gare de l'Ouest.

Par ailleurs, l'Accord de Coopération permet de redévelopper le réseau de tram à Bruxelles :

- prolongement du tram 55 à Uccle (en chantier) et au nord jusqu'à l'OTAN ;
- création d'un nouvel itinéraire au quai des Usines entre le pont Van Praet et le square de Trooz ;
- prolongement du tram 94 de la place Wiener au rond point du Souverain à Auderghem ;
- création d'un nouvel itinéraire pour le tram 56 à Anderlecht dans le cadre de la mise en service du métro.

100 millions d'euros chaque année pour soulager Bruxelles des conséquences de son statut de capitale fédérale et européenne.



Il convient également de souligner que des projets pour le moins ambitieux sont toujours à l'étude :

- un tram rapide allant du quartier européen à l'aéroport de Bruxelles-National en passant par l'OTAN ;
- une gare Schuman intégrant la station de métro, la gare actuelle et la nouvelle gare prévue dans le cadre du tunnel Schuman-Josaphat ;
- un pont sur le canal à hauteur du site de Tour et Taxis pour relier le quartier Maritime de Molenbeek au quartier Nord. Ce pont sera réservé aux piétons, cyclistes et transports en commun.

L'amélioration de l'efficacité des trams et des bus est également passée par la création de sites propres (i.e. bandes réservées) pour bus ou tram (rue de Trèves, chaussée d'Etterbeek, rue Royale, rue de la Croix de Fer, rue Bara, ou encore avenue Fonsny).

2. Les Bruxellois tiennent aussi à retrouver des rues, des avenues, des boulevards et des places agréables qu'ils peuvent enfin se réapproprier. Autant d'aspirations légitimes que l'on a rencontrées par la réfection de toutes les voiries menant à la gare du Midi, de même que celles du tracé royal, de la place Jean Rey et de ses fon-

taines, des «chemins de la Ville» à hauteur de l'église Ste-Catherine, des abords du boulevard de l'Impératrice, etc.

Enfin, la mobilité passe aussi par la réalisation (prévue en 2003) d'une «véloroute» de 2,5 km longeant le canal entre la limite nord de l'agglomération et le pont Van Praet.

3. Améliorer la qualité de vie des habitants de la Capitale, c'est également venir en aide aux plus démunis d'entre eux. Dans cette optique, plusieurs projets ont été réalisés qui touchent les quartiers en difficulté. Car s'il est vrai que, suite aux émeutes de Cureghem en 1997, une rubrique « Quartier Initiatives » de 4,3 millions d'euros a été prévue, ce n'est que sous l'actuelle législature que les montants ont réellement été engagés.

■ Part des mesures sociales dans le budget de l'Accord de Coopération

	2000		2001		2002		2003-2004	
	Budget	Engagement	Budget	Engagement	Budget	Engagement	Budget	Engagement
Contrats Quartier	11 527 049	525 575	12 731 300	7 684 699	17 501 393	8 874 585	30 888 891	
Abords écoles	247 894	247 894	981 574	917 206	743 691	1 115 521	1 735 295	
Abords log. sociaux	3 024 301	859 313	10 585 054	8 271 218	8 271 706	3 295 984	8 048 114	
	14 799 243	1 432 782	24 387 928	17 873 123	24 516 790	13 287 060	41 772 299	
% du budget total	13%	2%	19%	21%	19%	12,5%	21%	



On s'est efforcé d'améliorer le cadre de vie dans les quartiers défavorisés, veillant ainsi à :

- avoir des rues en bon état ;
- assurer la sécurité de tous vis à vis du trafic motorisé ;
- rendre les rues plus vertes, les éclairer et les équiper ;
- créer des squares, plaines de jeux ou de sport,...
- aménager de façon spécifique les accès aux écoles, et autres lieux publics.

Ces travaux permettent en outre d'attirer l'attention des investisseurs trop longtemps absents de ces quartiers.

Les interventions directes aux logements sociaux complètent utilement cet effort. Elles concernent essentiellement la réfection des abords et façades des habitations les plus dégradées, déchargeant ainsi les sociétés de logement d'une part de leur travail d'entretien.

4. La **conservation du patrimoine** a également fait l'objet de plusieurs investissements. Ces dépenses, au début quelque peu modestes, commencent à prendre de l'ampleur et concernent différents édifices classés (des églises comme ND de Laeken, l'église du Sablon, l'église St Nicolas dans le bas de la ville, mais aussi le Palais du Vin dans le cadre d'un projet de réaffectation par

le CPAS. On y retrouve les jardins de l'abbaye de la Cambre et le Koninklijke Vlaamse Schouwburg).

5. L'Etat fédéral soutient aussi la **culture** à Bruxelles, puisqu'il a participé au cours de cette législature à des investissements importants pour le Théâtre de la Monnaie, le Musée de l'Architecture, le Musée des Sciences Naturelles ou encore l'Atomium auquel il a voulu rendre toute sa dignité.

Au vu de son importance, le projet de création d'un Centre de la Mobilité sur le site de Tour et Taxis a fait l'objet d'une étude de faisabilité.

Parmi les nouveaux équipements de la ville, on épinglera l'ascenseur reliant la place Poelaert à la rue Haute, un élément parmi d'autres qui contribue à faciliter les déplacements des piétons à Bruxelles.

6. Une nouvelle impulsion a également été donnée à la création ou la restauration des **parcs urbains** (les Jardins de la Vallée du Maelbeek, le parc de Bruxelles, parc Josa-Phat,...).





III. Œuvrer à une Europe de la Mobilité,

Peser sur les décisions internationales



III. Œuvrer à une Europe de la Mobilité, Peser sur les Décisions Internationales

Aujourd'hui, 80% des normes et de la législation belge en matière de transports sont décidées au niveau international, avant tout par le biais des directives et règlements européens, mais aussi par une multitude d'organismes, allant de l'Organisation Maritime Internationale à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, en passant par la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies ou, par exemple, l'Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire.

L'action que la Ministre de la Mobilité et des Transports a entamée aux niveaux européen et international a donc visé avant tout à donner une place accrue et plus cohérente à la Belgique dans ces enceintes internationales, par une implication ministérielle plus forte, une meilleure préparation des négociations internationales, en concertation avec les acteurs du terrain concernés, ainsi qu'un suivi politique plus étroit des représentants belges dans les forums internationaux. L'axe commun de ces discussions : **une prise en compte concrète des préoccupations sociales et une meilleure protection environnementale pour contrer la tendance ultra-libérale de certains organismes internationaux.**

La meilleure illustration de cette démarche : la Présidence du Conseil européen des Ministres des Transports, du 1er juillet au 31 décembre 2001. Six mois pendant lesquels la Belgique a contribué à insuffler en Europe une nouvelle culture de la Mobilité en conciliant ambition et réalisme.

Ambition, parce qu'il apparaissait essentiel de rééquilibrer la politique commune des transports par une approche basée sur l'intégration de la dimension humaine et environnementale du transport en cohérence avec des objectifs de croissance économique. En effet, historiquement, l'accent avait trop longtemps été mis sur la contribution des transports à la construction d'un "marché unique", et ce au détriment des aspects sociaux ou environnementaux que pareille politique ne manque pas de soulever.

Réalisme, parce que le rôle d'une présidence est avant tout celui d'un arbitre neutre et d'un facilitateur efficace. On a donc tenté de résoudre des dossiers complexes, en faisant le lien entre les différents Etats membres et en concertation étroite avec le Parlement européen ainsi que la Commission. En outre, le Cabinet a associé tout au long du semestre une cinquantaine d'organisations non gouvernementales et d'associations professionnelles à la

Une présidence de l'Union Européenne mise à profit pour faire des enjeux de la mobilité une priorité à l'échelle de l'Europe.

définition du contenu et des activités de sa présidence.

Dans le prolongement de la politique menée en Belgique, l'accent fut mis sur trois axes principaux relatifs à la mobilité :

- De meilleures conditions de travail pour les professionnels du secteur ;
- L'amélioration de la sécurité des transports ;
- Une meilleure protection de l'environnement.

Pour ce faire, l'on s'est engagé à une obligation de moyens et non de résultats. Car le succès d'une Présidence se mesure non pas au nombre de cases cochées sur une liste, mais à la manière dont on a réussi à faire avancer des dossiers dans la durée. Le processus de décision européen est en effet tel qu'il est très rare qu'un dossier naisse et aboutisse dans les limites du semestre d'une présidence.

Pourtant, en six mois, la Ministre est parvenue à faire avancer de manière plus que significative plusieurs dossiers, pour la plupart déjà détaillés dans les pages qui précèdent.

Le premier est celui de la limitation du temps de travail pour les conducteurs routiers. Alors que le souhait de nombreuses délégations de l'Union européenne était, au terme de trois ans de négociations, d'enterrer la directive harmo-

nisant le temps de travail des chauffeurs routiers, la Présidence a imposé un compromis représentant des avancées importantes pour le secteur. Cette directive :

- limite le temps de travail des conducteurs routiers à 48 heures par semaine (alors que dans le cadre réglementaire prévalant jusqu'alors, la semaine de 60 heures et plus n'était pas exceptionnelle !) ;
- limite à 10 heures le travail de nuit ;
- prévoit que les routiers ne travaillent en aucun cas pendant plus de six heures consécutives sans pause.

Ces dispositions ont un impact particulièrement important en matière de sécurité routière : un nombre croissant d'accidents implique les poids lourds et est causé par une trop grande fatigue des conducteurs.

En matière de sécurité, trois jours après les attentats du 11 septembre, un Conseil extraordinaire des Ministres des Transports a été convoqué d'urgence par la Présidence **pour gérer la crise du secteur aérien**. Cette première réaction à chaud lui a permis de rendre obligatoires et de compléter diverses mesures pour mieux contrôler les bagages et les personnes dans les aéroports communautaires. Malgré le caractère politiquement très sensible des questions abordées (qui devait payer pour les mesures de sûreté ? Fallait-il armer ou non les pilotes ? Blinder ou pas les portes de cockpit ?), la **rapidité exceptionnelle de cette**

Directive européenne sur le temps de travail des chauffeurs routiers: la semaine moyenne passe (enfin) de 60 à 48 heures.

Suites des attentats du 11 septembre: la Belgique dote l'Union européenne de nouvelles compétences.



Normes de bruit des avions à l'OACI : la Présidence belge résiste au lobbying industriel américain

action¹⁴ et l'extension des compétences sur le plan européen dans un domaine relevant jusqu'alors exclusivement des Etats membres illustrent la capacité de négociation retrouvée par la Belgique dans les enceintes internationales responsables des transports. Elle a ensuite porté cet accord au niveau de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale). En outre, elle a encadré le soutien des Etats membres aux problèmes d'assurances qu'ont aussitôt rencontrés les compagnies aériennes.

Enfin, **en matière environnementale**, la Présidence belge a finalisé le paquet «**Erika 1**» (deux directives permettant le renforcement du contrôle par l'Etat du port et des sociétés de classification) et trouvé un accord politique en vue de créer une Agence Européenne pour la Sécurité Maritime, ce qui permettra à terme de mieux protéger les côtes européennes contre les marées noires. En tant que Présidente du Conseil européen, la Ministre a bataillé ferme à l'Assemblée de l'OACI fin septembre 2001 contre la volonté des Etats Unis d'imposer au reste du monde des normes et des pratiques laxistes en matière de **bruit des avions**. In fine, elle a fait reconnaître au niveau mondial que les restrictions instaurées par les Etats contre les avions les plus bruyants ne seraient pas remises en cause. L'approche mondiale a ainsi été rééquilibrée, prenant en compte l'ensemble des éléments nécessaires à la mise en œuvre d'une politique intégrée en matière de nuisances sonores (restrictions en matière de sur-

vol des avions ; aménagement du territoire ; gestion des décollages et atterrissages ; modernisation des équipements).

A la barre du Conseil européen des Ministres des Transports, la Belgique a également travaillé à la définition d'une **politique des transports communautaires plus durable**. En effet, ce semestre de Présidence a été marqué par la présentation du Livre Blanc de la Commission, dont la Ministre et ses collaborateurs ont influencé le contenu en mettant en avant plusieurs concepts :

- l'importance du découplage entre la croissance des transports et de l'économie : le Livre Blanc de la Commission a été modifié pour mieux prendre en compte cette dimension. Il s'agit en effet non seulement de limiter les conséquences indésirables du transport, mais d'agir en amont en essayant de faire en sorte que les transports soient plus efficaces et croissent moins vite que l'économie (et non pas l'inverse comme c'est le cas depuis les années 1980), tout en préservant leur rôle économique ;
- l'intégration des politiques des transports et de l'environnement (la Belgique a organisé la seconde réunion rassemblant tous les Ministres des transports et de l'environnement de l'Union européenne) ;
- la promotion du transfert modal, notamment pour les marchandises de la route vers le rail ;

- une meilleure définition des responsabilités et des tâches entre autorités responsables de la sécurité routière.

Au-delà de la Présidence, la concertation avec toutes les parties intéressées (Etats membres de l'Union européenne, société civile, Commission, Parlement européen,...), la coordination avec les Régions, le suivi et le soutien aux représentants belges dans les multiples enceintes internationales de négociation, ont permis d'infléchir de manière significative des dossiers essentiels pour l'économie belge et le bien-être de tous. Principalement :

- **Services portuaires** : la Commission souhaite ouvrir à la concurrence tous les services dans les ports ; ici, comme dans d'autres dossiers, la Ministre a plaidé pour une harmonisation (par le haut) des normes sociales et environnementales pour éviter que cette concurrence accrue ne se fasse au prix du dumping entre Etats, qui se feraient concurrence en imposant des normes plus laxistes que leurs voisins dans ces domaines ;
- **Sécurité routière** : malgré le manque de volonté communautaire manifesté par beaucoup d'Etats dans ce domaine, la Belgique a convaincu la Commission de présenter deux propositions de directives relatives à l'élimination des angles morts pour les camions. Elle a aussi œuvré pour renforcer (et dans certains cas résister aux tentatives de dilution) des dispositions relatives aux ceintures de sécurité ;

- **Réseaux trans-européens** : la Ministre milite pour que les futurs « RTE » ne s'inscrivent plus dans une logique inconsidérée de construction d'infrastructures de transports, mais bien dans une perspective de développement durable : priorité au transfert de la route vers des modes moins dommageables pour l'environnement, amélioration des structures existantes, analyse de l'impact environnemental, etc.
- **Ciel unique européen** : si la notre pays est favorable sur le principe à l'idée de simplifier la gestion du trafic aérien en Europe, dans ce dossier aussi, la Commission a un temps poussé l'idée d'une libéralisation des services de gestion du trafic qui aurait pu nuire à la sécurité. La Belgique a obtenu qu'on ne touche pas aux services sensibles.

■ Accord Général sur le Commerce des Services

Le 31 mars 2003, la Commission européenne a officiellement déposé une partie de la liste européenne des services qu'elle entend ouvrir à la libéralisation dans le cadre de l'**Accord Général sur le Commerce des Services (AGCS)**.

Concernant les **transports maritimes**, la Belgique a demandé que l'offre européenne ne concerne pas le «cargo handling» puisqu'il s'agit de services visés par la proposition de directive européenne sur les services por-



tuaires, laquelle est encore en cours de discussion. Pour les **transports aériens**, la Commission a retiré, à la demande de la Belgique, ses propositions initiales en matière de libéralisation de la gestion des aéroports. En effet, de telles propositions menaceraient les garanties de sécurité et de sûreté exigées par la Ministre pour les aéroports. Concernant les propositions de libéralisation en matière de services au sol («groundhandling»), la Belgique a obtenu de pouvoir limiter l'offre européenne en fonction notamment de la taille des aéroports et de ne pas mettre en cause la possibilité pour les Etats de prendre les mesures qu'ils jugent nécessaires en matière de sécurité et de sûreté.

Néanmoins la plus grande **vigilance** s'impose pour l'avenir parce que **l'AGCS reste un lieu de négociation très peu transparent**. Ainsi, on ne peut que regretter que la Commission ait empêché la diffusion des propositions d'offres européennes pendant la période de consultation entre Commission et Etats membres. Ce manque de transparence doit être résolu lors des négociations à venir. Pour ce qui concerne les transports, on a veillé à ce qu'une **consultation** en bonne et due forme **des partenaires sociaux** soit organisée. Elle demande que le Conseil des ministres européens des Transports suive attentivement l'évolution des négociations AGCS.

Plus d'efficacité interne pour une plus grande force de persuasion externe

On peut constater sans fard que, par rapport aux législatures précédentes au cours desquelles les négociations communautaires et internationales étaient traitées comme une activité secondaire par les Ministres des Transports – parce que moins visible en interne – l'implication et l'énergie développée par la Ministre en place pour influencer sur le cours des discussions ont donné une capacité d'influence nettement accrue à la Belgique en externe.

Sans cette implication, les efforts pour mieux régler le temps de travail des chauffeurs routiers, pour prendre en compte la sécurité dans le secteur ferroviaire, pour permettre à la SNCB de disposer de plus de temps pour se réformer face à la pression à la concurrence accélérée, telle qu'imposée par la Commission, pour adopter des normes plus exigeantes en matière de sécurité maritime, ou encore pour mieux protéger les piétons en cas de choc frontal avec une voiture auraient tout simplement été amoindris, voire enterrés par d'autres Etats.

Conclusions

Conclusions

Il aura fallu une législature pour jeter les bases d'une politique fédérale de mobilité pratiquement inexistante jusqu'en 1999. Le défi central était de passer d'une logique de croissance incontrôlée et dénuée de toute coordination à une **politique intégrée** à la fois **respectueuse de l'impératif économique** et de **l'impératif de développement durable**.

Une telle volonté de changement ne pouvait que susciter de nombreuses résistances, notamment de toutes celles et ceux qui ne parviennent pas à dépasser les intérêts particuliers et les intérêts à court terme.

Quoique parfois retors, ces freins et ces résistances au changement n'ont pas empêché la Ministre de la Mobilité et des Transports de **poser des jalons décisifs**.

- Elle a défini et entamé la réalisation d'un objectif de transfert modal pour rompre avec la logique suicidaire du tout à la route. La SNCB a été sommée de se réformer pour rendre au rail le rôle central qui doit être le sien dans toute politique de mobilité durable. Cette réforme a été entamée par l'amélioration de sa gestion et de la qualité de ses services, ainsi que par un meilleur financement public : d'ici 2012, la dotation publique aux investissements de la SNCB aura presque doublé.

- Elle n'a pas hésité, pour ce faire, à affronter de puissants groupes d'intérêt en mettant un terme à l'hémorragie financière dont était victime la SNCB au profit de sa filiale ABX, et qui menaçait en somme de faire subir aux chemins de fer belges le même sort funeste que celui de la SABENA. Ce travail de longue haleine a déjà porté ses premiers fruits : en quatre ans de législature, la SNCB a transporté 13% de voyageurs en plus qu'en 1999. Ce coup de pied dans la fourmilière a enfin permis de porter sur les fonds baptismaux un RER qui menaçait de ne jamais voir le jour.
- Elle s'est engagée à mettre un terme au scandale humain et social que représente l'insécurité routière, forçant les multiples niveaux de pouvoir en Belgique à prendre et appliquer des mesures fermes et concrètes pour y arriver.
- Elle a anticipé et ensuite pris à bras le corps les problèmes économiques et les pressions sociales rencontrés par les transporteurs routiers, sans jamais dévier de deux enjeux politiques fondamentaux : la régulation des flux de véhicules lourds et le respect de la sécurité routière, tant pour les transporteurs que pour les autres usagers de la route et de la rue.
- Elle a lutté pour instaurer une plus grande

équité fiscale entre les usagers des transports en commun et les automobilistes. Cet impératif a également été utilisé comme levier et incitant en faveur d'une circulation automobile plus écologique.

- Elle a bataillé ferme pour rencontrer au plus près les aspirations légitimes des riverains de l'aéroport de Bruxelles-National, mettant tout en œuvre pour qu'ils retrouvent enfin des nuits plus paisibles. Après des décennies d'immobilisme elle s'est heurtée à d'innombrables levées de boucliers corporatistes.
- Elle a, enfin, assigné à la Belgique un rôle de pionnière dans la lutte contre l'anarchie qui règne dans la navigation maritime, afin de prévenir le plus possible les désastres écologiques provoqués par les marées noires.

Nul n'ignore qu'en début de législature, la Vice-Première Ministre et ses collaborateurs s'étaient entre autres engagés à augmenter de 50% le nombre de voyageurs transportés par le rail d'ici 2010. Les 13% d'augmentation enregistrés en à peine quatre ans démontrent combien cet objectif de 50% de voyageurs en plus d'ici 2010 relevait non pas de l'utopie, mais bien d'une politique volontariste qui jusqu'ici avait fait défaut.

Pour garantir l'objectif d'une mobilité durable, il faudra maintenir et approfondir les mécanismes statistiques et politiques mis en place ces quatre dernières années, lesquels sont axés sur la primauté redonnée au rail et sur la régulation des flux routiers et de la sécurité routière.

De même, si l'on ne veut pas que la première politique de mobilité jamais menée en Belgique tombe dans les oubliettes de l'Histoire, le prochain Gouvernement devra veiller à ne prendre aucune décision susceptible de freiner, parasiter, voire annihiler les mécanismes structurels méthodiquement mis en place pendant cette législature.

En clair, toute réponse aux sérieuses difficultés de la SNCB – premier employeur du pays – qui passerait par la remise en cause de son unicité, n'ouvrirait pas seulement la porte à sa régionalisation partielle ou totale. Pareille réponse risquerait surtout de contrer la logique de politique **intégrée** de mobilité impulsée par la Ministre ces quatre dernières années. En permettant un développement anarchique du rail et en multipliant les niveaux de décision politique, elle ferait voler en éclats le socle sur lequel doit impérativement s'appuyer une politique de mobilité durable, politique qu'un service public ferroviaire européen soutiendrait utilement.

C h o i s i r u n e n o u v e l l e m o b i l i t é

En quatre ans tout a été fait pour que les futurs Gouvernements soient en mesure de poursuivre cette politique, en veillant à sensibiliser et associer toujours davantage citoyens et opérateurs. Il est du devoir des prochains gouvernants de financer un Fonds Fédéral pour la Mobilité durable.

Tout pas posé dans une direction contraire à celle empruntée par la Ministre ne ferait qu'alourdir la dette économique, sociale et environnementale dont hériteront les générations futures.

Les nombreuses batailles livrées pendant quatre années furent toutes nécessaires pour remettre de l'ordre dans un secteur victime de décennies d'incurie. Il est aujourd'hui impérieux de consolider les acquis afin que rien ne puisse venir remettre en cause une politique de mobilité durable digne de ce nom.



¹ INS & IBSR, Bruxelles, 2001.

² INFRAS (Consulting Group for Policy Analysis and Implementation) / IWW (Université de Karlsruhe), External cost of Transport, Zurich, Karlsruhe, mars 2000.

³ INFRAS/IWW, op.cit.

⁴ Serge Henrottay, Recettes, dépenses publiques et externalités liées aux transports routiers : quelles compensations ?, Mémoire de fin d'études, Université de Liège, 2001. INFRAS/IWW, op.cit.

⁵ Livre blanc – La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix, Commission Européenne, Bruxelles, 2001.

⁶ Serge Henrottay, op. cit. INFRAS/IWW, op.cit.

⁷ En début de législature, il n'était pas rare de recevoir encore des Arrêtés Royaux prêts à l'emploi élaborés au sein de la SNCB ou même de la Sabena.

⁸ C'est en quelque sorte l'«exécutif» ou le «gouvernement» des Etats Généraux de la Sécurité Routière. A ce titre, il rassemble et arbitre entre les innombrables recommandations formulées par les participants aux EGSR.

⁹ On entend souvent dire que les amendes servent à remplir les caisses de l'Etat. L'idée du fonds de sécurité routière est d'affecter le produit des amendes à des initiatives en matière d'amélioration de la sécurité routière.

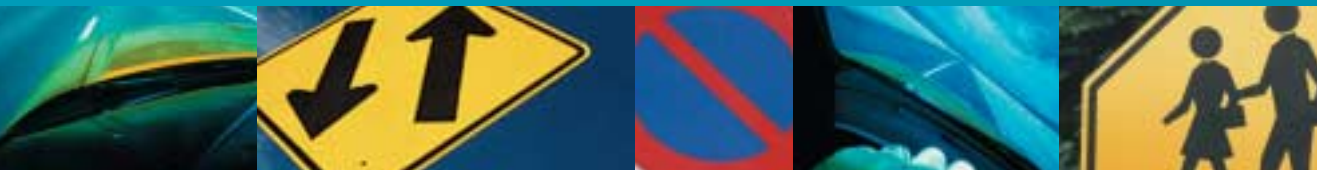
¹⁰ A l'heure de mettre sous presse, les libéraux bloquaient toujours ce dossier.

¹¹ IBSR, La perception de la vitesse en Belgique, 15 novembre 2002, Bruxelles.

¹² A l'heure de mettre sous presse, cette proposition était soumise à l'avis des Régions.

¹³ Rapport adopté en assemblée générale de la Cour le 18 mai 2001

¹⁴ Alors qu'en moyenne le Conseil européen prend deux ans pour adopter la moindre décision, il n'a fallu à la Ministre que trois mois pour déboucher sur un accord.



La Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transports tient à remercier chacun des membres de son cabinet pour leur précieuse collaboration. Ces remerciements s'étendent également au Service Public Fédéral Mobilité et Transports, à son Président, Michel DAMAR, à son ancien Secrétaire général Roger DE BORGER. Elle tient enfin à adresser ses plus chaleureux remerciements à tous les parlementaires, chercheurs, associatifs et professionnels des secteurs concernés qui ont chacun rendu possible son travail.

Avril 2003