



## **Déclaration commune**

**« De l'immobilité à la mobilité :  
agir maintenant pour inverser le cours des choses ! »**

**Bruxelles  
28-03-2018**

## Introduction

Les travaux des Ministres de la Mobilité et de leurs administrations en vue d'aboutir à une vision interfédérale de la mobilité sont en cours. Les conseils consultatifs fédéraux et régionaux (CESW, CCE, CESRBC et SERV) n'ayant pour l'heure, en tant qu'institutions de la concertation socio-économique, pas encore été associés formellement à ce processus, ils ont pris l'initiative d'émettre une déclaration commune dans laquelle ils adressent quatre messages principaux que les Ministres de la Mobilité se doivent de prendre en considération dans le cadre de l'élaboration et de la concrétisation de la vision interfédérale de la mobilité.

### 1 Associer les partenaires sociaux

La problématique de la mobilité est une responsabilité collective qui peut uniquement être résolue de façon intégrée et dans le respect des compétences de chacun en concertation avec les partenaires sociaux.

À l'heure actuelle, les Ministres de la Mobilité et leurs administrations œuvrent en cercle fermé à l'élaboration d'une vision interfédérale de la mobilité et à la mise en place d'actions visant à la concrétiser. Les conseils consultatifs fédéraux et régionaux estiment inacceptable de ne pas avoir été formellement associés à ce processus.

Des problèmes socio-économiques complexes tels que celui de la mobilité doivent être résolus avec la participation des partenaires sociaux. Ils ont, en effet, une valeur ajoutée en la matière vu que:

- les problèmes de mobilité ont un impact majeur sur un groupe important d'usagers de la mobilité représentés par les partenaires sociaux.
- les partenaires sociaux disposent d'une vaste connaissance du terrain en termes de problèmes de mobilité rencontrés par les entreprises et les citoyens. De par leur position unique, ils peuvent faire en sorte que la politique de mobilité renforce le tissu socio-économique.
- les déplacements domicile-travail représentent un quart de la totalité des déplacements et plus de 60% du trafic en heures de pointe. En vue de rendre les trajets domicile-travail plus durables et plus fluides, les partenaires sociaux s'accordent, dans le cadre des accords interprofessionnels et des conventions collectives de travail, sur les contributions financières des employeurs et des travailleurs dans le coût des déplacements domicile-travail, sur le financement du système 80/20 et sur la manière éventuelle d'éviter des déplacements domicile-travail.
- les partenaires sociaux conseillent les Gouvernements sur les instruments destinés à encourager un changement de comportement en faveur d'une mobilité multimodale plus durable, tels que le budget mobilité et le cadre (para)fiscal pour les déplacements domicile-travail. Pour que cette transition soit une réussite, elle doit bénéficier d'une large adhésion sociétale. Ensemble, les organisations représentatives des employeurs et des travailleurs représentées au sein des conseils consultatifs fédéraux et régionaux peuvent contribuer à ce soutien
- les partenaires sociaux s'efforcent de promouvoir les déplacements domicile-travail durables dans le cadre du travail faisable.

## **2 Adopter dans l'immédiat des actions plus cohérentes**

La situation en matière de mobilité dans notre pays est à ce point préoccupante qu'il y a un besoin urgent de mesures supplémentaires. Sans celles-ci, les problèmes de mobilité deviendront de plus en plus aigus et leurs conséquences négatives pour la société ne cesseront de s'aggraver.

Diverses initiatives et solutions sont adoptées indépendamment les unes des autres à différents niveaux de pouvoir. C'est pourquoi des accords doivent être conclus immédiatement entre les différents niveaux de pouvoir en vue d'assurer la cohérence des politiques de mobilité.

Les grands dossiers d'investissement ou projets ayant un impact transrégional sur la mobilité doivent faire l'objet d'accords conjoints afin de pouvoir être mis en œuvre le plus rapidement et le plus efficacement possible.

## **3 Activer les organes de coordination existants et accroître la transparence de ceux-ci**

Afin de coordonner la politique des différents niveaux de pouvoir, plusieurs organes ont été créés ou proposés par le passé pour mener la concertation interrégionale et interfédérale en matière de mobilité. Il existe ainsi le Comité exécutif des Ministres de la Mobilité, le Comité de concertation, le Comité RER, la plateforme de concertation interrégionale sur le prélèvement kilométrique et le projet de communauté métropolitaine de Bruxelles.

Les partenaires sociaux constatent que la concertation au sein de ces organes ne fournit souvent pas les résultats escomptés et que chacun s'en tient trop souvent au champ de ses propres compétences sans rechercher le consensus. Ces structures manquent en outre de transparence vis-à-vis de l'extérieur et engendrent rarement des solutions concrètes.

Les partenaires sociaux sont convaincus que ces structures peuvent apporter une plus-value en termes de cohérence et d'efficacité à la politique de mobilité. Ils demandent par conséquent qu'elles soient utilisées de manière optimale à travers une approche orientée vers les solutions et que leur fonctionnement soit plus transparent, notamment vis-à-vis des partenaires sociaux.

## **4 S'accorder sur des solutions garantissant une accessibilité plus durable**

Selon les partenaires sociaux, l'objectif de la politique de mobilité doit être de garantir que les pôles d'emploi, les pôles d'activité économique et les centres logistiques restent accessibles tant pour le transport de marchandises que de personnes et ce, de façon la plus durable possible. Cela signifie que :

- les citoyens ont accès aux biens et services, aux lieux de travail et à la vie sociale d'une manière abordable, sécurisée et efficace ;
- les entreprises ont accès à leurs matières premières d'une manière compétitive, sécurisée et efficace et peuvent livrer leurs biens et services de la même manière ;
- l'impact de la mobilité sur l'environnement et la santé publique est minimalisé. La politique de mobilité contribue ainsi à la réalisation des objectifs climatiques internationaux auxquels la Belgique s'est engagée.

Une combinaison équilibrée d'instruments est nécessaire à cet effet. Ces instruments ne peuvent être efficaces que si des accords solides sont conclus entre les différents niveaux de pouvoir en concertation avec les partenaires sociaux.

Dans l'optique d'une accessibilité plus durable, les partenaires sociaux estiment qu'il conviendrait de miser sur une plus grande multimodalité, des investissements dans la mobilité, une fiscalité plus intelligente et de faciliter des solutions innovantes en matière de mobilité. Il s'agit d'une liste non exhaustive d'instruments qui méritent d'être développés davantage et qui devraient faire l'objet d'une concertation interfédérale plus approfondie avec les partenaires sociaux.

#### **4.1 Une plus grande multimodalité**

Le rail est l'épine dorsale du transport en Belgique, auquel les opérateurs régionaux de mobilité doivent pouvoir se connecter et coopérer. Dans l'intérêt de l'utilisateur de la mobilité, la concertation interfédérale doit favoriser la multimodalité tant en termes d'exploitation que d'infrastructure via :

- l'encouragement des opérateurs de transports :
  - à se coordonner en termes d'horaires et d'informations des voyageurs ;
  - à mettre à disposition de développeurs externes les logiciels utilisés;
  - à utiliser un système de paiement interopérable intelligent et à prévoir des abonnements multimodaux intégrés qui tiennent compte des groupes cibles bénéficiant d'un tarif réduit ;
  - à mener une politique de données ouvertes, tant pour les différents niveaux de pouvoir que pour les développeurs d'instruments politiques et d'outils opérationnels ;
- le soutien des modes actifs (p.ex. le vélo, la marche), des systèmes de partage de voitures (p.ex. le covoiturage et le car-sharing) et de partage de vélos ;
- l'instauration d'un budget mobilité qui favorise la multimodalité et l'utilisation de modes de transport plus durables ;
- le fait de faciliter une politique cohérente en matière de Mobility As A Service (MAAS).

#### **4.2 Les investissements dans la mobilité**

La concertation interfédérale doit maximiser la coordination des programmes d'investissement pour les infrastructures de mobilité. Elle doit également offrir ainsi un cadre stable à long terme qui donne plus de possibilités de financement alternatif pour les projets d'investissement.

Les partenaires sociaux pensent notamment à cet égard aux investissements dans le cadre de l'accessibilité de Bruxelles et de l'aéroport national, du RER, du rail et des pipelines.

### **4.3 Une fiscalité plus intelligente**

La fiscalité est un instrument politique important en tant que levier de changements de comportement en faveur d'une mobilité plus durable, dans le cadre desquels les partenaires sociaux souhaitent jouer un rôle majeur via la concertation sociale.

La concertation interfédérale doit veiller à ce que la politique fiscale menée aux différents niveaux de pouvoir soutienne les objectifs climatiques et réduise la congestion routière. La politique fiscale menée à un niveau de pouvoir ne peut pas être contreproductive pour la réalisation de ces objectifs à un autre niveau. Le système fiscal doit :

- favoriser un transfert modal durable ;
- être cohérent pour l'utilisateur sur le territoire belge.

### **4.4 Faciliter des solutions innovantes en matière de mobilité**

La concertation interfédérale doit créer un espace pour que des solutions interrégionales innovantes en matière de mobilité puissent émerger. Celles-ci peuvent notamment porter sur des nouveaux modes de transport et des applications numériques.