

Notre politique de mobilité a besoin d'une touche de réalisme

OPINION

De Standaard - Bruno De Borger & Stef Proost - 23 septembre 2025
Professeurs émérite en Economie (UAntwerpen et KU Leuven).

Traduction libre avec DeepL.com

Nous faisons davantage de vélo, mais les embouteillages ne diminuent pas et le déficit budgétaire ne cesse de se creuser. Les solutions sont pourtant à portée de main, écrivent Bruno De Borger et Stef Proost.

En Belgique, nous comptons sur des investissements à grande échelle et sur le transfert modal pour résoudre les problèmes de mobilité. Pour cela, nous utilisons massivement des subventions. Jusqu'à présent, cette politique a principalement conduit à une augmentation de l'utilisation du vélo, ce qui est en soi une bonne chose en raison de ses effets bénéfiques sur la santé. L'utilisation du train aux heures de pointe a également augmenté, mais il s'agit d'un mode de transport très coûteux.

Les mesures prises permettent certes de réduire le nombre de voitures dans les embouteillages, mais leur place est rapidement reprise par de nouveaux utilisateurs aux heures de pointe. Les embouteillages ne sont pas seulement une perte de temps pour les automobilistes et les chauffeurs routiers, ils ont également un impact sur le marché du travail. Les travailleurs redoutent d'emprunter chaque jour le ring autour de Bruxelles ou d'Anvers. Les nombreux travaux routiers augmenteront à terme la capacité, mais ils ne feront pas disparaître les embouteillages.

Trois problèmes de notre système de mobilité doivent être traités de toute urgence.

C'est peut-être le moment idéal pour les remettre sur la table : non seulement ils améliorent la mobilité, mais ils contribuent également à assainir les budgets.

- Premier problème : les voitures de fonction.

Selon le Bureau du Plan, elles nous coûtent au moins 5 milliards d'euros par an. Les voitures de fonction ont été introduites à l'origine pour contourner les restrictions sur les augmentations salariales. Aujourd'hui, elles sont principalement utilisées comme une forme d'augmentation salariale permettant aux employeurs d'échapper aux impôts et aux cotisations sociales. De plus, les bénéficiaires achètent des voitures plus chères et parcourent plus de kilomètres que ceux qui doivent acheter leur propre voiture. Il s'agit là d'une anomalie fiscale qui est dans le collimateur de tous les organismes de contrôle externes (l'UE, l'OCDE, le FMI). Ce système est un exemple de mauvaise politique : il coûte cher à l'État, entraîne des coûts supplémentaires liés aux embouteillages et incite les gens à habiter plus loin de leur lieu de travail. De plus, il est antisocial. Ce ne sont pas les personnes les plus défavorisées qui conduisent une voiture de fonction, mais ce sont elles qui la payent.

Péage de pointe

- Le deuxième problème est le recours massif aux voitures électriques.

Les propriétaires de ces voitures ne paient pas de taxes, elles sont donc beaucoup moins chères à l'usage que les voitures à essence et diesel. Nous sommes incités à acheter une voiture électrique plus chère, mais moins coûteuse à l'usage. Les voitures électriques ne causent pas (ou moins) de dommages climatiques, mais elles entraînent des coûts externes d'accidents plus élevés, car elles sont plus lourdes que les voitures à carburant fossile.

L'électrification du parc automobile entraîne une baisse sensible des recettes fiscales sur l'essence et le diesel, ce qui pèse sur le budget. C'est peut-être le moment idéal pour passer à un nouveau système de taxation de l'utilisation des voitures. Cela pourrait prendre la forme de péages kilométriques, augmentés d'une taxe d'embouteillage aux heures et aux endroits sensibles

Grâce aux péages de heures de pointe, l'accès à la capacité routière dans les endroits les plus fréquentés aux heures de pointe serait limité à ce que l'infrastructure peut supporter. Cela permettrait de fluidifier la circulation, même en cas de travaux routiers, car le péage augmenterait alors automatiquement de manière temporaire.

L'ancien gouvernement bruxellois et les précédents gouvernements flamands ont déjà étudié en détail les péages de pointe. Le système s'est avéré parfaitement réalisable et donnerait également des résultats positifs pour Bruxelles et la Flandre. Seul le courage politique faisait défaut.

Pourtant, cela fonctionne à l'étranger. Les embouteillages ont considérablement diminué et si les recettes sont utilisées pour réduire les charges fiscales sur le travail, l'emploi augmente, les plus démunis ne paient pas plus qu'auparavant et nous obtenons un marché du travail beaucoup plus performant.

À terme, les entreprises de transport seront également satisfaites des péages aux heures de pointe. Leurs camionnettes et camions pourront enfin atteindre leur destination aux heures de pointe sans perdre trop de temps. Les gains de productivité sont évidents. Une augmentation de la taxe kilométrique pour les camions est avant tout une mesure fiscale : elle ne fera pas disparaître les embouteillages, car il ne s'agit pas d'une taxe d'embouteillage et qu'elle ne touche pas les voitures, qui représentent la plus grande part du trafic routier.

Tarifs spéciaux

- Le troisième problème concerne les tarifs des transports publics.

Nous consacrons en moyenne 1% de notre PIB de plus que les autres pays européens aux subventions pour les transports publics. Quel rôle ces transports publics peuvent-ils jouer dans le transfert modal ? L'utilisation du train et du bus a fortement augmenté au cours des dix dernières années, mais ces moyens de transport connaissent un problème d'embouteillages encore plus grave que la voiture. Un certain nombre de trains ne sont pratiquement utilisés que pour se rendre à Bruxelles le matin et en revenir le soir. Pendant les heures creuses, ils sont superflus. Il s'agit donc de trajets en train très coûteux, même lorsque le train est plein. La capacité aux heures de pointe est

insuffisante, et cela deviendra encore plus aigu si l'utilisation de la voiture aux heures de pointe est découragée. La solution consiste à augmenter le prix des billets de train aux heures de pointe et à le réduire pendant les heures creuses. Afin d'utiliser au mieux la capacité ferroviaire existante, il faut en outre une différenciation plus importante que celle entre les heures de pointe et les heures creuses. Les tarifs aux heures de pointe devraient également varier en fonction du lieu et de la direction : un train reliant Gand à Bruxelles pendant les heures de pointe du matin devrait être plus cher que dans la direction inverse. Des corrections sociales pour les plus démunis peuvent être intégrées dans les prix des abonnements, mais ces corrections sociales peuvent également intégrer une différence entre les heures de pointe et les heures creuses.

Les tarifs des transports publics sont en grande partie déterminés par la politique, les politiciens et les utilisateurs n'ayant aucune idée des coûts réels. En moyenne, un trajet en bus De Lijn coûte cinq fois plus cher que ce que la société de transport perçoit.

Notre politique de mobilité a besoin d'une dose de réalisme. Nous subventionnons les voitures de société, l'utilisation des voitures électriques n'est pas taxée et nos transports publics sont excessivement subventionnés. Une réforme s'impose ici : réduire systématiquement les subventions pour les voitures de société, n'accorder les subventions pour les transports publics qu'à ceux qui en ont vraiment besoin et introduire des péages kilométriques et des tarifs de pointe pour le transport routier. Cela profitera à notre budget et à notre mobilité.