



Devrait-on taxer les transports individuels et rendre les transports en commun gratuits ?



Introduction

Au cœur des discussions, une question de société élémentaire : faut-il taxer davantage les transports individuels (comme la voiture) et offrir la gratuité des transports en commun aux citoyen·nes ? Cette interrogation résonne dans la société, générant des opinions variées et reflétant les dilemmes liés à la mobilité urbaine et à l'équilibre environnemental. La gratuité pourrait-elle encourager les conducteurs et conductrices à laisser tomber la voiture pour les transports en commun ? La taxe est-elle un levier efficace ?

Contexte

En Belgique, la question de la mobilité durable est au centre des débats publics et politiques. La Région de Bruxelles-Capitale a adopté des mesures ambitieuses pour interdire les voitures diesel d'ici 2030 et les véhicules à essence d'ici 2035¹. Cette interdiction s'inscrit dans le cadre de l'élargissement de la Zone à Basses Émissions (LEZ) mise en place depuis 2018, qui vise à réduire les émissions de particules fines et à améliorer la qualité de l'air dans la ville. Cependant, cette mesure a suscité des critiques, notamment de la part de certains groupes sociaux et petites entreprises qui craignent d'être les plus touchés par ces restrictions, en particulier en raison du coût élevé des alternatives électriques et des infrastructures de recharge encore limitées.

Sur le plan fédéral, la réforme du budget de la mobilité en 2021 a introduit des incitations pour l'utilisation des voitures à zéro émission et a étendu le soutien à d'autres formes de mobilité durable, telles que les transports publics et la «mobilité douce» (vélos, marche, etc.)². Cependant, l'utilisation du budget mobilité reste limitée, car beaucoup d'employé·es continuent de privilégier la voiture de société. Cette réforme vise à encourager une transition vers des moyens de transport plus écologiques, mais les résultats restent modestes jusqu'à présent.

Le débat sur la gratuité des transports en commun divise également l'opinion publique et les partis politiques. À gauche, des partis comme le PTB et Écolo plaident pour la gratuité des transports en commun comme un moyen de réduire les inégalités sociales et promouvoir une mobilité plus durable. Ils estiment que la gratuité des transports en commun pourrait réduire la dépendance à la voiture individuelle, diminuer la congestion urbaine et les émissions de CO₂, et améliorer la qualité de vie dans les villes. De plus, ils soutiennent l'idée que cette mesure serait socialement juste, car elle bénéficierait principalement aux ménages à faible revenu, qui sont souvent les plus dépendants des transports publics.

À droite, des partis comme le MR et la N-VA sont plus sceptiques. Ils soulignent les coûts élevés d'une telle mesure, estimés à environ 700 millions d'euros par an pour la SNCB en Belgique³. Ces partis mettent en garde contre l'inefficacité potentielle de la gratuité, arguant que les revenus manquants devront être compensés par des hausses d'impôts ou par la réduction d'autres services publics. Ils craignent également que la gratuité n'entraîne une surcharge des infrastructures de transport, sans pour autant résoudre les problèmes de mobilité urbaine, car la mesure pourrait principalement inciter les piéton·nes et les cyclistes à utiliser les transports en commun plutôt que de réduire l'utilisation des voitures.

Enfin, l'expérience internationale montre des résultats variés. À Dunkerque, en France, la gratuité des bus a conduit à une augmentation de 85 % de la fréquentation, tandis qu'à Tallinn, en Estonie, où les transports en commun sont gratuits depuis 2013, le trafic automobile n'a diminué que de 6 %⁴. Ces exemples montrent que la gratuité peut avoir des effets positifs, mais ne constitue pas toujours une solution miracle aux problèmes de mobilité.

1 LEZ Brussels. (n.d.). Agenda pour la mise en œuvre de la zone de basses émissions à Bruxelles. <https://lez.brussels/my-tax/fr/practical?tab=Agenda>

2 EY. (2023). New tax law on the greening of mobility & reform of the mobility budget. https://www.ey.com/en_be/tax/tax-alerts/new-tax-law-on-the-greening-of-mobility-reform-of-the-mobility-budget

3 Le Soir. (2021, September 25). Mobilité: Paul Magnette veut la gratuité de tous les transports en commun. <https://www.lesoir.be/396852/article/2021-09-25/mobilite-paul-magnette-veut-la-gratuite-de-tous-les-transports-en-commun>

4 CIVITAS. (n.d.). Tallinn: The benefits of free public transport. https://civitas.eu/sites/default/files/bc_954-tallinn_article.pdf

- ➔ **Transport individuel VS Transports en commun⁵** : En moyenne, une voiture individuelle émet entre 100 et 150 grammes de CO₂ par kilomètre et par passager, selon le modèle de la voiture et les conditions de conduite. En comparaison, l'empreinte carbone des trains est bien inférieure : un trajet en TGV émet environ 2,4 grammes de CO₂ par kilomètre et par passager, tandis qu'un train normal émet environ 29,4 grammes par kilomètre. Cela signifie que voyager en train peut être jusqu'à 32 fois moins polluant que de circuler en voiture. De plus, les transports en commun tels que le bus et le tram, bien que légèrement plus émetteurs que le train, restent bien en dessous de l'empreinte carbone des véhicules personnels, particulièrement lorsqu'ils sont bien remplis. Ainsi, encourager l'usage des transports en commun à travers des mesures comme la gratuité, tout en taxant les véhicules privés, pourrait jouer un rôle crucial dans la réduction des émissions de CO₂ et la lutte contre le réchauffement climatique.
- ➔ **Externalités négatives** : Les externalités négatives liées aux transports individuels incluent la pollution de l'air, le bruit, la congestion et l'impact sur la santé publique. Ces coûts ne sont souvent pas reflétés dans le prix d'utilisation d'une voiture, mais ils sont supportés par l'ensemble de la société. Taxer les transports individuels vise à internaliser ces coûts pour encourager des choix de mobilité plus durables.
- ➔ **Justice sociale et mobilité** : L'instauration d'une taxe sur les transports individuels et la gratuité des transports en commun soulèvent des questions de justice sociale. Comment garantir que ces mesures n'affectent pas disproportionnellement les ménages à faible revenu, qui dépendent souvent de leur voiture pour leurs déplacements quotidiens ? En contrepartie, la gratuité des transports en commun pourrait améliorer l'accès à la mobilité pour les personnes à faibles revenus, réduisant ainsi les inégalités.
- ➔ **Élasticité de la demande et complémentarité des mesures** : L'élasticité de la demande mesure la sensibilité des consommateurs et consommatrices à un changement de prix. Dans le contexte des transports, cela signifie que si une taxe est appliquée sur les véhicules individuels, la demande pour ces véhicules peut diminuer si les alternatives sont suffisamment attractives. Cependant, cette baisse de la demande dépend de la disponibilité et de l'accessibilité de ces alternatives. Si les transports en commun ne sont pas perçus comme une alternative viable, la demande pour les véhicules privés pourrait rester élevée malgré la taxe, rendant la mesure inefficace. C'est pourquoi il est crucial d'accompagner la taxation des véhicules privés par la gratuité ou l'amélioration significative des transports en commun. Sans cela, les consommateurs pourraient continuer à utiliser leur voiture en dépit de la taxe, ne trouvant pas de solutions de rechange attractives ou pratiques. En revanche, rendre les transports en commun gratuits et efficaces pourrait rendre la taxe sur les véhicules individuels plus dissuasive et encourager une transition vers des modes de transport plus durables.

Arguments pour la taxation et la gratuité

- ✓ **Réduction des émissions** : Taxer les transports individuels pourrait dissuader leur utilisation, réduisant ainsi les émissions de gaz à effet de serre et améliorant la qualité de l'air. En diminuant l'usage des véhicules privés, cette mesure pourrait également contribuer à réduire la congestion urbaine, rendant les déplacements plus fluides et les villes plus vivables.
- ✓ **Encouragement à la mobilité durable** : La gratuité des transports en commun peut inciter plus de gens à utiliser ces services, diminuant la congestion et l'empreinte carbone. Cela pourrait également favoriser une culture de la mobilité collective, où les citoyen·nes privilégient les déplacements en commun, ce qui est essentiel pour atteindre les objectifs climatiques à long terme.
- ✓ **Justice sociale** : Rendre les transports en commun gratuits pourrait offrir une mobilité accessible à toutes et tous, notamment aux personnes à faibles revenus. Cela contribuerait à réduire les inégalités sociales en facilitant l'accès aux services essentiels, à l'emploi, et à l'éducation pour les personnes les plus vulnérables.
- ✓ **Stimulation économique** : La gratuité des transports en commun pourrait dynamiser les centres-villes en attirant davantage de visiteurs, ce qui bénéficierait aux commerces locaux. De plus, les économies réalisées par les ménages sur les coûts de transport pourraient être réinvesties dans l'économie locale.

Arguments contre la taxation et la gratuité

- ❑ **Impact économique** : La taxe sur les transports individuels pourrait pénaliser les ménages qui n'ont pas d'alternatives viables, surtout dans les zones rurales où les transports en commun sont moins développés. Cela pourrait accentuer les disparités entre les zones urbaines et rurales, créant un fossé dans l'accès à la mobilité.
- ❑ **Coût élevé de la gratuité** : Rendre les transports en commun gratuits pourrait représenter un coût considérable pour l'État, difficile à justifier sans une augmentation d'autres taxes. Ces coûts engloberaient non seulement le manque à gagner en termes de billetterie, mais aussi les investissements nécessaires pour répondre à l'augmentation de la demande, comme l'achat de nouveaux véhicules et l'entretien des infrastructures.
- ❑ **Efficacité limitée** : Comme observé dans d'autres pays, la gratuité des transports en commun n'entraîne pas systématiquement une réduction significative du trafic automobile, suggérant que d'autres facteurs influencent le choix des modes de transport. Sans une amélioration substantielle de l'offre de transports en commun (fréquence, accessibilité, confort), la gratuité seule pourrait ne pas suffire à convaincre les automobilistes de changer leurs habitudes.
- ❑ **Risque de surfréquentation** : La gratuité pourrait entraîner une surfréquentation des transports en commun, créant une surcharge des infrastructures existantes. Cela pourrait conduire à une dégradation de la qualité du service, dissuadant les utilisateurs et utilisatrices régulier-es et potentiellement annulant les bénéfices environnementaux et sociaux escomptés

Des ressources pour aller plus loin

Greenly - Empreinte carbone : Comparatif des transports - <https://greenly.earth/fr-fr/blog/actualites-ecologie/empreinte-carbone-comparatif-transports>

Donne ta voix pour le climat - Forum des jeunes - Chapitre « Se déplacer » - p.13-17 - [Donne-ta-voix-pour-le-climat_Rapport-final.pdf \(forumdesjeunes.be\)](#)

Fiches pédagogique éditée dans le cadre du jeu de débat Convictions ! crée par le Conseil de la Jeunesse Catholique
25, rue des Drapiers - 1050 Ixelles - 02/2303283 - info@cjc.be - www.cjc.be

EDITEUR RESPONSABLE - Hadrien Wilputte - COORDINATION - Emilie Kervyn et Jonathan Piroux - RÉDACTION - Jonathan Piroux -
ONT ÉGALEMENT COLLABORÉ À LA RÉDACTION - Frédérique Lemoine, Anne Mansy, Emilie Kervyn - MISE EN PAGE - Emilie Kervyn

