

Mobilité durable : convertir 73.000 salariés « autosolistes » avant 2025 ?

La situation en matière de mobilité au Luxembourg, proche de la thrombose, a appelé en 2018 l'élaboration d'une stratégie pour une mobilité durable (MODU 2.0) par le gouvernement. Cette dernière s'est fixée des objectifs (très) ambitieux, sur un horizon temporel de surcroît très court (2025). A situation exceptionnelle, mesures exceptionnelles ? Si la mise en place d'une offre attractive de « mobilité en tant que service » contribuera à la réussite de la stratégie, de nouveaux mécanismes incitatifs visant à susciter de vrais changements de comportement pourraient être étudiés dans le but de renforcer l'efficacité de la politique de mobilité du gouvernement.

Ce n'est un secret pour personne, le Luxembourg souffre de congestion routière... (et même ferroviaire). Le TomTom Traffic Index¹ montre qu'en 2018, il fallait en moyenne ajouter 33% au temps de trajet théorique pour un déplacement en voiture, un niveau comparable à celui de Sydney, Genève, Hambourg ou encore Shanghai. Dans ce classement de 403 aires urbaines, Luxembourg est la 64^{ème} la plus encombrée. A noter qu'il ne s'agit là que d'une moyenne 24h/24, 7j/7 : les lundi, mardi et mercredi entre 8h00 et 9h00, ce temps additionnel s'élève à 68% et culmine même à 72% le vendredi entre 17h00 et 18h00. En clair, sur ce créneau, un trajet théorique de 30 minutes en prend plus de 50.

254 nouveaux salariés chaque semaine = 155 voitures supplémentaires !

On fait souvent le lien entre la saturation des infrastructures de transport et la croissance continue de la main-d'œuvre frontalière. Effectivement, avec une moyenne de 133 frontaliers supplémentaires par semaine depuis cinq ans et une distance domicile-travail d'environ 38 km pour ces derniers, on comprend assez vite à quel point les besoins d'utilisation des infrastructures se sont considérablement renforcés. Dans le même temps, le nombre de salariés résidents a lui

aussi continué de croître avec 121 nouveaux postes créés par semaine. Si ces derniers n'habitent en moyenne qu'à 13 km de leur lieu de travail, ils n'empruntent pas pour autant les tronçons les moins saturés...

Trajets domicile-travail selon le lieu de résidence des salariés

	Distance moyenne	Temps de parcours moyen	Vitesse moyenne
LU	13 km	34 min	22 km/h
FR	34 km	54 min	38 km/h
BE	42 km	51 min	49 km/h
DE	40 km	49 min	49 km/h

Source : Enquête Luxmobil 2017

Au total, 73% des salariés utilisent leur voiture pour se rendre au travail, 19% prennent les transports en commun, 6% se déplacent à pied et 2% à vélo d'après l'enquête Luxmobil de 2017. Si l'on applique cette répartition modale, les 254 nouveaux salariés hebdomadaires représenteraient donc 155 voitures supplémentaires (avec un taux d'occupation moyen de 1,2 passager), 48 passagers des transports en commun (l'équivalent d'un bus), ainsi que 15 piétons et 5 cyclistes... Chaque semaine !

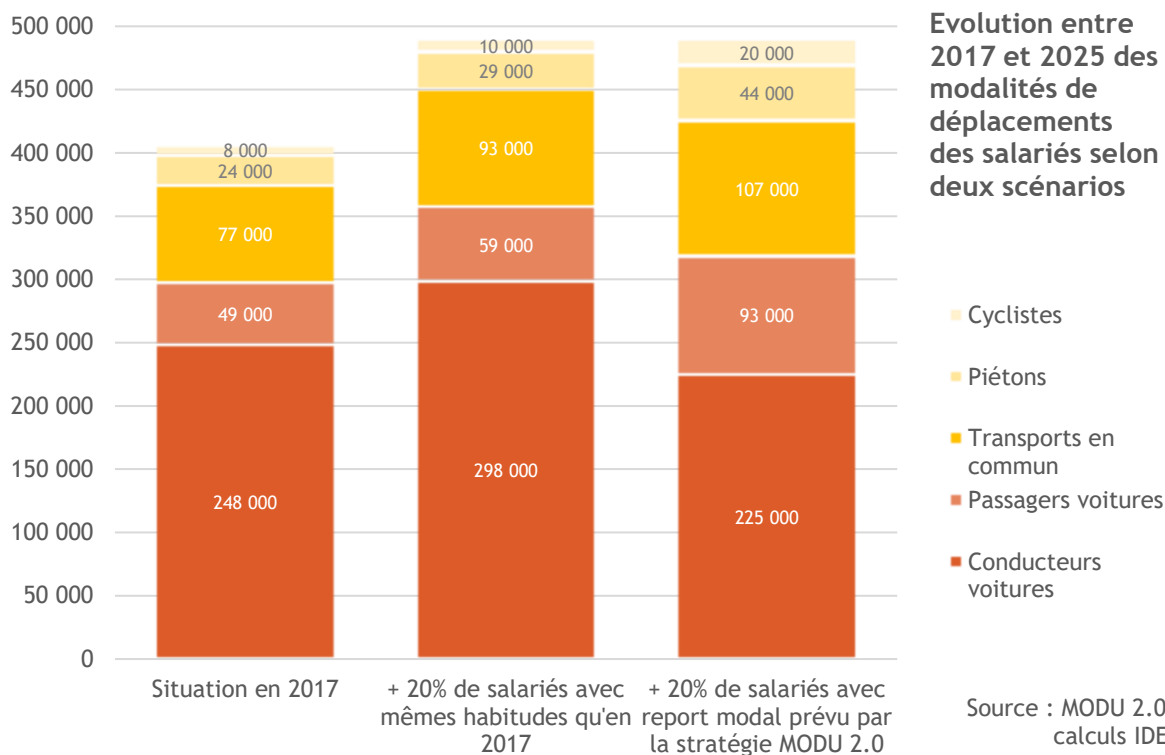
¹ https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/luxembourg-traffic.

Les salariés ne sont pas seuls au plus fort du pic de trafic

En outre, les déplacements domicile-travail ne sont pas les seuls à mettre le Grand-Duché sous pression. Au plus fort du pic matinal, en particulier, ces derniers ne représentent qu'un peu plus de la moitié des déplacements, les mobilités domicile - école comptent pour le tiers du total et les déplacements privés pour plus de 10%. Cela signifie aussi que les frontaliers ne représentent finalement « que » le quart des personnes qui se déplacent, tous types de transports confondus, entre 7h et 8h... Une donnée qui pourrait amener à prendre un peu de recul avec l'automatisme qui consiste à lier (légitimement, mais exagérément ?) les problèmes de trafic au fort recours à la main d'œuvre frontalière dans le débat public.

Le gouvernement mise (surtout) sur le covoiturage

En 2018, le Luxembourg s'est doté d'une « Stratégie pour une mobilité durable² » (MODU 2.0) qui ambitionne à l'horizon 2025 de « réduire la congestion aux heures de pointe, tout en transportant 20% de personnes de plus qu'en 2017 ». Dans la stratégie « TIR »³, les objectifs en matière de reports modaux sur le long terme sont encore plus ambitieux. Concrètement, si, par hypothèse, le nombre de salariés augmentait de 20%, en comparaison à un scénario dans lequel les nouveaux salariés de 2025 se comporteraient de la même manière que les salariés de 2017, la stratégie reviendrait d'ici 2025 à réduire de 73.000 le nombre « d'autosolistes »⁴. Parmi eux, 34.000 devraient se « convertir » en passagers de covoiturage, 14.000 en usagers des transports en commun, 15.000 en piétons et 10.000 en cyclistes⁵.



² Voir : <https://transports.public.lu/fr/publications/strategie/modu-2-brochure-fr.html>.

³ La stratégie pour une Troisième révolution industrielle ambitionne pour 2050 un partage modal avec 30% de

mobilité active (piétons, cyclistes, etc.), 40% de transports publics et 30% de voitures individuelles (100% électriques).

⁴ Les écarts entre les deux scénarios peuvent se lire en calculant la différence entre la deuxième et la troisième colonne du graphique ci-dessous.

⁵ Seul le mode principal de transport est comptabilisé.

En 2025, le gouvernement parie sur un doublement du nombre de cyclistes et de piétons par rapport à 2017. Cette ambition concerne en premier lieu les résidents, pour lesquels une statistique de l'enquête Luxmobil de 2017 a pu interpeller : « 33% des trajets domicile-travail des résidents sont inférieurs à 5km. La moitié de ces trajets courts sont effectués en voiture ».

Au total, même avec une hausse de la fréquentation espérée de 39%, c'est le nombre de passagers des transports en commun qui augmenterait le moins vite d'ici à 2025.

En revanche, il est saisissant de voir à quel point la stratégie MODU 2.0 mise sur le développement du covoiturage pour faire baisser la pression sur la mobilité d'ici 5 ans. Le gouvernement ambitionne de faire évoluer le nombre moyen de passagers par voiture de 1,2 actuellement (1,16 pour les résidents et 1,22 pour les travailleurs frontaliers) à 1,5. S'il est difficile de faire une évaluation précise de l'application Co-pilote lancée en 2018, plusieurs projets autoroutiers comme l'utilisation de la voie de secours de l'autoroute belge E411 (achevée à ce jour), le projet de voies de covoiturage côté luxembourgeois sur l'A6 (vers et depuis la Belgique) et l'A3 (vers et depuis la France), ainsi que la création d'une troisième voie dédiée sur l'A31 française, ou encore la multiplication des parkings relais pourraient y contribuer. Mais ces projets seront-ils suffisants et arriveront-ils à temps pour convaincre 34.000 personnes de lâcher leur volant pour partager l'habitacle avec un proche, un inconnu, un collègue... d'ici à 2025 ? D'autres leviers devront assurément être activés pour accompagner ce qui pourrait s'apparenter à une « révolution culturelle express ». Car c'est bien de cela qu'il s'agit quand on parle de s'attaquer à « l'autosolisme ».

« Mobilité en tant que service » : construire l'offre... et inciter la demande

L'enjeu présent en toile de fond derrière ces chiffres ambitieux est de construire une mobilité où chacun pourrait utiliser les modes de transports les plus efficaces en fonction des caractéristiques de l'ensemble de son trajet (par exemple, se rendre seul en voiture sur un

parking relais, puis prendre un bus et terminer son trajet à vélo).

Dès lors, la concrétisation du concept de « mobilité en tant que service » passe par une stratégie d'ensemble visant à offrir des solutions multimodales séduisantes et (car) efficaces. Afin d'être attractive, cette offre doit répondre à certains critères, comme la flexibilité, le coût, la fiabilité, un temps de trajet (réellement) réduit, une bonne lisibilité et des faibles ruptures de charge. Pour le ministère en charge des mobilités, la construction d'une telle offre nécessite de faire « feux de tout bois » avec la mise en place d'infrastructures, une gestion optimale des transports publics grâce notamment à l'utilisation de données complexes, l'information des utilisateurs en temps réel, un urbanisme cohérent, une coordination de tous types d'acteurs (communes, employeurs, entreprises de transport publiques et privées, gestionnaires de données, chercheurs, usagers, etc.), le tout à une échelle qui dépasse largement le cadre des frontières nationales. Une gageure, assurément.

Ce vaste chantier de construction d'une offre de « mobilité en tant que service », qui a déjà débuté en réalité, est une condition nécessaire mais sans doute pas suffisante du succès de la stratégie pour une mobilité durable. Pour provoquer les changements de comportement tant attendus, des incitations (peut-être) « radicalement » nouvelles mériteraient également d'être mises en œuvre.

(Dés)incitations fiscales

Gouverner est un exercice qui passe inévitablement (et inlassablement) par l'utilisation du « levier » fiscal dans le but d'orienter les comportements des agents économiques (investir, embaucher, épargner, devenir propriétaire, se marier, avoir des enfants, vendre son terrain, acheter un vélo, etc.), à tel point que toute réforme fiscale d'envergure est l'occasion rêvée de débattre et d'assumer (ou non) des grands choix stratégiques pour le pays. Les mois qui viennent pourraient dès lors ouvrir une « fenêtre de tir » idéale pour agir en matière de mobilité.

S'il est important d'inciter les salariés à adopter des comportements « souhaitables », encore faut-il s'assurer que le code fiscal ne renferme pas des signaux contradictoires, voire contreproductifs, qui pourraient bien cantonner le changement de paradigme tant souhaité au stade du veau pieux. Sur ce plan, deux points (au moins) pourraient faire l'objet d'une remise à plat⁶. Le traitement fiscal du leasing de véhicules comme avantage en nature et les conditions de son imposition, même modulé en fonction de la motorisation des véhicules, fait partie de ces incitants à « l'autosolisme » qui pourraient être revus. Il semble difficile de revenir abruptement sur le traitement fiscal des avantages en nature, car ils remplissent également d'autres fonctions stratégiques, mais il conviendrait néanmoins de réfléchir à une transition vers d'autres modes de gratification, plus en phase avec une vision de la « mobilité en tant que service », voire avec d'autres avantages que ceux liés à la mobilité. Dans le même ordre d'idée, la déduction des frais de déplacement forfaitaires « sans prise en compte du moyen de locomotion utilisé »⁷, bien que plafonnée, pourrait à certains égards être vue comme une « prime à l'éloignement ». La moduler selon les modes de transport que l'on souhaite promouvoir pourrait aussi être un objectif recherché de la prochaine réforme fiscale.

Péages différentiels, travail nomade... place à l'innovation !

Si le Luxembourg souhaite rester attractif, respecter ses engagements climatiques et garantir une qualité de vie satisfaisante, et compte-tenu de son niveau de saturation actuel, des solutions qui peuvent encore aujourd'hui

paraître « farfelues » mériteraient pourtant d'être débattues. La gratuité des transports publics pourrait bien trouver son pendant par le renchérissement du recours à l'automobile individuelle lorsque des solutions alternatives efficaces existent. Dans les points les plus saturés, des péages différentiels (selon les horaires, le nombre de passagers) pourraient être aménagés. Il pourrait même être possible de créer des péages inversés en cas de renoncement à l'utilisation de la voiture aux heures de pointe ou de pratique du covoiturage⁸. Au-delà de la promotion du télétravail, des mesures pour favoriser d'autres formes de travail « nomade », comme le décompte du temps de travail réalisé dans les transports ou encore des « aires de travail » sur les grands axes de déplacement pourraient être testées tout en anticipant et encadrant les risques qui en découleraient.

En matière de mobilité, les ambitions du gouvernement sont incontestablement très ambitieuses, mais les mesures engagées pour favoriser les changements tant attendus sont-elles vraiment suffisantes pour atteindre les objectifs fixés sur un horizon si proche (2025) ? Passer à côté des ambitions de la stratégie MODU 2.0 serait un mauvais signal pour l'attractivité du pays. Afin d'éviter ce scénario, un engagement renforcé de tous les acteurs concernés avec une responsabilisation partagée mais aussi davantage « de créativité » au service des mobilités paraissent inévitables.

Vincent Hein
vincent.hein@fondation-idea.lu

⁶ Pour une analyse plus détaillée de ces deux points, voir : Sarah Mellouet (IDEA), *Covoiturage : un engouement qui relève de l'affichage ?* Octobre 2018. <https://www.fondation-idea.lu/2018/10/05/au-programme-3-4-covoiturage-un-engouement-qui-releve-de-laffichage/>.

⁷ Voir : https://impotsdirects.public.lu/fr/az/f/frais_salar.html.

⁸ Voir : Thomas Valici (IDEA), *Mobilité, avons-nous tout essayé ?* Mai 2018. https://www.fondation-idea.lu/2018/05/07/mobilite-avons-essaye/#_ftn2.