

STRATÉGIE ET PLAN D'ACTION POUR UNE MEILLEURE MOBILITÉ

— SEPTEMBRE 2023

VBO FEB

Verbond van Belgische Ondernemingen
Fédération des Entreprises de Belgique



MOBILITÉ : QUELQUES CHIFFRES

06

OBJECTIFS

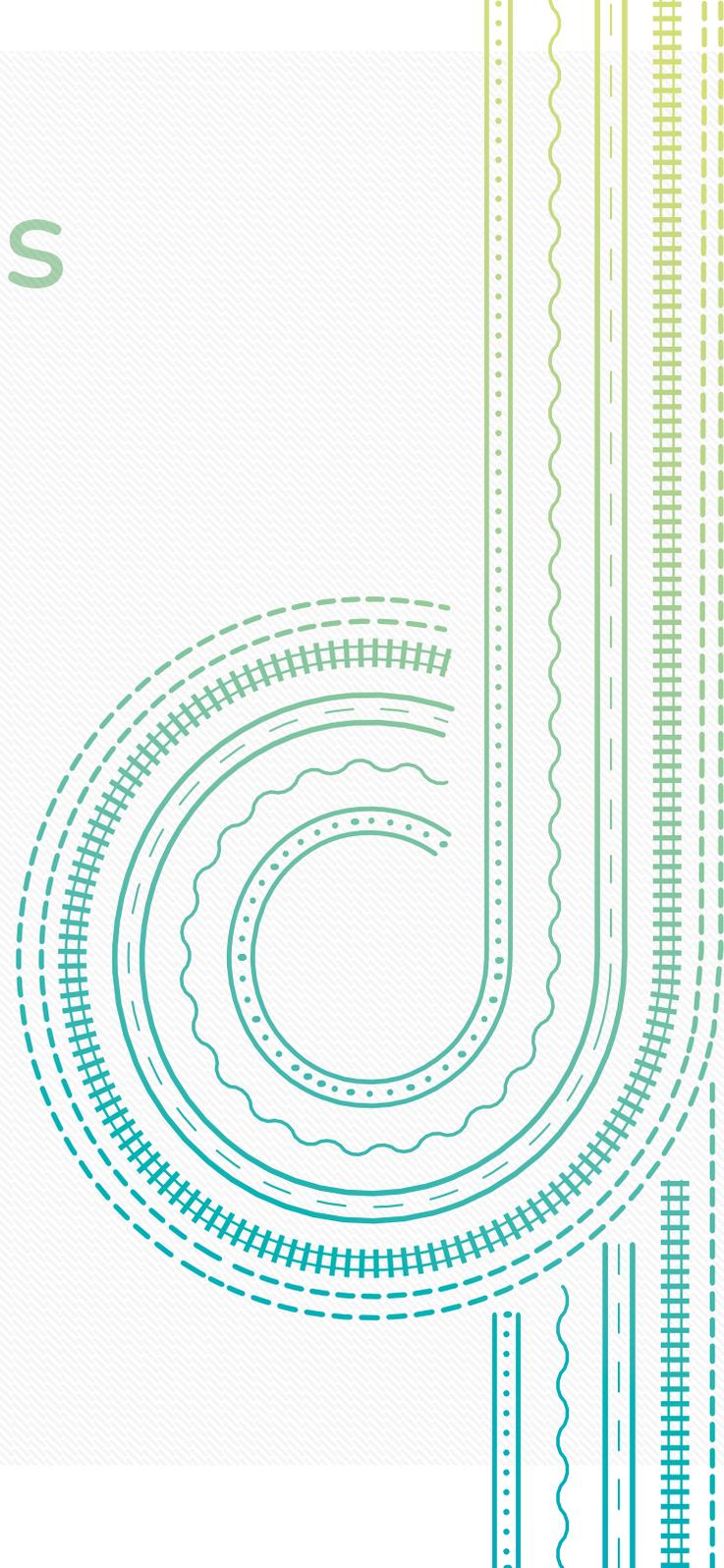
11

DOMAINES D' ACTIONS

12

TABLE DES MATIÈRES

EXECUTIVE SUMMARY	2
INTRODUCTION	5
MOBILITÉ : QUELQUES CHIFFRES	6
OBJECTIFS	11
DOMAINES D' ACTIONS	12
1 LA GOUVERNANCE	13
2 LA PRODUCTION ET LA CONSOMMATION DURABLES	14
3 L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES INFRASTRUCTURES	16
4 L'OPTIMISATION DES FLUX	20
5 L'ACCÈS AUX DONNÉES	24
6 L'INNOVATION	26
7 L'OFFRE DE SERVICES	28
8 LA COMPÉTITIVITÉ	29
9 LE VERDISSEMENT	31
FÉDÉRATIONS SECTORIELLES MEMBRES DE LA FEB	33





EXECUTIVE SUMMARY

La mobilité dans notre pays doit permettre aux **entreprises** d'accéder à leurs matières premières de manière efficace, compétitive et fiable et de livrer leurs biens/services de manière tout aussi efficace, compétitive et fiable. Une bonne mobilité est également un facteur soutenant la résilience globale d'un pays. Le tout sans oublier que la Belgique occupe une localisation géographique stratégique en matière de logistique.

Par ailleurs, il s'agit aussi de répondre aux aspirations des **citoyens** en termes d'accès à des biens, services, travail et activités sociales ou de loisirs. Dans ce cadre, il s'agit d'avoir un accès à un bien/service qui n'aïlle pas nécessairement de pair avec un déplacement (ex : télétravail, téléconférence, imprimante 3D ou livraison).

Outre la nécessité de couvrir les besoins du citoyen et des entreprises, il importe d'intégrer complètement, dans les politiques de mobilité, les défis en matière d'**environnement** et de **santé** des citoyens.

En vue de relever tous ces défis, une stratégie et un plan d'action pour une meilleure mobilité sont indispensables.

“Une bonne mobilité est un facteur soutenant la résilience globale d'un pays.”

MESURES CLÉS

Toute stratégie ou plan d'action doit se baser sur une **vision claire, partagée et mobilisatrice** soutenant un projet commun. Les politiques des différentes autorités compétentes (y compris sur des sujets connexes à la mobilité tels que l'aménagement du territoire) doivent se renforcer mutuellement. La Conférence interministérielle des ministres de la Mobilité a donc un rôle à jouer, et ce, en toute transparence et en concertation avec les stakeholders.

Les infrastructures sont le squelette de notre mobilité. C'est la raison pour laquelle un **plan transparent d'entretien, de renforcement, de développement et de modernisation de nos infrastructures** est indispensable. Il s'agit tant des infrastructures routières (y compris échangeurs, ponts, tunnels...), des parkings, des pistes cyclables, du rail, des voies d'eau, des pipelines, des plateformes multimodales et ports/aéroports que du réseau électrique et de ses bornes de recharge ou du réseau pour l'hydrogène. Dans ce cadre, il convient de développer une vue globale quant à l'aménagement du territoire et quant aux besoins et au rôle des différents modes de transport (y compris multimodaux) et énergies. Et ce dans une perspective de recours aux nouvelles technologies et diverses futures formes de déplacements et livraisons (drones, robots de livraison...). Considérant, d'une part, l'importance de ces infrastructures et, d'autre part, les éventuelles difficultés de financement de celles-ci, les **partenariats public-privé** sont une solution à promouvoir.

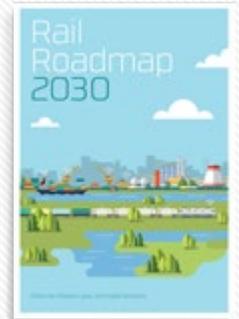
Tous les modes de transport ont leur forces et faiblesses. C'est en les utilisant et en les combinant de la manière la plus efficace que la performance du transport sera optimisée. Ceci nécessite non seulement des plateformes multimodales efficaces mais aussi que chaque moyen de transport (véhicule routier, train...) puisse opérer individuellement de manière efficace. La 'Rail Roadmap 2030' a été élaborée dans cette perspective. Cette roadmap, soutenue par l'ensemble du secteur, reprend une série de recommandations en vue d'améliorer les performances et la compétitivité du rail pour le fret. Elle a servi d'inspiration pour le 'Plan Marchandises' du ministre de la Mobilité. Il est essentiel de s'assurer de la mise en œuvre de cette roadmap et de ce plan.

La fiscalité est de plus en plus utilisée pour orienter les comportements et les investissements. La révision de la déductibilité fiscale pour les voitures de société (qui ne sera plus possible que pour les voitures électriques à partir de 2026) en est un exemple. Ce nouveau cadre aura un impact important sur le verdissement du parc de voitures dans notre pays et doit **rester stable** dans le temps (être maintenu). En outre, il faut mettre en place une fiscalité pour l'ensemble des véhicules sur route, qui module la charge à supporter en fonction des déterminants réels des coûts collectifs générés (pollution et congestion notamment) et qui varierait selon l'heure et le lieu. Par exemple, via une **redevance kilométrique intelligente** telle que définie dans le présent document (cf. point 4.2.1).

Les technologies nous apportent également un ensemble de solutions pour une meilleure mobilité. La mise en place d'un **cadre et d'approches favorables aux innovations et nouvelles technologies** est un must. Un tel cadre permet de tester de nouvelles technologies ou concepts (ce qui peut nécessiter des exceptions spécifiques au niveau législatif). Si un test s'avère convaincant, la législation devrait être adaptée en vue de permettre le déploiement du nouveau concept/technologie. Une ouverture ou réactivité en la matière de la part des autorités est plus que bienvenue afin de ne pas laisser passer des opportunités de développement du seul fait de procédures ou mentalités trop rigides.

“Les technologies nous apportent également un ensemble de solutions pour une meilleure mobilité.”

Par ailleurs, le présent document met en avant une série de points concernant la compétitivité du secteur, la connectivité des sites industriels, l'accès aux villes, le MaaS et l'accès aux données, le budget mobilité, la gestion des flux ou la réglementation.



'Rail Roadmap 2030'
>>> Téléchargez-le [ici](#)



'Plan Marchandises'
>>> Téléchargez-le [ici](#)

EN RÉSUMÉ

1 Les autorités fédérale et régionales doivent développer une **vision** claire, partagée et mobilisatrice de la mobilité permettant une bonne coordination de leurs politiques.

2 Un plan transparent d'entretien, de renforcement, de développement et de modernisation de nos **infrastructures** est indispensable.

3 Les **partenariats public-privé** sont une solution à promouvoir pour faciliter le financement de nos infrastructures.

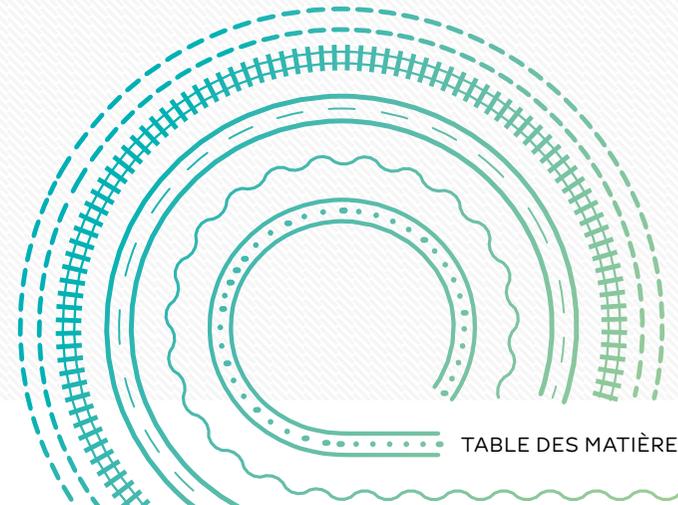
4 Chaque mode de transport a ses forces et faiblesses. Il s'agit de les utiliser et de les **combiner** de la manière la plus efficace possible.

5 Le suivi de la mise en œuvre du **'Rail Roadmap 2030'** et du Plan Marchandises est essentiel au fret ferroviaire.

6 Il est important que le cadre fiscal pour les **voitures de société** reste stable dans le temps.

7 Une **redevance kilométrique intelligente** variable en fonction de l'heure de la journée et du lieu pour tous les véhicule (tel que défini dans le présent document) est plus que nécessaire.

8 Un cadre favorable aux **innovations** nous offrira de nouvelles opportunités à saisir.



INTRODUCTION

La mobilité des personnes et des marchandises est essentielle au bon fonctionnement de notre société. Elle permet des échanges matériels et de services. Elle permet à nos entreprises de s'approvisionner en matières premières et autres biens, et de livrer leurs produits. Pour le citoyen, elle rend possible l'accès à divers biens et services, mais lui permet également d'aller travailler, de s'instruire, de se divertir, d'échanger... C'est dire son importance.

Si certaines améliorations sont palpables, nos routes restent congestionnées, l'efficacité de nos transports laisse à désirer, le shift modal voulu reste trop limité, les émissions de nos transports ne répondent pas aux exigences de réduction de gaz à effet de serre nécessaires...

Une « mauvaise » mobilité est un frein tant pour notre économie en général¹ que pour le bien-être de la population et pour l'environnement. Les crises que nous avons connues nous rappellent également qu'une bonne mobilité et des transports sûrs sont des éléments clés de la résilience d'un pays (l'importance de l'approvisionnement via les ports et autres portes d'entrée sur le territoire a été démontrée lors de la crise sanitaire). Par ailleurs, la mobilité n'échappe pas à une série d'évolutions organisationnelles ou sociétales comme le télétravail ou l'électrification des flottes

“...nos routes restent congestionnées, l'efficacité de nos transports laisse à désirer, le shift modal voulu reste trop limité...”

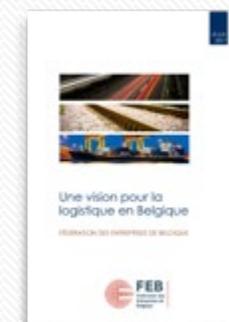
de véhicules, qui rencontrent cependant souvent des obstacles techniques et/ou juridiques. La vision « classique » de la mobilité a indéniablement changé, ce qui nécessite une approche beaucoup plus ouverte et proactive.

Enfin, la répartition des compétences entre les différents niveaux de pouvoir dans notre pays ne facilite pas l'élaboration d'une vision commune et la mise en place de politiques cohérentes indispensables au niveau de la mobilité.

'Stratégie et plan d'action pour une meilleure mobilité' reprend différents axes sur lesquels il est indispensable d'agir pour améliorer notre mobilité et intègre deux documents phares de la FEB : 'Contours d'une vision de la mobilité en Belgique', publié pour la première fois en mars 2016, et 'Vision pour la logistique en Belgique', publié en juin 2017.



'Contours d'une vision de la mobilité en Belgique'
>>> Téléchargez-le [ici](#)



'Vision pour la logistique en Belgique'
>>> Téléchargez-le [ici](#)

¹ Son fonctionnement mais aussi son pouvoir d'attractivité en termes d'investissements.



MOBILITÉ : QUELQUES CHIFFRES

MARCHANDISES

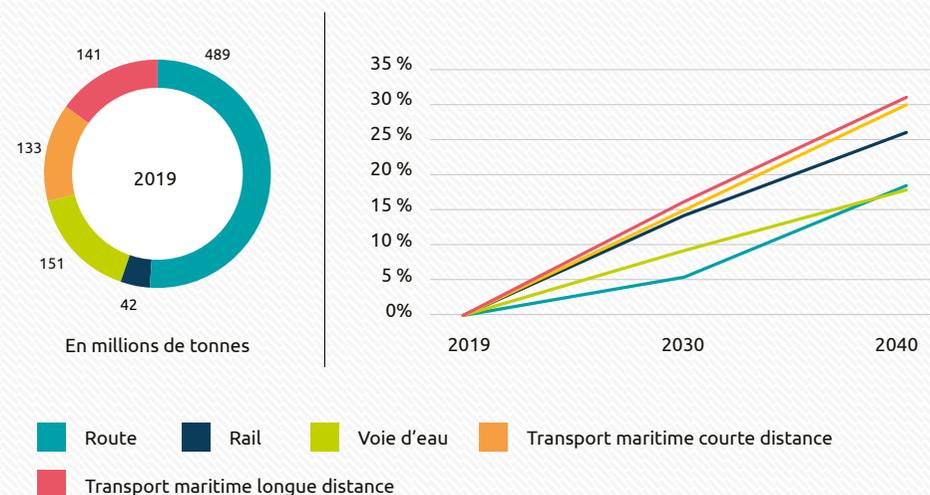
Selon le Bureau fédéral du plan, le transport de marchandises, dominé par le transport routier en termes de tonnes transportées avec une part de plus de 51 %, connaîtra une forte croissance totale de 22 % (entre 2019 et 2040).

Les ports confirment leur rôle stratégique tant au niveau des importations que des exportations avec plus de 155 millions de tonnes déchargées et 130 millions de tonnes chargées (en 2022), soit une croissance de plus de 88 % en 20 ans¹. Le secteur aérien a transporté quant à lui plus de 1,8 million de tonnes de marchandises en 2022².

PARTICULIERS

Au niveau des particuliers, le mode de transport privilégié pour les déplacements domicile-lieu de travail, malgré un léger recul par rapport à 2017, reste la voiture avec 64,6 %³. Cependant, des disparités se marquent au niveau régional. En effet, la voiture est utilisée à 84,7 % par les personnes travaillant en Wallonie, contre 36,6 % par les personnes travaillant à Bruxelles.

INFOGRAPHIE 1 : PRINCIPAUX RÉSULTATS DES PERSPECTIVES À LONG TERME DU TRANSPORT DE MARCHANDISES À POLITIQUE INCHANGÉE



Source : Bureau fédéral du plan, BFP, 2022

1 Statbel (fgov.be).

2 Statbel (fgov.be).

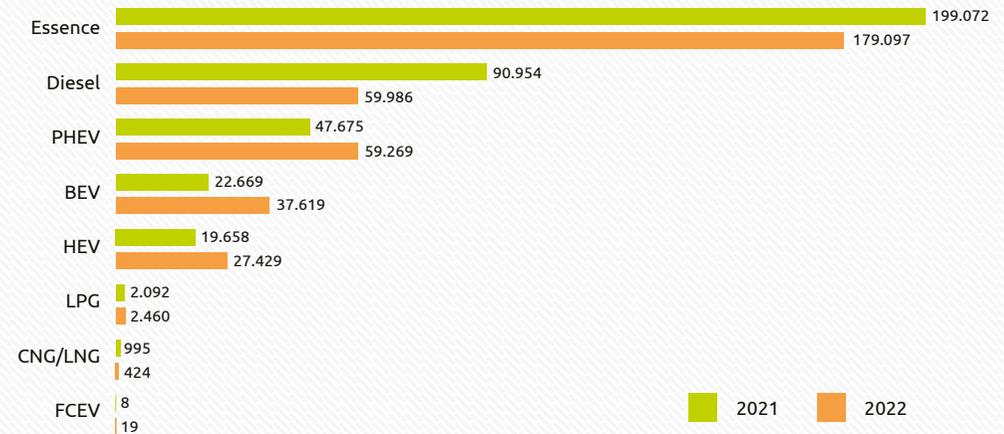
3 Enquête fédérale sur les déplacements domicile-lieu de travail de 2021-2022, SPF Mobilité et Transports, (fgov.be).

Selon le Bureau fédéral du plan, augmenter la pratique du télétravail à plus de deux jours par semaine exerce un impact marginal sur la demande en transport. En 2040, le BFP prévoit une diminution de 1,2 % des passagers-km en Belgique. L'explication de cette faible diminution réside dans l'augmentation de déplacements pour « autre motif », qui contrebalance la baisse des déplacements domicile-travail. Cependant, les trajets autres sont de plus courte distance, réalisés lors des heures creuses et plus diffus sur le territoire, ce qui induit une réduction de la congestion¹.

Au niveau des ventes de nouvelles voitures, ce sont les voitures de société qui tirent les immatriculations des voitures 100 % électriques (BEV) et des plug-in hybrides (PHEV), loin devant les véhicules privés.

Cependant, le vélo est le mode de déplacement domicile-lieu de travail qui progresse le plus en Belgique, avec une augmentation de 26,3 % par rapport à 2017. Ce qui revient à une part modale de 14 %. Les personnes travaillant en Flandre utilisent le vélo comme moyen de déplacement dans 20,8 % des cas.

INFOGRAPHIE 2 : NOMBRE DE VOITURES VENDUES EN BELGIQUE PAR TYPE DE MOTORISATION



Source : Belgian Mobility Dashboard

1 Télétravail et demande de transport : une évaluation dans le modèle PLANET, Working Paper 06-20, novembre 2020, BFP (plan.be).

>> MOBILITÉ : QUELQUES CHIFFRES

Pour le transport ferroviaire de passagers, le rapport du Service Régulation du transport ferroviaire montre une augmentation de 6,8 % de l'évolution train-kilomètre en 2021 par rapport à 2020 avec 86,3 millions de train-km parcourus¹.

Avec 28 millions de passagers en 2022, les aéroports belges ont enregistré une augmentation de 107 % par rapport à 2021².

CONGESTION

Pour l'année 2022, le total des coûts liés à la congestion s'élève à 4,8 milliards EUR selon le Belgian Mobility Dashboard (BMD)³. Il reprend les coûts liés aux heures perdues, aux surplus de carburants utilisés et aux émissions additionnelles générées. Les pertes de temps dues à la congestion d'une personne professionnellement active se sont élevées en moyenne en 2022 à 40 heures.

+6,8 %

ÉVOLUTION TRAIN-KILOMÈTRE
EN 2021 VS 2020

+107 %

FRÉQUENTATION DANS
LES AÉROPORTS BELGES
EN 2022 VS 2021

4,8 mrd EUR

COÛT TOTAL LIÉ À LA CONGESTION
EN 2022

¹ Market monitoring ferroviaire Passagers, Service Régulation du transport ferroviaire (regul.be).

² Le transport aérien est reparti à la hausse en 2022 mais en deçà des niveaux pré-Covid, Statbel (fgov.be).

³ Lancé en janvier 2022 par la FEB et FEBIAC, le Belgian Mobility Dashboard est une plateforme en libre accès mettant à disposition des indicateurs clés relatifs à la mobilité. <https://www.mobilitydashboard.be/fr/>

ENVIRONNEMENT

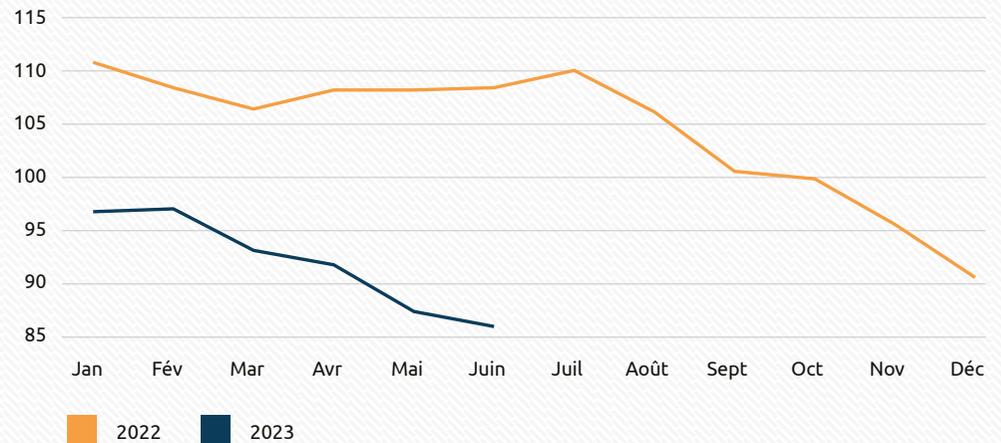
Les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté de 10,1 % en 2021 pour le secteur des transports, mais selon les projections du BFP, elles devraient diminuer de 1 % par an grâce à l'électrification des véhicules, à l'utilisation des biocarburants et au shift modal¹.

Les émissions de CO₂ des voitures neuves quant à elles diminuent d'année en année, tout comme le niveau moyen des émissions de polluants atmosphériques (cf. ci-contre).

D'année en année, le parc de voitures devient moins polluant, avec le remplacement d'anciennes voitures aux normes Euro faibles par des voitures aux normes Euro plus exigeantes.

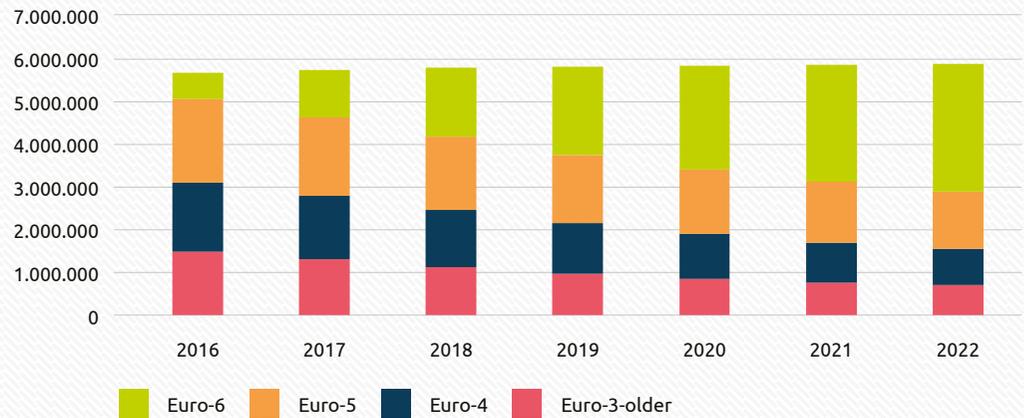
1 Perspectives économiques 2023-2028, BFP (plan.be).

INFOGRAPHIE 3 : ÉMISSIONS DE CO₂ MOYENNES DES VOITURES NEUVES VENDUES EN BELGIQUE



Source : Belgian Mobility Dashboard

INFOGRAPHIE 4 : ÉVOLUTION DE LA FLOTTE EXISTANTE DE VOITURES EN BELGIQUE EN FONCTION DE LEUR NORME EURO



Source : Belgian Mobility Dashboard

INVESTISSEMENTS

À partir de 2018, le Bureau fédéral du plan constate une hausse des investissements publics. Au niveau des Régions, ces investissements concernent notamment la mobilité et les infrastructures, comme le projet Oosterweel en Flandre ou les investissements dans les tunnels. Ces investissements se poursuivront sur la période 2021-2026. Entre 2021 et 2026, de manière générale, la progression des investissements publics sera particulièrement soutenue, et ce, en raison des différents plans de relance (fédéral et régionaux).



EMPLOI

Le secteur du transport reste un secteur porteur d'emploi, avec une augmentation de 1,4 %¹ et un taux de croissance de la valeur ajoutée de 1,6 % à l'horizon 2025-2028.

+1,4 %

EMPLOIS CRÉÉS DANS
LE SECTEUR DU TRANSPORT
À L'HORIZON 2025-2028

+1,6 %

TAUX DE CROISSANCE
DE LA VALEUR AJOUTÉE
À L'HORIZON 2025-2028

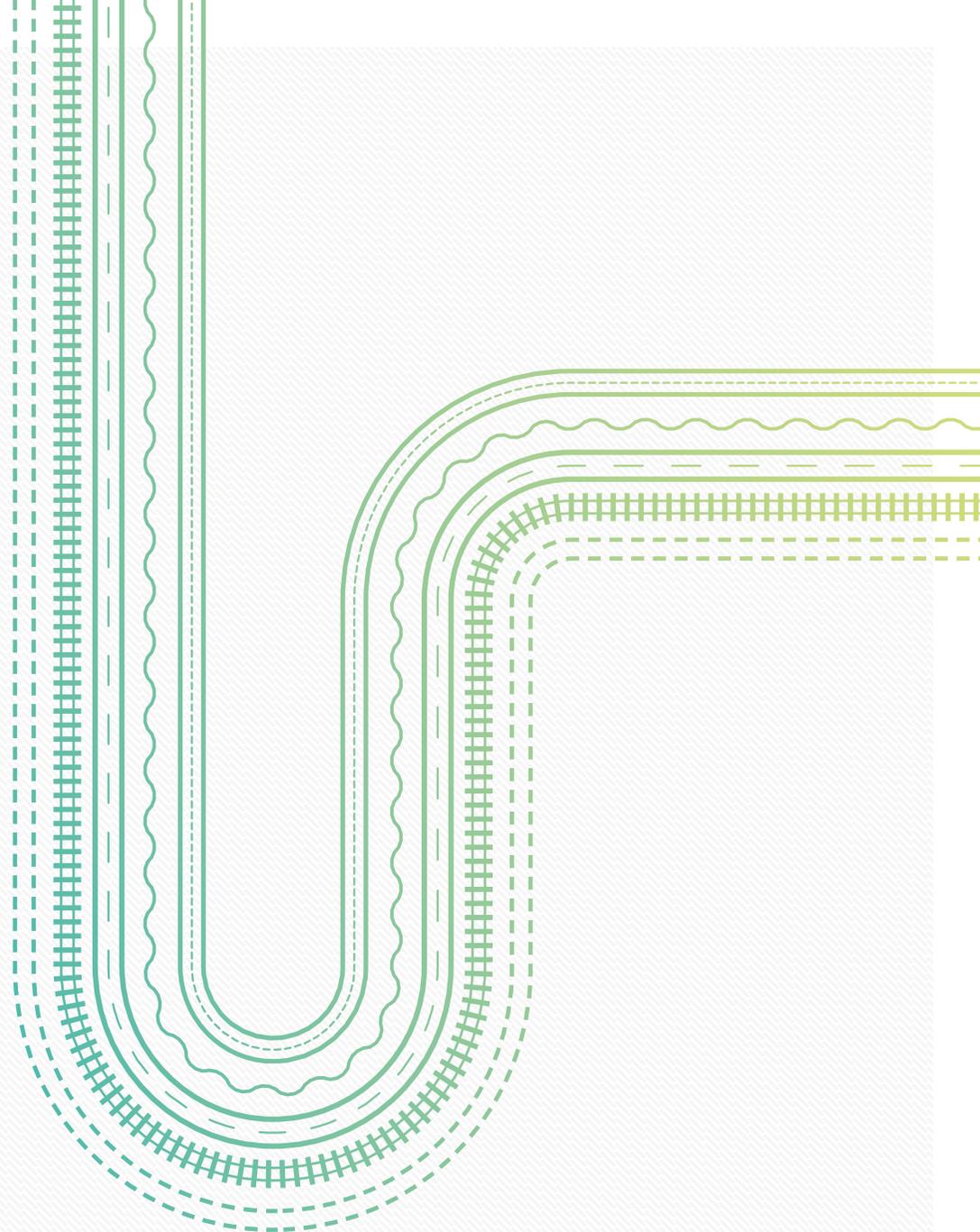
¹ Soit une augmentation de 24.000 emplois depuis 2018.

OBJECTIFS

Les politiques et mesures en matière de mobilité, transport et logistique doivent viser à mettre en place une mobilité durable et performante qui soutient le développement social et économique des entreprises belges et des citoyens. Pour ce faire, elle doit :

- permettre aux entreprises d'accéder à leurs matières premières de manière efficace, compétitive et fiable et de livrer leurs biens/services de manière tout aussi efficace, compétitive et fiable ;
- permettre de répondre aux aspirations des citoyens en termes d'accès à des biens, services, travail et activités sociales ou de loisirs diverses, de façon efficace, sûre et à un coût raisonnable et justifié ;
- contribuer à la réalisation des objectifs environnementaux et à l'amélioration de la qualité de vie et de la santé des citoyens.

C'est sur la base de ces éléments que toutes les politiques ou mesures doivent être évaluées.

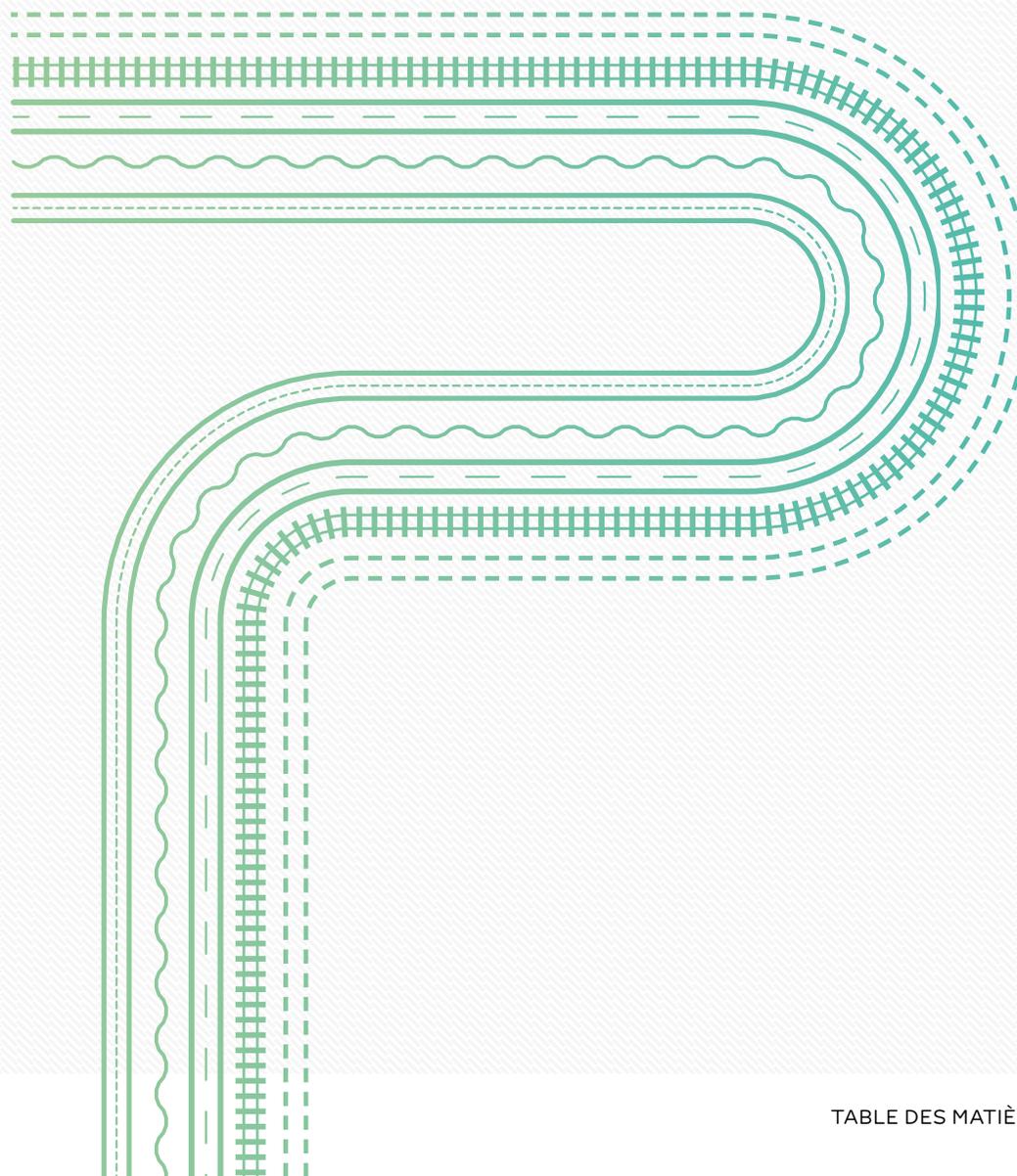




DOMAINES D'ACTION

La présente stratégie s'articule autour de neuf domaines d'actions élaborés ci-après, à savoir :

1 LA GOUVERNANCE	13
2 LA PRODUCTION ET LA CONSOMMATION DURABLES	14
3 L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES INFRASTRUCTURES	16
4 L'OPTIMISATION DES FLUX	20
5 L'ACCÈS AUX DONNÉES	24
6 L'INNOVATION	26
7 L'OFFRE DE SERVICES	28
8 LA COMPÉTITIVITÉ	29
9 LE VERDISSEMENT	31



1 LA GOUVERNANCE

1.1 CONTEXTE

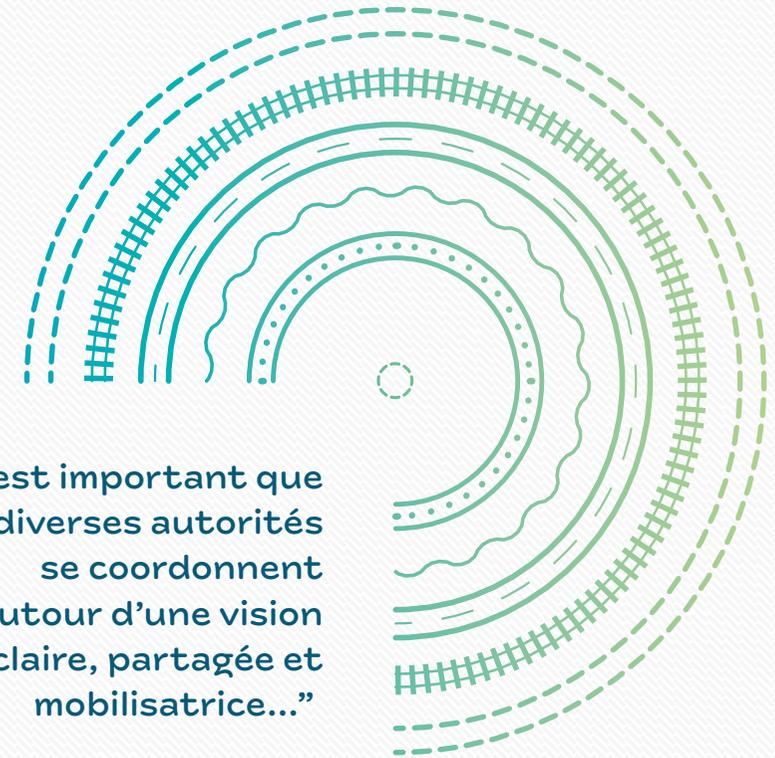
Vu la répartition des compétences (État fédéral, Régions...) et le besoin d'optimiser les politiques de mobilité, il est important que nos diverses autorités se coordonnent autour d'une vision claire, partagée et mobilisatrice (également au niveau de l'innovation ou de la lutte contre les changements climatiques).

L'organisation des correspondances train-bus, l'intégration au sein d'une même application des offres de transports en commun (et privés) sont des exemples qui nécessitent une telle coordination.

Par ailleurs, il convient de porter une attention soutenue aux nombreuses politiques qui ont un impact sur la mobilité et les transports sans y être liées directement, telles que les politiques d'aménagement du territoire, les politiques sociales et fiscales... Politiques qui concernent ici encore des compétences fédérales et/ou régionales.

1.2 PROPOSITIONS

Il appartient aux gouvernements et en particulier aux ministres de la Mobilité (fédéral et régionaux), notamment via les réunions de la CIMM (Conférence interministérielle des ministres de la Mobilité), **de développer des visions et approches coordonnées et complémentaires** œuvrant à une meilleure mobilité sur le territoire. Ces conférences et leurs résultats devraient être transparents et leurs conclusions rendues publiques. Dans ce cadre, l'élaboration d'une vision commune – fédéral et Régions – est un must. L'attention accordée au transport de marchandises sera tout aussi importante que celle accordée à la mobilité des citoyens.



“...il est important que nos diverses autorités se coordonnent autour d'une vision claire, partagée et mobilisatrice...”

Par ailleurs, avant l'adoption de nouvelles politiques, une analyse d'impact sur la mobilité et le besoin ou l'organisation du transport doit être réalisée de manière systématique (comme cela existe dans d'autres domaines). Si nécessaire, des politiques d'accompagnement en matière de mobilité doivent être mises en oeuvre.

Enfin, les autorités veilleront à consulter les diverses parties prenantes tant pour l'élaboration de visions que pour des mesures concrètes.

2 LA PRODUCTION ET LA CONSOMMATION DURABLES

2.1 CONTEXTE

L'origine et les quantités de matières premières, produits et biens intermédiaires utilisés par nos industries, tout comme leurs processus de production (les plus efficaces possible en consommation énergétique et matières) ainsi que les caractéristiques d'écoconception des produits (réutilisation, réparabilité, longévité et recyclabilité), impactent fortement les besoins de transport. Il en est de même pour la mise en place d'une économie plus circulaire. Ainsi :

- un tissu d'entreprises formant, sur le territoire, une chaîne logistique (les sous-produits des unes servant de matières premières aux autres) réduit les besoins en longs déplacements. C'est également le cas pour les entreprises s'approvisionnant localement ;
- une économie circulaire prévoit, dès la conception d'un produit, la possibilité de recycler un maximum de matériaux, tout en veillant à ce qu'il soit réparable et facilement démontable. Une telle économie génère des flux additionnels localement (disponibilité de pièces de rechange...) et est pourvoyeuse d'emplois locaux. Elle évite par ailleurs une plus forte exploitation des ressources et réduit les besoins de transport nécessaires à l'acheminement des matières premières, produits et biens intermédiaires sur notre territoire. Plus les produits seront conçus pour durer (qualité), moins il faudra en produire et moins cela générera de transport (additionnel).

Si les producteurs ont une part de responsabilité quant aux types de biens mis sur le marché et à leurs processus de fabrication,



le consommateur, de par ses choix, est le premier à influencer cette production. En effet, par nos habitudes et choix de consommation, nous impactons directement la production de biens (et le transport qui l'accompagne) : fréquence de renouvellement d'un bien non obsolète, exigence de livraison... Il est donc important de sensibiliser et d'informer correctement les citoyens et les entreprises quant à l'impact de leurs choix en matière de mobilité/logistique afin qu'ils puissent les poser de manière éclairée.

Faire évoluer notre économie vers un modèle circulaire relève de la responsabilité partagée de tous les acteurs (entreprises, autorités, consommateurs).

2.2 PROPOSITIONS

2.2.1 PRODUIRE

La FEB a développé une vision sur l'économie circulaire ('Économie circulaire – Vision 2030 pour la Belgique') avec une ambition claire : « D'ici à 2030 et dans le cadre européen, consolider et matérialiser la position de l'industrie belge comme leader dans l'économie circulaire. » À cet effet, les mesures suivantes sont entre autres mises en avant :

- maximaliser la disponibilité des matériaux ;
- lever les obstacles à la transition circulaire et actionner les leviers au niveau de la politique européenne ;
- assurer la collaboration entre les différents niveaux de pouvoir belges tout en assurant un dialogue avec le secteur privé.

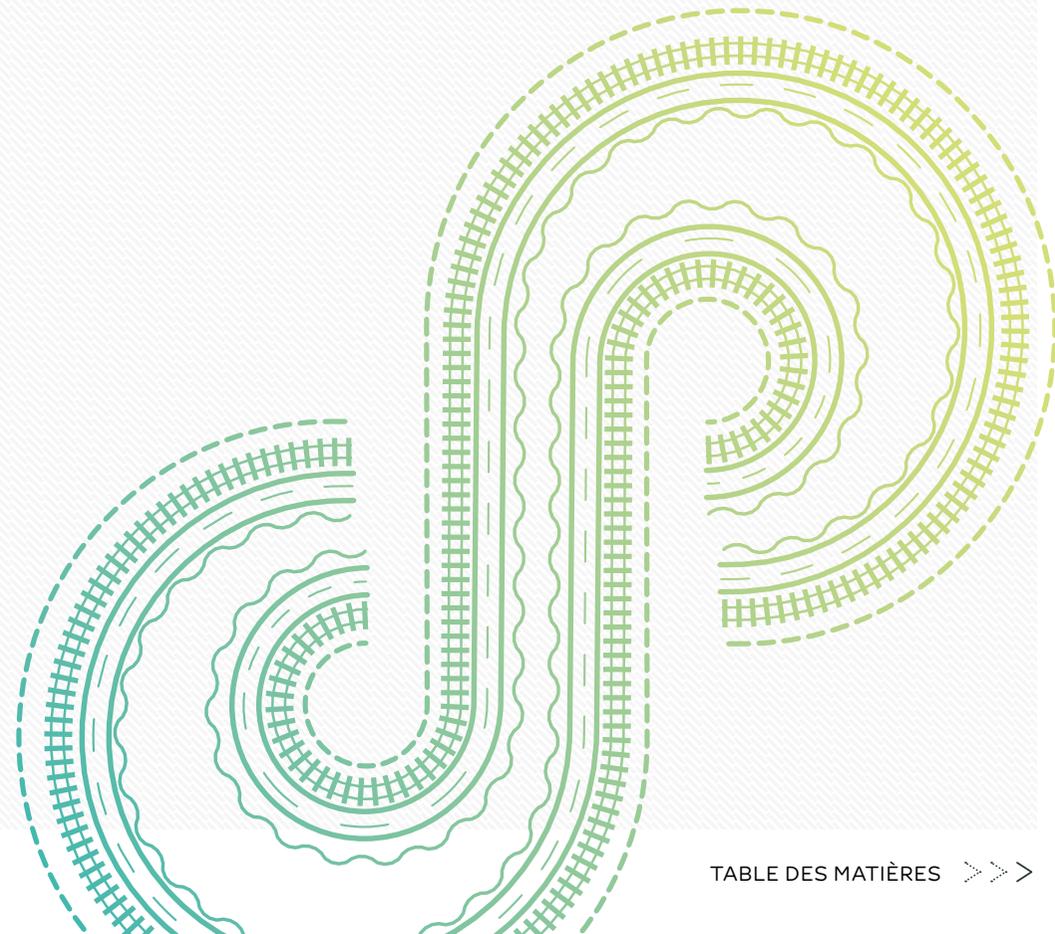
“ D'ici à 2030 et dans le cadre européen, consolider et matérialiser la position de l'industrie belge comme leader dans l'économie circulaire. ”



'Économie circulaire –
Vision 2030 pour la
Belgique'
>>> Téléchargez-le ici

2.2.2 CONSOMMER

Il est difficilement envisageable de contraindre le comportement du consommateur. Cependant, ce dernier peut être sensibilisé à adopter un comportement plus vertueux par rapport aux enjeux environnementaux et à l'impact de ses choix sur la demande de transport. Dans ce cadre, les autorités devraient régulièrement organiser des **campagnes de sensibilisation** fondées sur des bases scientifiques.



3 L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES INFRASTRUCTURES

3.1 CONTEXTE

L'aménagement du territoire influence les besoins en transport des citoyens et des entreprises. L'étalement urbain, de même que l'implantation de centres de distribution et de commerces hors des villes occasionnent de nombreux déplacements. Si la Flandre et la Wallonie commencent à prendre des mesures en matière d'aménagement du territoire, notre pays hérite d'une situation incitant aux déplacements. Et à cela s'ajoute, a fortiori au niveau du transport de marchandises, la position centrale de la Belgique en Europe de l'Ouest, qui est un atout important.

Les besoins spécifiques en matière de déplacements nécessitent des infrastructures spécifiques à chaque mode de transport. Il s'agit entre autres des routes (y compris échangeurs, ponts, tunnels...), des parkings, des pistes cyclables, du rail, des voies d'eau, des pipelines, des plateformes multimodales et des ports/aéroports, mais aussi du réseau électrique et de ses bornes de recharge ou du réseau pour l'hydrogène. Tous ces besoins en déplacements devraient faire l'objet d'une vision globale cohérente de la mobilité, intégrant les différents modes de transport, leurs infrastructures ainsi que la question essentielle de l'entretien régulier, de la modernisation, voire du développement de ces dernières.

Ces stratégies nécessitent des moyens financiers et une bonne coordination entre nos autorités ainsi qu'avec le secteur privé.



3.2 PROPOSITIONS

3.2.1 VISION

Il est avant tout indispensable de **développer une vision globale** quant à l'aménagement du territoire et quant aux besoins et au rôle que les différents modes de transport (y compris multimodaux) et énergies joueront. Il s'agit, entre autres, d'une vision sur l'utilisation de l'espace public dans une perspective de recours aux nouvelles technologies (dont fast-charging) et nouvelles formes de déplacements et livraisons (drones, petits avions électriques, robots de livraison...).

Une telle vision se doit d'être claire, cohérente (notamment entre les niveaux de pouvoir) et résolument tournée vers l'avenir. Elle doit faire l'objet de concertations avec les parties prenantes.

De cette vision découleront des stratégies d'aménagement du territoire ainsi que d'extension, de modernisation d'infrastructures existantes ou de développement de nouvelles infrastructures.

3.2.2 CONNECTIVITÉ AVEC LES INFRASTRUCTURES

L'installation de sites industriels ayant une **bonne connectivité** avec des voies d'eau ou ferrées doit **être favorisée** pour les industries intensives en transport pouvant recourir à ce type de voies. À cette fin, le coût de raccordement de ces sites doit être incitatif et l'utilisation de ces voies d'eau ou ferrées doit être compétitive et au maximum flexible en vue d'une adéquation optimale entre production et besoins de transport. De même, l'accessibilité aux aéroports pour les entreprises en ayant besoin est cruciale.

L'accès aisé au réseau routier, déjà assez bien développé en Belgique, doit en outre continuer à être assuré.

Une liaison TGV à l'aéroport de Bruxelles-National doit être sérieusement envisagée. Celle-ci aurait notamment un impact direct sur les vols de courte distance et sur le rôle de hub de l'aéroport.

Globalement, les autorités devraient sensibiliser citoyens et entreprises à l'impact d'un choix de localisation/implantation sur la mobilité. Elles pourraient par exemple adopter un ensemble de politiques innovantes visant à (ré)attirer les citoyens dans les villes, notamment en rendant celles-ci plus attractives. Ces citoyens auraient de la sorte, entre autres, un plus grand choix de possibilités pour se mouvoir.

3.2.3 INFRASTRUCTURES MODERNES ET DE QUALITÉ

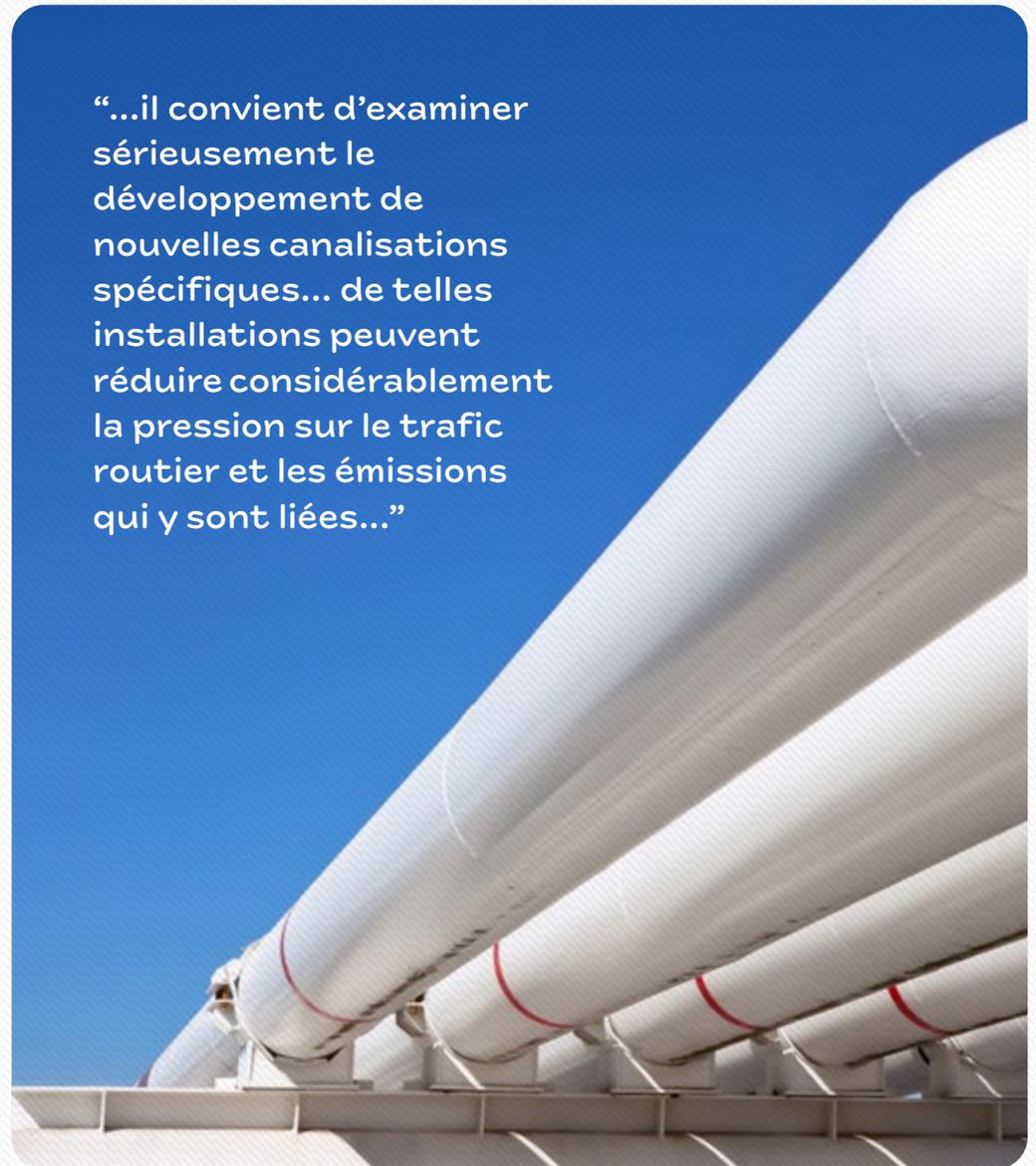
Une vision globale (cf. ci-dessus) est aussi censée assurer la mise en place de plans concrets de développement d'infrastructures ou leur renforcement/modernisation (pour la mobilité de demain). Ces infrastructures doivent entre autres favoriser une plus forte connectivité ou le développement de la mobilité partagée. La mise en place de véritables plateformes intermodales est indispensable tant pour les particuliers que pour les entreprises. Elles ont également un rôle à jouer en tant que centre de massification (bundling) et hub international.

Des investissements sont notamment à prévoir pour le renforcement de l'infrastructure afin de pouvoir accueillir des camions de 44 tonnes sur tous les axes routiers principaux du pays.

En parallèle, il convient d'examiner sérieusement le développement de nouvelles canalisations spécifiques (sur une étendue limitée) pour des produits comme le polypropylène, en sus du développement déjà prévu des réseaux hydrogène ou CO₂. De telles installations peuvent réduire considérablement la pression sur le trafic routier et les émissions qui y sont liées (particules fines, CO₂, NOx...). De plus, elles contribuent à un transport plus sûr avec moins d'externalités comme le bruit, l'odeur ou l'impact visuel.

Enfin, la question de l'intérêt de garder certaines infrastructures en activité, comme certaines gares ferroviaires, doit être posée sans tabou, en fonction de leur impact notamment sur la vitesse commerciale des trains passagers et des retards. C'est par exemple le cas pour la gare Bruxelles-Chapelle entre Bruxelles-Midi et Bruxelles-Central.

“...il convient d'examiner sérieusement le développement de nouvelles canalisations spécifiques... de telles installations peuvent réduire considérablement la pression sur le trafic routier et les émissions qui y sont liées...”



3.2.4 ENTREtenir ET MODERNISER L'EXISTANT

Nos infrastructures au sens large doivent faire l'objet d'un suivi scrupuleux (reporting public et transparent) et d'un entretien régulier. Une infrastructure de transport qui se dégrade, outre les risques qu'elle représente en termes de sécurité, limite souvent la vitesse des véhicules qui les empruntent.

Au-delà de leur entretien, les infrastructures existantes doivent être modernisées (c'est-à-dire rendues plus dynamiques et communicantes) afin d'optimiser leur capacité : des routes avec une gestion dynamique du trafic (vitesse adaptative) et pouvant accueillir des véhicules autonomes, des pistes cyclables protégées et connectées, une infrastructure ferroviaire et fluviale permettant une optimisation des flux ainsi que la conduite autonome. La mise en place de réseaux électriques intelligents, d'une part, et la mobilisation de la flexibilité pour les consommateurs (possibilité de décaler sa consommation électrique dans le temps), d'autre part, sont également nécessaires en matière de modernisation.

3.2.5 FINANCEMENT

Les plans concrets de développement de l'infrastructure (cf. 3.2.3 et 3.2.4) nécessiteront des moyens financiers importants pour lesquels une visibilité est indispensable : montants, sources, timing...

Il appartient aux autorités de produire de tels plans concrétisant leur vision et de fournir les budgets y relatifs. Ceux-ci peuvent provenir directement des budgets des autorités mais aussi des recettes de l'ETS II (les quotas d'émission européens pour le transport, les bâtiments et les industries non-ETS) ou des recettes liées à la redevance kilométrique intelligente (voir ci-dessous). Le financement des infrastructures via des **partenariats public-privé** est une solution à promouvoir. Ces partenariats permettent, d'une part, au secteur privé de diversifier ses investissements en participant au financement de projets de grande envergure et, d'autre part, au secteur public d'élargir ses capacités d'investissement.

3.2.6 LÉGISLATION ET PERMIS

Le développement, l'optimisation ou l'extension du réseau d'infrastructures sont souvent fortement entravés par diverses législations sectorielles. Dans ce cadre, les fonctionnaires en charge de ces dossiers gagneraient à être plus constructifs dans la recherche de solutions. Pour améliorer la situation, les procédures d'octroi des autorisations sont à simplifier et raccourcir. Par ailleurs, une attitude plus « orientée solution » est demandée aux diverses autorités.

4 L'OPTIMISATION DES FLUX

4.1 CONTEXTE

Si les infrastructures sont indispensables, l'optimisation de leur utilisation (au niveau du rail, des voies d'eau ou de la route) l'est tout autant. Il est en effet primordial d'optimiser les flux et l'utilisation des infrastructures existantes avant de penser à une expansion, souvent beaucoup plus coûteuse (mais parfois indispensable).

Un autre élément impactant les flux de déplacements est la répartition dans le temps de ceux-ci. Le télétravail, les livraisons de nuit, des horaires adaptés ou flexibles sont des exemples qui permettent d'éviter des déplacements durant les heures de pointe et donc une saturation de certaines infrastructures.

Au niveau industriel, les stratégies de production, de stockage et de transport forment un tout et sont souvent liées inextricablement aux flux dans les autres pays européens. C'est de l'ensemble de ces différents éléments qu'il convient de tenir compte pour optimiser le tout.



Viappy / Shutterstock.com

4.2 PROPOSITIONS

4.2.1 REDEVANCE KILOMÉTRIQUE INTELLIGENTE

Une fiscalité doit être déployée pour l'ensemble des véhicules sur la route (voitures, camions, camionnettes, motos) modulant la charge à supporter en fonction des déterminants réels des coûts collectifs générés (pollution atmosphérique, congestion ou coût de l'infrastructure). Une **redevance kilométrique intelligente**, c'est-à-dire variable selon l'heure de la journée et le lieu, matérialiserait ce concept. Il faudra cependant rester attentif à ne pas augmenter la charge fiscale et administrative pesant sur les secteurs intensifs en transport et à tenir compte de la concurrence internationale à laquelle nos entreprises doivent faire face¹. Une telle redevance incite à mieux utiliser l'infrastructure dans le temps.

Les recettes de la redevance seront affectées à l'amélioration des infrastructures et services de transport. En parallèle, les taxes sur la possession des véhicules, comme la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation, seront supprimées.

4.2.2 GESTION ACTIVE DES FLUX

La mise en place d'une **gestion performante des flux** au niveau du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire Infrabel et d'un « smart traffic management » au niveau routier (vitesse adaptative, interaction conducteur-infrastructure, emplacements de parking disponibles, collecte de données sur l'état de l'infrastructure...) est indispensable. Elle l'est aussi au niveau des voies navigables. Pour cela, il faut une cartographie correcte des flux de transport, ce qui nécessite une digitalisation des données. Mais qui doit l'organiser et comment ? Et quel en serait le coût ?

Au niveau du rail, une meilleure gestion des flux de la part d'Infrabel est une composante tant de la **'Rail Roadmap 2030'**² que du **'Plan Marchandises'** du ministre de la Mobilité Georges Gilkinet. Il faudra veiller à ce qu'elle se concrétise rapidement.

Au niveau de la route, les informations données aux conducteurs visent essentiellement à optimiser les trajets, notamment en cas de problèmes (congestion, accident...). Un véritable programme de mise en œuvre de gestion active du trafic s'impose, qui nécessite une bonne coopération entre le gouvernement fédéral et les Régions. À savoir entre Vias, qui opère au niveau fédéral, chargé de promouvoir la sécurité routière sur l'ensemble du pays, et les opérateurs de gestion du trafic et de l'infrastructure régionaux que sont le Centre Perex, Vlaams Verkeerscentrum et Bruxelles Mobilité.

¹ La FEB, ses secteurs et les fédérations patronales régionales ont, en 2015 déjà, développé une position commune sur le péage kilométrique. Cette position prévoyait, en parallèle, d'abolir/de diminuer les taxes sur la possession des véhicules comme la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation.

² La **'Rail Roadmap 2030'** est un plan d'action élaboré par plus d'une vingtaine d'acteurs clés de la logistique (opérateurs ferroviaires, plateformes, industries et entreprises de transport). Il décrit les évolutions indispensables pour assurer la transformation du secteur du transport de fret ferroviaire, rendre le rail plus attractif pour les industries et réaliser ainsi l'ambition d'un doublement du volume transporté.

4.2.3 ACCÈS À LA VILLE

Un cadre légal, le plus harmonisé possible entre Régions et entre communes, doit être créé en matière de **livraisons de nuit**, notamment en ville. L'allongement des horaires de livraison entre minuit et 5 heures du matin permettrait une décongestion du trafic routier. Cet allongement des horaires doit aller de pair avec des normes de bruits ambitieuses mais réalistes (ce qui n'est pas le cas aujourd'hui) afin de donner à cette solution toutes ses chances. Une révision et une harmonisation à ces niveaux (horaires et normes) seraient bienvenues.

Par ailleurs, il est indispensable de prévoir des stationnements en suffisance pour le chargement-déchargement des marchandises.



4.2.4 ÉVITER LE DÉPLACEMENT

« La meilleure énergie est celle qu'on ne consomme pas », dit-on. Il en est de même pour certains déplacements, qui peuvent être évités. Ou être effectués par d'autres acteurs de manière plus efficace (livraison).

Dans ce cadre, de **nouvelles formes d'interaction** (téléconférence, services à distance des administrations, spectacles à distance...) **ou de travail** permettent d'éviter des déplacements. Lorsqu'elles sont du ressort des autorités, de telles solutions devraient être **développées**. Pour ce qui est du domaine privé, les autorités doivent favoriser la mise en place d'un cadre légal propice et incitatif.

Plus spécifiquement, le télétravail lorsqu'il a du sens (ce qui peut nécessiter de dépasser certains freins culturels) permet d'éviter des déplacements et l'utilisation des infrastructures (surtout en heures de pointe aux endroits cruciaux) ou de déplacer cette utilisation dans le temps (hors périodes de pointe). Mais des adaptations au niveau de l'organisation du travail¹ sont nécessaires à cet effet.

En parallèle, il faudra veiller à trouver un équilibre entre déplacements et livraisons. Dans certains cas, ces dernières devraient être promues activement et pourraient faire appel à des technologies innovatrices et plus respectueuses de l'environnement.

1 Une plus grande flexibilité en matière d'organisation du travail, d'horaires flottants ou encore de nouvelles formes de travail par exemple basées sur la performance.

4.2.5 OPTIMALISATION DU OU DES MOYENS DE TRANSPORT

Il est important pour le citoyen ou une entreprise de pouvoir recourir au mode de transport le plus adapté, efficace, économique, écologique possible... Le **budget mobilité** au sein des entreprises permet justement aux employés qui y ont accès d'optimiser leurs modes de transport. Ce bon outil doit être simplifié et accompagné d'une information complète sur ses différentes possibilités.

Outre la qualité et la fiabilité des transports en commun à assurer, il importe que les citoyens disposent de bonnes informations et de systèmes de réservation simples et efficaces pour ces transports. Les applications **MaaS** (Mobility as a Service) jouent, à ce titre, un rôle clé (cf. point « L'accès aux données » ci-après). Il s'agit donc de les promouvoir. Par ailleurs, le **covoiturage** doit être encouragé et faire également l'objet d'applications fiables. Il permet d'optimiser tant le matériel roulant que l'usage de l'infrastructure.

Au niveau des marchandises, l'attrait du rail doit être renforcé. Les différents éléments de la **'Rail Roadmap 2030'** et du **'Plan Marchandises'** visent cet objectif. Leurs différentes recommandations doivent être mises en œuvre en commençant par celles pouvant être prises à court terme. Une même démarche doit être entreprise au niveau de la navigation intérieure.

En outre, un cadre légal permettant d'augmenter la charge maximale et la longueur autorisée des camions (en ce compris les éco-combis) aux endroits où l'infrastructure le permet¹, en parallèle avec un nécessaire renforcement de l'infrastructure, aurait un impact positif sur le nombre (moins important) de camions en circulation sur les routes.

“Les citoyens doivent disposer de systèmes de réservation simples et efficaces pour les transports en commun.”

De plus, la mise à disposition de consultants auprès des entreprises devrait permettre de trouver des solutions logistiques plus efficaces.

1 Au niveau de la résistance des ponts par exemple.

5 L'ACCÈS AUX DONNÉES

5.1 CONTEXTE

Comme dans de nombreux autres secteurs, l'échange d'informations, qui nécessite une digitalisation plus poussée, est un catalyseur permettant de vraies évolutions de la mobilité. Pensons au renforcement du shift modal, tant pour les marchandises que pour les particuliers, au car-sharing, au co-voiturage, au MaaS, aux véhicules autonomes, aux cabines de signalisation ferroviaire, au e-CMR¹, au système de « track and tracing » des containers... qui ne sont pas possibles sans cette digitalisation.



1 Lettre de voiture électronique (pour les camions).

5.2 PROPOSITIONS

5.2.1 OPEN ACCESS

Un **écosystème relatif aux données** – en accès libre et avec des standards de communication – doit voir le jour. Les autorités ont un rôle à jouer à cet égard et doivent développer à cet effet des stratégies visant à collecter et communiquer de manière transparente les informations clés en matière de mobilité. En fonction du type d'informations, la question se pose de l'intérêt de les communiquer en temps réel et de façon personnalisable.

Un tel écosystème facilitera la collaboration entre les différents acteurs de la mobilité, avec un gain d'efficacité à la clé.

“Un écosystème relatif aux données – en accès libre et avec des standards de communication – doit voir le jour.”

5.2.2 COLLABORATION

Les autorités devraient **encourager**, de manière créative, la **collaboration** – (re)groupement de la capacité ou de ressources – entre entreprises et entre citoyens de manière à mutualiser leurs flux de transport, tout en protégeant la confidentialité des informations (privées ou relatives aux marchandises transportées). Un tel groupement pourrait par exemple être effectué par un opérateur indépendant, de manière à éviter tout risque de collusion et pour faciliter l'échange d'informations. Cela permettrait d'éviter des retours à vide de camions ou wagons ou encore d'offrir de nouvelles possibilités de déplacement à des travailleurs (navettes, co-voiturage...). Outre les aspects techniques, de telles collaborations nécessiteront des changements de mentalité.

Par ailleurs, des initiatives comme la plateforme d'échange de données entre le port d'Anvers et Infrabel doivent être encouragées. Il serait intéressant de voir comment ce modèle peut être dupliqué dans d'autres entreprises.

6 L'INNOVATION

6.1 CONTEXTE

L'innovation dans la mobilité est essentielle à un avenir plus durable, efficace et connecté.

Le secteur du chemin de fer ne connaît que trop peu d'innovations par rapport à d'autres secteurs. Celui de la route peut aussi faire beaucoup mieux. À ce titre, l'électrification et la digitalisation du parc de véhicules offrent un beau potentiel. Au niveau du secteur du cycle, des évolutions importantes sont en cours (vélo-cargo...). De nouvelles façons de transporter les marchandises sont également en cours de développement, comme l'utilisation de drones ou les imprimantes 3D.

L'introduction de véhicules plus intelligents, de systèmes d'aide à la conduite et d'une automatisation croissante permettra un usage plus efficient et sûr de l'infrastructure existante, avec à la clé une augmentation de la fluidité, de la capacité et de la sécurité. Il en va de même pour l'introduction de véhicules pouvant transporter des charges plus lourdes (éco-combis) et d'autres innovations technologiques. À titre d'illustration, la mise en service de robots autonomes qui livrent les courses ou encore de véhicules volants offre de nouvelles perspectives.

Outre les innovations technologiques, des innovations organisationnelles ou comportementales peuvent également grandement influencer la mobilité.

“De nouvelles façons de transporter les marchandises sont également en cours de développement, comme l'utilisation de drones ou les imprimantes 3D.”



Notons que les freins aux différentes innovations dans le transport sont entre autres d'ordre réglementaire (possibilité de mettre une innovation sur le marché) et administratif (délai d'obtention de l'autorisation, formalités...). Ainsi, la Chine permet l'utilisation de taxis autonomes depuis novembre 2021, ce qui n'est pas le cas de l'Europe.

6.2 PROPOSITIONS

6.2.1 CADRE LÉGAL DYNAMIQUE

Il est indispensable de créer un cadre légal qui permette et **encourage l'innovation**. Cela peut concerner tant les diverses formes de conduite (semi-automatique, contrôle des distances, 'cruise control' adaptatif...) que de nouveaux concepts de véhicules (plus légers, plus aérodynamiques, plus efficaces...) ou d'autres aspects encore.

Un tel cadre rendrait possible d'effectuer des tests (ce qui peut nécessiter des exceptions spécifiques au niveau législatif). Si un test s'avère convaincant, la législation devrait être adaptée en vue de permettre le déploiement du nouveau concept/de la nouvelle technologie. Une telle ouverture ou réactivité de la part des autorités est plus que bienvenue afin de ne pas laisser passer des opportunités de développement du seul fait de procédures et mentalités trop rigides.

Il s'agit également de faciliter des innovations non technologiques (car-sharing, centres de distribution urbains, livraisons par vélo-cargo, livraisons de nuit...). Les villes et communes doivent accompagner ces innovations en développant un cadre réglementaire approprié.

6.2.2 CADRE EUROPÉEN

Les autorités belges doivent transposer la législation européenne de la manière la plus progressiste possible là où cette dernière permet différentes options (timing, masse maximale autorisée, dimensions maximales).

“Il est indispensable de créer un cadre légal qui permette et encourage l'innovation.”

7 L'OFFRE DE SERVICES

7.1 CONTEXTE

Les prestataires de services au niveau de la mobilité, en particulier les sociétés de transport en commun, doivent augmenter leur attractivité pour les voyageurs, via notamment une offre de services de haute qualité, une plus grande interopérabilité, une vitesse commerciale attractive et, lorsque cela est possible, la transformation du temps de trajet en « temps productif ».

L'accès aux zones industrielles par les transports en commun reste également un point d'attention.

7.2 PROPOSITIONS

Dans ce cadre, il est important que les contrats de gestion ou **contrats de service public** établis entre les autorités et la société de transport en commun intègrent ces éléments, soient ouverts à l'innovation et fassent l'objet d'un suivi efficace. Des mesures correctrices adéquates devraient être prises lorsque cela est nécessaire.

“...une offre de services de haute qualité, une plus grande interopérabilité, une vitesse commerciale attractive...”



8 LA COMPÉTITIVITÉ

8.1 CONTEXTE

Le secteur du transport (hormis quelques niches) rencontre un certain nombre de difficultés par rapport aux autres pays européens. Cela est dû notamment aux aides reçues dans d'autres pays, au dumping social, à une réglementation obsolète, aux difficultés liées au passage des frontières et au manque de dynamisme et d'innovation au sein de divers sous-secteurs.

8.2 PROPOSITIONS

8.2.1 UNE RÉGLEMENTATION SOCIALE SOUPLE ET MODERNE

Le coût du travail est l'un des plus grands handicaps de la Belgique en matière de logistique. Notre pays ne pourra probablement jamais se différencier par des coûts salariaux bas. Il serait cependant souhaitable d'aligner les coûts du travail sur ceux constatés chez nos voisins. La réduction des charges sociales et fiscales pesant sur le travail tout comme le recours au travail intérimaire dans les secteurs où cela se justifie (notamment dans l'e-commerce, dans la distribution urbaine et dans le secteur de la navigation) sont des éléments clés pour la compétitivité du secteur.

En zone portuaire, il faut créer un cadre juridique qui aide les entreprises logistiques à étendre leurs activités, à créer plus d'emplois et à ancrer durablement les flux de marchandises. Cela nécessite entre autres une définition précise de ce qu'est le travail portuaire et de ce qui est considéré comme travail logistique.

“...Le coût du travail est l'un des plus grands handicaps de la Belgique en matière de logistique...”

8.2.2 FORMATIONS ET ENSEIGNEMENT

Il est également nécessaire de mettre en place des formations et un enseignement modernes (entre autres au niveau des techniques de management) qui permettent aux entreprises de recruter des travailleurs qualifiés pour les fonctions logistiques et à même de motiver les jeunes pour ces métiers. Dans ce cadre, l'enseignement dual, permettant de combiner apprentissage et travail, et la revalorisation de l'enseignement professionnel sont des pistes à développer.

La promotion des métiers logistiques doit être renforcée (dont celui de chauffeurs pour lequel l'âge minimal est encore de 21 ans¹).

En outre, la mise au travail sous contrat d'emploi belge de ressortissants issus de pays ne faisant pas partie de l'UE devrait être facilitée pour les fonctions critiques.

1 Pour un permis non provisoire ou à partir de 18 ans avec un certificat d'aptitude professionnelle.

8.2.3 DUMPING SOCIAL

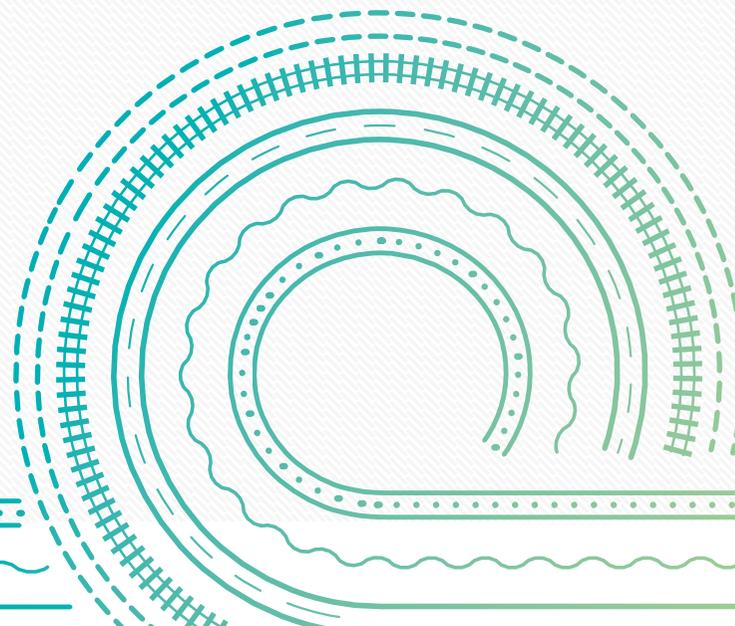
Le dumping social reste une problématique importante. Faute d'harmonisation sociale au sein de l'Union européenne, il est principalement dû aux disparités qui existent au niveau social entre les différents États membres. Le « Paquet mobilité » élaboré par le Parlement européen pour lutter contre le dumping, et plus précisément son volet « détachement », était censé rééquilibrer quelque peu les rapports de force entre les transporteurs de la vieille Europe et leurs collègues issus de pays à bas salaires. Dans les faits, force est de constater que, faute de contrôles, ces attentes n'ont jusqu'ici pas été rencontrées. De tels contrôles doivent donc être mis en place.

**“Le dumping social reste
une problématique
importante...”**

8.2.4 UN LEVEL PLAYING FIELD ÉQUITABLE ENTRE LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT ET SHIFT MODAL

Pour rendre le fret ferroviaire plus compétitif, la 'Rail Roadmap 2030' (propositions de divers stakeholders du secteur), le 'Plan Marchandises' du ministre ou les diverses propositions de ports belges doivent être suivis.

À l'instar du fret ferroviaire, le transport fluvial – mode de transport fiable et relativement peu coûteux pour les grands volumes – doit faire l'objet d'une véritable vision pour faire face à la forte concurrence étrangère et à des coûts du travail élevés. Les autorités devraient soutenir ce secteur afin de lui permettre de mieux se structurer, d'être innovatif (transport de plus petits volumes, par ex. « Watertruck »), de mieux se vendre et de mener en parallèle une politique de localisation de terrains à proximité des voies d'eau pour des entreprises.



9 LE VERDISSEMENT

9.1 CONTEXTE

Last but not least, si un déplacement doit être effectué, il doit tendre à être le moins polluant possible. Au niveau du transport routier, l'électrification jouera un rôle de plus en plus grand, mais il y aura aussi l'hydrogène et les carburants alternatifs (biocarburants, carburants liquides et gazeux renouvelables d'origine non biologique (RFNBO)...). Des infrastructures de recharge/de distribution suffisantes sont un enjeu majeur du déploiement de ces technologies (cf. point « L'aménagement du territoire et les infrastructures »).

La fiscalité des voitures de société a été fortement adaptée notamment afin qu'en 2026, seules les voitures de société zéro-émission puissent bénéficier d'une déductibilité fiscale.

Il a de plus été décidé au niveau européen que le secteur du transport routier allait faire partie d'un nouveau système de quotas d'émissions. Un prix carbone sera intégré dans le coût des carburants à partir de 2027/2028. Par ailleurs, l'Europe a également interdit la vente de véhicules thermiques à partir de 2035 avec une exception pour les e-carburants.

“Un prix carbone sera intégré dans le coût des carburants à partir de 2027/2028.”



9.2 PROPOSITIONS

9.2.1 VOITURE DE SOCIÉTÉ

La révision de la fiscalité des voitures de société a et va encore influencer la composition du parc de voitures. L'acquisition de voitures électriques de société (100 % électrique) deviendra la norme dès 2026 avec de nombreux impacts sur les émissions du parc de véhicules ainsi que sur le système électrique. Il est important de garder ce cadre stable dans le temps.

9.2.2 ACCISES ET CONTENU ÉNERGÉTIQUE

À côté d'un prix CO₂ (à partir de 2027/2028) et d'une fiscalité des voitures de société en fonction des émissions de CO₂, les accises devraient être basées sur le contenu énergétique plutôt que sur les volumes, et ce, afin d'inciter plus fortement à l'efficacité énergétique (et de ne plus défavoriser injustement les biocarburants). Ceci avec un impact budgétairement neutre.

9.2.3 VÉHICULES ET INFRASTRUCTURE POUR LES CARBURANTS ALTERNATIFS

Le développement d'une infrastructure pour les carburants alternatifs doit aller de pair avec un cadre réglementaire clair, prévisible et incitatif. En parallèle, il faudra encourager le renouvellement de la flotte de véhicules afin de favoriser l'adoption de véhicules plus propres¹. Si cela se justifie, des corrections sociales devront être mises en place pour ne pas pénaliser les ménages à bas revenus.

Pour favoriser la décarbonation du transport routier, des mesures incitatives en faveur des camions électriques et de l'infrastructure de recharge associée **ainsi que d'autres alternatives telles que l'hydrogène** devront être prises.

9.2.4 RÉGLEMENTATION

Des mesures réglementaires visant à augmenter la capacité des véhicules et à réduire les émissions de CO₂ par tonne transportée (éco-combis, augmentation de la masse maximale autorisée (MMA) à 50 tonnes sur 6 essieux, franchissement des frontières européennes à 44 tonnes...) doivent être adoptées pour diminuer le nombre de camions sur la route.

En vue de réduire l'impact du trafic aérien et des aéroports, l'Europe a veillé à une « approche équilibrée » dans son Règlement 598/2014 relatif aux restrictions d'exploitation liées au bruit. Il appartient désormais aux autorités belges, d'une part, d'offrir un cadre stable au secteur (ce qui n'est pas le cas aujourd'hui) et, d'autre part, de respecter ce règlement européen.

¹ Notamment par des stimulants fiscaux ou l'attribution d'avantages liés au parking ou à l'accès aux centres-villes.

FÉDÉRATIONS SECTORIELLES MEMBRES DE LA FEB

MEMBRES EFFECTIFS



GROUPEMENT
DES SABLIERES



MEMBRES ADHÉRENTS



STRATÉGIE ET PLAN D'ACTION POUR UNE MEILLEURE MOBILITÉ

Une publication de la Fédération
des Entreprises de Belgique

RÉDACTION

Olivier Van der Maren, Executive Manager,
et Margaux Rouzeeuw, du centre de compétence
Énergie, Climat & Mobilité de la FEB

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION

Charlotte Jonné, Anne Michiels et Wouter Spriet

COORDINATION

Camille Blairon

TRADUCTION

Service de traduction FEB

RESPONSABLE DES PUBLICATIONS

Stefan Maes

MISE EN PAGE

Landmarks

ÉDITEUR RESPONSABLE

Stefan Maes, Rue Ravenstein 4, 1000 Bruxelles

Date de publication : septembre 2023

Deze brochure is ook verkrijgbaar in het Nederlands.
Cette publication peut être lue en ligne sur
www.feb.be > Publications

DÉPÔT LÉGAL

D/2023/0140/7

ISBN

9789075495843



VBO FEB

Verbond van Belgische Ondernemingen
Fédération des Entreprises de Belgique



Porte-parole des entreprises de Belgique, la FEB représente – au travers d’une cinquantaine de fédérations sectorielles membres – plus de 50.000 petites, moyennes et grandes entreprises. Ensemble, elles assurent 75 % de l’emploi dans le secteur privé, 80 % des exportations et 2/3 de la valeur ajoutée créée en Belgique. Seule coupole d’employeurs au niveau interprofessionnel, la FEB représente les entreprises des trois Régions du pays.

Retrouvez nos dernières publications sur www.feb.be

WWW.FEB.BE