



## **Mobilité : la voie (rapide) vers la prospérité**

Automotive eMotion Summit 2024

Bruxelles, 20 février 2024

Pieter Timmermans  
CEO VBO FEB

Mesdames et Messieurs,

Tout d'abord, je tiens à remercier FEBIAC pour son invitation. Ce sommet constitue pour moi une excellente plateforme pour présenter et expliciter notre vision de la mobilité dans notre pays.

Faut-il encore rappeler que 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'éduquer, 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...

Très franchement, pouvons-nous encore accepter longtemps des coûts de congestion à hauteur de 5 milliards EUR comme en 2023 (soit une augmentation de 4% par rapport à 2022) ? Ou, chaque année, un temps perdu cumulé sur nos routes de l'ordre de 22.350 ans ? Ces chiffres issus de notre Belgian Mobility Dashboard ont de quoi donner le tournis.

Dans l'intervalle, le paysage de la mobilité évolue à un rythme effréné. Permettez-moi de citer encore quelques chiffres qui parlent d'eux-mêmes :

- Le parc automobile belge compte aujourd'hui presque 6 millions de voitures. L'an dernier, 460.000 de ces voitures étaient des véhicules électriques rechargeables. Ce chiffre devrait passer à 2 millions d'ici à 2030.

- Fin 2023, 40% des achats de voitures neuves concernaient des véhicules électriques rechargeables. Cela nous place loin devant la France (26%), l'Allemagne (24%) et la moyenne européenne (23%).
- Pour faire face à cette croissance, nous devons mettre tout en œuvre pour pouvoir recharger le parc automobile. Le nombre de points de recharge accessibles au public en Belgique doit passer de 48.000 aujourd'hui à 200.000 en 2030.
- Inversement, de plus en plus de véhicules seront en mesure de renvoyer au réseau le surplus d'électricité qu'ils produisent. Elia estime qu'en 2030, il y aura 200.000 voitures électriques capables d'injecter de l'électricité dans le réseau. C'est le concept qu'on appelle « véhicules-to-grid ».
- Au niveau climatique, le transport représente 23,4% des émissions de gaz à effet de serre dans notre pays. Et cette part continue malheureusement d'augmenter, contrairement à l'industrie manufacturière, dont les émissions ont diminué de manière structurelle au cours des dernières années. À cette nuance près que les produits fabriqués doivent évidemment aussi être transportés.

Ces chiffres sont clairs. Une « mauvaise » mobilité est un frein tant pour notre économie en général et l'attractivité de notre pays à l'égard des investisseurs étrangers, que pour le bien-être de la population et pour l'environnement. Les crises que nous avons connues ces dernières années nous rappellent également qu'une bonne mobilité et des transports sûrs sont des éléments clés de la résilience d'un pays.

Par ailleurs, la mobilité n'échappe pas à une série d'évolutions organisationnelles ou sociétales comme le télétravail ou l'électrification des flottes de véhicules. Sachez par exemple qu'en Belgique, le nombre de personnes qui télétravaillent un jour par semaine s'élève à 33%. La vision « classique » de la mobilité a indéniablement changé, ce qui nécessite une approche beaucoup plus ouverte et proactive.

Sans oublier l'impact de ces évolutions sur notre confort. Après la roue est venu le vélo, d'abord sans, puis avec une chaîne. Ensuite vint le vélo à moteur, le cyclomoteur ou la motocyclette. Puis la voiture, avec un toit et donc très confortable. Aujourd'hui, presque tout le monde possède une voiture, de préférence équipée de technologies et de gadgets sophistiqués. Et soudain, on nous dit que nous devons faire un pas de côté. Que nous devons organiser notre mobilité différemment. Cela va à l'encontre de notre aspiration à toujours plus d'amélioration et de confort.

En résumé, la mobilité est un sujet qui touche à de nombreux domaines de la société : de l'économie à l'environnement, de l'inclusion sociale à l'urbanisme. Elle constitue l'épine dorsale du commerce et de l'industrie, influe sur l'emploi et exerce un impact direct sur notre qualité de vie et de travail.

D'où l'importance d'aborder la mobilité sous différents angles simultanément et de travailler avec les différents acteurs et dans les différents domaines d'expertise pour trouver des solutions durables. En d'autres termes, notre pays a plus que jamais besoin d'une vision et d'une approche holistiques et intégrées de la mobilité.

Je développerai donc ici quatre domaines dans lesquels la mobilité joue un rôle clé ou exerce un impact majeur : le climat, l'innovation, l'infrastructure et la gouvernance.

## 1. Climat

Tout d'abord, le climat. Une politique de mobilité efficace se doit évidemment de rendre nos modes de déplacement plus durables ou plus écologiques.

Au **niveau belge**, il est essentiel que notre mobilité puisse s'appuyer sur un mix énergétique équilibré. Compter uniquement sur l'énergie solaire et éolienne pour assurer la durabilité de notre mobilité n'est pas réaliste. Nous devons oser repenser notre approvisionnement énergétique sans tabou. Cela signifie qu'il faut envisager toutes les options disponibles,

telles que l'électricité produite à partir d'énergie nucléaire (à la fois en prolongeant les réacteurs existants et en construisant de nouveaux réacteurs nucléaires plus petits — SMR), les biocarburants, l'hydrogène et ses dérivés.

En effet, 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. Des infrastructures de recharge en suffisance sont un enjeu majeur du déploiement de ces technologies, ainsi que le coût des carburants classiques et alternatifs.

Le shift technologique ne va cependant pas sans poser une série de questions relatives à la capacité de nos réseaux électriques, à l'augmentation de la demande électrique et à la flexibilité nécessaire, à savoir adapter la consommation en fonction des circonstances. Il s'agira d'augmenter sa consommation lorsqu'on produit beaucoup d'électricité (journée ensoleillée et venteuse) et de la diminuer lorsque la production est plus faible.

Les **politiques européennes** jouent également un rôle important dans la lutte contre le changement climatique. L'Europe a par exemple décidé que le secteur du transport routier allait faire partie d'un nouveau système de quotas d'émission. Ainsi, un prix carbone sera intégré dans le coût des carburants à partir de 2027/2028. Il est estimé à 48 EUR par tonne de CO<sub>2</sub> en 2030.

À côté d'un nouveau système de quotas d'émission, le transport devra se mettre en ordre par rapport aux nouvelles exigences de la directive RED III, la directive qui définit des objectifs renouvelables spécifiquement pour le transport.

Et je ne parle pas de la révision de la directive sur la taxation énergétique que la Commission européenne a proposée. Ce projet revoit à la hausse les accises minimums sur les carburants. Cela dit, l'approbation des directives fiscales requiert l'unanimité. On peut donc s'interroger sur son adoption à court/moyen terme.

L'Europe a également décidé qu'à partir de 2035, toutes les voitures neuves qui arrivent sur le marché ne pourront plus émettre de CO<sub>2</sub>, dont les voitures à essence et diesel.

En notre qualité de membre de l'Union européenne, nous devons transposer ces règles. Mais en tant que petite économie ouverte face à de vastes territoires étrangers, nous ne pouvons pas nous permettre de faire du zèle. La FEB demande donc que nous n'aggravions pas notre désavantage concurrentiel en matière de coûts énergétiques en pratiquant le gold-plating dans la mobilité. Faisons ce que nous avons à faire (les entreprises et leurs entrepreneurs feront ce qu'ils ont à faire et iront même au-delà de ce qui est requis), mais évitons toute 'réglementite' venant en sus des accords européens. Ces derniers sont en effet garants d'un level-playing-field.

## **2. Innovation**

Une mobilité durable et efficace ne pourra pas être mise en œuvre sans des innovations, que celles-ci soient techniques ou organisationnelles.

Je voudrais pointer ici le potentiel offert par l'introduction de véhicules plus intelligents, de systèmes d'aide à la conduite et d'une automatisation croissante. Il en résultera 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.

La mise en place d'un cadre et d'approches favorables aux innovations et aux nouvelles technologies est un must. Un tel cadre doit permettre de tester de nouvelles technologies ou concepts. Si un test s'avère convaincant, la législation devrait être adaptée en vue de permettre leur déploiement.

Or aujourd'hui, en raison de la surréglementation ou du gold-plating, les entreprises n'ont guère l'occasion de tester des innovations. Prenons l'exemple des drones qui livrent des marchandises. En Belgique, les drones ne peuvent être utilisés qu'au-dessus de la zone portuaire

d'Anvers. Ailleurs, c'est considéré comme dangereux. Un certain degré de flexibilité est cependant nécessaire pour expérimenter et apprendre à piloter des drones en toute sécurité. En résumé, nous avons besoin d'une réglementation moderne, faisant table rase des anciens concepts et partant de nouveaux modèles.

Par ailleurs, la congestion routière peut être atténuée en répartissant les déplacements par exemple avec des livraisons de nuit. L'allongement des horaires de livraison entre minuit et 5 heures du matin participerait à une décongestion du trafic routier. Cet allongement des horaires doit aller de pair avec des normes de bruit ambitieuses mais réalistes, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, afin de donner à cette solution toutes ses chances. Londres a prouvé qu'il est permis d'être ambitieux. En 2012, pour répartir l'afflux de circulation durant les Jeux olympiques, les magasins pouvaient également être approvisionnés de nuit. La mesure a remporté un tel succès que l'exception est devenue la règle.

En Belgique par contre, il est apparemment très difficile de se mettre d'accord sur des normes et des règles relatives aux livraisons de nuit qui s'appliqueraient à l'ensemble du pays. Une politique de mobilité ne s'arrête toutefois pas aux frontières d'une Région. Mais nous y reviendrons plus tard.

Innover, c'est aussi partager les connaissances. Mesurer, c'est savoir et savoir permet de faire mieux à l'avenir. D'où l'importance d'une plateforme de connaissances comme le Belgian Mobility Dashboard que la FEB a lancé avec FEBIAC. Le dashboard est accessible à toutes les parties prenantes et offre des informations précieuses. Il montre clairement que notre mobilité doit être améliorée. En outre, nous devons miser bien davantage encore sur la digitalisation et l'échange de données. Sans données précises, il est par exemple impossible d'organiser le shift modal de manière efficace, de coordonner tous les modes de transport, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de passagers.

Nous préconisons donc la création d'écosystèmes de données intégrés auxquels tous les acteurs – des utilisateurs aux fournisseurs de données

en passant par les décideurs politiques – contribuent. Des systèmes au service d'une mobilité plus efficace et tournée vers l'avenir dans notre pays.

### **3. Infrastructures**

À quoi servent toutes les innovations et les interventions en matière de mobilité si les infrastructures ne suivent pas ? 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, des parkings, des pistes cyclables, du rail, des voies d'eau, 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 vision globale quant à l'aménagement du territoire et quant aux besoins et au rôle des différents modes de transport et énergies. Et ce, dans une perspective de recours aux nouvelles technologies et diverses futures formes de déplacement et de livraison, comme les drones et les 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 peuvent répondre au défi du financement de ces infrastructures. Nous espérons que ceux-ci seront concentrés entre les mains d'un seul ministre, explicitement chargé d'en assurer la coordination interfédérale.

### **4. Gouvernance**

Quatrièmement, une mobilité efficace n'est pas possible sans une politique bien huilée dont toutes les facettes sont harmonisées. Une politique qui ne met pas des bâtons dans les roues, mais qui s'efforce, par le biais d'une vision cohérente et partagée, d'atteindre les objectifs communs, par-delà les Régions. Car, comme je l'ai dit, une politique de mobilité intégrée ne s'arrête pas aux frontières d'une Région.

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.

### **Fiscalité**

Avant de conclure, permettez-moi d'évoquer brièvement l'importance d'une utilisation ciblée des instruments fiscaux. La fiscalité constitue un levier important pour optimiser l'utilisation des infrastructures, pour les financer et pour réduire la pollution environnementale. Elle est un outil performant pour orienter les choix et comportements des citoyens et des entreprises, et ainsi stimuler le verdissement. La fiscalité des voitures de société a ainsi été fortement adaptée, notamment afin qu'en 2026, seules les voitures de société zéro-émission puissent bénéficier d'une déductibilité fiscale. L'impact de cette mesure sur les ventes de véhicules électriques apparaît clairement dans les chiffres.

Taxer pour taxer n'a évidemment que peu de sens. Dans son mémorandum électoral 'Horizon Belgique 2030', la FEB préconise l'introduction d'une redevance kilométrique intelligente pour tous les véhicules sur route. La taxe à payer dépendrait de la pollution et des congestions générées par le transport ou le déplacement. Par exemple via une redevance kilométrique variable selon l'heure de la journée et le lieu. Il faut cependant être attentif à ne pas augmenter la charge fiscale et administrative pesant sur les secteurs intensifs en transports et tenir compte de la concurrence internationale à laquelle nos entreprises doivent faire face. Pour produire l'effet escompté, cette redevance intelligente doit donc être appliquée uniformément dans tout le pays.

Les recettes de la redevance seront alors directement réinvesties dans l'amélioration des infrastructures et des services de transport. En parallèle, les taxes sur la possession de véhicules, comme la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation doivent être supprimées. Nous éviterons ainsi de réduire la redevance kilométrique intelligente à une 'flat tax'.

Mesdames et Messieurs,

Comme je l'ai dit, la mobilité touche aux domaines les plus divers de notre travail et de notre vie. Dans le temps qui m'est imparti, il m'est impossible d'aborder toutes ces facettes en profondeur. Mais ce que je retiens surtout et ce que je veux faire passer comme message, c'est ceci :

- Si nous voulons nous attaquer efficacement aux problèmes de congestion et de mobilité dans notre pays, nous devons le faire de manière intégrée. Et non en ordre dispersé avec quatre ministres travaillant chacun dans son coin.
- Pour que les solutions pour le climat en matière de mobilité aient une chance d'aboutir, des accords doivent être conclus au niveau européen et mis en œuvre au niveau belge conformément à ce qui a été prescrit. Rien de plus et rien de moins !
- Les pouvoirs publics ne disposent pas d'un excédent budgétaire leur permettant de financer seuls de grands travaux d'infrastructure. Un PPP – partenariat public-privé – dans lequel des parties publiques et privées actives dans différents domaines et secteurs travaillent ensemble semble donc de plus en plus être le modèle approprié pour apporter des réponses à des questions de financement. Ces questions poussent les partenaires privés et publics dans les bras l'un de l'autre.

Mesdames et Messieurs,

Aujourd'hui, la Belgique se situe dans le trio de tête des pays les plus attractifs en Europe en matière de développement des activités de transport. Nous devons veiller à ne pas perdre cette position, mais au contraire à la renforcer. Comment ? Par le biais de mon intervention lors de ce sommet, j'espère avoir formulé des pistes permettant d'améliorer notre mobilité. Des pistes que le secteur peut certainement approfondir et que je me réjouis d'explorer avec vous.

La mission de la FEB se résume comme ceci : "Creating value for society". Conjointement avec le secteur de la mobilité, nous sommes prêts à créer effectivement de la valeur ajoutée pour notre pays.

Nos experts en mobilité se tiennent à votre disposition pour débattre plus en profondeur de notre 'Stratégie et plan d'action pour une meilleure mobilité' et de notre plan d'avenir pour la Belgique 'Horizon Belgique 2030'. Vous trouverez ces deux publications ainsi que notre Belgian Mobility Dashboard sur notre site web.

Merci pour votre attention.