



# HORIZON BELGIQUE 2030

**Vision pour un avenir  
meilleur pour la Belgique**

Version 2.0 – décembre 2023



# 10 UN PAYS OÙ L'ON INVESTIT FORTEMENT DANS LES INFRASTRUCTURES QUI PRÉPARENT LES RÉVOLUTIONS VERTE ET NUMÉRIQUE

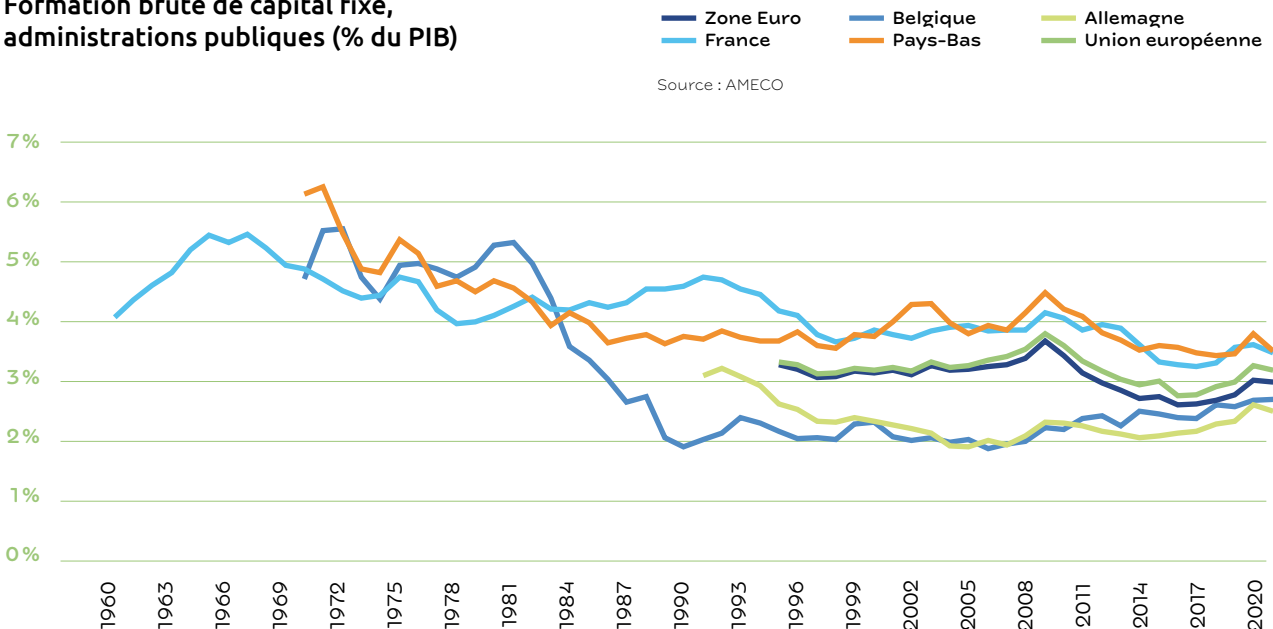
## 1 OÙ EN SOMMES-NOUS AUJOURD'HUI ?

Depuis plusieurs décennies, la Belgique est caractérisée par un niveau d'investissements publics structurellement bas, en particulier dans les infrastructures. Ce niveau chroniquement faible des investissements publics suffit à peine à compenser la dépréciation du capital existant, ce qui se traduit par une érosion continue du stock net de capital public. À l'heure actuelle, les investissements publics constituent seulement 2,7% du produit intérieur brut (PIB) de la Belgique alors que la moyenne de l'ensemble des pays de l'Union européenne s'élève à 3,2% (cf. graphique). Or, les investissements publics, que ce soit dans les infrastructures, la digitalisation ou la recherche par exemple, constituent un important levier pour, d'une part, renforcer le potentiel de croissance à long terme de notre économie et, d'autre part, accompagner la transition énergétique et écologique (voir fiche « Un pays où les autorités fédérales et les Régions offrent un cadre stimulant pour la R&D et l'innovation », p. 16).

Conscientes de ce problème, les autorités publiques belges se sont engagées à relever le niveau des investissements en Belgique. Plusieurs initiatives ont à ce titre été prises et des moyens en provenance de l'Union européenne (UE), de l'État fédéral et des entités fédérées (Communautés et Régions) ont été dégagés. Citons ainsi le plan d'investissement pour l'Europe, dont le fonds RRF (Recovery and Resilience Facility) pour lequel la Belgique recevra quelque 4,5 milliards EUR de subsides entre 2021 et 2026. Ce montant constitue une part importante du plan d'investissement du secrétaire d'État fédéral pour la Relance et les Investissements stratégiques. Citons aussi le « Fonds de transformation » mis en place à l'initiative du ministre des Finances et, au niveau régional, le « Welvaartsfonds » en Flandre et le « Fonds de solidarité et de relance » en Wallonie.

Ces moyens d'investissements publics supplémentaires vont certes dans le bon sens mais, compte tenu des besoins considérables en investissements, ils seront insuffisants pour avoir des effets suffisamment significatifs sans l'apport et le soutien du secteur financier, qui dispose de nombreuses ressources disponibles.

Formation brute de capital fixe, administrations publiques (% du PIB)





L'objectif d'investissements publics à l'horizon 2030 devrait viser environ 5% du PIB pour compenser notamment les nombreuses années de sous-investissement.

Par ailleurs, beaucoup d'investissements privés sont et seront encore complémentaires nécessaires pour répondre aux défis des transitions verte et digitale. Un nombre important de ces projets sont actuellement entravés par des défaillances du marché qui empêchent l'offre et la demande de financement de se rencontrer : investissements trop importants, trop risqués ou trop peu rentables pour le secteur privé, difficulté de trouver les sources de financement en raison des règles prudentielles, nécessité de collaboration entre plusieurs ou même un grand nombre d'entreprises (créant des dangers de comportement « free rider »), etc. Pour stimuler ce genre de projets, un coup de pouce du secteur public serait donc le bienvenu. Mais ce genre de soutien du secteur public à des projets d'investissements privés est souvent empêché en raison des règles concernant les aides d'État.

## 2 OÙ VOULONS-NOUS ÊTRE EN 2030 ?

Les autorités publiques belges se sont engagées à relever le niveau des investissements publics à 3,5% du PIB en 2024 et à 4% à l'horizon 2030. Cet engagement constitue un pas dans la bonne direction car il permettrait d'élever les investissements publics de la Belgique à un niveau en ligne avec les recommandations du FMI en la matière, qui préconisent un niveau compris entre 3,6 et 4,8% du PIB.

Pour la FEB, l'objectif à l'horizon 2030 devrait toutefois être encore plus ambitieux et viser environ 5% du PIB pour compenser notamment les nombreuses années de sous-investissement public. Soulignons par ailleurs qu'un tel niveau d'investissements publics n'est pas une utopie car il correspond à ce que la Belgique réalisait dans les années 1960 et 1970.

Parallèlement, il est important que les investissements privés soient encouragés, notamment dans les infrastructures vertes, énergétiques et numériques pour répondre aux défis d'aujourd'hui et de demain.

## 3 QUELLES SONT LES ACTIONS À ENTREPRENDRE ?

Pour atteindre cet objectif, la FEB demande concrètement :

- D'augmenter l'investissement public en réduisant les dépenses budgétaires courantes et en adaptant le cadre budgétaire européen ;
- D'augmenter et stimuler le recours aux partenariats public-privé pour assurer le financement des grands projets d'investissement ;
- De créer des fonds d'investissement en infrastructures pour canaliser plus facilement les liquidités des investisseurs vers les projets d'investissement en infrastructures ;
- D'encourager les investissements privés, en particulier les investissements verts et digitaux, par un renforcement substantiel de la déduction pour investissement à l'ISOC et à l'IPP. À l'ISOC, cette déduction devrait être transformée en crédit d'impôt (comme c'est déjà le cas pour la R&D).

# 13 UN PAYS AVEC UNE CONGESTION MINIMALE

## 1 OÙ EN SOMMES-NOUS AUJOURD'HUI ?

La forte congestion des routes belges est une réalité néfaste tant pour les entreprises que pour les citoyens. En 2019, 61% des déplacements étaient effectués en voiture<sup>(1)</sup>. En 2020, 76% des marchandises étaient transportées par camions<sup>(2)</sup>. Ces congestions engendrent des coûts liés aux heures perdues, au surplus de carburants utilisés et d'émissions émises<sup>(3)</sup>. En 2022, le Belgian Mobility Dashboard<sup>(4)</sup> estime ce coût à plus de 4,8 milliards EUR, soit plus de 1% du PIB.

Sans changements importants, la situation ne ferait que s'aggraver. En effet, selon les dernières analyses du Bureau fédéral du Plan le transport de marchandises augmentera de plus de 20% d'ici 2040<sup>(5)</sup>. Le transport de personnes augmentera lui de plus de 6%<sup>(6)</sup> pendant cette période, essentiellement en raison de la croissance démographique<sup>(7)</sup>.

Le gouvernement a également annoncé des ambitions en matière ferroviaire : doubler le fret par rail d'ici 2030 et augmenter à 15% la part modale du train dans le transport passagers à l'horizon 2040. L'offre de nuit sera également augmentée. Tout cela nécessitera une optimisation maximale de la gestion du réseau ferroviaire en vue de réaliser l'ensemble de ces ambitions de manière équilibrée.

## 2 OÙ VOULONS-NOUS ÊTRE EN 2030 ?

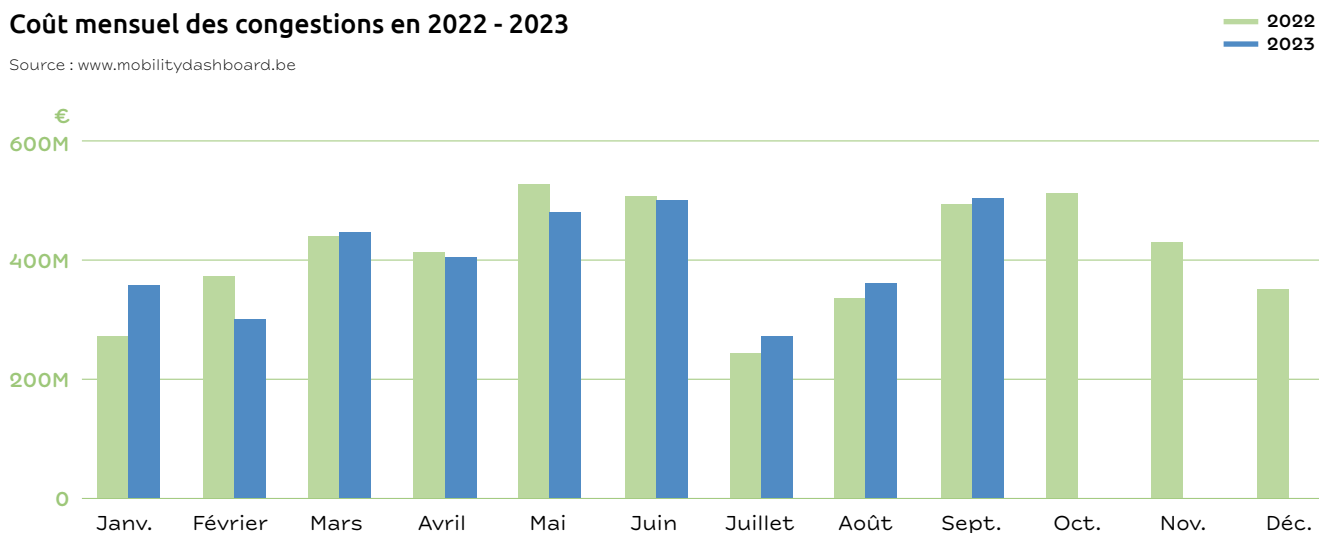
En 2030, les congestions existeront toujours mais auront diminué malgré l'augmentation du transport de marchandises.

Pour les marchandises, la multimodalité, combinant différents modes de transport (camions, trains, bateaux), connaît un succès grandissant grâce à un level playing field entre modes de transport, des prix compétitifs, une optimisation des opérations de transbordement et une qualité de service irréprochable. Comparé à 2020, le fret ferroviaire a vu son volume transporté doublé. Au niveau routier, une optimisation des transports de marchandises via entre autres les écomobis est un élément qui a également permis de diminuer le nombre de camions sur les routes.

Pour les particuliers, les transports en commun ont gagné en popularité, grâce notamment à une meilleure qualité des services, aux points multimodaux de mieux en mieux équipés, aux correspondances optimisées, à une offre mieux intégrée à tous les niveaux (horaires, ticketing, infrastructures...). La sensibilisation auprès des citoyens a également joué un rôle positif. Même si cela reste plus marginal, le recours au télétravail et l'étalement des déplacements domicile-lieu de travail dans le temps ont également participé à la diminution des congestions.

## Coût mensuel des congestions en 2022 - 2023

Source : [www.mobilitydashboard.be](http://www.mobilitydashboard.be)





Une fiscalité intelligente doit être déployée pour l'ensemble des véhicules sur route. Par exemple, via une redevance kilométrique variable selon l'heure de la journée et le lieu.

### 3 QUELLES SONT LES ACTIONS À ENTREPRENDRE ?

En vue d'assurer une plus grande attractivité des transports en commun, les gouvernements du pays doivent chacun définir des visions, des plans d'amélioration drastiques (offre, qualité du service, communication ...) et d'investissements ambitieux intégrant complètement les interactions entre les différents modes de transport en commun (points multimodaux, couverture du territoire, horaires et correspondances, applications communes, billetterie commune ...). La même approche doit être suivie en matière de transport de marchandises. Pour les dossiers transversaux en matière de mobilité, les gouvernements doivent collaborer et partir d'une vision commune.

Une fiscalité intelligente doit être déployée 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). Par exemple, via une redevance kilométrique variable selon l'heure de la journée et le lieu. Et ce, tout en étant attentif à ne pas augmenter la charge fiscale et administrative pesant sur les secteurs intensifs en transport et en tenant compte de la concurrence internationale à laquelle nos entreprises doivent faire face. 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.

En tant que plaque tournante du transport et de la logistique, la Belgique doit mettre en œuvre de manière ambitieuse de nouvelles technologies, tant pour les transports routier, ferroviaire et maritime que pour leurs infrastructures propres. Dans ce cadre, elle devra faire appel au partage des données et à son optimisation, à l'internet physique, à l'internet des objets, à des infrastructures intelligentes (feux intelligents, écocombis, etc.) ou encore à l'implémentation de l'infrastructure permettant d'accueillir des véhicules connectés et autonomes.

Au niveau du fret, les réglementations seront revues pour d'une part les simplifier (ex : règles de conduite pour les trains en circuit fermé) et d'autre part permettre et faciliter les nouvelles technologies. Des incitants seront fournis de manière très ciblée pour encourager la multimodalité. Pour le fret ferroviaire, les recommandations du Rail Roadmap 2030<sup>(8)</sup> doivent être mises en œuvre. Une amélioration de la collecte et de la disponibilité des données permettra également une meilleure collaboration entre l'ensemble des différents acteurs du secteur, et ce pour une plus grande mutualisation des flux.

Au niveau ferroviaire en général, la question des goulots d'étranglement sur le réseau et d'infrastructures additionnelles doit être abordée.

Enfin, l'entretien préventif des infrastructures devra être assuré ainsi que la gestion des flux sur celles-ci (route, rail, canaux), garantissant l'optimalisation des flux sur chacune d'elles. L'utilisation des pipelines devra aussi être étendue.

(1) Enquête monitor sur la mobilité des belges, SPF Mobilité et Transport, 2019.

(2) EU Transport in Figures, Statistical pocketbook 2022, p.37.

(3) Gaz à effet de serre ou polluants atmosphériques.

(4) <https://www.mobilitydashboard.be>.

(5) En tonnes-kilomètres

(6) En passagers-kilomètres

(7) Bureau fédéral du Plan (2022)

(8) <https://www.railroadmap2030.be/fr/rail-roadmap-2030-fr/>

## 26 UN PAYS DOTÉ DE RÉGLEMENTATIONS DE QUALITÉ ET APPLICABLES

### 1 OÙ EN SOMMES-NOUS AUJOURD'HUI ?

Une réglementation de qualité joue un rôle important dans la confiance que le gouvernement inspire aux citoyens et aux entreprises. Les citoyens et les entreprises ont droit à une réglementation efficace et cohérente, qui facilite la réalisation de leurs objectifs. Une réglementation de qualité est un élément concurrentiel important. Grâce à la qualité de sa réglementation, la Belgique peut se distinguer positivement des autres pays (fonction de levier d'une bonne réglementation).

Mais une réglementation de qualité ne tombe pas du ciel. Elle exige une approche systémique soutenue, portant attention à toutes les dimensions qui ont un impact sur la qualité de la réglementation. En 2015, la FEB a élaboré un modèle comportant les sept dimensions de qualité de la réglementation<sup>(1)</sup>.

### Modèle FEB pour une réglementation de qualité

1. Politique explicite concernant une réglementation de qualité

2. Validation et consultation

3. Mesure intégrée de l'impact

4. Évaluation ex-post

5. Évaluation de la performance

6. Cohérence entre les niveaux politiques

7. Capacité d'exécution

Aujourd'hui, nous constatons que la qualité de la réglementation n'est pas optimale, à défaut d'une approche intégrée. Les citoyens et les entreprises sont confrontés à une multiplication de réglementations et à l'augmentation des charges administratives qui en découle. Cela s'explique sans doute partiellement par la structure étatique de la Belgique, qui se caractérise par différents niveaux de réglementation et une répartition fragmentée des pouvoirs.

Mais il y a aussi le phénomène persistant de la « législation éclair ». On constate trop souvent que la législation est improvisée sur la base d'expériences anecdotiques qui bénéficient soudainement d'une grande attention médiatique. Une législation aussi rapide, qui se concentre sur les symptômes et non sur les causes, est en contradiction avec une approche systémique approfondie et ne donne généralement pas de bons résultats.

Une réglementation de qualité est une chose, la faire respecter en est une autre. La confiance dans l'État de droit suppose que les règles – entre autres les contrats – peuvent être appliquées dans un délai raisonnable. En Belgique, l'arriéré judiciaire est un problème de longue date qui, malgré de nombreux efforts, n'est toujours pas résolu de manière structurelle. Les procédures judiciaires qui s'éternisent pendant des années nuisent à la confiance des entreprises et sont dès lors inacceptables.



**Une réglementation de qualité exige de bons processus d'élaboration des règles et une évaluation structurelle de l'efficacité de la réglementation.**

## **2 OÙ VOULONS-NOUS ÊTRE EN 2030 ?**

En 2030, une réglementation de qualité fera partie intégrante de la politique. Elle sera élaborée de manière réfléchie. Elle ne sera plus adoptée dans la précipitation ni noyée dans des lois-programmes peu claires.

Elle sera élaborée en tenant compte des besoins concrets des citoyens et des entreprises et dans une perspective à long terme axée sur la durabilité. Les législateurs seront attentifs à la charge administrative qu'une réglementation supplémentaire impose aux citoyens et aux entreprises et s'efforceront de la réduire le plus possible.

En 2030, les citoyens et les entreprises pourront également compter sur un traitement dans des délais raisonnables de leurs litiges par un juge public ou par des méthodes alternatives de résolution des conflits.

(1) [https://www.feb.be/globalassets/actiedomeinen/overheid--beleid/administratieve-lasten/vermindering-administratieve-lasten-nog-weg-af-te-leggen\\_2015-09-16/la-belgique-doit-continuer-a-investir-dans-la-qualite-de-la-legislation.pdf](https://www.feb.be/globalassets/actiedomeinen/overheid--beleid/administratieve-lasten/vermindering-administratieve-lasten-nog-weg-af-te-leggen_2015-09-16/la-belgique-doit-continuer-a-investir-dans-la-qualite-de-la-legislation.pdf)

## **3 QUELLES SONT LES ACTIONS À ENTREPRENDRE ?**

Une politique législative persistante, intégrée et soutenue politiquement est une condition sine qua non pour garantir une réglementation de qualité. Les outils proposés dans le modèle de réglementation de qualité de la FEB offrent de nombreux points de départ, qui ne font pas ou pas suffisamment partie de la politique actuellement suivie.

Deux éléments sont essentiels à cet égard. Premièrement, un renforcement ex ante de la qualité de la réglementation. Deuxièmement, une évaluation ex post de l'efficacité de la réglementation. Ces deux éléments supposent un engagement politique soutenu.

Ex ante, des efforts doivent être faits pour renforcer l'analyse d'impact de la réglementation déjà existante. Contrairement à ce qui se passe aujourd'hui, l'analyse d'impact de la réglementation doit être réalisée de manière approfondie et ne peut se limiter à un exercice de style.

Ex post, une évaluation régulière de la réglementation s'impose. La nécessité de maintenir des réglementations existantes doit être réévaluée régulièrement. Celles qui n'ont plus d'utilité ou qui sont obsolètes doivent être retirées du processus juridique. Une réévaluation du comité d'analyse d'impact est nécessaire à cet effet.

Enfin, des efforts importants doivent être déployés pour améliorer l'applicabilité de la réglementation. Le système judiciaire, un des trois pouvoirs de l'État, a été structurellement sous-financé pendant des années, ce qui a contribué à l'arriéré judiciaire. Un financement adéquat du système judiciaire, associé à une responsabilisation accrue des cours et tribunaux, devrait permettre de l'éliminer.

Le Conseil d'État, en tant que plus haute juridiction administrative, est important pour de nombreuses entreprises. Or, nous constatons que la durée des procédures devant le Conseil d'État est trop longue. Il faut envisager la simplification de ces procédures, ce qui permettrait de réduire le temps de traitement des dossiers.

Horizon Belgique 2030 – Une publication  
de la Fédération des entreprises de Belgique

#### RÉDACTION

Ouvrage collectif sous la direction d'Edward Roosens, chief economist de la FEB,  
et d'Amélie Wuillaume, ex-conseiller adjoint du centre de compétence Entrepreneuriat numérique & innovant de la FEB

#### RÉDACTION FINALE

Hilde De Brandt, Véronique Gesché et Anne Michiels

#### TRADUCTION

Service de traduction FEB

#### RESPONSABLE DES PUBLICATIONS

Stefan Maes

#### ÉDITEUR RESPONSABLE

Stefan Maes, Rue Ravenstein 4, 1000 Bruxelles

ISBN : 9789075495867

Dépôt légal : D/2023/0140/10

Date de publication : mai 2022, version 2.0 décembre 2023

Deze brochure is ook verkrijgbaar in het Nederlands.

Cette publication peut être lue en ligne sur [www.feb.be](http://www.feb.be) > Publications





**Porte-parole des entreprises de Belgique, la FEB représente – au travers d’une quarantaine 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.**