



# HORIZON BELGIQUE 2030

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

Version 2.0 – décembre 2023



# 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 ?

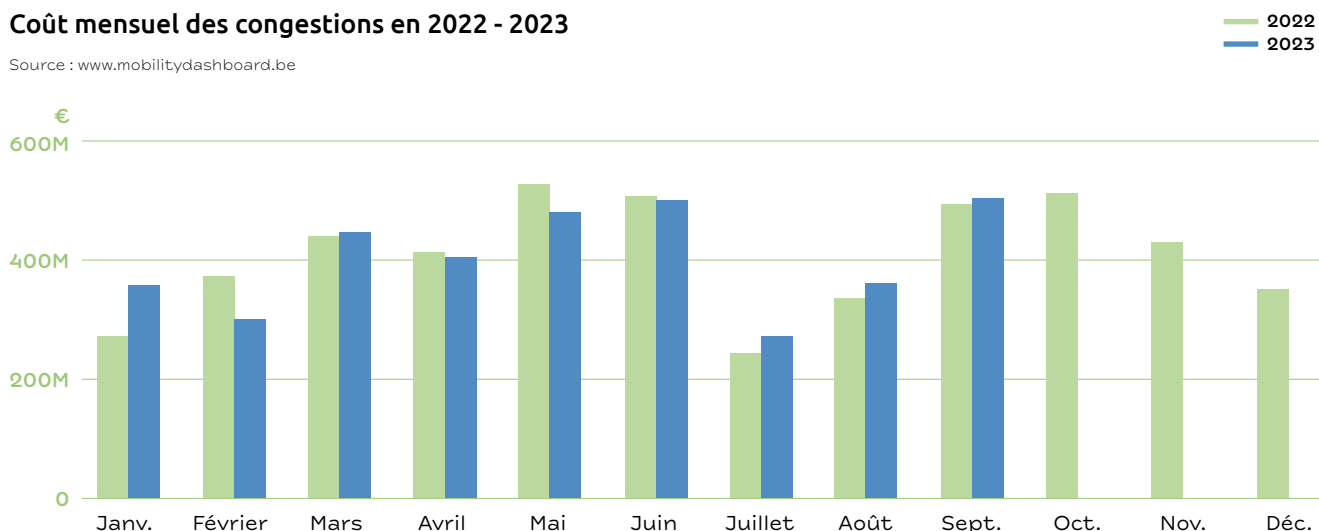
En 2030, les congestions existeront toujours mais auront diminué malgré l'augmentation du transport de marchandises.

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'optimisation 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/>

# 14 UN PAYS FACILITANT LES SOLUTIONS ET TECHNOLOGIES PLUS PROPRES DANS LE TRANSPORT

## 1 OÙ EN SOMMES-NOUS AUJOURD'HUI ?

Face aux défis climatiques, le secteur de la mobilité et de la logistique a un rôle clé à jouer. En effet, en Belgique, ce secteur est responsable d'environ 22% de nos émissions de CO<sub>2</sub>. Pour permettre à l'Europe d'atteindre son objectif de diminution de -55% à l'horizon 2030, les déplacements des personnes et des biens doivent se « verdier » rapidement.

Les défis à relever se situent à différents niveaux. Nos modes de consommation (livraison instantanée, retours gratuits...) et nos pratiques commerciales (délocalisation, juste-à-temps...) contribuent à une augmentation des transports effectués. Transports qui, à l'heure actuelle, s'effectuent principalement grâce aux énergies fossiles et émettent du CO<sub>2</sub> et des polluants atmosphériques. C'est dans ce cadre que l'Europe a pris une série de décisions ayant trait aux émissions des véhicules ou à la part des renouvelables dans le transport avec notamment l'interdiction de vendre des véhicules à moteur thermique à partir de 2035.

La Belgique a également pris différentes mesures :

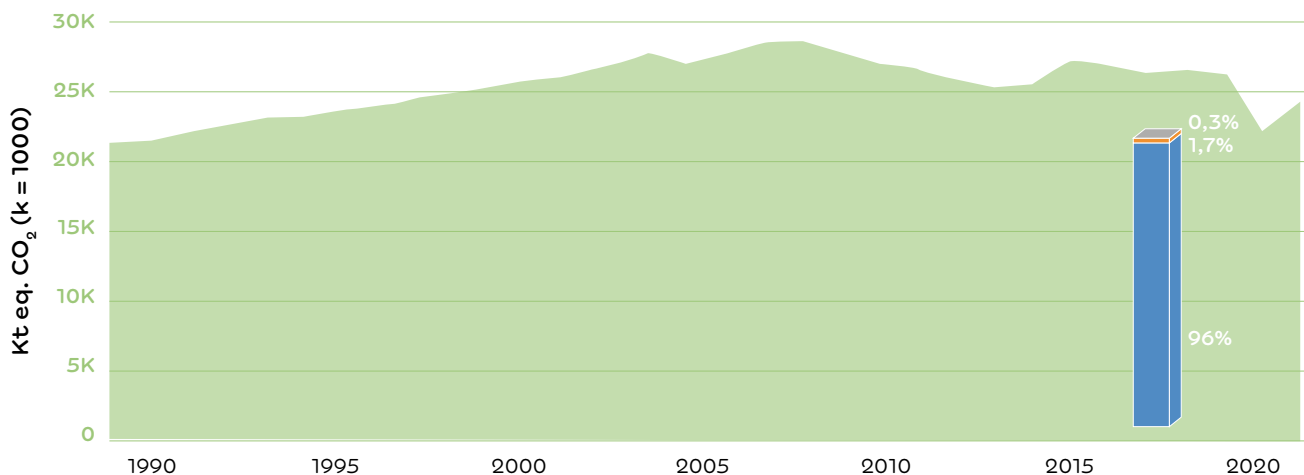
- Au niveau fédéral, à partir de 2026, un avantage fiscal ne sera plus accordé qu'aux voitures de société sans émissions de carbone.
- Bruxelles a annoncé vouloir bannir les voitures diesel à partir de 2030 et les véhicules à essence à partir de 2035.
- La Flandre a annoncé son souhait d'interdire l'immatriculation de voitures et de camionnettes neuves à moteur thermique fossile dès 2029.

Actuellement, les investissements au niveau des bateaux ou des avions, qui connaissent des durées de vie plus longues, n'intègrent pas encore assez les défis climatiques.

## Transport - Évolution des émissions de gaz à effet de serre (1990-2021)

— Rail — Navigation intérieure — Route

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





Il faut un cadre clair tant pour le développement de nouvelles solutions (technologiques, notamment) que pour le Mobility as a Service et l'économie de partage.

## 2 OÙ VOULONS-NOUS ÊTRE EN 2030 ?

D'ici 2030, la part du parc de voitures et de vans zéro émission (électrique et hydrogène) croîtra chaque année, complétée par des véhicules consommant des carburants bas carbone. Les carburants pour les camions sont quant à eux plus diversifiés : électricité, diesel<sup>(1)</sup>, gaz<sup>(2)</sup> et hydrogène. Des points de recharge et des stations-service de carburants alternatifs seront accessibles en suffisance à travers le pays. Il en va de même pour les bateaux, les

trains et les avions, où les nouvelles technologies se développent et de nouveaux carburants plus propres sont utilisés. Les réseaux électriques, la production d'énergie verte et la possibilité d'utiliser les véhicules pour soutenir le réseau sont bien développés pour répondre à l'électrification massive du parc des véhicules.

(1) Dont le biodiesel et le diesel synthétique.

(2) Dont le biogaz et le gaz synthétique.

## 3 QUELLES SONT LES ACTIONS À ENTREPRENDRE ?

En préalable à toutes mesures, les gouvernements du pays doivent se concerter en vue d'adopter des approches complémentaires (gouvernance commune) en matière de décarbonisation du transport.

Les mesures qui suivent sont complémentaires aux mesures reprises dans la fiche relative à la congestion (« Un pays avec une congestion minimale », p. 38), telles que la mise en place d'une redevance kilométrique variable, l'ouverture aux nouveaux concepts et nouvelles technologies, la révision de la réglementation, le renforcement de l'offre et de la qualité des transports en commun, l'augmentation de la multimodalité...

Les autorités doivent développer un cadre réglementaire et un soutien aux projets permettant le déploiement de nouveaux types de carburants et de nouvelles solutions technologiques, tout en respectant la neutralité technologique. Cela va de la possibilité d'avoir recours aux écocombis jusqu'aux facilités de livraisons silencieuses et propres en ville durant la nuit, en passant par une harmonisation des règles relatives aux flux de marchandises entre pays. Cela concerne également les procédures flexibles et simplifiées de

certifications et de permis pour de nouvelles technologies permettant l'accélération de leur développement.

Les solutions de type centre de distribution urbain, vélo-cargo, véhicules sur mesure dans les centres-villes et technologies plus vertes sont encouragées (par exemple via des aides financières ciblées) et ce pour tous les modes de transport : routier, ferroviaire, maritime, aérien.

Des investissements massifs doivent être faits pour permettre le déploiement de réseaux d'infrastructures de recharge et de carburants alternatifs robustes.

En parallèle, les différents gouvernements font office de modèles en matière de mobilité verte, en assurant d'ici 2030 la « verdurisation » complète des flottes de véhicules publics.

Les autorités mettront en place un cadre clair pour le développement du Mobility as a Service et de l'économie de partage, tant pour les acteurs publics que privés, assurant une bonne intégration des différents modes de transport et un passage aisé vers des modes plus doux. Une attention particulière sera portée aux citoyens n'ayant pas accès aux nouvelles technologies.

Last but not least, les citoyens seront encouragés à avoir une mobilité adaptée à leurs besoins.

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.**