

Contours d'une vision de la mobilité en Belgique

Mobilisation des gouvernements autour d'une vision intégrée de la mobilité

Outre la problématique des coûts salariaux, l'absence d'une mobilité fluide constitue aujourd'hui l'un des principaux handicaps concurrentiels¹ de notre pays. Il est dès lors important de se donner les moyens d'améliorer et de faire évoluer la mobilité dans un souci de compétitivité de nos entreprises et d'intérêt général (environnement, sécurité, qualité de vie, santé publique, équité, etc.).

Dans ce cadre, le développement d'une vision en la matière soutenue activement par les différentes autorités et parties prenantes du pays est plus que jamais une nécessité. L'objectif du présent document est de définir les contours d'une vision forte, mobilisatrice et partagée en matière de mobilité menant à des actions concrètes.

Contexte

La mobilité des personnes et des marchandises est un facteur clé permettant de réaliser des échanges d'objets, d'idées, d'informations, de connaissances etc. Elle recouvre de nombreuses situations de la vie quotidienne et revêt une grande importance pour l'activité économique de notre pays. Pour le citoyen, la mobilité lui permet d'avoir accès à son travail, son éducation ainsi qu'à ses loisirs, par exemple. La logistique, quant à elle, est essentielle aux entreprises belges, autant pour la fourniture en matières premières que pour la livraison de leurs produits. La qualité de la mobilité, sur les diverses voies (routières ferroviaires, fluviales), est l'un des critères cruciaux à l'attractivité de la Belgique comme "terre logistique" (cf. *Logistics Performance Index*).

A l'heure actuelle, la mobilité n'est pas organisée de manière optimale. Les congestions des routes et du réseau ferroviaire sont un problème majeur tant pour les entreprises que pour les citoyens, qui coûtent cher à la société et qui causent une perte de 2 % du PIB en Belgique selon l'OCDE. Le transport a par ailleurs un impact environnemental conséquent puisqu'il est responsable de 22% des émissions de gaz à effet de serre ainsi que d'émissions polluantes locales dégradant la qualité de l'air (particules fines, NOx, CO, ...).

A l'horizon 2030, le Bureau Fédéral du Plan prévoit une augmentation conséquente de la demande de transport, se chiffrant à 11% pour les passagers et à 44% pour les marchandises. Par ailleurs, le contexte budgétaire actuel rend difficile tout investissement massif, ce qui sème le doute sur la capacité de l'infrastructure existante à pouvoir absorber une telle augmentation.

Enfin, la répartition des compétences en matière de transport complexifie et rend difficile la mise en œuvre d'une politique cohérente et efficace en matière de mobilité.

¹ Arrivant même en première place dans le Baromètre de l'attractivité belge 2014 de Ernst & Young du 08.05.2014

Objectifs poursuivis

La vision mobilité doit 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 ressources et de livrer leurs marchandises / services de manière efficace, concurrentielle et fiable;
- permettre de répondre aux aspirations des citoyens en termes d'accès à des biens, services, travail et activités sociales / 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.

Leviers pour une mobilité durable

Pour permettre l'atteinte de ces objectifs, une multitude de politiques peuvent être actionnées. Ces dernières sont réparties en divers leviers regroupés autour de deux grands thèmes, à savoir :

- **Maintain and upgrade our assets, fleet & services;**
- **Rethink our moves.**

Les divers politiques et/ou instruments liés à ces leviers sont détaillés dans la suite du document. Ceux-ci recouvrent à plus d'un titre des concepts et solutions mis en avant au niveau des "Smart cities" dont l'un des focus est également la mobilité.

Les politiques devant mener à une meilleure compétitivité du secteur logistique sur notre territoire seront brièvement esquissées dans le chapitre "Towards a competitive logistics" et feront l'objet d'un document spécifique.

Manage and upgrade our assets, fleet & services

Le maintien de qualité des infrastructures de mobilité existantes est un prérequis sans lequel la mobilité serait directement mise à mal. Au-delà de ce maintien, il appartient aux responsables concernés de mettre à niveau, notamment en termes d'intelligence (upgrade), les infrastructures, les services de mobilité et les flottes de véhicules existants. Compléter l'infrastructure peut également s'avérer nécessaire dans des cas spécifiques.

L-1. Entretien, compléter et mettre à niveau l'infrastructure de transport

Pour pouvoir rendre plus fluide la mobilité, les infrastructures routières, ferroviaires et fluviales doivent être entretenues correctement, complétées là où cela s'avère nécessaire et mises à niveau. Pour ce faire, il faut :

1. Mettre en œuvre les "quick wins" fluidifiant le trafic sur l'infrastructure routière. Ceux-ci peuvent concerner par exemple le marquage au sol, les sens uniques, les feux de circulation (vagues vertes) ou les ronds-points. La spécificité des quick wins est qu'ils sont relativement simples et "peu" coûteux à mettre en œuvre par rapport à de gros travaux d'infrastructure. Divers documents identifient des possibles quick wins sur l'infrastructure routière,

notamment le Mobiliteitsplan Vlaanderen, le document mobilité de Brussels Metropolitan ainsi que d'autres documents de la Région flamande. Un recensement de possibles quick wins sur l'infrastructure fluviale ou ferroviaire devrait également être mené.

2. Maintenir en état le réseau de voies routières, ferrées et navigables (y compris tout ce qui est signalisation) par la mise en place d'un *asset management* professionnel, conformément aux recommandations de l'OCDE. Ceci implique le monitoring des infrastructures clés (routes, voies ferrées et navigables, ponts, tunnels, ...), la réalisation d'audits rigoureux et le rapportage régulier aux autorités compétentes. La mise en place de KPI, key performance indicators, liés à la qualité de la mobilité (dont la fluidité et la sécurité) doit permettre un monitoring de celle-ci et de son évolution. Ce même réseau d'infrastructures doit être optimisé au niveau des goulets d'étranglement, par des solutions infrastructurelles ou technologiques.
3. Compléter judicieusement le maillage des réseaux (routes, chemins de fer, voies d'eau et canalisations) là où existent des "missing links", entre zones d'activité importantes par exemple. Les *missing links* du réseau routier belge sont inventoriés dans un document de la *Belgian Road Federation* datant de 2014.
4. Là où l'importance des flux le justifie, mettre en place ou mettre à niveau des plateformes de comodalité² qui soient performantes et accessibles, et qui permettent un passage efficace d'un mode de transport à l'autre tant dans le cas du transport de marchandises que dans le cas du transport de personnes³. En particulier, assurer la connectivité entre voies et modes de transport (routes, gares, ports, aéroports, ...). La réalisation d'études en la matière doit permettre d'identifier les besoins d'amélioration et/ou d'extension de la capacité de ces plateformes.
5. Etudier la possibilité (et les conséquences) de la mise en place de voies dédiées (en site propre) pour, par exemple, les transports en commun, les vélos, les voitures partagées, les livraisons urbaines, ou d'autres types de transport qui le justifient ... Ces voies dédiées ainsi que leur utilisation intelligente (ex : partage avec d'autres utilisateurs à certains moments de la journée) seront ensuite mises en place si elles s'avèrent intéressantes et apportent des solutions fluidifiant la mobilité. Il faut cependant être prudent à plus d'un titre en la matière⁴.

La FEB a réalisé une étude relative aux investissements dans l'infrastructure, dont ceux liés à la mobilité, présentée au C.A. de la FEB de janvier 2016.

L-2. Développer une infrastructure intelligente, flexible et communicante

Une manière complémentaire d'augmenter la capacité de l'infrastructure est d'optimiser son utilisation et ce, entre autres via des moyens de gestion du trafic, de communication ou encore des technologies permettant aux véhicules d'opérer de manière plus efficace (ex : plus proche les uns des autres). Pour ce faire, il faut:

² c.-à-d. reliant divers modes de transports et facilitant le passage d'un mode de transport à un autre (connexion efficace)

³ ce qui comprend également des parkings de dissuasion sûrs et abordable à l'entrée et en périphérie des villes

⁴ ainsi, par exemple les bandes dédiées aux bus sont nombreuses en Belgique et ailleurs. Elles sont critiquées par les automobilistes qui se voient prisonniers des files alors que les bandes dédiées au bus sont vides la grande majorité du temps

6. Développer et mettre en œuvre une [gestion intelligente du trafic](#) via des solutions technologiques (feux de circulation s'adaptant à l'état du trafic, vitesse autorisée adaptable, mise en place de plus bandes de circulation en fonction de l'heure de la journée, etc.), et via la collecte de données sur l'état de l'infrastructure et du trafic (*big data*). L'usage de ces données devrait être libre (*open data*).
7. Pour le citoyen, mettre en place des solutions [d'échanges d'informations multimodales](#), en temps réel et personnalisables pour les aspects liés aux itinéraires possibles, aux conditions de circulation, à l'état de l'infrastructure (dont fermetures de routes, places libres dans un / des parkings), etc.
8. Pour le transporteur routier, ferroviaire, fluvial et aérien, mettre en place des solutions [d'échanges d'informations en temps réel](#) sur les conditions de circulation, des possibilités alternatives, l'état de l'infrastructure, ...

L-3. Choisir le(s) moyen(s) de transport le plus adapté(s) pour un trajet

Que ce soit pour le transport de marchandises ou de personnes sur de longues distances ou sur des trajets fort denses, fréquentés, le recours à des moyens de transport de massification (c'est-à-dire capable de transporter simultanément beaucoup de personnes / marchandises de manière efficace) devrait être promu. Cela permettra un transport plus efficace et plus économe en énergie. A l'inverse, des moyens de transport massifiés ne se justifient pas pour une faible quantité de personnes / de marchandises. Dans cette optique, différents modes de transport - collectifs ou individuels - sont à promouvoir selon l'intensité des flux de transport et les trajets. Pour ce faire, il faut:

9. [Intensifier](#) l'offre de trains sur les axes avec des flux importants de voyageurs (notamment via l'offre RER).
10. Après analyse qui justifierait l'option, développer une offre de trains légers, de bus ou de trams sur les axes moyennement fréquentés. La réflexion devrait être complète et envisager le [remplacement des lignes ferroviaires peu exploitées](#) par des voies dédiées d'une part aux bus allant de gare à gare et d'autre part éventuellement à d'autres types de véhicules - privés - contre rémunération.
11. Encourager l'usage de modes de [transports individuels sur les axes peu fréquentés](#) (voiture particulière, covoiturage, vélo, taxi, ...), tout en garantissant des solutions d'accessibilité des zones moins fréquentées. Dans ce cadre, il peut être fait appel à des services de transport individualisé de sociétés privées (selon le modèle de Collecto à Bruxelles par exemple). Une telle option peut nécessiter des changements législatifs comme, par exemple, accorder aux taxis la possibilité de faire plusieurs arrêts afin de rassembler des voyageurs ("taxis collectifs"). Des exemples en provenance d'autres pays (UK, USA, ...) et des études récentes tendent à démontrer que de telles expériences forment un complément efficace au transport public.
12. Au niveau du transport de marchandises et pour les gros volumes et axes très utilisés, encourager l'usage de la [voie d'eau et de la voie ferrée](#) et mettre en place un cadre législatif soutenant la compétitivité de secteurs opérant sur ces voies. En parallèle, des solutions de transbordement efficaces et rapides devront être assurées.

Via les plateformes de comodalité (cf. L-1), entreprises et particuliers peuvent combiner plusieurs moyens de transport.

L-4. Optimiser l'utilisation des véhicules grâce à l'économie partagée

L'économie partagée va de plus en plus s'imposer à la mobilité. Une telle économie mutualise l'usage des véhicules et permet une certaine optimisation de l'utilisation des places disponibles. Elle concerne tant les personnes que les marchandises. Elle peut être une source d'emplois et de croissance économique à condition qu'elle ait lieu dans un cadre légal (travail déclaré versus travail au noir). Un cadre légal adapté devrait faciliter de telles formes d'économie sans alourdir les charges administratives des entreprises.

Pour ce faire, il faut:

13. Etudier les [impacts socio-économiques et environnementaux](#) qui résulteraient pour l'économie belge de telles formes d'économie partagée.
14. Créer un cadre [légal encadrant le car sharing et le ride sharing](#)⁵ ainsi que d'autres types d'économie partagée et ce, sans pour cela les freiner pour des raisons idéologiques.
15. [Encourager la collaboration entre les entreprises](#) (situées dans la même zone géographique) de manière à mutualiser leurs flux de transport, tout en protégeant la confidentialité relative aux marchandises transportées. Cette collaboration peut également être mise en place au niveau du déplacement des travailleurs (navettes, co-voiturage, ...).

L-5. Un trafic plus fluide et plus sûr grâce aux nouvelles technologies et nouveaux concepts de véhicules

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 une augmentation de la fluidité, de la capacité et de la sécurité à la clé. Il en va de même pour l'introduction de véhicules pouvant transporter des charges plus lourdes (éco-combis). Pour ce faire, il faut :

16. [Créer un cadre légal qui permette / encourage l'innovation](#) pour diverses formes de conduite (semi-automatique, contrôle des distances, 'cruise control' adaptatif, ...) ou des types de véhicules comme les éco-combis. Un tel cadre devrait permettre d'effectuer des tests (par une exception spécifique en termes de législation) et, si cela s'avère convainquant, mener à une adaptation de la législation. Ce type d'ouverture et de réactivité de la législation pourrait être un facteur d'attractivité du pays à l'origine du développement d'une certaine activité économique. Par ailleurs, là où la législation européenne permet différentes options (timing, masse maximale autorisée, dimensions maximales), les autorités belges doivent tendre si possible vers une interprétation progressiste des réglementations.

⁵ La mise en place d'un cadre légal doit empêcher autant que possible le "travail au noir" (type Uber, Airbnb). Les sociétés de car sharing comme DriveNow et Car2Go travaillent « légalement », créent des emplois et paient des impôts.

L-6. Rendre le parc de véhicules plus "vert" grâce à l'innovation

L'innovation technologique et les carburants utilisés doivent permettre de rendre la flotte de véhicules (voitures, camions, bateaux, ...) plus propre et ainsi limiter son impact négatif sur l'environnement. Pour ce faire, il faut:

17. Assurer une [veille technologique](#) de manière à ce que les autorités puissent s'adapter rapidement aux évolutions technologiques.
18. Stimuler l'innovation et encourager les modes de [propulsions alternatifs](#) en vue notamment de répondre à la directive européenne sur les carburants alternatifs. Les autorités devront s'assurer, dans ce cadre, de la présence de points de recharge (électrique, gaz, hydrogène) en suffisance sur le territoire. Ces "stations" ne se limitent pas à la route et aux véhicules routiers (cf. ferroviaire et fluvial).
19. Stimuler l'innovation et l'utilisation de [nouveaux concepts de véhicules](#) plus respectueux de l'environnement (plus légers, plus aérodynamiques, plus efficaces, ...) ⁶.
20. Encourager l'innovation en matière de [conduite \(semi-\)automatique](#) ce qui devrait permettre de diminuer les émissions des véhicules.
21. Créer un cadre légal pour [augmenter la charge maximale et la longueur autorisée des camions](#) (en ce compris les éco-combis) aux endroits où l'infrastructure le permet (ex : résistance des ponts).
22. Encourager le [renouvellement de la flotte de véhicules](#) afin de favoriser l'adoption de véhicules plus propres ⁷. Prévoir, si cela se justifie, des corrections sociales pour ne pas pénaliser les ménages à bas revenus.

L-7. Améliorer l'offre et les services dans les transports collectifs

Les prestataires de services de mobilité, en particulier les sociétés de transport collectif, doivent augmenter leur attractivité pour les voyageurs, via notamment l'offre d'un service de haute qualité, une plus grande interopérabilité, une vitesse commerciale attractive et, lorsque c'est possible, la transformation du temps de trajet en "temps productif".

Pour ce faire, il faut :

23. [Intégrer l'offre des différents prestataires](#) de services de mobilité, via une complémentarité des plans de transport et des offres combinées.
24. Opérer une [simplification tarifaire](#) et mettre en place des points d'accès uniques pour les titres de transport.
25. Mettre en place une [offre de transports en commun flexible](#), adaptée aux besoins (par exemple, en intensifiant l'offre lors d'événements).

⁶ Notons que l'amélioration des technologies actuelles (efficacité énergétique des véhicules diesel et essence) joue également un rôle dans le verdissement actuel du parc

⁷ Notamment par des stimulants fiscaux ou l'attribution d'avantages liés au parking ou à l'accès au centre de la ville.

26. Offrir des possibilités [d'occupation productive](#) dans les transports: internet dans le train, office-bus, places assises en suffisance sur les trajets longue distance, bureaux collectifs dans les stations de transport en commun.

L-8. Optimiser l'accès à la ville

C'est autour et à l'intérieur des villes que les déplacements sont les plus nombreux et aussi les plus problématiques (congestion engendrée). Il est dès lors important de pouvoir identifier, notamment sur base de données concrètes et objectives, les problématiques de mobilité pour ensuite rechercher des solutions en concertation avec les parties prenantes. Une telle approche devrait être standardisée et pilotée à un niveau supérieur ce qui permettrait de mettre en avant, si c'est le cas, les besoins et avantages d'une standardisation / harmonisation (ex : horaire pour les livraisons de nuit). Néanmoins, chaque espace urbain est spécifique et peut requérir des solutions spécifiques. Le suivi des plans mis en œuvre devrait se faire via des KPI (key performance indicator) transparents ... et qui pourraient avoir un lien avec un financement public.

Pour ce faire, il faut:

27. [Mettre en carte les problématiques de mobilité](#) et [les possibles solutions](#) à envisager dans et autour des villes (cf. introduction ci-dessus)⁸. Mettre en œuvre des plans concrétisant les options retenues.
28. Favoriser et créer un cadre légal en matière de [livraisons de nuit](#) silencieuses.
29. Prévoir des [stationnements pour le chargement/déchargement](#) pour les livraisons en suffisance.
30. Développer et/ou faciliter l'accès des citoyens aux grandes villes (congestionnées) via des infrastructures de comodalité (cf. point 4) :
- délivrant une offre de [services de qualité](#) (cf. L-3 ci-avant) [autour et en périphérie des villes](#) (parking autos et vélos, offre de service public et privé, RER) et
 - reliées à des offres de [service de mobilité au sein des villes](#) (location véhicules et vélos, bus/tram/métro, taxi,) couvrant les derniers kilomètres à faire ("last miles").

⁸ Là où cela se justifie, la mise en place de solutions de livraison urbaine mutualisées (centres de distribution urbaine avec services de livraison) et rentables doit être envisagée et ce, en concertation avec les parties prenantes.

RETHINK OUR MOVES

Une autre façon d'impacter la mobilité est de repenser nos besoins de déplacements. N'est-il pas possible de répondre à nos besoins sans ou en réduisant nos déplacements ou encore en se déplaçant à d'autres moments de la journée? Dans ce cadre, l'organisation du travail joue un rôle particulier.

L-9. Mettre en place une fiscalité responsable sur les véhicules

Tout individu ou entreprise doit conserver sa liberté de choix. Cependant, en vue d'encourager un choix plus responsable socialement, les autorités devraient répercuter les coûts réels engendrés par l'utilisation du véhicule sur son utilisateur. A cette fin, un déplacement de la fiscalité vers l'utilisation d'un véhicule / d'une infrastructure plutôt que - par exemple - vers la possession du véhicule est à approfondir. Les coûts sociétaux en question sont, entre autres, liés à:

- l'infrastructure utilisée;
- la pollution;
- la congestion.

Pour ce faire, il faut:

31. Déployer/généraliser une fiscalité intelligente 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 taxe kilométrique variable selon l'heure de la journée et le lieu, 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. La FEB, ses secteurs et les fédérations patronales régionales ont développé une position commune sur le péage kilométrique (cf. CA-RB/2015/11 du 26/03/2015).
32. La position prévoit, 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.
33. Utiliser les moyens financiers générés par la fiscalité sur le transport pour améliorer les infrastructures et services de transport.

L-10. Mettre en place un budget mobilité dans les entreprises pour élargir le choix de mobilité des travailleurs

Le budget mobilité est un instrument optionnel mis en place par l'entreprise et qui offre au travailleur le choix parmi un large éventail de solutions de mobilité (transports en commun, livraisons à domicile, vélo, taxi, ...). Il vise à optimiser le choix de mobilité du travailleur lors de son trajet domicile-lieu de travail mais il peut couvrir d'autres besoins. Dans certains cas, il constitue un complément voire une alternative à la voiture de société.

Actions possibles :

34. Créer un cadre légal et diffuser des bonnes pratiques en matière de budget mobilité, avantageuses pour les entreprises et les travailleurs. La FEB, ses secteurs et les fédérations patronales régionales ont développé une position commune sur le sujet (cf. C.A. de la FEB de février 2016).

L-11. Repenser l'organisation de la société pour éviter des déplacements et/ou modifier leur répartition dans le temps

Le travail à distance (télétravail), facilité par les TIC, permet de diminuer le nombre de déplacements vers son lieu de travail ou d'étaler ces déplacements dans le temps, évitant de la sorte des déplacements durant les heures de pointe. Une plus grande flexibilité horaire de manière générale ou le décalage dans le temps de certains horaires permettrait aussi d'éviter les déplacements en heure de pointe à des endroits congestionnés. Pour ce faire, il faut:

35. Encourager et faciliter le [télétravail](#) lorsque cela a du sens (ce qui nécessite également de dépasser certains freins culturels).
36. Analyser les possibilités (notamment au niveau social) et les impacts d'une plus grande flexibilité en matière [d'organisation du travail, d'horaires flottants ou encore de nouvelles formes de travail](#) (ex : basé sur la performance)
37. Analyser l'impact et la possibilité d'adapter [les horaires d'ouverture des écoles et des crèches](#) de manière à permettre un plus grand étalement dans le temps des déplacements tout en analysant en parallèle les possibilités de flexibilité au niveau des horaires au sein des entreprises (point ci-dessus).

L-12. Limiter le nombre de déplacements grâce aux nouvelles technologies

Les nouvelles technologies et modèles économiques peuvent permettre de diminuer le nombre de déplacements nécessaire par la fourniture de biens ou de services à domicile ou au travail. Pour ce faire, il faut :

38. Promouvoir l'utilisation de [moyens de communication](#) efficaces (téléconférence, ...).
39. Suivre et positionner la Belgique dans [l'e-commerce](#), réduisant ainsi le nombre de déplacements de particuliers tout en comptant sur une optimisation des livraisons de marchandises (cf. C.A. de la FEB de mars 2015 appelant urgemment à une plus grande flexibilité pour pouvoir organiser les activités de logistique sous-tendant l'e-commerce de manière efficace ainsi que les activités liées aux nouvelles technologies, telles que le support en ligne à distance)
40. Inciter les administrations à repenser et/ou à renforcer leurs services de type [e-government](#), réduisant ainsi les besoins de se déplacer.
41. Faciliter l'innovation d'autres formes de [service/livraison à domicile](#) (ex : support technique à distance pour un ordinateur, une chaudière, ...).

L-13. Repenser l'aménagement du territoire pour raccourcir la longueur des déplacements

L'aménagement du territoire a un impact non négligeable sur les déplacements des citoyens et des entreprises. Il doit être pensé et planifié de manière notamment à éviter et/ou raccourcir les déplacements en:

- favorisant la mixité et la proximité des activités (emploi, habitat, commerce) dans des zones de taille restreinte;

- appliquant le principe de "Transit Oriented Development", consistant à développer les centres d'activité en noyaux denses autour des points d'accès multimodaux et le long des axes de transport.

Pour ce faire, il faut:

42. Prendre en compte les aspects de mobilité dans chaque [nouveau projet urbanistique](#).
43. Favoriser la [construction](#) des projets immobiliers/urbanistiques à [proximité des lignes de transport](#) en commun et au sein de zones mixtes⁹.
44. [Favoriser l'acquisition](#) par des entreprises intensives en transport [de terrains connectés aux axes de transport](#) (cours d'eau, chemins de fer). D'autres critères de choix pour une localisation d'entreprise peuvent cependant prévaloir comme par exemple, la proximité de sources d'approvisionnement.

L-14. Sensibiliser et faciliter les choix des citoyens et des entreprises

Il est important de sensibiliser et d'informer correctement citoyens et entreprises en matière de mobilité / logistique ainsi que des impacts de leur choix. Ceci permet aux entreprises et aux citoyens de faire un choix éclairé en matière de transport et de mobilité. Pour ce faire, il faut :

45. Fournir au citoyen une [information multimodale](#) en temps réel sur les possibilités de transport s'offrant à lui.
46. Fournir à l'employé/travailleur un [choix entre différents modes de transport possibles](#) et une information complète sur ces derniers (cf. budget mobilité).
47. Mettre en place des [consultants logistiques](#) aidant les entreprises à trouver les solutions logistiques optimales, y compris lors du choix d'une localisation.

Towards a competitive logistics

Les leviers relatifs à "Maintain and upgrade our assets, fleet & services" et "Rethink our moves" couvrent des aspects relatifs à l'offre et à la demande. A côté de ces aspects, l'attractivité de la Belgique en matière de logistique a un impact sur la mobilité ainsi que sur l'activité économique du pays.

Un document spécifique sera rédigé en vue d'identifier les actions à entreprendre en vue d'assurer un Level Playing Field de la Belgique dans ce domaine. Les thèmes liés aux coûts supportés par le secteur, au marché du travail, à l'organisation du marché de fret ferroviaire et fluvial, à l'innovation et à d'autres aspects de compétitivités de divers acteurs de la chaîne logistiques seront abordés dans ce cadre. La problématique du passage des frontières sera également mise sur la table.

⁹ L'attribution préférentielle des permis de bâtir est un des outils permettant de participer à l'atteinte de cet objectif

Gouvernance (L-15)

La mise en place des divers leviers et politiques de mobilité nécessite une coordination forte entre les politiques fédérales et régionales (et même communales dans un certain nombre de cas), chaque acteur ayant ses compétences propres. Les politiques ayant un impact sur la mobilité sont larges et touchent également les politiques d'aménagement du territoire, sociales, fiscales, d'organisation du travail, ...

Que dire du cas de l'action 10 qui, si cela se justifie économiquement et à certaines conditions, pourrait souhaiter voir des bus (compétence régionale) remplacer des trains (compétence fédérale)¹⁰? Pour pouvoir effectuer les bons choix sociétaux, indépendamment du niveau de pouvoir concerné, il faut :

48. Inscrire les actions des gouvernements dans [un plan interfédéral de mobilité](#) établi en vue de mobiliser l'ensemble des acteurs autour d'une vision commune et coordonnées de la mobilité.

Un certain nombre d'actions à entreprendre nécessitent des moyens financiers et humains. Dans ce cadre, les investissements nécessaires peuvent provenir :

- Des budgets actuellement prévus et dont la pérennité et la suffisance doivent être assurées;
- De nouveaux flux financiers liés à la mobilité comme le péage kilométrique dont les recettes devraient servir à l'investissement dans l'infrastructure;
- De nouveaux modes de financement impliquant le privé (PPP, péage sur des tronçons privatisés, ...) devraient être envisagés et, si leur intérêt et efficacité sont démontrés, mis en œuvre.

Pour assurer le financement des investissements, il faut :

49. Effectuer un recensement des besoins de financement à court, moyen et long terme. Une identification des sources de financement couvrant ces besoins est également requise.

Finalement, il faut constater que le contrôle effectif de la législation n'est pas toujours assuré de manière optimale. Il faut dès lors :

50. S'assurer du [contrôle effectif](#) des réglementations mises en œuvre, évitant de la sorte tout free-rider.

¹⁰ et cela sans parler d'une possible concurrence actuelle, dans certains cas, entre train et bus

Conclusions

La mobilité dans notre pays est un enjeu clé qui nécessite une réaction forte de la part des diverses autorités du pays. Des changements, à envisager avec suffisamment d'audace, sont indispensables mais se doivent d'être opérés au sein d'une vision commune, forte et mobilisatrice. Comme dans toute vision et tout changement qui l'accompagne, des opportunités seront créées. Il appartient aux autorités de donner un cadre qui permette, tout en atteignant les objectifs poursuivis, à nos entreprises de prospérer, que cela soit via de nouvelles activités (innovation), ou via des activités existantes profitant d'une mobilité retrouvée.

La FEB et ses partenaires appellent les gouvernements fédéral et régionaux¹¹ à se mobiliser autour d'un pacte, d'une vision commune, coordonnée, forte et mobilisatrice de la mobilité. Cette vision doit se traduire concrètement dans un plan d'action.

Time to act now ! ■

¹¹ avec les grandes villes lorsque cela s'avère pertinent