

Mémoire de la Mobilité 2023

Sommaire

Mobia, partenaire des pouvoirs publics	5
Notre vision de la mobilité	6
En route vers une mobilité à faible émission	8
Contexte sociétal	9
Nos 3 priorités majeures	10
Quelques chiffres-clés	17
Thèmes et recommandations	15
Personnes de contact	42

Mobia, partenaire des pouvoirs publics

Les fédérations de mobilité FEBIAC, RENTA et TRAXIO forment une alliance sous le nom de "Mobia". Nous représentons quelque 10 000 entreprises, 160 000 employés et une valeur ajoutée de 11,5 milliards d'euros, soit 2,6 % du PIB.

Avec ce mémorandum, nous tendons la main au monde politique pour relever ensemble les défis de la mobilité de demain. Nous avons synthétisé nos recommandations politiques mais souhaitons avant tout entamer un dialogue et entendre comment nous pouvons, en tant que secteur, contribuer encore mieux aux défis de la mobilité en termes de durabilité, de fluidité, d'accessibilité, de sécurité et d'emploi.



Notre vision de la mobilité

Une approche axée sur l'utilisateur

La mobilité est un droit fondamental que nous nous devons de défendre tout autant que le droit du citoyen de pouvoir choisir librement sa mobilité, que ce soit à des fins privées ou professionnelles, et ceci à des conditions abordables.

Toute forme de mobilité, qu'elle soit active, motorisée, électrifiée, connectée, automatisée, individuelle ou partagée, qu'il s'agisse de personnes, de biens ou de services, relève de défis spécifiques qui diffèrent fondamentalement en fonction des moments et des endroits où chaque citoyen est amené à se déplacer de manière structurelle ou occasionnelle ou des endroits où des biens ou des services doivent être fournis.

Pour relever ces défis, nous devons être ouverts à toutes les pistes susceptibles de contribuer à résoudre la complexe équation de la mobilité durable, avec ses nombreuses inconnues, sans exclure des modes, des technologies ou des carburants spécifiques pouvant encore s'épanouir.

L'éventail des profils d'utilisateurs, des motifs de déplacement et des solutions technologiques, existantes ou en gestation, est très large. Plutôt que de vouloir imposer une technologie unique, il faut s'assurer avant tout de trouver la meilleure adéquation possible entre le profil et les aspirations de l'utilisateur et le choix de la technologie la mieux adaptée à ses besoins de mobilité et à ses moyens financiers.

“La digitalisation et la coordination des différents modes de transport sont incontournables, tout comme une offre confortable et diversifiée.

Nous devons veiller à ce que la mobilité individuelle ne devienne pas le privilège d'une minorité mais reste accessible, quelle que soit sa forme, au plus grand nombre.

Chaque citoyen.ne doit préserver la liberté de disposer de son propre moyen de transport comme il/elle le souhaite même si nous sommes conscients que dans certaines circonstances, à certains endroits ou pour certaines personnes ou groupes cibles, des solutions de transport partagé sont plus appropriées.

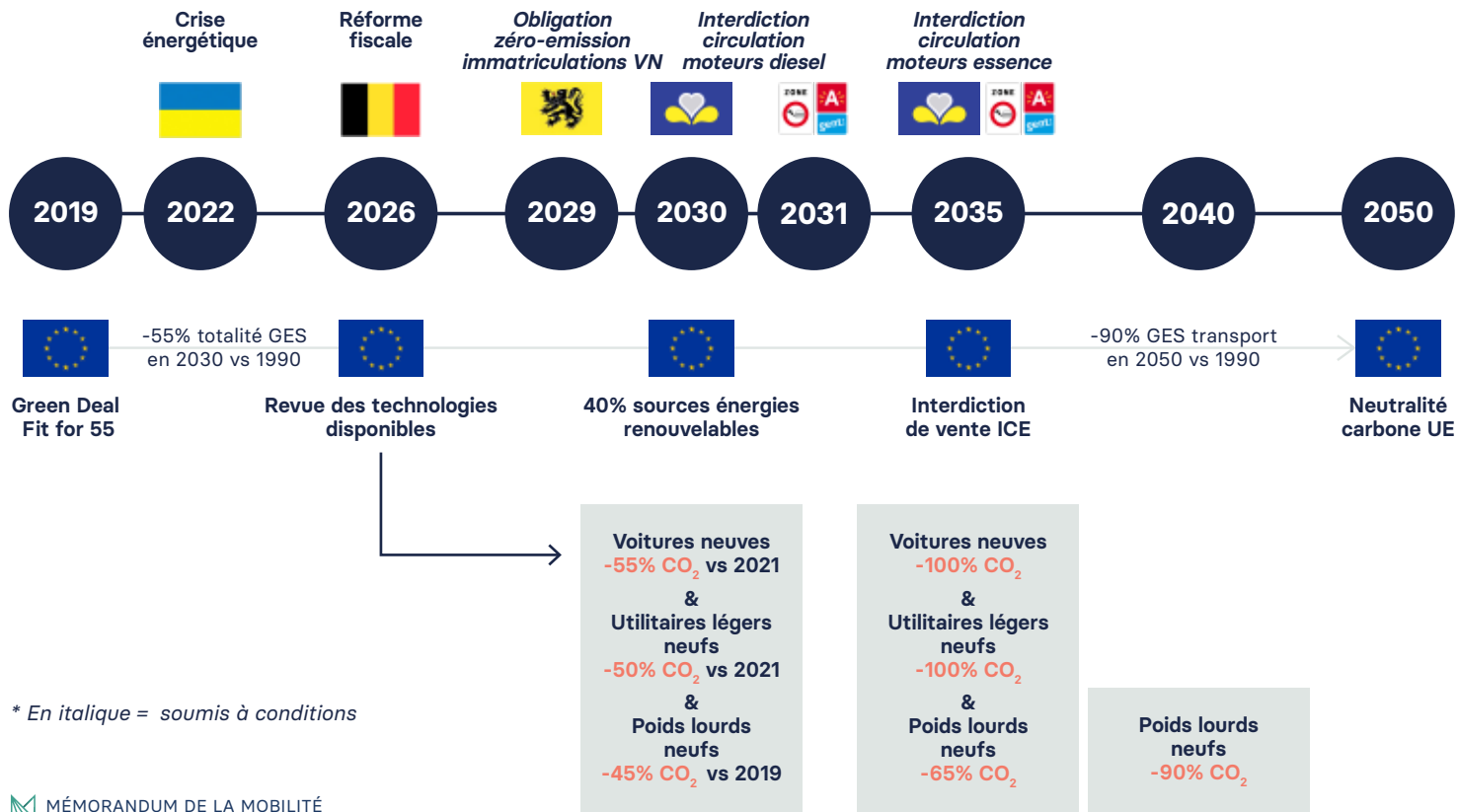
Dans cette perspective, les solutions de transport partagé devraient être rendues plus attrayantes. La digitalisation et la coordination des différents modes nous paraissent incontournables, tout comme une offre confortable et diversifiée. En même temps, nous sommes convaincus que ces services de mobilité n'ont un avenir durable que si leur modèle économique peut être rentable pour l'ensemble des participants de la chaîne.

L'émergence des nouvelles technologies ne peut en aucun cas déboucher sur un appauvrissement de la mobilité en privant certaines personnes de leur mobilité individuelle. L'accès à une mobilité individuelle financièrement accessible au plus grand nombre doit être préservé. Dans l'actuelle phase de transition énergétique, il faut veiller à ce que l'accès à une offre de véhicules récents, qui répondent déjà aux normes strictes en matière d'émissions et de qualité de l'air, reste attrayante.

Mobia veut être un partenaire dans le développement d'un système de mobilité à faible taux d'émissions et de congestion, abordable et accessible à tous, notamment par le biais d'une mobilité individuelle multimodale.



En route vers une mobilité à faible émission



* En italique = soumis à conditions

Contexte sociétal

La transition énergétique nécessaire pour parvenir à une mobilité durable est un enjeu de sociétal majeur. L'objectif est de réduire notre dépendance à l'égard des combustibles fossiles et de développer les sources d'énergie renouvelables, tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique.

La transition énergétique en faveur d'une mobilité durable soulève de nombreux défis sociétaux, parmi lesquels:

1. La justice sociale : il est important de veiller à ce que la transition énergétique profite à tous et ne laisse personne de côté, en particulier les communautés défavorisées et vulnérables.

2. L'emploi : la transition énergétique peut créer de nouveaux emplois, mais aussi mettre en péril certaines industries et certains emplois existants, notamment dans le secteur des combustibles fossiles. Il est important d'accompagner ces changements de manière juste et équitable.

3. Les coûts : la transition énergétique peut entraîner des coûts initiaux élevés pour les gouvernements, les entreprises et les particuliers. Il est important de trouver des moyens pour la financer cette transition de manière équitable et de veiller à ce que les coûts ne soient pas répercutés de manière disproportionnée sur les personnes défavorisées.

4. La sécurité énergétique : la transition énergétique peut affecter l'approvisionnement énergétique d'un pays en modifiant sa dépendance à l'égard de certaines sources d'énergie ou de certains fournisseurs d'énergie. Il est important de veiller à ce que la transition soit progressive et ordonnée et d'élaborer des stratégies pour gérer les risques pour la sécurité énergétique.

En résumé, la transition énergétique pour plus de mobilité durable nécessite une planification et une coordination efficaces ainsi qu'une coopération avec les différentes parties prenantes pour assurer une transition juste et équitable.



1^{re} priorité majeure

Moderniser la fiscalité pour une mobilité zéro émission accessible

Le nombre croissant de véhicules «zéro émission» et la congestion de nos routes nécessitent une **approche plus moderne de la fiscalité automobile**.

Les taxes uniques ou annuelles sur les voitures ont peu d'impact sur les comportements de mobilité. La charge fiscale globale pesant actuellement sur les automobilistes est déjà très élevée. Nous préconisons de ne pas l'accroître davantage. **À terme, de nouvelles redevances devraient donc remplacer les taxes existantes**, toute personne utilisant nos infrastructures de circulation devant contribuer à leur coût.

A ce jour, le pas vers la conduite zéro émission est encore trop important pour l'automobiliste moyen. Certains seront plus enclins à continuer à conduire leur véhicule actuel, plus polluant, pendant plus longtemps qu'à passer à un véhicule plus respectueux de l'environnement. Il est donc important d'abaisser les seuils pour les particuliers et de les encourager à échanger les véhicules les plus polluants, généralement les plus anciens, au profit de technologies plus récentes.

Il convient de prévoir des incitants financiers et fiscaux pour les particuliers et les entreprises qui optent pour une conduite zéro émission, tant pour le transport de personnes que de marchandises. Ceci non seulement pour les véhicules eux-mêmes mais aussi pour les infrastructures de ravitaillement ou de recharge qui y sont associées.



2e priorité majeure

Mettre tout en oeuvre pour pouvoir recharger le parc roulant

Dans l'état actuel de la technologie, la voie vers une mobilité zéro émission, qu'il s'agisse de biens ou de personnes, passe inévitablement par l'électrification. Cette transition se fera à une vitesse accélérée dans les années à venir. C'est pourquoi nous demandons à toutes les Régions de **donner aux gestionnaires de réseaux les moyens d'adapter leurs infrastructures** à cette nouvelle réalité.

A cet effet, il convient de lever **les obstacles pour les installateurs, les propriétaires et les gestionnaires de parkings et de bâtiments ainsi que les opérateurs d'infrastructures de recharge** afin qu'ils puissent faire leur part du travail au maximum. Les leviers sont la fiscalité, l'octroi de permis et le cadre réglementaire au sens large.

Il est également extrêmement important que **l'approvisionnement en électricité pauvre en CO₂ soit suffisant** et à tout moment et de ne pas devenir otage des oscillations géopolitiques.



3e priorité majeure

Préparer le secteur de la mobilité aux emplois de demain.

1. Investir dans la formation et l'enseignement afin de garantir que les travailleurs du secteur de la mobilité possèdent les compétences et les connaissances nécessaires pour répondre aux besoins de demain.

2. Promouvoir l'innovation et la recherche avec les universités et les centres de recherche car le secteur de la mobilité est en constante évolution.

3. Encourager l'inclusion et la diversité, non seulement des personnes mais aussi des idées et des perspectives.

4. Promouvoir la durabilité pour faire en sorte que le secteur de la mobilité soit prêt à relever ces défis.

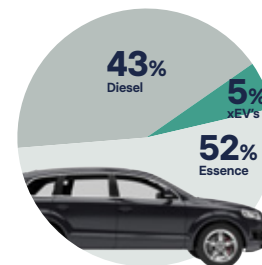


Quelques chiffres-clés

Sources : Mobia, DIV, Statbel. Chiffres 2022.

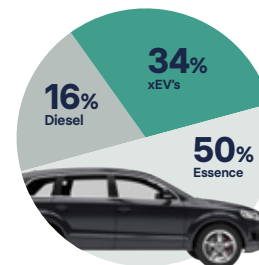
Voitures

Parc

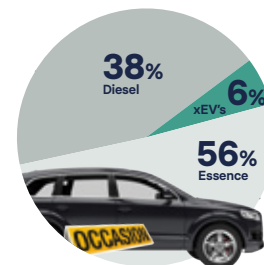


Parc voitures
5.9 millions

Marché

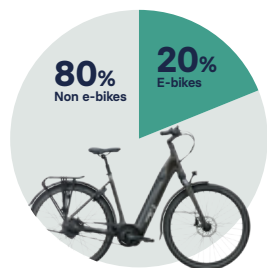


Voitures neuves
366.000



Occasions
650.000

Deux-roues



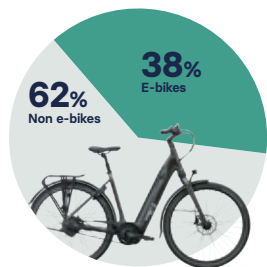
Parc vélos
5.6 millions



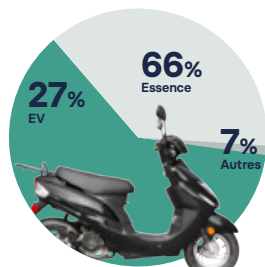
Parc vélomoteurs
205.000



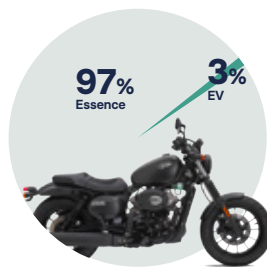
Parc motos
525.000



Vélos neufs
585.000

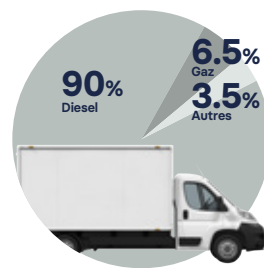


Vélomoteurs neufs
33.000

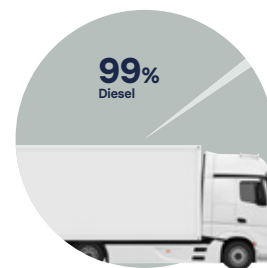


Motos neuves
25.000

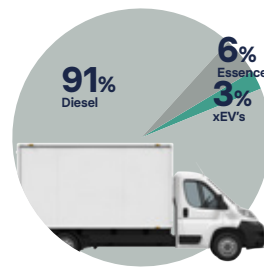
Véhicules utilitaires



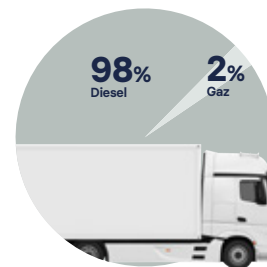
Parc véhicules utilitaires légers
850.000



Parc poids lourds
150.000



Véhicules utilitaires légers neufs
56.000



Poids lourds neufs
9.000

Thèmes et recommandations

MOBILITÉ DURABLE

18

- Mise en oeuvre du Green Deal & de Fit for 55
- Neutralité carbone
- Economie circulaire
- Neutralité technologique
- Sources d'énergie faibles en carbone
- Véhicules électriques rechargeables (VER)
- Infrastructures de recharge pour véhicules légers
- Infrastructures de recharge pour poids lourds
- Motorisations alternatives pour le fret et les engins mobiles de chantier

MOBILITÉ ACCESSIBLE

27

- Une transition énergétique abordable
- Une fiscalité tournée vers le futur

MOBILITÉ TOURNÉE VERS LE FUTUR

29

- Emploi et formation

MOBILITÉ FLUIDE

30

- Budget mobilité
- Deux-roues (électriques)
- Mobilité servicielle (MaaS)
- Véhicules connectés et automatisés

MOBILITÉ SÉCURISÉE

34

- Mesures de sécurité routière
- Modernisation du réseau routier
- Amendes de circulation

THÈMES SECTORIELS SPÉCIFIQUES

37

- Mesure des gaz d'échappement
- Contrôle technique
- Réforme du système de plaques commerciales
- Homologations, immatriculations, dépannages et inspections

Mise en oeuvre du Green Deal et de Fit for 55

Pris dans son ensemble, le secteur des transports est responsable de 22 % des émissions de CO₂ en Europe.

Objectifs 2030



-55% GES
(vs 1990)



-55% CO₂
(vs 2021)

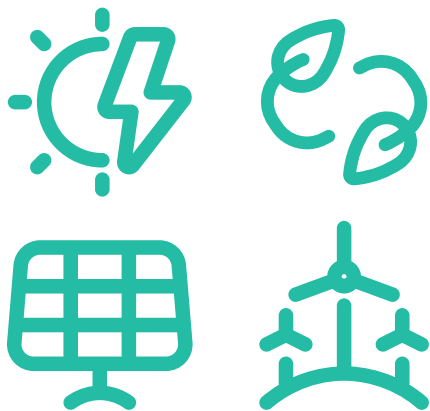
Recommandations politiques

- Notre pays doit souscrire pleinement aux plans définis par l'Europe. Le calendrier de l'UE est ambitieux mais réalisable : l'agenda de nos différents gouvernements doit être aligné sur ce calendrier et non le devancer. Nos entreprises doivent bénéficier de conditions de concurrence égales à celles du reste de l'UE, notamment pour rester compétitives par rapport à nos pays voisins. En effet, les marchés (du transport) ne s'arrêtent pas aux frontières nationales.
- Les Régions et le gouvernement fédéral doivent parler d'une seule voix et s'accorder sur les mesures à prendre pour atteindre les objectifs climatiques. Les citoyens et les entreprises doivent pouvoir anticiper ces décisions : ils souhaitent de la clarté en temps utile et une approche uniforme. Les citoyens n'apprécient pas la multiplicité des règles. Par ailleurs, les entreprises ont besoin de prévisibilité et de sécurité juridique pour garantir la continuité de leurs activités.

Source : European Environment Agency (EEA)

Neutralité carbone

L'Union européenne vise la neutralité carbone à l'horizon 2050.

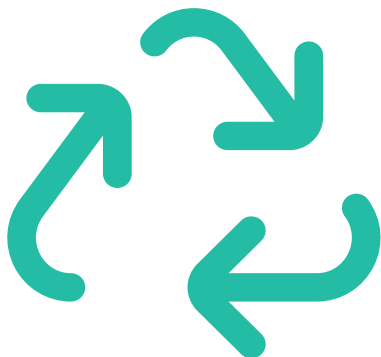


Recommandations politiques

- Créer un observatoire fédérateur, composé des gouvernements fédéral et régionaux ainsi que des organisations de la société civile concernées pour suivre, orienter et réaliser une décarbonation durable et abordable du transport motorisé dans notre pays.
- Promouvoir le développement et la commercialisation de carburants durables et renouvelables afin que le parc roulant contribue également aux objectifs climatiques.
- Promouvoir activement le télétravail structurel "hybride" pour lutter contre les embouteillages récurrents en réduisant le nombre de kilomètres parcourus aux heures de pointe.
- Prendre en compte l'ensemble du cycle de vie des différents modes de transport et leur efficacité dans le bilan carbone CO₂ et dans la feuille de route vers une mobilité climatiquement neutre.
- Définir en temps utile des dispositions transitoires claires en phase avec l'agenda de l'UE.

Economie circulaire

La base de l'économie circulaire se trouve dans les produits eux-mêmes. Toutefois, cela ne peut être qu'un point de départ.



Recommandations politiques

- **Phase de recherche** : contribuer à soutenir le marché des matières secondaires afin que nos secteurs aient à utiliser moins de matières nouvelles d'origine fossile de manière économiquement responsable.
- **Phase de développement** : tenir compte, lors de la fixation des quotas de recyclage, de l'existence de cycles de développement de 5 ans dans le secteur.
- **Phase de production** : les réglementations doivent être basées sur des technologies et des matériaux disponibles à des prix de marché acceptables qui améliorent l'impact net sur l'environnement sans compromettre la qualité, la sécurité ou la durabilité du produit final.
- **Phase d'après-vente** : lorsqu'il y a pénurie de matériaux de recyclage, les quotas d'utilisation doivent permettre l'utilisation de nouveaux matériaux pour éviter les arrêts de production.
- **Refurbishment** : remettre les véhicules et leurs motorisations en état après leur première phase d'utilisation afin de leur donner une seconde vie.

Neutralité technologique

Les choix technologiques doivent être faits par le marché en fonction des besoins.



Recommandations politiques

- N'exclure aucune solution pertinente permettant de réduire les émissions de CO₂.
- Mener une politique axée sur la finalité de l'objectif "Fit For 55" et non sur les moyens, en n'excluant pas les technologies qui peuvent contribuer à atteindre ces objectifs (y compris par le biais de carburants alternatifs, de carburants synthétiques ou d'hydrogène).

Sources d'énergie faibles en carbone

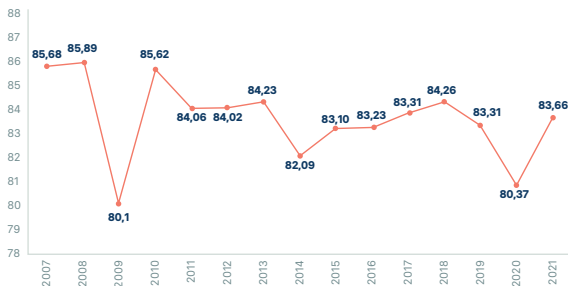
La demande totale d'électricité pour alimenter un parc de véhicules entièrement électriques en Belgique est estimée à 37 TWh/an.



37 TWh/an

=

44% de la consommation annuelle d'électricité



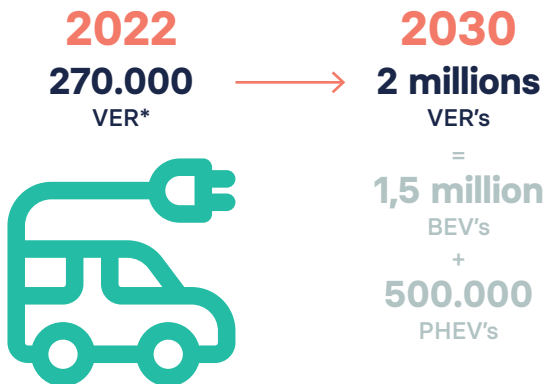
Source : www.febeg.be | Chiffres au 31.12.2021

Recommandations politiques

- Prévoir de l'électricité en suffisance et à un prix abordable pour une utilisation confortable et flexible des véhicules électriques à grande échelle, ainsi que pour la production et la mise en œuvre de solutions de transport neutres en carbone.
- Etendre aux sociétés l'aide à l'investissement dans toutes les Régions pour les véhicules zéro émission. Compléter cette aide par une déduction fiscale fédérale spéciale pour la mise à la route de chaque véhicule zéro émission et pour les infrastructures nécessaires à la recharge et au ravitaillement.
- Mettre en place des politiques d'autorisation simples, des procédures fluides et des délais raisonnables pour la construction d'installations de ravitaillement et de recharge alternatives.

Véhicules électriques rechargeables

Le nombre total de véhicules électriques rechargeables (VER) représente près de 5% du parc actuel.



* VER : *véhicule électrique rechargeable* =
Battery Electric Vehicles (BEV) +
Plug-in Hybrid Electric Vehicles (PHEV)

Source : FEBIAC

Recommandations politiques

- Maintien du régime fiscal pour les voitures de société « zéro émissions ».
- Soutien financier et fiscal pour les particuliers à l'achat, au leasing, à la location et à l'utilisation de véhicules « zéro émissions ».
- Soutien fiscal, financier et opérationnel pour les utilitaires légers, les poids lourds et les engins de chantier « zéro émissions ».
- Réforme des accises sur les carburants afin de trouver un équilibre entre accessibilité et atteinte des objectifs climatiques.
- Des politiques de permis simples, des procédures fluides et des délais raisonnables pour la construction d'installations de recharge alternatives.

Infrastructures de recharge pour véhicules légers

A ce jour, le nombre de points de recharge accessibles au public suit globalement l'augmentation de la demande, soit 1 point de recharge pour 10 VER, mais il existe de fortes disparités régionales/locales et des obstacles.

2022 De **20.000** → **200.000** à **2030**



points de recharge accessibles au public

Recommandations politiques

- Créer un cadre permettant aux gestionnaires de réseau d'accélérer le déploiement des bornes de recharge et des infrastructures de production d'électricité à faible émission de carbone.
- Renforcer les initiatives visant à accroître l'offre de points de charge publics et privés pour les véhicules électrifiés en Belgique.
- Encourager les options de recharge "intelligente" pour atténuer les pics de capacité et recharger autant que possible avec de l'énergie verte.
- En matière d'infrastructures de recharge publiques AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) : anticiper le développement des infrastructures nécessaires à une utilisation plus large des carburants faiblement fossiles et neutres en carbone.
- En matière d'infrastructures de recharge privées EPBD (Directive sur la performance énergétique des bâtiments) : équiper chaque place de parking d'un (pré)équipement technique et d'un (pré)câblage électrique dans les bâtiments neufs et rénovés.

Infrastructures de recharge pour poids lourds

Un poids lourd n'est pas une voiture. Il en va de même pour les camions électriques : ils roulent souvent plus longtemps avec moins de temps pour se recharger, ont des besoins de recharge spécifiques et nécessitent davantage d'espace au sol et des capacités de recharge plus élevées.



Points de recharge publics spécifiques aux e-trucks.

Recommandations politiques

- Favoriser la mise en place d'un réseau de chargeurs ultra-rapides (« chargeurs MegaWatts ») spécifique aux poids lourds dans les endroits où se passent les fréquents arrêts routiers de courte durée.
- Favoriser la mise en place d'installations de recharge et une capacité adaptée dans les lieux où de nombreux poids lourds restent à l'arrêt pendant des heures ("recharge de nuit" dans les parkings pour poids lourds, dans des zones industrielles, des plateformes logistiques, des parkings d'entreprise, des zones portuaires...).
- En matière d'infrastructures publiques (AFIR : Alternative Fuels Infrastructure Regulation) : fixer des objectifs plus ambitieux pour accompagner le transport routier et mettre l'accent sur le développement et l'adaptation des infrastructures en vue d'une utilisation plus large des carburants à faible teneur en carbone.
- En matière d'infrastructures privées (DPEB : directive sur la performance énergétique des bâtiments) : rendre obligatoire, également pour les poids lourds électriques, les (pré)installations de chargement lors de la (re)construction de quais de chargement et de déchargement et de parkings dans les dépôts, les plateformes logistiques, les zones industrielles, les zones portuaires, etc.
- Mettre en place une politique de permis simple pour construire, sur des terrains privés des stations de recharge accessibles au public pour les transports professionnels.

Motorisations alternatives pour le fret et les engins de chantier

Accélérer la mise en service de motorisations alternatives en éliminant leurs inconvénients opérationnels par rapport à leurs variantes diesel.

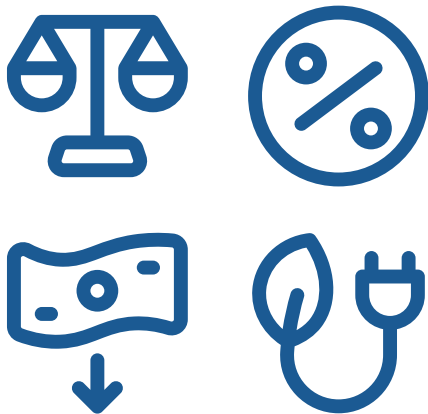


Recommandations politiques

- Compenser le poids et le volume supplémentaires de la motorisation alternative dans les véhicules de transport de marchandises en augmentant la masse et les dimensions autorisées.
- Accorder aux poids lourds sans carbone un avantage substantiel sur le taux de la redevance kilométrique.
- Permettre aux véhicules utilitaires légers sans carbone de 4,25 tonnes de circuler légalement avec un permis B, en étant exemptés de la taxe kilométrique et du tachygraphe et les autoriser à tracter une remorque.
- Favoriser une politique de permis simple pour construire des infrastructures de chargement et de ravitaillement accessibles au public pour les véhicules de transport de marchandises à motorisation alternative sur des terrains privés.
- Fournir des subventions pour aider les clients à passer d'engins de chantier, de véhicules commerciaux légers et de camions à carburant fossile à des alternatives à faible émission de carbone, disponibles mais plus coûteuses.

Une transition énergétique abordable

Des formules de financement flexibles sont indispensables pour parvenir à verdir la mobilité à des conditions abordables pour les particuliers et les entreprises. Le parc existant de véhicules à moteur thermique peut réduire son empreinte carbone en utilisant des carburants à faible teneur en carbone. L'offre de ces carburants alternatifs doit augmenter et les prix à la pompe baisser.



Recommandations politiques

- Continuer, en concertation avec le secteur, à développer le leasing (privé) comme moteur de verdissement accéléré de la mobilité.
- Veiller, en concertation avec le secteur, à ce qu'un bon équilibre soit maintenu entre les droits des consommateurs, la protection contre le surendettement et l'accès à la mobilité.
- Éviter de créer un clivage social entre les utilisateurs de voitures privées et les utilisateurs de voitures de société.
- A terme, remplacer les taxes existantes par de nouvelles redevances dans lesquelles les principes d'«utilisateur-payeur» et de «neutralité budgétaire» sont prépondérants.
- Soutenir financièrement et fiscalement les particuliers pour l'achat et l'utilisation de véhicules zéro émission.
- Augmenter et étendre les incitants financiers et fiscaux aux entreprises pour l'achat et l'utilisation de véhicules zéro émission.
- Fournir un soutien opérationnel aux entreprises qui investissent dans des véhicules utilitaires légers et lourds zéro émission et dans les infrastructures de recharge et de ravitaillement associées.

Une fiscalité tournée vers le futur

Le verdissement et la diversification de la mobilité exercent une pression sur le modèle traditionnel de recettes publiques. Il est temps de donner une nouvelle base à la taxation des véhicules : la rendre directrice pour fluidifier le trafic tout en maintenant la mobilité individuelle financièrement accessible.



± €20 milliards
de recettes fiscales annuelles
provenant des véhicules motorisés

Recommandations politiques

- Remplacer les taxes existantes par de nouvelles redevances, en faisant participer à leur coût tous ceux qui utilisent nos infrastructures de circulation.
- Ne pas augmenter davantage la charge fiscale globale des automobilistes.
- Fournir des incitants aux particuliers et aux entreprises qui optent pour des véhicules zéro émission, non seulement pour les véhicules mais aussi pour les infrastructures de ravitaillement ou de recharge. Ceci tant pour le transport de personnes que pour le transport de marchandises.
- Comme la conduite à zéro émission n'est pas encore possible pour tout le monde, les utilisateurs peuvent être fiscalement motivés pour passer aux dernières technologies à plus faibles émissions.
- Utiliser les recettes fiscales pour mieux entretenir, moderniser et, si nécessaire, développer les infrastructures routières et cyclables.
- Fixer une base fiscale stable qui permet aux entreprises et aux particuliers de faire les bons choix à long terme.
- Dynamiser une concertation entre les différents gouvernements du pays afin que la fiscalité de la mobilité reste cohérente entre les Régions et avec le gouvernement fédéral.

Emploi et formation

Les solutions de mobilité deviennent de plus en plus électrifiées, automatisées et connectées. La main-d'œuvre technique a besoin d'un plus large éventail de compétences dans des métiers aujourd'hui déjà en tension. En l'absence d'établissements offrant des formations techniques adaptées, le manque d'afflux dans un secteur qui offre de très nombreuses possibilités d'emploi est flagrant.



Recommandations politiques

- Un système éducatif axé sur des compétences plus larges (STEM = Science, Technology, Engineering, Mathematics) pour répondre aux besoins de la mobilité électrifiée, connectée et automatisée.
- Une reconversion vers les technologies vertes pour les travailleurs du secteur.
- Un soutien financier et opérationnel spécial pour le perfectionnement et le recyclage dans le domaine des technologies de propulsion "vertes" et des véhicules automatisés et connectés.
- Etablissement de filières de formation pour les engins de génie civil.
- Ouvrir l'apprentissage en alternance à des secteurs qui n'ont pas d'écoles aujourd'hui.

Budget mobilité

Seuls 1,65% des bénéficiaires, soit 1 sur 60, optent pour le budget mobilité légal.

500.000 → **8.250**
voitures de société Budgets mobilité



Recommandations politiques

- Étendre le système pour le rendre également accessible aux salariés ne disposant pas d'un véhicule de société.
- Remplacer les systèmes actuels d'indemnités de déplacement par un budget mobilité flexible et uniforme.
- Mieux aligner le budget mobilité sur le système existant de plans cafétéria.

Année de départ 2019	Année du coronavirus 2020	2021	2022
1 sur 10.000	1,5 sur 1.000	1 sur 200	1 sur 60

Source : www.acerta.be | Chiffres au 31.12.2022

Deux-roues (électriques)

Les deux-roues électriques, tels que les vélos et les scooters électriques, sont devenus très populaires en raison de leur facilité d'utilisation et de l'amélioration des infrastructures. En outre, ils ont un faible impact environnemental. Ils sont souvent utilisés comme moyen de transport alternatif dans les villes et les centres urbains, où les distances sont plus courtes.



Recommandations politiques

- Mettre en place une plateforme commune d'enregistrement des vélos (comme c'est le cas aux Pays-Bas) où les systèmes d'enregistrement locaux, nationaux et internationaux peuvent être connectés.
- Encourager le port d'un casque et d'une veste fluorescente.
- Etendre les avantages fiscaux et parafiscaux des vélos de société aux e-steps, aux cyclomoteurs et aux scooters « 0 émission ».

Mobilité servicielle (MaaS)

Les pouvoirs publics doivent veiller à ce que les usagers conservent la liberté de choix de leur mobilité.

22%

22% des consommateurs déclarent utiliser moins la voiture, avec principalement un transfert vers l'utilisation du vélo (+7%). Cependant, les transports publics sont en baisse (-8%).



Recommandations politiques

- Aligner les indemnités de déplacement domicile-travail de manière flexible sur tous les modes de transport.
- Eviter que la mobilité servicielle n'évolue vers une position monopolistique de l'opérateur MaaS.
- Nous préconisons que le gouvernement promeuve le MaaS comme un outil permettant aux utilisateurs de décider à tout moment quel moyen de transport est le plus approprié.

Véhicules connectés et automatisés

La Convention de Vienne doit anticiper à temps l'arrivée des véhicules de demain.

Levels of driving automation

0	1	2	3	4	5
NO AUTOMATION	DRIVER ASSISTANCE	PARTIAL AUTOMATION	CONDITIONAL AUTOMATION	HIGH AUTOMATION	FULL AUTOMATION
THE HUMAN MONITORS THE DRIVING ENVIRONMENT			AUTOMATED SYSTEM MONITORS THE DRIVING ENVIRONMENT		



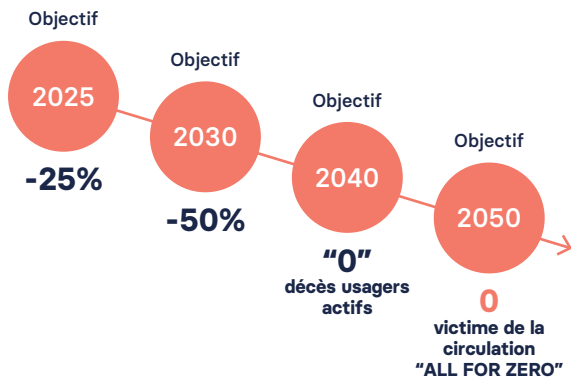
Recommandations politiques

- Adapter et aligner les cadres législatifs régionaux et fédéraux pour permettre l'introduction de véhicules automatisés de niveau 3 et les essais de niveau 4 et 5.
- Adapter le code de la route pour les essais de véhicules automatisés (niveaux 4 et 5) afin de permettre aux entreprises privées, entre autres, de soumettre des projets.
- Accélérer l'introduction de la 5G/6G et soutenir, via l'UE, un échange normalisé des données embarquées.
- Adapter la réglementation e-Call aux normes de communication actuelles et futures.
- S'engager dans le déploiement d'infrastructures routières permettant la mobilité autonome.

Mesures de sécurité routière

La sécurité routière est une préoccupation permanente et prioritaire. Les pouvoirs publics doivent consacrer les ressources nécessaires à la mise en place d'infrastructures de circulation sûres pour l'ensemble des usagers.

En route vers "0 victime de la circulation"



Source : www.all-for-zero.be

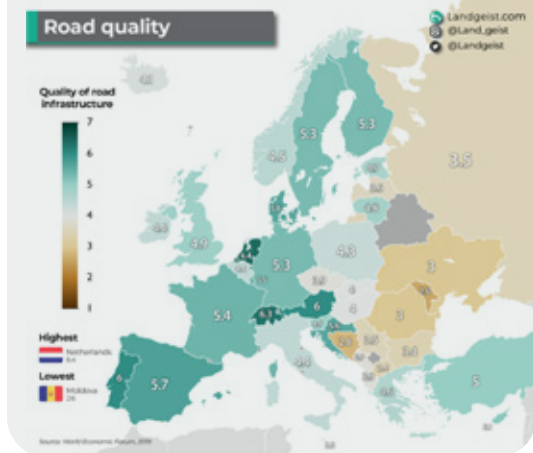
Recommandations politiques

- Poursuivre l'amélioration des infrastructures existantes afin d'optimiser la sécurité routière et éviter les conflits entre les différents usagers.
- Optimiser la coordination entre les pouvoirs locaux et les instances supérieures, notamment en termes de restrictions de la circulation, d'échanges de données.
- Mener des analyses statistiques plus approfondies et plus spécifiques sur les causes de tous les accidents majeurs.
- Instaurer des limitations de vitesse et autres mesures préventives en adéquation avec le type de routes.
- Concevoir des infrastructures de circulation sans conflit entre les différents usagers, en veillant à la fluidité de la circulation pour tous les usagers.

Modernisation du réseau routier

Les automobilistes et les transporteurs, qui contribuent 20 milliards d'euros par an aux gouvernements, méritent de meilleures infrastructures. Les pouvoirs publics doivent investir davantage dans de meilleures infrastructures routières.

La Belgique se classe 53e au monde en termes de qualité routière



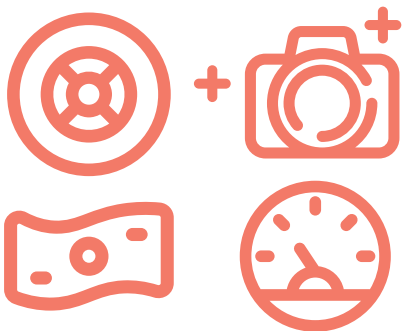
Source : www.the-globaleconomy.com

Recommandations politiques

- Développer un plan d'investissement à long terme dans toutes les régions pour remettre à niveau nos infrastructures routières.
- Examiner les mesures visant à accroître la capacité aux points sensibles de la congestion.
- Investir dans des infrastructures non conflictuelles pour tous les types d'usagers de la route sur (ou à proximité d') des axes routiers importants.
- Equiper toutes les routes principales de systèmes modernes de contrôle du trafic.
- Limiter les perturbations pendant les travaux routiers.

Amendes de circulation

Le nombre d'amendes pour infraction au code de la route augmente d'année en année, mais la diminution du nombre de victimes de la route n'est pas proportionnelle. Les actions répressives doivent avoir pour seul objectif de contribuer à la sécurité routière.



**Plus de 6 millions d'infractions
au code de la route en 2022**

+13%
vs 2021

Recommandations politiques

- Imposer des sanctions proportionnées en fonction de l'infraction.
- Mettre en place un arsenal de sanctions plus large permettant aux tribunaux de pénaliser les contrevenants de manière adaptée.
- Comme pour les excès de vitesse, la responsabilité des amendes de stationnement et des sanctions administratives (SAC) devrait incomber à l'utilisateur du moyen de transport.

Mesure des gaz d'échappement

Mieux gérer et contrôler le parc automobile grâce à une base de données de mesures des gaz d'échappement.



Recommandations politiques

- Mesurer et analyser sur une base régulière tous les gaz d'échappement des voitures, afin de pouvoir intervenir plus tôt en cas d'usure des systèmes antipollution (O₂, CO₂, CO, NOx, HC, PN).
- Créer une base de données générale dans laquelle ces mesures sont enregistrées afin d'avoir une vue d'ensemble du taux de pollution du parc de véhicules.
- Mettre en place une procédure qui standardise ce processus (Eco-Expert).
- Obligation d'informer le client des résultats des mesures.

Contrôle technique

Modernisation du contrôle technique.



Recommandations politiques

- Fournir des informations techniques plus complètes sur le certificat d'inspection concernant les défauts.
- Permettre aux ateliers des garages d'effectuer des (ré)inspections.
- Organiser des "inspections mobiles", également pour les voitures particulières.
- Prolonger la période de validité du certificat d'immatriculation après inspection dans le cadre de la vente de véhicules d'occasion.
- Supprimer les inspections superflues telles que celles des accessoires d'origine neufs montés à l'usine.

Réforme du système de plaques commerciales

Le secteur de la mobilité veut s'appuyer sur une administration encore plus efficace avec une attention accrue à la réalité du terrain.

Sujet

- Plaques d'essai Y
- Immatriculation de prototypes
- Plaques commerciales V
- Plaques commerciales V pour les poids lourds
- Circulation de véhicules non achevés

Recommandations politiques

- Préciser l'équipement technique des véhicules circulant avec une plaque d'essai.
- Faciliter l'immatriculation de prototypes non homologués sous certaines conditions afin de réaliser des essais (internationaux) sur le terrain et/ou de permettre aux utilisateurs professionnels de tester un poids lourd dans des conditions réelles d'utilisation.
- Obtenir la reconnaissance internationale de toutes les plaques commerciales.
- Supprimer l'obligation de tachygraphe, la taxe de circulation et la redevance kilométrique sur les plaques commerciales pour poids lourds.
- Tenir compte de l'utilisation industrielle des poids lourds pour lesquels les plaques professionnelles V n'ont pas été conçues.
- Autoriser, sous certaines conditions, le transfert autonome par la route de véhicules non achevés.

Homologations, immatriculations, dépannages et inspections

Le secteur de la mobilité veut s'appuyer sur une administration encore plus efficace avec une attention accrue à la réalité du terrain.

Sujet

- Échanges des données (techniques) des véhicules entre les différentes instances
- Échange de données (techniques) sur les véhicules avec les services d'urgence
- Véhicules signalés ou en garantie de paiement.
- Réquisition judiciaire de véhicules

Recommandations politiques

- Automatisation des échanges de données entre la DIV et les applications régionales d'homologation pour faciliter les processus d'homologation.
- Application d'un label conforme aux normes internationales ISO sur la plaque d'immatriculation.
- Concertation régulière entre les régions, les fédérations et le gouvernement fédéral pour optimiser le processus entre l'homologation (compétence régionale), l'immatriculation (compétence fédérale) et le contrôle technique (compétence régionale).
- Création d'une banque de données centralisée qui permettra aux professionnels de notre secteur de vérifier si un véhicule est signalé ou en garantie de paiement afin de lutter contre les pratiques frauduleuses.
- Permettre au magistrat qui doit, dans le cadre d'une action en justice, valider une facture de service de dépannage (y compris le PV de police), de mandater du personnel administratif pour s'occuper de cette tâche purement administrative.

Homologations, immatriculations, dépannages et inspections

Le secteur de la mobilité veut s'appuyer sur une administration encore plus efficace avec une attention accrue à la réalité du terrain.

Sujet

- Des gyrophares bleus pour les véhicules d'intervention rapide FAST ou SIABIS+
- Droit de rétention pour les dépanneurs
- Signalisation de situations dangereuses avec des poids lourds sur les autoroutes
- Oldtimers

Recommandations politiques

- Ajouter les véhicules de signalisation en intervention FAST ou SIABIS+ à l'article 37.5 du code de la route, qui énumère toutes les catégories de véhicules pouvant bénéficier d'une dérogation aux dispositions du code de la route.
- Création d'un fonds pour couvrir les risques sur une base forfaitaire.
- Organisation d'un transfert implicite (encadré) du droit de rétention au service de dépannage.
- Établir des procédures normalisées pour les obligations de signalisation des interventions auprès des poids lourds (> 3,5 T) sur les autoroutes, avec une délimitation claire des responsabilités entre les parties concernées.
- Mettre en place des dispositions particulières pour les voitures anciennes, tant en termes de réglementation d'accès que de fiscalité, afin de préserver ce patrimoine historique mobile.

Plus d'infos

Personnes de contact

Si vous avez des questions concernant ce mémorandum, n'hésitez pas à contacter l'un des représentants Mobia ci-contre.

Avenue J. Bordet 164, 1140 Evere

info@mobia.be

2023/03 - FR- VI

Gabriël Goffoy | Directeur Communication FEBIAC
+ 32 494 57 97 77

Kris Gysels | Directeur Public Affairs FEBIAC
+32 479 32 33 87

Michel Martens | Directeur Centre de Connaissances FEBIAC
+32 478 99 89 40

Frank Van Gool | Directeur général RENTA
+32 475 20 52 54

Philippe Gheeraert | Senior Mobility Advisor TRAXIO
+32 497 57 34 20

Serge Istas | Public Affairs TRAXIO
+32 499 53 96 35

Filip Rylant | Porte-parole TRAXIO
+32 475 35 45 64

Présidence Mobia

Didier Perwez | Président TRAXIO et Président Mobia

+32 475 64 14 08

Philippe Dehennin | Président FEBIAC et Vice-Président Mobia

+32 475 23 91 95

Johan Portier | Président RENTA et Vice-Président Mobia

+32 493 22 97 65

En savoir plus ? Surfez sur **mobia.be**

Mobia asbl est une collaboration entre FEBIAC, RENTA et TRAXIO

© Mobia asbl
Avenue J. Bordet 164, 1140 Evere
info@mobia.be

