

**GREENING  
TRANSPORT  
MEMORANDUM**

**2009**



## **1. LA NÉCESSITÉ D'UNE MOBILITÉ DURABLE**

La mobilité est essentielle et vitale pour l'économie et la société belges. Cela dit, le transport qui en découle a un impact sur l'environnement et sur le climat, et engendre des accidents et des pertes de temps dues à la congestion croissante. Cette dualité à elle seule démontre à quel point une stratégie orientée mobilité durable est cruciale. Différentes initiatives pour réduire ces effets négatifs ont déjà été prises par les différentes autorités et acteurs au sein du secteur des transports. Ces efforts doivent s'inscrire sur le long terme et se traduire par des mesures structurelles.

En Belgique, selon le Bureau Fédéral du Plan, les perspectives du transport de marchandises et de voyageurs seraient une augmentation respective de 47% et de 22% entre 2005 et 2030. Si la politique actuelle reste inchangée, cette hausse mènera inévitablement vers une dégradation des conditions de circulation en Belgique. Au niveau européen, la nécessité d'une mobilité durable est mise en avant depuis longtemps, le 17 décembre 2008 le Parlement européen a par ailleurs adopté le paquet législatif relatif au changement climatique, avec comme principaux objectifs la diminution des émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici 2020, une augmentation de la part des sources d'énergies renouvelables atteignant 20%, et la réduction de la consommation d'énergie de 20% (par rapport à 1990).

## **2. LE MÉMORANDUM GREENING TRANSPORT**

Il est essentiel que l'approche des problèmes ainsi que la recherche des solutions s'effectue dans une concertation commune entre tous les acteurs du transport (le secteur automobile, le secteur du transport de personnes (public et privé) et de marchandises, les autorités fédérales et régionales) afin de continuer à concilier la croissance de la mobilité et la qualité de vie et le bien-être du citoyen. Le citoyen porte également une responsabilité importante de par ses comportements et choix de mobilité. En clair, le système de transport doit contribuer au développement de la société tant sur le plan économique, social qu'environnemental. Les solutions doivent être coordonnées et appliquées à plusieurs domaines: une réponse optimale à la demande du transport, des technologies de pointe pour les différents modes de transport, une incitation à un comportement de déplacement plus rationnel et la promotion de solutions alternatives. "Greening transport" implique donc aussi bien des mesures à prendre par le gouvernement que des actions de la part des divers acteurs du secteur. Le présent mémorandum Greening transport tente par ce qui suit d'apporter sa contribution.



### 3. LES MESURES PROPOSÉES AUX AUTORITÉS

- 3.1** À terme, la recherche de conditions de concurrence égales entre les divers modes de transport au sein du cadre européen. La fiscalité du transport telle qu'elle existe actuellement doit, à court terme, de manière plus sensible, tenir compte des aspects environnementaux (sur base entre autres du CO<sub>2</sub> et des normes Euro). Une taxation au kilomètre doit, à terme, être introduite au niveau du BeNeLux pour le transport de marchandises via un système de communication intelligent.
- 3.2** En outre, des parcs de véhicules et des flottes de société dits "verts" doivent être fiscalement encouragés (p.ex. encourager fiscalement le rajeunissement du parc automobile, taxer plus lourdement les véhicules polluants, accorder des subsides pour les voitures qui satisfont déjà aux futures normes Euro,...).
- 3.3** Le développement et la réorganisation de l'aménagement du territoire en vue de diminuer les besoins de mobilité et augmenter l'efficacité du transport.
- 3.4** La sensibilisation à une mobilité durable via des campagnes d'information et de sensibilisation.
- 3.5** Le développement et l'implémentation de mesures concrètes sur base de l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail afin d'encourager une mobilité durable (incitants financiers et fiscaux en faveur de modes de déplacement durables, la promotion du covoiturage, ...).
- 3.6** L'encouragement au télétravail (à domicile et dans les bureaux satellite).
- 3.7** La promotion d'une complémentarité optimale de tous les modes de transport de personnes: informer de la complémentarité des transports privé et public (les horaires, les tarifs, les informations en temps réel au sujet des itinéraires ou des modes alternatifs), un ticket de transport unique pour les modes de transport public, développer une offre suffisante de parking voitures et vélos, des tarifs de parking adaptés et intégrés aux titres de transport public, des tarifs avantageux pour les combinaison train-bus-tram-vélo-voiture partagée,...
- 3.8** Le soutien continu au transport combiné intérieur.
- 3.9** L'intégration d'un module obligatoire de conduite écologique dans les formations et les examens de conduite, aussi bien pour les voitures que pour les véhicules utilitaires, les autobus et les autocars. Un soutien fiscal accordé aux sociétés en formation de conduite continue afin d'encourager une conduite écologique.
- 3.10** L'introduction rapide des carburants alternatifs durables (p.ex. financer l'équipement complémentaire dans les stations-service pour carburants alternatifs, créer un cadre légal pour les carburants alternatifs durables,...).
- 3.11** Le soutien, après analyse coûts-bénéfices, du transport public à propulsion alternative.
- 3.12** La conduite d'un politique deux-roues active afin d'augmenter la part des deux-roues pour les déplacements simples de courte distance.
- 3.13** La stimulation permanente d'un trafic fluide, par exemple par le groupement des lignes de bus sur un axe afin d'améliorer l'utilisation de l'infrastructure routière, et par l'optimisation de la commande des feux de circulation.
- 3.14** La promotion et le soutien des start/stop systèmes et des systèmes de freins récupérateurs.

## **4. LA CONTRIBUTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE**

### **4.1 Introduction**

Ces 20 dernières années, l'industrie d'automobile a réalisé un progrès spectaculaire sur le plan environnemental. De nouvelles technologies ainsi que le perfectionnement des technologies existantes ont contribué à diminuer de plus de 80% les émissions polluantes des véhicules. En matière de CO<sub>2</sub> notamment des progrès importants ont été enregistrés, avec une consommation d'énergie et des émissions de CO<sub>2</sub> qui aujourd'hui sont inférieurs de 15% par rapport aux données d'il y a 10 ans. À côté de l'amélioration du moteur de combustion classique, l'industrie automobile investit annuellement des milliards d'euros dans le développement de technologies de propulsion alternatives avec des réductions d'émissions prometteuses.

### **4.2 Les engagements de l'industrie automobile**

- 4.2.1** Promouvoir et encourager les comportements d'achat, de déplacement et de conduite plus économes en énergie (publicité automobile, eco-driving, usage plus rationnel de la voiture).
- 4.2.2** Proposer des formules vertes de "car leasing" et de "mobility leasing" en respectant le libre choix des employeurs et des travailleurs, en tenant compte des besoins de l'entreprise et de la fonction.
- 4.2.3** Implémenter des méthodes de production moins polluantes dans la production et l'assemblage des véhicules.
- 4.2.4** Introduire sur le marché des véhicules et des technologies qui satisfont aux exigences réglementaires de CO<sub>2</sub> (120 g/km en 2015) et des Euronormes toujours plus rigoureuses (EURO 5 à partir de 2009, EURO 6 et EURO VI (camions) en 2014).
- 4.2.5** Introduire sur le marché des véhicules et des technologies susceptibles d'utiliser des carburants alternatifs.

## **5. LA CONTRIBUTION DES CHEMINS DE FER**

### **5.1 Transport par rail : sûr, économe en énergie et peu polluant**

Le transport de personnes et de marchandises par rail n'est pas uniquement un mode de transport sûr et permettant d'économiser de l'énergie, son impact sur l'environnement est aussi relativement limité. Au sein de la tendance actuelle, qui vise à un transport plus durable, le transport de marchandises et de voyageurs par rail joue donc un grand rôle. Pour soutenir la croissance du transport par rail (i) des investissements importants sont réalisés, (ii) l'offre de train est de plus en plus attractive, et (iii) des mesures tarifaires intéressantes sont introduites (par exemple, le système du tiers payant et des réductions pour les personnes âgées ou les jeunes).

### **5.2 Les engagements du secteur du chemin de fer**

En ce qui concerne l'impact sur l'environnement et sur la société (émissions, congestion, accidents, etc.), le secteur du chemin de fer se démarque déjà fortement par rapport aux autres différents modes de transport. Cela dit, le secteur du chemin de fer n'étant pas silencieux, il prend un certain nombre d'initiatives afin de rendre le transport par rail encore plus durable. Le groupe SNCB s'engage aux actions suivantes :

- 5.2.1** Le groupe SNCB limitera l'utilisation d'énergie de traction par (i) une meilleure harmonisation entre la demande et la capacité des trains afin d'augmenter le taux moyen d'occupation, (ii) des conducteurs de train formés à une conduite économe, (iii) des exigences plus rigoureuses en matière d'énergie lors de l'achat de matériel roulant, (iv) l'optimisation des temps de trajet et le suivi des trajectoires comme compromis entre la vitesse commerciale et la consommation d'énergie, (v) une meilleure adaptation de l'usage des moyens de traction à la charge réelle du train, et (vi) l'examen ultérieur des possibilités d'intégrer le lightrail en qualité de transport par rail économique.
- 5.2.2** Le groupe SNCB réduira la consommation d'énergie par (i) la conception de nouveaux bâtiments respectant l'économie d'énergie, (ii) l'utilisation d'appareils économiques lors de la rénovation des bâtiments existants et (iii) la conscientisation des collaborateurs quant à leur responsabilité en matière d'économie d'énergie via une campagne de sensibilisation permanente et la fourniture de conseils concrets.

- 5.2.3** Le groupe SNCB appuie la proposition de la Commission visant à diminuer le bruit de roulement des wagons de marchandises d'ici 2015. Vu son prix de revient élevé, et étant donné l'internalisation insuffisante des coûts externes des autres modes de transport, l'intervention du gouvernement est souhaitée.
- 5.2.4** Le groupe SNCB augmentera l'utilisation des sources d'énergie renouvelables par la pose de panneaux solaires sur ses bâtiments, disposés à cet effet, et par la participation aux parcs de moulins à vent.

## **6. LA CONTRIBUTION DES SOCIÉTÉS RÉGIONALES DE TRANSPORT PUBLIC :** De Lijn (Région Flamande), TEC (Région Wallonne) et STIB (Région de Bruxelles-Capitale)

### **6.1 Introduction**

Les trois sociétés régionales ont développé des efforts importants pour réduire la consommation d'énergie et les émissions de polluants et gaz à effets de serre:

- via des améliorations de leur propre flotte: (i) par la mise en service des autobus répondant aux normes de pollution les plus élevées, (ii) par retrofitting des plus vieux autobus avec filtres à particules, (iii) par la mise en place progressive de l'éco-conduite, et (iv) pour les véhicules ferrés, les nouvelles technologies qui diminuent notablement les consommations d'énergie électrique;
- via des améliorations des infrastructures et des réseaux, aussi bien dans les grandes villes, les agglomérations que dans les campagnes, ce qui permet de positionner progressivement le transport en commun comme une alternative crédible à la voiture;
- via l'amélioration de l'image du transport public: (i) mise à disposition de nouveau matériel roulant plus confortable, (ii) augmentation et amélioration de l'offre notamment par des mesures adéquates en faveur de la fluidité du transport de surface et l'extension de lignes de tramways et du métro, (iii) présentation de solutions multimodales originales renforçant certains maillons de la chaîne de mobilité,...

### **6.2 Les engagements des sociétés régionales de transport public**

#### **6.2.1 Amélioration de la coordination entre les sociétés de transport public.**

Une coordination a été mise en place entre De Lijn, les TEC et le groupe SNCB, et sera encore améliorée dans le futur. L'objectif est notamment de promouvoir l'intermodalité.

#### **6.2.2 Eco-conduite**

A Bruxelles, un système de conduite écologique (Eco-Drive) appliqué au métro depuis février 2008 permet d'économiser 13% de la consommation d'électricité avec une très faible augmentation du temps de parcours. La STIB, De Lijn et les TEC intégreront l'Eco-Drive dans la formation de tous leurs chauffeurs.

#### **6.2.3 Recherche d'alternatives et diversification des sources d'énergie**

Les sociétés régionales de transport public vont prendre part à divers projets de recherche afin de diminuer la consommation d'énergie. Elles observeront de près les développements en matière de techniques de motorisation et de carburants alternatifs durables et, dans la mesure du possible, collaboreront aux projets pilotes.

#### **6.2.4 Adaptation de l'offre de transport dans le but de répondre au mieux à la demande.**

Cela sera possible grâce à l'amélioration et à l'augmentation constante de la qualité de l'offre mais aussi grâce à la proposition de solutions dans le cadre d'une gestion durable de la mobilité.

#### **6.2.5 Modification de l'image du transport public**

Les trois sociétés régionales de transport s'engagent sérieusement pour l'amélioration de l'image du transport public. Le Groupe TEC a instauré un nouveau type de communication externe et interne, jeune et innovante, visant à promouvoir le civisme, l'éthique, et le respect de l'environnement au travers des comportements. La STIB a mené plusieurs campagnes de communication mettant en avant les avantages des trams, bus et métro dans le domaine du réchauffement climatique et de la préservation de l'environnement en général. Dans ses récentes campagnes de communication, De Lijn insiste sur le fait que le transport public offre une solution de mobilité intelligente et durable pour les personnes dynamiques.

## 7. LA CONTRIBUTION DE LA FÉDÉRATION DES ENTREPRISES DE BELGIQUE

### 7.1 Introduction

Pour consolider l'attractivité de la Belgique en tant que centre de distribution européen et poursuivre le développement de l'emploi, il importe de veiller à garantir une bonne mobilité des personnes et des marchandises dans le respect de l'environnement, de l'efficacité énergétique et de la compétitivité des entreprises.

Une telle politique de mobilité doit donc être liée à une politique universelle en matière d'efficacité énergétique. Celle-ci repose essentiellement sur trois piliers: des constructions, une industrie et des transports économes en énergie. Une telle politique constituera la plus grande contribution visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. La FEB prépare actuellement, en collaboration avec ses membres et partenaires, une vision politique pour notre pays fondée sur McKinsey et mettant en avant ces trois domaines à l'horizon 2020/30. La vision politique sera disponible d'ici fin avril 2009.

Indépendamment de cette étude en cours sur l'efficacité énergétique, la FEB prend déjà les engagements suivants pour construire une mobilité durable et plus verte.

### 7.2 Les engagements de la Fédération des Entreprises de Belgique

- 7.2.1 Collaborer avec les autorités à l'élaboration d'un Master Plan définissant – de l'échelon national à l'échelon communal – les priorités de développement et de renouvellement des réseaux de transports.
- 7.2.2 Encourager les acteurs du transport et usagers des transports à opérer le choix modal le plus pertinent, tenant compte des résultats de l'étude susmentionnée relative à l'efficacité énergétique. Autrement dit, opérer un mental shift qui conduise à un changement de comportement qui intègre le choix modal le plus approprié eu égard aux besoins économiques des entreprises, à la distance à parcourir, au moment du déplacement et à l'efficacité énergétique déployée lors du trajet. Pour réaliser cet engagement, l'information et la formation des acteurs du transport et des usagers et la capacité de réponse des solutions alternatives à la route seront des éléments déterminants.
- 7.2.3 Développer et stimuler une logistique intelligente des personnes et des marchandises. Et pour cela, s'assurer que les moyens financiers sont disponibles à la Recherche et au Développement des technologies de l'information et de la communication.
- 7.2.4 Collaborer avec les gouvernements fédéraux et régionaux au développement d'une politique fiscale incitative à générer les bons comportements des acteurs du transport et des usagers des transports.

**Jannie Haek**  
Administrateur Délégué  
SNCB-Holding

**Marc Descheemaeker**  
Administrateur Délégué  
SNCB

**Luc Lallemand**  
Administrateur Délégué  
Infrabel

**Luc Bontemps**  
Administrateur Délégué  
FEBIAC

**Rudi Thomaes**  
Administrateur Délégué  
FEB

**Jean-Marc Vandembroucke**  
Administrateur général  
SRWT/TEC

**Alain Flausch**  
Administrateur Directeur général  
STIB

**Ingrid Lieten**  
Directrice générale  
De Lijn