



# AVIS

CCE 2014-1820

Proposition d'actions fédérales visant à promouvoir  
le covoiturage en Belgique

CCE  
Conseil Central de l'Economie  
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven  
CRB





**Avis sur la « Proposition d'actions fédérales visant à promouvoir le  
covoiturage en Belgique »**

**BRUXELLES  
15.10.2014**

## Avis sur la « Proposition d'actions fédérales visant à promouvoir le covoiturage en Belgique »

### Saisine

Par sa lettre du 15 juillet 2014, Monsieur Melchior Wathelet, alors Secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles, a saisi le Conseil central de l'économie (CCE) d'une demande d'avis concernant le covoiturage (« Proposition d'actions fédérales visant à promouvoir le covoiturage en Belgique en collaboration avec les partenaires fédéraux, régionaux et privés »).

Afin de donner suite à cette demande d'avis, la sous-commission « Mobilité » du CCE a participé le 11 septembre 2014 et le 9 octobre 2014 à une réunion commune avec le groupe de travail « Énergie et Climat » du CFDD. Ces réunions ont mené à la rédaction d'un projet d'avis<sup>1</sup> qui a été approuvé lors de la séance plénière du CCE du 15 octobre 2014.

### AVIS

#### 1 Remarques préliminaires

La manière dont est organisée la mobilité des biens et des personnes n'est pas compatible avec un développement durable. L'OCDE affirmait d'ailleurs déjà en 1996 que les systèmes de transport dans ses pays membres n'étaient pas durables<sup>2</sup>. Les problèmes qui en découlent sont source de nombreuses nuisances, telles que la congestion du réseau routier, la pollution atmosphérique, le bruit, les changements climatiques, les retards affectant la vie économique, le stress, les accidents, l'insécurité, la destruction irréversible des paysages, la pollution des eaux...

De plus, selon une étude du Bureau fédéral du Plan et du SPF Mobilité et Transports<sup>3</sup>, à politique inchangée, le nombre de trajets ainsi que la congestion vont encore fortement augmenter dans notre pays jusqu'en 2030, ce qui laisse supposer une augmentation de toutes les nuisances précitées.

Par ailleurs, la structure institutionnelle belge est telle que les instruments de politique de mobilité sont détenus par différents niveaux de pouvoir (fédéral, régional, local) ; au niveau fédéral, ces instruments se retrouvent en outre dans diverses administrations.

---

<sup>1</sup> Le contenu de l'avis du CCE est identique à celui du CFDD.

<sup>2</sup> Voir OECD Proceedings TOWARDS SUSTAINABLE TRANSPORTATION The Vancouver Conference, 1996, page 56 : « Systems of transportation used in OECD and some other countries are unsustainable »

<sup>3</sup> Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030, Bureau fédéral du Plan et SPF Mobilité et Transports, 2012

## 2 Recommandations générales

L'objectif principal visé par la promotion du covoiturage dans la proposition d'actions en question est d'augmenter le taux moyen d'occupation des véhicules afin de contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique (réduire les émissions de GES), la congestion routière et les nuisances telles que le bruit et la pollution atmosphérique (du fait de la diminution des charges de trafic). A condition que ces objectifs soient poursuivis, le Conseil soutient le covoiturage, comme une initiative ayant sa place dans une vision globale pour une mobilité plus durable.

Le Conseil souhaite néanmoins que les propositions d'actions fédérales visant à promouvoir le covoiturage en Belgique qui lui sont soumises pour avis s'insèrent dans une vision stratégique interfédérale en matière de mobilité qui soit compatible avec le développement durable. Cette vision est nécessaire pour coordonner les politiques menées par les différents niveaux de pouvoir. Cette vision devrait, selon le Conseil, être construite en cohérence avec une vision stratégique en matière d'aménagement du territoire. Elle devrait, selon le Conseil, être construite par le biais d'une concertation à différents niveaux politiques (fédéral, régional et local) et entre différents acteurs [les sociétés de transport, la société civile (y compris les interlocuteurs sociaux) et les acteurs économiques], et devrait aboutir à l'adoption d'un plan de mobilité global interfédéral qui soit en cohérence avec les éventuels plans de mobilité de tous les niveaux de pouvoir. Selon le Conseil, ce plan de mobilité doit consister en une approche intégrée et planifiée à long terme pour répondre adéquatement aux analyses prospectives des évolutions attendues en matière de mobilité tout en conciliant les principes d'équité, d'efficacité, d'accessibilité, de sécurité, de lutte effective contre les pollutions et autres externalités négatives.

Dans le cadre de la construction de ce plan, le Conseil demande avec insistance de concrétiser au plus tôt une politique de mobilité durable, laquelle dépasse la lutte contre la congestion routière pour englober notamment les dimensions sociale, économique et environnementale. Selon le Conseil, il importe qu'une telle politique organise la mobilité de tous les acteurs dans le respect du développement durable. Cette politique de mobilité durable devra être basée sur :

- des études d'impact des mesures envisagées (en termes de congestion, mais également environnementaux, sociaux et économiques), qui doivent être mises en relation avec le coût des mesures envisagées, afin de pouvoir établir un ordre de priorité ; des indicateurs pertinents devront pour cela être identifiés ;
- une évaluation des transferts modaux liés aux mesures envisagées.

Le Conseil estime que le covoiturage doit être complémentaire à un système de transports en commun de qualité et accessibles à tous, et ne peut en aucun cas s'y substituer. Le Conseil suggère d'étudier les différentes initiatives existantes en matière de covoiturage, ce qui permettrait de mieux intégrer le covoiturage dans une stratégie globale de mobilité.

Le Conseil attire l'attention sur le fait qu'il y a un bon nombre de mesures simples et nécessitant peu ou pas d'investissements (par ex. simplification de la réglementation) qui peuvent rendre le covoiturage plus attractif. Par ailleurs, le Conseil est d'avis que le SPF Mobilité et Transports peut d'ores et déjà avancer sur les mesures proposées 1, 3 et 4 qui sont dans ses prérogatives.

Dans la perspective du développement durable, le Conseil demande que les mesures proposées soient accompagnées d'analyses d'impact (notamment sur les travailleurs, sur les employeurs, sur les finances publiques et en matière de réduction des impacts négatifs du système de transport) permettant au Conseil de leur affecter un ordre de priorité et de se prononcer plus concrètement sur les différentes mesures.

Assistaient à la séance plénière du 15 octobre 2014, tenue sous la présidence de Monsieur R. TOLLET, Président du Conseil:

**Membres nommés sur la proposition des organisations représentatives de l'industrie et des banques et assurances:**

Monsieur VANCRONENBURG

**Membres nommés sur la proposition des organisations représentant l'artisanat, le petit et moyen commerce et la petite industrie:**

Monsieur VANDORPE

**Membres nommés sur la proposition des organisations des agriculteurs:**

Monsieur HAYEZ

**Membres nommés sur la proposition des organisations représentatives des travailleurs:**

Fédération générale du Travail de Belgique: Madame CEULEMANS et Monsieur QUINTARD

Confédération des Syndicats chrétiens de Belgique: Monsieur GRUMELLI