

Arthur D Little

espaces
mobilités

Vision de la Mobilité en Belgique de l'Autorité Fédérale

Bruxelles
3 Juillet 2017



1 Introduction

- 2 Constats, Ambition et Structure de la Vision de la Mobilité de l'Autorité Fédérale
- 3 Orientations Stratégiques pour les thèmes porteurs identifiés

Le présent document constitue la contribution de l'Autorité Fédérale à l'élaboration d'une Vision Interfédérale de Mobilité

Contexte

- Les ministres de la Mobilité, réunis au sein du Comité Exécutif de la Mobilité (CEMM), ont décidé le 8 novembre 2016, de charger leurs administrations respectives d'entamer les travaux visant à aboutir à une vision de mobilité à long terme qui se veut durable, intermodale, multimodale et numérique, en dressant l'inventaire des points nécessitant davantage de synergies et de concertation
- Le SPF Mobilité et Transport a consulté et recueilli l'avis de plusieurs acteurs (CCE, CFDD, Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires)
- Les cabinets Arthur D. Little et Espaces-Mobilités ont accompagné la rédaction de ce document de synthèse

Objectif du présent document

- Synthèse des documents et avis collectés par le SPF et rédaction, sur cette base, d'un document synthétique de Vision de la Mobilité en Belgique de l'Autorité Fédérale:
 - Couvrant un nombre limité de thèmes porteurs relatifs au transport des personnes et des marchandises
 - Axée sur les compétences fédérales : Ferroviaires, Fiscales, Intermodalité
 - Proposant des orientations stratégiques agissant sur l'offre et la demande
 - Mettant en avant les nécessités de coordination entre les différents niveaux de pouvoir (fédéral et régionaux)

La note de politique générale du Ministre Bellot a dressé plusieurs objectifs clés qui ont servi de base à l'établissement de la vision

Éléments saillants évoqués dans la NPG du Ministre Bellot

Non Exhaustif

Mobilité

- **Mobilité durable**
- **Nouvelles Technologies et ITS**

- Réduire l'impact du transport sur l'environnement
- Réduire le coût de la congestion
- Rendre le transport plus efficace, durable et sécurisé
- Apporter une réponse innovante aux problèmes de congestion
- Favoriser l'implémentation progressive des véhicules intelligents

Ferroviaire

- **Colonne vertébrale du système de TP**
- **Vision de la mobilité commune/actions orientées client**
- **Actions orientées personnel**
- **Gouvernance des entreprises publiques**

- Assurer une complémentarité dynamique des transports, adaptée aux spécificités (pôles urbains / zones rurales)
- Améliorer la qualité du service ferroviaire en étant centré sur les attentes des clients (sécurité, ponctualité, sûreté, confort, ...)
- Encourager la modernisation de la gestion du personnel et la bonne coordination entre les deux entreprises publiques et HR Rail
- Garantir la saine gestion et une conduite sociétale responsable des entreprises publiques

Le processus de réflexion a été alimenté par les avis communiqués par les parties prenantes ainsi que par d'autres études pertinentes

Documents officiels & avis parties prenantes

- Note de Politique Générale Ministre Bellot (Octobre 2016)
- Note d'orientation du rail préalable au Contrat de Gestion (Octobre 2013)
- Apport du CCE pour une vision interfédérale de mobilité (Janvier 2017)
- Contribution préliminaire du CFDD en vue d'aider à l'élaboration d'une vision mobilité (Février 2017)
- Avis du CCVF 16/01 (Plan de Transport), Avis 16/04 (Plans pluriannuels d'investissement SNCB et Infrabel), Avis 17/02 (Schéma d'exploitation)
- FEB, « Contours d'une vision de la mobilité en Belgique » (2016)
- Notes de travail IEW: Levier politique ferroviaire et Levier Fiscalité (Février 2017)
- Feuille de route FREE, BECI, UWE « Mobilité: Des Choix nécessaires pour une croissance économique »
- BECI, Livre blanc de la mobilité (2016)

Autres études pertinentes

- SPF Mobilités et Transport, Etude Rail for Brussels (Janvier 2016)
- SPF Mobilité/Roland Berger, Etude préalable à un plan de mobilité concerté et intégré (Janvier 2015)
- Bruxelles-Mobilité, Etude « Mobil 2040 » (Février 2014)
- Febiac/PWC, Etude « Une fiscalité intelligente pour une meilleure mobilité » (Octobre 2013)
- Group Keolis, Etude « Keoscopie » (2016)
- Partie fédérale de l'évaluation des politiques vélo à mi-mandat du Gracq et du Fietsersbond (Février 2017)
- Beliris, Etude sur l'aménagement du pôle multimodal Schuman (Mars 2016)
- SNCB, Etudes ANGELIC (Mars et Mai 2016)

1 Introduction

2 Constats, Ambition et Structure de la Vision de la Mobilité de l'Autorité Fédérale

3 Orientations Stratégiques pour les thèmes porteurs identifiés

L'établissement de la Vision de la Mobilité de l'Autorité Fédérale s'inscrit dans un contexte plus large de nécessité d'une vision interfédérale concertée & coordonnée

Contexte de la Mobilité en Belgique

- Les besoins de mobilité ne cessent d'augmenter: Le Bureau Fédéral du Plan prévoit une augmentation de la demande de mobilité en Belgique (estimée en nombre de trajets et de passagers-km) respectivement de 10% et 11% entre 2012 et 2030¹, avec une réduction de la part modale du transport public durant la même période à politique inchangée
- Les infrastructures de transport sont de plus en plus saturées en heures de pointe et les performances de mobilité sont sous-optimales, plusieurs villes belges comptant parmi les plus congestionnées d'Europe
- Le coût à payer est économique (coût de congestion: $\approx 2\%$ du PIB²), environnemental (émissions CO² provenant du secteur du transport constituent 22.6 % des émissions totales belges), sanitaire et social
- Les réponses aux besoins de mobilité en Belgique doivent être multimodales, intermodales et surtout transversales et globales et se doivent d'intégrer une gestion plus proactive de la demande de mobilité

Répartition des passagers-km en Belgique selon le mode de transport, Bureau Fédéral du Plan, 2015¹

Modes	2012	2030
Voiture	79.8%	82.1%
Train	7.9%	7.7%
Bus Tram Metro	7.2%	5.1%
Marche / Vélo	4.3%	4.2%
Moto	0.9%	0.9%

Source: Bureau Fédéral du Plan,

Source: (1) Bureau Fédéral du Plan, « Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030 », Décembre 2015.

(2) OCDE, Etudes économiques de la Belgique, mai 2013

L'état des lieux des politiques de mobilité en Belgique pointe de nombreux manquements liés à un manque de vision et de concertation entre les acteurs

Contexte de la Mobilité en Belgique

- Les autorités à l'échelon fédéral et régional n'ont à ce stade défini que des visions incomplètes quant à l'évolution de leurs systèmes de mobilité et manquent de stratégies claires pour leur mise en œuvre
- On observe un manque de concertation entre les politiques de mobilité à l'échelon fédéral et régional et une intégration sous-optimale entre les politiques liées aux différents modes de transport (routier, ferroviaire, public urbain, vélo et autres solutions de mobilité) et entre les différents domaines politiques (environnement, urbanisme, énergie, affaires sociales, fiscalité et santé publique)
- Les politiques de mobilité actuelles ne répondent pas suffisamment à l'évolution des besoins des usagers, impliquant le développement d'un système de mobilité intégré et ne font pas suffisamment usage de mesures permettant de réduire la demande ou de la redistribuer dans l'espace et dans le temps
- Enfin, les différents acteurs (autorités, opérateurs publics et privés et autres acteurs) ne collaborent pas suffisamment afin de favoriser le développement de solutions innovantes et l'appropriation par les usagers

▶ Le manque de vision et de concertation entraîne des performances sous-optimales

Par ailleurs le secteur ferroviaire belge se doit d'améliorer l'attractivité de son offre et maîtriser davantage ses coûts dans un contexte financier difficile

Défis du secteur ferroviaire belge

- La SNCB a transporté 227 millions de passagers en 2016 : les chemins de fer belges constituent l'épine dorsale du système de mobilité belge et l'axe structurant des transports publics
- Le respect des engagements de la Belgique en termes de réduction d'émissions CO² et de polluants atmosphériques^{1,2} nécessite un report modal vers des modes de transport plus durables et particulièrement vers le ferroviaire qui continuera à avoir une place centrale dans la mobilité de demain
- L'augmentation et l'évolution des besoins en mobilité, la réduction des subsides de l'état ainsi que la pression liée à l'ouverture prochaine du marché du trafic intérieur de voyageurs impliquent:
 - Pour la SNCB: De revoir son offre de transport (lisibilité, schéma d'exploitation, qualité de services, accessibilité,..) afin d'améliorer l'expérience client
 - Pour SNCB et Infrabel: De renforcer la maîtrise de leurs investissements et de leurs coûts de fonctionnement
- Ces différents éléments impliqueront pour les entreprises publiques (SNCB et Infrabel) d'effectuer un important trajet de transformation et pour les autorités publiques (SPF Mobilité et Transport, régulateur, SSICF) de développer davantage leurs capacités de pilotage au niveau système

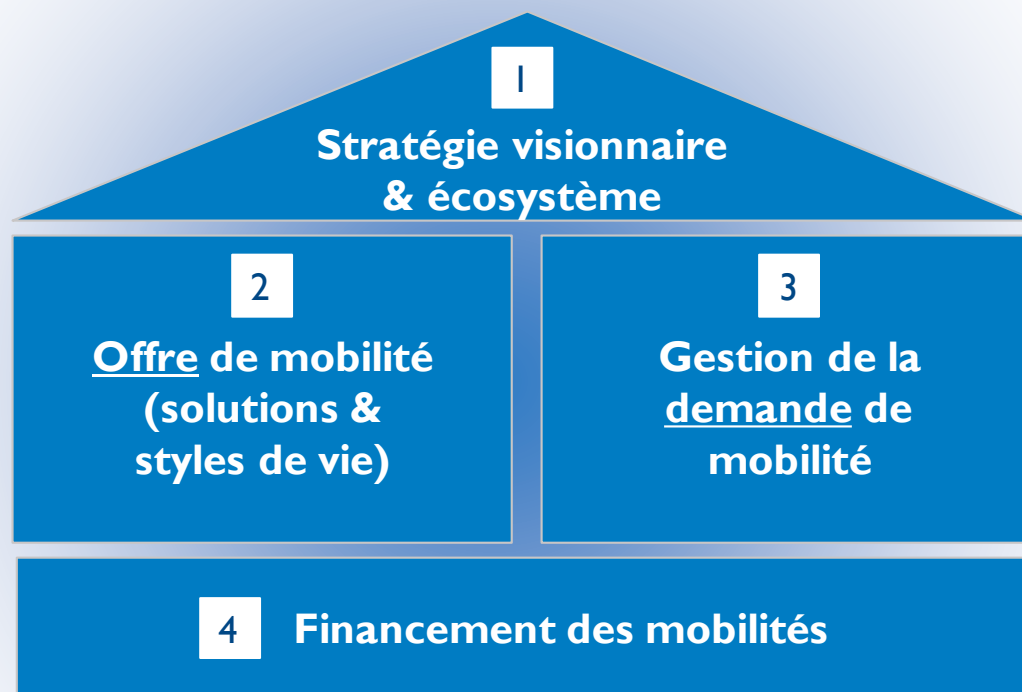
La Vision de Mobilité de l'Autorité Fédérale repose sur une ambition forte de renforcement des systèmes de mobilité et du système ferroviaire à l'horizon 2030

Ambitions de l'Autorité Fédérale à l'horizon 2030

- **Mise en œuvre progressive** du concept de "**Mobility as a Service**" au travers d'une meilleure intégration (réseaux, tarifs, horaires, planification, paiement, marketing) entre les différents modes et solutions de transports publics et privés
- Augmentation de la **part modale du transport ferroviaire dans le trafic passager de 8% à 15%** (équivalent au niveau de la Suisse aujourd'hui) au travers du développement d'une offre plus attractive permettant d'augmenter la fréquentation et le taux d'occupation et entraînant une réduction significative du coût unitaire par voyageur/km
- Atteinte d'une **part modale de 20% du trafic fret ferroviaire**, contre 12% aujourd'hui (ce qui est équivalent au niveau de l'Allemagne aujourd'hui) au travers une diminution de son seuil de pertinence à des distances plus courtes et des volumes inférieurs

L'établissement d'une politique de mobilité durable implique pour les autorités organisatrices d'établir une vision et des objectifs sur quatre dimensions clés

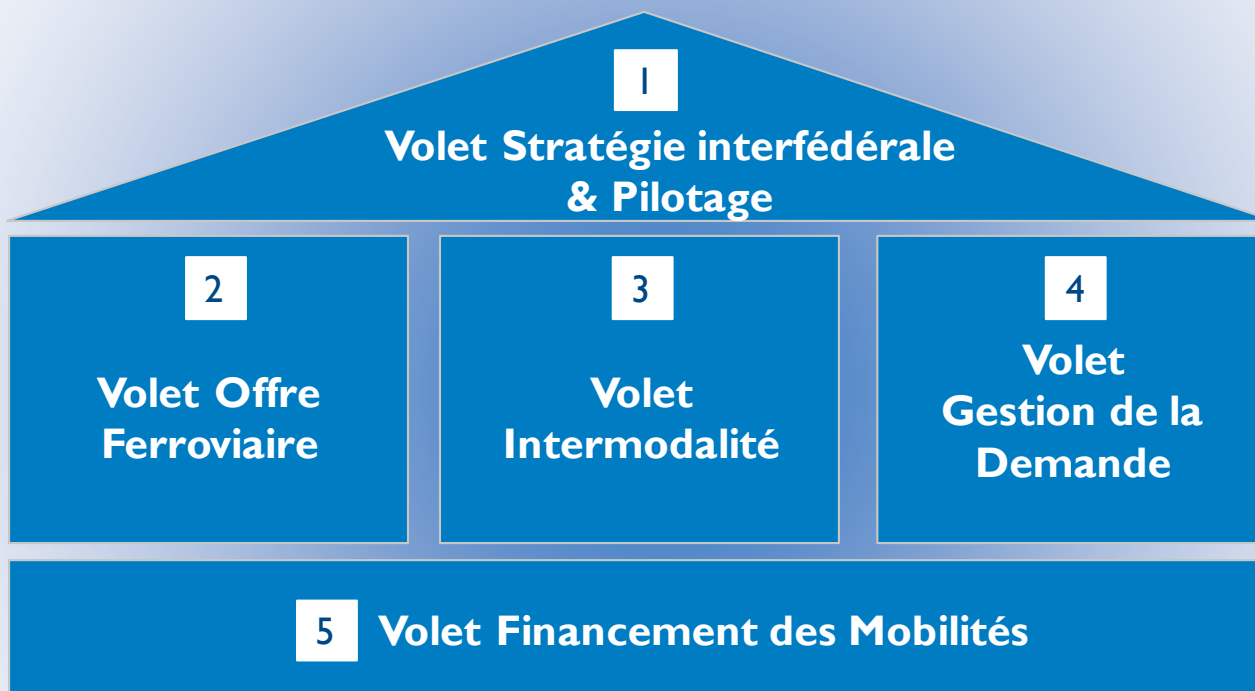
“System-level framework” pour l'établissement d'une vision et stratégie de mobilité par les OA



- Les impératifs de politique pour les autorités organisatrices s'articulent autour de 4 dimensions
- Une approche systémique est nécessaire:
 - L'amélioration durable des systèmes et performances de mobilité nécessite une amélioration simultanée sur chacune des dimensions
 - Le maillon le plus faible aura une incidence sur la performance globale

Partant de cette nécessité, la Vision de la Mobilité de l'Autorité Fédérale a été structurée autour de 5 volets complémentaires

Structure de la Vision de la Mobilité de l'Autorité Fédérale



14 thèmes porteurs ont été identifiés par l'Autorité Fédérale afin de supporter la réalisation de cette vision. Ils sont présentés en détail ci-après

Thèmes porteurs de la Vision de la Mobilité de l'Autorité Fédérale

1 Stratégie inter fédérale et Pilotage	Thème 1 : Vision et Pilotage de mobilité interfédérale	3 Intermodalité	Thème 8: Etablissement d'un Plan de Transport National Intermodal
	Thème 2 : Renforcement de l'Observatoire Fédéral de la Mobilité		Thème 9: Stratégie concertée de développement des Pôles d'Echanges
	Thème 3 : Révision de la réglementation routière		Thème 10: Stratégie concertée de Big Data, Open Data et Informations Voyageurs
2 Offre Ferroviaire	Thème 4 : Refonte de l'offre de transport ferroviaire voyageurs national	4 Gestion de la Demande	Thème 11: Stratégie concertée de marketing et communication du TP
	Thème 5 : Amélioration de l'attractivité du fret ferroviaire		Thème 12: Encadrement et promotion du déploiement d'activités à distance
	Thème 6 : Transformation des entreprises et des autorités publiques	5 Financement des Mobilités	Thème 13: Financement du transport ferroviaire
	Thème 7 : Renforcement de la politique inclusive de la SNCB		Thème 14: Révision de la fiscalité des mobilités

- 1 Introduction
- 2 Constats, Ambition et Structure de la Vision de la Mobilité de l'Autorité Fédérale
- 3 Orientations Stratégiques pour les thèmes porteurs identifiés**

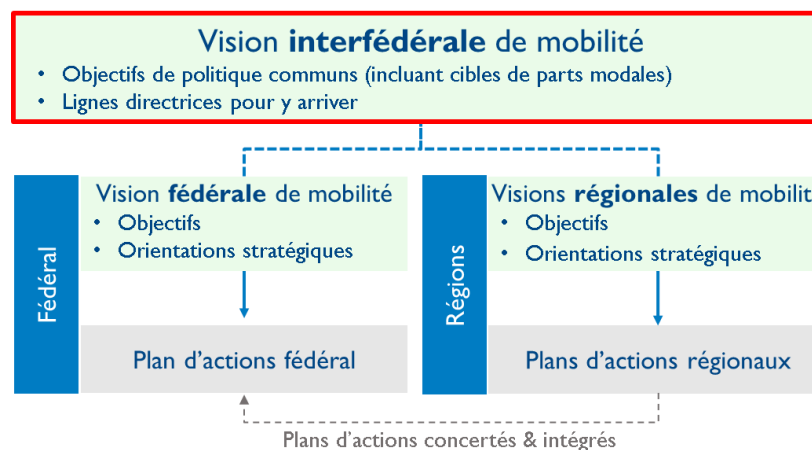
Thème I: Vision et Pilotage de Mobilité Interfédérale

Contexte & Enjeux

- Nécessité pour la Belgique d'établir une vision interfédérale de mobilité afin de faciliter le développement de stratégies fédérales et régionales cohérentes et d'en maximiser les effets au niveau du système de mobilité belge dans son ensemble
- Les Ministres de la Mobilité, réunis au sein du CEMM ont décidé de charger leurs administrations respectives d'entamer les travaux visant à aboutir à une vision interfédérale concertée

Orientations Stratégiques de l'Autorité Fédérale

- L'Autorité Fédérale se rallie à la nécessité d'établir une vision de mobilité interfédérale concertée



- *Horizon 2030*
- *Fondée sur des solutions multimodales et intermodales*
- *Orienté sur l'offre et sur la demande (mental shift)*
- *Collaborative et numérique*
- *Intégrée avec d'autres politiques (environnement, urbanisme, énergie et politique sociale, fiscalité et santé publique)*

- Elle préconise également le renforcement de la gouvernance interfédérale afin d'améliorer la cohérence dans la mise en œuvre des visions respectives:
 - Intensification du CEMM et de ses groupes thématiques
 - Participations croisées dans les organes de gestion du GI et des opérateurs ferroviaires et de transport urbains

Thème 2: Renforcement de l'Observatoire Fédéral de la Mobilité

Contexte & Enjeux

- Les autorités organisatrices (échelon fédéral et régional) sont responsables pour la collecte de données et statistiques de mobilité
- Créé en 2015, l'observatoire fédéral de mobilité rassemble les données de mobilité pour le fédéral
- Au stade actuel, le niveau de coordination interfédéral ne permet pas un traitement efficace des données, ni de tirer parti des nouvelles opportunités d'acquisition de données

Orientations Stratégiques de l'Autorité Fédérale

- L'Autorité Fédérale préconise le renforcement des missions de l'observatoire fédéral de mobilité en y intégrant notamment des missions de coordination et de réalisation d'études:

Collecte	Coordination	Etudes marketing	Mise à disposition
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Renforcement de la récolte de données liés aux entreprises publiques sur lesquelles le Fédéral à la tutelle (statistiques ferroviaires)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Coordination de l'échange des données entre le Fédéral et les Régions</i> ▪ <i>Coordination de l'acquisition (à des tiers) de données de type big data</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Réalisation d'études afin d'améliorer la compréhension des usages, besoins et comportements de mobilité (ex. segmentation de la mobilité)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Mise à disposition des statistiques dans un tableau de bord public, permettant le monitoring des politiques publiques</i>

Thème 3: Révision de la réglementation routière

Contexte & Enjeux

- La réglementation routière est articulée en 3 volets:
 - Code de la route
 - Normes techniques des véhicules et de leurs systèmes
 - Lutte contre les comportements inadéquats au volant
- Deux défis majeurs se posent:
 - Amélioration de la sécurité routière
 - Réduction des problèmes de circulation

Orientations Stratégiques de l’Autorité Fédérale

- L’Autorité Fédérale préconise de faire évoluer la réglementation routière sur quatre axes, en cohérence avec la stratégie de l’Union Européenne:

Usagers faibles	Outils ITS	Véhicules et Conduite	Voies dédiées
<ul style="list-style-type: none"> ■ Développement de mesures permettant d’améliorer la sécurité des motards et usagers faibles 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Adaptation du cadre législatif associé aux nouveaux outils de gestion intelligente du trafic 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mieux encadrer (sans pour autant limiter), les nouveaux types de mode de conduite et de véhicules ■ Favoriser l’innovation en la matière 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Etudes sur les possibilités et conséquences de voies dédiées, notamment dynamiques (TP, autocars, vélo, covoiturage, livraisons urbaines)

- Elle propose un alignement avec les Régions sur les thématiques prioritaires nécessitant une révision rapide du code de la route, sur base d’une objectivation des besoins qui tient compte des évolutions technologiques et des usages

Thème 4: Refonte de l'offre de transport ferroviaire voyageurs national

Contexte & Enjeux

- Evolution de la demande, des usages et des comportements de mobilité
- Offre et demande concentrée aux heures de pointe et sur déplacements domicile-travail
- Evolution du paysage concurrentiel et libéralisation du rail
- Emergence de nouvelles technologies
- Nécessité pour la SNCB de revoir son offre de transport afin de renforcer l'expérience client

Orientations Stratégiques de l'Autorité Fédérale

- L'Autorité Fédérale préconise une réflexion de fond sur l'amélioration de l'offre de transport de la SNCB (« offre commerciale ») afin de la rendre plus lisible, attractive et de renforcer l'expérience client

Schéma d'exploitation et horaires	Produits et services	Politique tarifaire et distribution
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Amélioration du schéma d'exploitation du réseau et meilleure coordination entre objectifs d'offre de transport et planification des infrastructures</i> ▪ <i>Réflexion sur l'amélioration de l'amplitude et de la fréquence de l'offre</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Établir une nouvelle architecture tarifaire vis-à-vis des clients individuels (pour tout type de déplacement) et business (segments les plus contributifs)</i> ▪ <i>Services additionnels dans les trains et au sein des gares</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Politique tarifaire innovante afin d'influencer les comportements de mobilité</i> ▪ <i>Digitalisation accrue des canaux de ventes et des titres de transport</i>

- Une concertation avec les Régions est essentielle afin d'assurer une intégration harmonieuse des offres (voir notamment thèmes 8 & 9: Plan de transport national intermodal et pôles d'échanges)

Thème 5: Amélioration de l'attractivité du fret ferroviaire

Contexte & Enjeux

- Forte augmentation du transport de marchandises prévue en Belgique: +45% de tonnes/km d'ici à 2030¹
- Malgré ses avantages, la part modale du ferroviaire au sein du trafic de marchandises (12%) reste faible par rapport aux autres modes de transport
- Il convient de renforcer sa part modale au travers d'une diminution de son seuil de pertinence à des distances plus courtes et des volumes inférieurs

Orientations Stratégiques de l'Autorité Fédérale

- L'Autorité Fédérale entend améliorer l'attractivité du fret ferroviaire afin de renforcer sa part modale au sein du trafic de marchandise

Infrastructures	Allocation & exploitation	Promotion
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développement de plateformes logistiques multimodales (dont la rentabilité est démontrée) ▪ Amélioration de l'état des infrastructures accessoires ▪ Modification des infrastructures pour permettre la circulation des trains longs 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flexibilité et rapidité dans l'allocation des sillons ▪ Révision des règles de priorités ▪ Simplification des conditions d'exploitation notamment pour le first & last mile (infra. terminales, trajets de courte distance, équipement manutention) ▪ Outils d'information 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Création d'un organisme neutre de promotion du fret ferroviaire auprès des secteurs industriels et logistiques (à l'instar des Pays-Bas) ▪ Mécanismes assurant un level playing field du secteur

- Une concertation avec les Régions est nécessaire pour la création de l'organe de promotion (notamment afin d'assurer des synergies avec le transport maritime) et le développement de plateformes logistiques multimodales

Thème 6: Transformation des entreprises et des autorités publiques

Contexte & Enjeux

- L'évolution des besoins en mobilité, la réduction des subsides de l'état ainsi que la pression liée à la libéralisation impliquent pour la SNCB et Infrabel d'effectuer un important trajet de transformation afin d'augmenter la qualité du service tout en maîtrisant les coûts
- Parallèlement, les autorités publiques (SPF Mobilité et Transport, Régulateur, et le SSICF) se doivent de développer d'avantage leurs capacités de pilotage au niveau système

Orientations Stratégiques de l'Autorité Fédérale

- L'Autorité Fédérale préconise l'initiation d'un trajet de transformation structurel et culturel des entreprises (SNCB & Infrabel) et des autorités publiques¹ :

Alignement	Transformation des entreprises publiques	Transformation des autorités publiques ¹
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Alignement des managements respectifs sur les objectifs de transformation et leviers à actionner</i> ▪ <i>Etablissement et communication d'une histoire inspirante et crédible du changement afin de créer le sentiment d'urgence</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Structures organisationnelles et gouvernance</i> ▪ <i>Culture d'entreprise (orientation clients, performance, sécurité, ponctualité, ..)</i> ▪ <i>Efficacité et efficience des processus</i> ▪ <i>Knowledge Management (départ en retraite de nombreux collaborateurs)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Renforcer les processus au sein des autorités publiques afin de leur permettre de réaliser leurs missions de pilotage du système dans son ensemble</i> ▪ <i>Acquisition de nouvelles compétences leur permettant de mener à bien leurs missions</i>

(1) Fait référence au SPF Mobilité et Transport, Régulateur et SSICF

Thème 7: Renforcement de la politique inclusive de la SNCB

Contexte & Enjeux

- **Nombreux défis d'inclusion**
 - 1/3 des belges ont des difficultés à se déplacer; situation qui s'aggravera avec le vieillissement de la population
 - Fracture numérique
 - Diversité culturelle de la population
- La mobilité peut contribuer à combattre les exclusions
- Suite à la réglementation Européenne I 300/2014, un Plan National d'Accessibilité¹ a été développé

Orientations Stratégiques de l'Autorité Fédérale

- L'Autorité Fédérale préconise le renforcement du Plan National d'Accessibilité¹, actuellement principalement axé sur les PMR, afin que celui-couvre la problématique d'accessibilité dans son ensemble

Philosophie d'« Accessibilité Universelle »	Principes de mise en œuvre
<ul style="list-style-type: none"> ■ <i>Approche prenant en compte des limitations et déficiences dès l'étape de conception</i> ■ <i>Optimisation des flux pour tous dans une logique end-to-end</i> ■ <i>Approche globale s'appliquant:</i> <ul style="list-style-type: none"> – <i>A l'intérieur et aux alentours des gares</i> – <i>Au matériel roulant et aux solutions de « last mile »</i> – <i>A l'information voyageurs (planification et temps réel)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ■ <i>Identification des mesures prioritaires (au-delà des projets existants) afin d'en assurer le financement et une implémentation rapide</i> ■ <i>Favoriser les méthodes de conception collaboratives permettant de faire émerger les besoins et la génération de solutions innovantes</i> ■ <i>Réalisation de tests grandeur nature permettant l'expérimentation par des acteurs de terrain</i>

- Une concertation avec les Régions est nécessaire pour assurer la cohérence avec les politiques d'aménagement du territoire

(1) Plan National d'Accessibilité du 9 Novembre 2016, rédigé en collaboration avec la SNCB & Infrabel

Thème 8: Etablissement d'un Plan de Transport National Intermodal

Contexte & Enjeux

- Evolution des usages et comportements de mobilité impliquant davantage de déplacements intermodaux
- Réseaux de transports publics peu intégrés en Belgique
- Implications en termes d'attractivité et de fonctionnement des réseaux
 - Expérience clients
 - Temps de parcours
 - Sous optimisation des réseaux

Orientations Stratégiques de l'Autorité Fédérale

- L'Autorité Fédérale préconise l'établissement d'un plan de transport national intégré (rail, transport urbain, vélo et nouvelles solutions de mobilité), en collaboration avec les autorités régionales et opérateurs publics et privés

Schéma d'exploitation	Synchronisation horaire et intégration tarifaire	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Développer un schéma d'exploitation tous modes confondus, améliorant structurellement les correspondances tout en ajustant les modalités d'exploitation en fonction de la nature des flux</i> ▪ <i>Compléter le maillage des réseaux existants particulièrement lorsqu'une plus value multimodale est démontrée</i> ▪ <i>Développer un réseau cyclable structurant continu et rapide</i> ▪ <i>Renforcer et développer les infrastructures intermodales</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Application progressive du cadencement en réseau sur le réseau ferroviaire autour de nœuds de correspondance</i> ▪ <i>Ajustement des horaires des opérateurs régionaux avec ceux du ferroviaire</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Continuer le développement d'une billettique unique</i> ▪ <i>Lancement d'un tarif unique multimodal pour tous les transports publics</i>

Thème 9: Stratégie concertée de développement des Pôles d'Echanges

Contexte & Enjeux

- L'augmentation de la demande de transport de passagers et le développement de l'intermodalité entraîne l'émergence de « pôles d'échanges » constituant des nœuds multimodaux avec d'importants flux de personnes
- Le renforcement et le développement des pôles d'échanges constitue donc un enjeu important afin de renforcer l'attractivité des modes de transport durables

Orientations Stratégiques de l'Autorité Fédérale

- L'Autorité Fédérale préconise le développement d'une stratégie et d'un plan d'action afin de renforcer et de développer les pôles d'échanges:

Remise à niveau	Expérience client	Travel Oriented Development
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration de l'accessibilité (ex. parking) ▪ Optimisation fonctionnelle du passage d'un mode à l'autre ▪ Amélioration de l'intermodalité avec les nouvelles solutions de mobilité (vélo, co-voiturage, taxi collectif,..) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Renforcement de l'expérience client en valorisant les temps d'attente au travers du développement d'activités et services additionnels (commerce, restauration, co-working, crèches,..) lorsque l'importance des flux le justifie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Promotion de la localisation d'activités fortement génératrices de flux aux abords des pôles d'échanges ▪ Valorisation du foncier ferroviaire résiduel qui peut permettre de nouveaux développements

- Une concertation avec les Régions et les communes est nécessaire pour l'aménagement du territoire autour des pôles d'échanges

Thème 10: Stratégie concertée Big Data, Open Data et Information Voyageurs

Contexte & Enjeux

- De plus en plus de données sont disponibles sur les déplacements (Big Data)
- La collecte et le traitement intelligent de ces données permet d'améliorer tant la planification du transport que le fonctionnement en temps réel (optimisation des flux, information voyageurs)
- L'Open Data est la pratique de mise à disposition de données à des prestataires tiers pour le développement de services personnalisés (ex. applications mobiles)

Orientations Stratégiques de l'Autorité Fédérale

- L'Autorité Fédérale préconise le développement d'une stratégie digitale en concertation avec les Régions et les acteurs de la mobilité (publics et privés) articulée autour de 4 axes :

Harmonisation	Open Data	Collaboration	Information voyageurs
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Définition de règles et standards communs afin d'assurer la comparabilité des données collectées</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Identification des données pertinentes à partager</i> ▪ <i>Etablissement de standards: format de partage, dispense de licence et contrôle qualité</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Renforcement des collaborations entre acteurs de mobilité (publics et privés)</i> ▪ <i>Démarches d'innovation avec les entreprises et les citoyens</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Amélioration par la SNCB de l'info. voyageurs (planification, en temps réel et prédictif)</i> ▪ <i>Etablissement d'une plateforme (et app.) de planification multimodale</i>

Thème II: Stratégies concertées de marketing et communication du transport public

Contexte & Enjeux

- Déficit de popularité des transports publics (notamment liés à la saturation de certains axes et aux performances de qualité des services)
- Connaissance limitée de l'offre de transport public
 - Perception biaisée de l'offre de transport (distance, coût, temps de parcours)
 - Avantages compétitifs des transports publics peu connus

Orientations Stratégiques de l'Autorité Fédérale

- L'Autorité Fédérale préconise l'augmentation des efforts de marketing et communication du transport public et l'établissement de stratégies marketing concertées par la SNCB et les opérateurs publics et privés avec comme objectifs d'assurer une meilleure information sur l'offre de transport public et sur ses avantages compétitifs par rapport aux autres modes de transport

Leviers d'action potentiels à investiguer – Non exhaustif

- *Campagnes de marketing et de communication intégrées et coordonnées entre les différents opérateurs de mobilité (transport en commun, autopartage, vélopartage, taxis,..)*
- *Amélioration de l'image de marque des opérateurs de transport public et des modes de transport durables au travers de mesures de marketing émotionnel*
- *Développement de partenariats avec le secteur privé à des fins de cross-marketing (ex. réseaux sociaux) et avec des ambassadeurs (personnalités) afin de créer un effet d'engouement*
- *Développement de guichets d'information combinant l'ensemble des solutions de mobilité*

Thème 12: Encadrement et promotion du déploiement d'activités à distance

Contexte & Enjeux

- Augmentation des possibilités de réaliser certaines activités à distance (travail, formation, achats,..)
- A titre d'illustration, 14% des belges ont actuellement recours au télétravail au moins une journée par semaine
- L'encadrement et la promotion de ces nouvelles pratiques est pertinent afin d'influencer la demande de mobilité

Orientations Stratégiques des Autorités Fédérales

- Les autorités fédérales préconisent de mieux encadrer et promouvoir le développement d'activités à distance, en concertation avec les Régions et les partenaires sociaux, notamment afin d'identifier les obstacles techniques, légaux et sociologiques à leurs déploiements

Travail à distance	Autres activités à distance
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analyser les possibilités et impacts d'une plus grande flexibilité dans l'organisation du travail (ex: désynchronisation horaires) ▪ Intégrer le travail à distance dans les politiques d'aménagement du territoire ▪ Inciter fiscalement la formalisation et la réalisation du travail à distance ▪ Réfléchir à l'établissement d'une agence de promotion du travail à distance et de l'accompagnement des entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer une stratégie d'implantation de tiers lieux (co-working, formation,...) ▪ Promouvoir le développement de moyens de communication efficaces ▪ Inciter les administrations à renforcer leurs services d'e-government

Thème 13: Financement du transport ferroviaire

Contexte & Enjeux

- Nécessité d'investissements dans les infrastructures et le développement de l'offre de transport ferroviaire dans un contexte financier difficile:
 - Réduction des subsides annuels de l'état pour les entreprises publiques
 - Entreprises publiques lourdement endettées (dette combinée SNCB et Infrabel supérieure à 4 milliards d'euros)

Orientations Stratégiques de l'Autorité Fédérale

- L'Autorité Fédérale préconise l'identification de pistes d'optimisation du financement des infrastructures et services ferroviaire, sur 2 axes:

Objectivation des besoins	Revenus additionnels et financements – Leviers d'action potentiels à investiguer
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Recensement des besoins en financement des infrastructures et du fonctionnement (à court, moyen et long terme)</i> ▪ <i>Calcul de l'effet retour de la réalisation des investissements sur l'économie et la société (méthodologie standardisée à développer)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Augmentation du volume de trafic fret et passagers</i> ▪ <i>Récupération de la plus-value immobilière suite à la création/aménagement des gares</i> ▪ <i>Instauration d'un « versement transport » (cfr France)</i> ▪ <i>Développement d'activités et services dans les gares (grandes et petites)</i> ▪ <i>Développement de partenariats publics privés, uniquement là où un intérêt mutuel et un partage des risques peut être trouvé</i> ▪ <i>Evaluation de l'opportunité de faire évoluer la fiscalité globale afin de financer les investissements en transport ferroviaire (ex. taxe sur les carburants)</i>

Thème 14: Révision de la fiscalité des mobilités

Contexte & Enjeux

- Fiscalité actuellement très favorable à la possession automobile ce qui encourage son usage
- La fiscalité constitue un instrument important pour changer les comportements et mieux rééquilibrer la demande de déplacements
- La fiscalité peut également constituer une source majeure de financements pour développer et entretenir les réseaux et investir dans l'amélioration de la qualité de service des transports publics

Orientations Stratégiques de l'Autorité Fédérale

- L'Autorité Fédérale préconise de faire évoluer la fiscalité vers une fiscalité environnementale des mobilités qui favorise un usage plus raisonné de la voiture de manière individuelle, en concertation avec les Régions

Véhicules	Usages	Entreprises
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Révision de la fiscalité pour encourager l'acquisition de véhicules routiers plus respectueux de l'environnement ▪ Mise en œuvre de déductions fiscales pour l'acquisition de vélos à assistance électrique, tant pour les personnes que pour les marchandises (vélo-cargos pour les entreprises logistiques) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Renforcement de la fiscalité positive en faveur du vélo et du covoiturage mais également du travail à distance ▪ Réflexion sur la tarification à l'usage comme outil de régulation (notamment pour lisser les pointes) et de financement 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Révision de la réglementation afin de mieux encadrer et promouvoir l'application du "budget mobilité" en entreprise ▪ Optimisation du système tiers-payant pour éviter d'encourager l'éloignement du lieu de domicile

Arthur D Little

espaces
mobilités

Arthur D. Little has been at the forefront of innovation since 1886. We are an acknowledged thought leader in linking strategy, innovation and transformation in technology-intensive and converging industries. We navigate our clients through changing business ecosystems to uncover new growth opportunities. We enable our clients to build innovation capabilities and transform their organizations.

Our consultants have strong practical industry experience combined with excellent knowledge of key trends and dynamics. Arthur D. Little is present in the most important business centers around the world. We are proud to serve most of the Fortune 1000 companies, in addition to other leading firms and public sector organizations.

For further information please visit www.adlittle.com.

Copyright © Arthur D. Little 2017. All rights reserved.



Contacts:

François-Joseph VANAUDENHOVE
Partner, Arthur D. Little
Email: vanaudenhove.f@adlittle.com
Mobile: +32-(0)473.99.83.58

Xavier TACKOEN
Administrateur Délégué Espaces-Mobilités
Email: xavier@espaces-mobilites.com