



# AVIS

CCE 2017-1750

Pistes afin de réduire davantage les besoins  
en énergie dans le secteur des transports





**Avis**  
**« Pistes afin de réduire davantage les besoins en énergie dans le  
secteur des transports »**

**Bruxelles**  
**18-07-2017**

## Table des matières

<b>1</b>	<b>L'importance de réduire les besoins en énergie dans le secteur des transports .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Pistes afin de réduire davantage les besoins en énergie dans le secteur des transports .....</b>	<b>4</b>
2.1	Piste 1 : Maîtriser la demande de transport .....	4
2.2	Piste 2 : Inciter au choix optimal des moyens de transport .....	5
2.2.1	Information, sensibilisation et « mental shift » .....	5
2.2.2	Instruments fiscaux et financiers.....	5
2.2.2.1	Budget mobilité .....	5
2.2.2.2	Le cadre (para)fiscal des déplacements domicile-travail .....	6
2.2.2.3	La politique tarifaire de la SNCB.....	7
2.2.2.4	Incitants en faveur du transport ferroviaire de fret.....	7
2.2.3	La politique d'aménagement du territoire.....	8
2.2.4	Une offre de transport durable de qualité .....	8
2.2.5	Investir dans des infrastructures de transports performantes .....	9
2.3	Piste 3 : Mettre à disposition et promouvoir des véhicules motorisés « plus propres ».....	9
2.4	Piste 4 : Optimiser l'utilisation des véhicules motorisés .....	10

## Saisine

Le 26 avril 2017, les quatre ministres de l'Énergie ont décidé d'organiser une large consultation dans le cadre de l'élaboration d'un pacte énergétique interfédéral pour 2030 et 2050 en vue de garantir un approvisionnement en énergie sûr, abordable et durable. Dans ce cadre, le Conseil central de l'économie (ci-après, le Conseil) a été invité à répondre au questionnaire que les ministres ont élaboré à cet effet.

Dans l'avis ci-dessous, qui a été approuvé lors de la séance plénière du Conseil du 18 juillet 2017, la sous-commission « Mobilité » du Conseil formule une réponse détaillée à la question 24 du questionnaire, laquelle interroge sur les pistes par lesquelles notre pays peut stimuler davantage la réduction des besoins en énergie dans le secteur des transports.

Pour formuler cette réponse, la sous-commission « Mobilité » s'est appuyée sur des réflexions, préoccupations et positions communes ayant été reprises dans des avis unanimes<sup>1</sup> en matière de mobilité précédemment émis par le Conseil.

## Avis

### 1 L'importance de réduire les besoins en énergie dans le secteur des transports

Le Conseil estime qu'une réduction des besoins en énergie dans le secteur des transports est importante, parce qu'elle contribue à la réalisation des objectifs qui doivent être poursuivis selon lui par les visions interfédérales en matière d'énergie et de mobilité, dont il demande – compte tenu de l'ampleur des enjeux énergétiques et de mobilité auxquels notre pays est confronté - qu'elles soient développées dans les plus brefs délais.

Ces visions, que le Conseil souhaite contribuer à élaborer et concrétiser, formeront la base de la politique future en matière d'énergie et de mobilité.

La politique énergétique devrait selon le Conseil garantir un équilibre optimal et continu entre les trois objectifs qui, dans le cadre d'une économie mondiale, participent à la consolidation d'une société et d'activités économiques durables, porteuses d'emplois et de valeur ajoutée dans l'économie nationale, à savoir :

- garantir des prix de l'énergie compétitifs pour les entreprises (en particulier celles sensibles aux prix énergétiques et les PME) vis-à-vis de leurs concurrents étrangers et abordables pour les citoyens (et en particulier les plus démunis) ;
- respecter les limites et engagements environnementaux ;
- garantir la sécurité d'approvisionnement énergétique.

---

<sup>1</sup> L'annexe 1 contient la liste des avis CCE/(CNT) unanimes en matière de mobilité qui ont servi de source d'inspiration pour l'élaboration du présent avis.

Selon le Conseil, une politique de mobilité durable devrait poursuivre simultanément trois objectifs, à savoir :

- donner aux citoyens (travailleurs y compris) un accès abordable, sûr et efficace aux biens et services, aux lieux de travail et à la vie sociale ;
- permettre aux entreprises d'accéder de manière concurrentielle, sûre et efficace à leurs matières premières et de pouvoir fournir leurs biens et services de la même façon ;
- minimaliser l'impact de la mobilité sur l'environnement et la santé publique.

## **2 Pistes afin de réduire davantage les besoins en énergie dans le secteur des transports**

Dans ce chapitre, le Conseil propose une série de pistes pour réduire davantage/de façon accélérée les besoins en énergie dans le secteur des transports.

Il est pleinement conscient du fait que toutes les pistes ne donneront pas un résultat à court terme, mais trouve que ce n'est pas une raison pour ne pas prendre en considération les pistes qui auront un impact à moyen ou à long terme.

Le Conseil souligne qu'il est indispensable que les initiatives fédérales et régionales visant à mettre ces pistes en œuvre soient prises dans une optique de cohérence et qu'elles ne se neutralisent pas. Pour ce faire, la concertation et la collaboration s'imposent à différents niveaux (entre niveaux de pouvoir, entre domaines de politique et entre les acteurs concernés).

### **2.1 Piste 1 : Maîtriser la demande de transport**

Le Conseil attire l'attention sur le fait que les déplacements évités ne consomment pas d'énergie et ne produisent pas de gaz à effet de serre.

Certains déplacements pourraient être évités selon lui en misant sur des instruments TIC (p.ex. la vidéoconférence et l'e-administration) et/ou sur des façons innovantes de concilier société et mobilité durable (p.ex. de nouvelles formes de travail comme le télétravail).

Le Conseil estime que la distance de certains déplacements peut être réduite en organisant l'aménagement du territoire en fonction de la proximité (par exemple habitat concentré, zones résidentielles près des gares, centres commerciaux, services publics, etc.).

Par ailleurs, il souligne le fait qu'il importe de promouvoir à nouveau le modèle urbain. Nombre de déplacements sont en effet liés au phénomène de l'exode urbain (« urban sprawl »), qui a un impact négatif sur la mobilité, la qualité de vie, la biodiversité etc. Ce phénomène trouve en partie son origine dans la problématique des prix immobiliers.

## **2.2 Piste 2 : Inciter au choix optimal des moyens de transport**

### **2.2.1 Information, sensibilisation et « mental shift »**

Afin d'encourager les citoyens et entreprises à effectuer des choix optimaux en matière de transport qui contribuent à la réalisation des objectifs d'une politique de mobilité durable (voir point 1), il est important selon le Conseil :

- qu'ils soient conscientisés à l'impact de leurs choix de transport ;
- qu'ils soient informés des avantages et nuisances (en matière de santé, d'environnement, de coût, de temps, de besoin, de type de chargement etc.) de chaque mode de transport ;
- qu'ils opèrent un changement de mentalité (mental shift) afin d'adopter une attitude multimodale qui consiste à mener, avant chaque déplacement, une réflexion sur la disponibilité d'alternatives valables au moyen de transport habituellement utilisé.

Selon le Conseil, des changements de comportement individuels peuvent finalement déboucher sur un effet de masse induisant globalement une utilisation moindre de l'énergie dans le secteur des transports.

### **2.2.2 Instruments fiscaux et financiers**

Le Conseil énumère ci-dessous un ensemble d'instruments fiscaux et financiers qui peuvent encourager citoyens et entreprises à faire des choix de transport durables et intermodaux. Pour que ces instruments puissent jouer valablement ce rôle utile et essentiel, le Conseil estime qu'ils doivent faire partie d'un mix de mesures et être conçus et mis en œuvre de sorte qu'ils atteignent leur but en matière de mobilité d'une manière socialement responsable.

#### **2.2.2.1 Budget mobilité**

Le CCE et le CNT préconisent l'instauration d'un budget mobilité<sup>2</sup> qui s'insère dans une politique intégrée de mobilité durable, notamment en incitant un changement de comportement vers une mobilité plus durable, et qui ne peut constituer un instrument d'optimisation salariale.

Le budget mobilité que proposent le CCE et le CNT, comme défini dans leur avis unanime du 7 avril 2017, poursuit un ensemble d'objectifs de mobilité qui, lorsqu'ils sont réalisés, peuvent également contribuer aux objectifs en matière d'énergie et de climat que notre pays devrait atteindre à l'horizon 2020, à savoir :

- contribuer à atteindre les objectifs d'une politique de mobilité durable (qui ont été énumérés au point 1) ;
- faciliter la multimodalité (c.-à-d. la combinaison de différents moyens de transport) ;

---

<sup>2</sup> Par « budget mobilité », il faut entendre selon le CCE et le CNT un budget, calculé sur base annuelle, que l'employeur peut octroyer aux travailleurs comme alternative à la voiture de société à laquelle ils peuvent prétendre. Le travailleur a la possibilité d'accepter ou de refuser le budget mobilité. Ce budget lui offre le choix de remplacer la voiture de société à laquelle il peut prétendre (s'il renonce totalement à celle-ci) ou d'opter pour la combinaison d'une voiture de société plus respectueuse de l'environnement et/ou meilleur marché (budget de leasing ou charges d'amortissement moins élevés) avec des moyens et services de transport plus durables.

- changer, le cas échéant, les comportements de mobilité non durables en offrant des modes et services de transport multiples et contribuer ainsi à une réduction de la congestion du trafic, sans empêcher l'usage de la voiture pour ceux qui en ont besoin pour leurs déplacements domicile-travail. Le CCE et le CNT pensent à cet égard aux gens qui habitent dans un lieu isolé ou qui travaillent la nuit, ainsi qu'aux personnes qui travaillent dans un zoning industriel qui est uniquement accessible en voiture.
- promouvoir et développer l'offre de transports en commun collectifs (p.ex. train, tram et bus), l'offre de transports collectifs privés (p.ex. les services de navette) et l'offre de transports partagés (p.ex. les systèmes de voitures et vélos partagés), et ce, afin que ces offres répondent aux besoins croissants de mobilité (plus de flexibilité, plus de multimodalité etc.)

### 2.2.2.2 Le cadre (para)fiscal des déplacements domicile-travail

Le CCE et le CNT demandent que le cadre (para)fiscal des déplacements privé (domicile-travail et purement privés) soit simplifié, harmonisé et rendu plus cohérent, afin que celui-ci favorise davantage la mobilité durable et l'intermodalité. Dans cette optique, ils demandent concrètement :

- que le traitement parafiscal de l'usage purement privé des transports en commun publics (tram, bus et métro) et du vélo d'entreprise, qui sont également utilisés pour les déplacements domicile-travail, soit aligné sur le traitement fiscal, c'est-à-dire que cet usage ne soit soumis à aucune cotisation de sécurité sociale patronale et personnelle, ni à l'impôt des personnes physiques. Ainsi, le CCE et le CNT demandent que, dans le cas où une voiture de société est combinée avec les transports en commun publics (p.ex. Railease) ou le vélo, l'usage strictement privé qui est fait de ce mode de déplacement soit aussi exonéré de cotisations de sécurité sociale.
- que le traitement fiscal et parafiscal du vélo électrique soit simplifié.
- que les règles fiscales et parafiscales régissant le transport collectif organisé (TCO) soient simplifiées, comme cela avait déjà été demandé dans l'avis du CCE du 15 octobre 2014 concernant des propositions d'actions fédérales visant à promouvoir le covoiturage en Belgique.
- que le cumul d'un vélo d'entreprise et d'une indemnité kilométrique exonéré d'impôts, permis par le fisc, soit également exonéré au niveau parafiscal afin d'encourager l'utilisation de ce mode de transport durable.
- que le cadre fiscal et parafiscal évolue en fonction de l'offre de transport, qui est en plein développement. À cet égard, le CCE et le CNT demandent par exemple l'élaboration d'un cadre (para)fiscal pour les systèmes de partage de voitures et de vélos, qui peuvent contribuer à une mobilité durable.
- que les possibilités de cumul des exonérations fiscales des interventions patronales pour différents moyens de transport soient clarifiées. Le CCE et le CNT estiment que les exonérations fiscales des indemnités des employeurs pour les modes de transport utilisés à des moments différents dans le cadre des déplacements domicile-travail devraient être cumulables sous certaines conditions, même si ces modes de transport sont utilisés pour le même trajet ou la même partie du trajet.

En outre, le CCE et le CNT demandent que le traitement (para)fiscal spécifique des voitures de société soit conditionné à un verdissement accéléré du parc des voitures de société, et ce, en tenant compte des contrats de leasing actuels et des amortissements ainsi que de l'offre réelle de voitures vertes sur le marché.



### 2.2.2.3 La politique tarifaire de la SNCB

Selon le CCE et le CNT, la nouvelle politique tarifaire de la SNCB doit viser à encourager les gens, en particulier les jeunes, à se déplacer en train. Dans ce but, ils demandent notamment :

- que l'on veille à ce que les lignes politiques des différents niveaux de pouvoir ne se neutralisent pas. Ils motivent cette demande au moyen de l'exemple suivant. Si les cartes train sont plus chères en heures de pointe et que les Régions introduisent parallèlement une taxe kilométrique intelligente (péage urbain) pour les voitures particulières, le rapport entre les modes de transport reste inchangé et le transfert modal en faveur des modes plus durables (dont le train), qui est visé par les différents niveaux de pouvoir, ne se concrétisera pas.
- que l'on n'applique pas une différenciation tarifaire selon la période de la journée des abonnements de train pour les déplacements domicile-travail (c.-à-d. les cartes train trajet et les cartes train mi-temps). Une telle différenciation rendrait en effet le train moins intéressant que d'autres modes de transport, tant pour les navetteurs ferroviaires actuels que potentiels, ce qui aggraverait encore les problèmes de mobilité actuels. En outre, une telle différenciation tarifaire ne se traduirait pratiquement pas par un meilleur étalement des déplacements en train dans le temps, étant donné que la grande majorité des travailleurs n'ont pas le choix d'effectuer leurs déplacements domicile-travail en dehors des heures de pointe et que la plupart des secteurs ne peuvent pas se permettre de fonctionner uniquement en dehors des heures de pointe, pour des raisons d'organisation de la production et des services.
- que l'on veille à ce que les prix des parkings de la SNCB et d'Infrabel ne dissuadent pas les citoyens (y compris les travailleurs-navetteurs) de se déplacer en train.

### 2.2.2.4 Incitants en faveur du transport ferroviaire de fret

Le Conseil souligne qu'il est important d'éviter que les conteneurs actuellement transportés en train soient transportés par camion.

Quotidiennement, entre trois et quatre cents trains de marchandises circulent sur le réseau ferroviaire belge<sup>3</sup>. Chaque train de marchandises soustrait trente à quarante camions de la circulation routière<sup>4</sup>. L'intensification du transport ferroviaire de fret peut contribuer notamment à une réduction de la congestion routière, laquelle représente, comme indiqué plus haut, une forme de consommation inefficace de l'énergie qui s'accompagne de coûts économiques, sociaux et écologiques.

Le Conseil prend acte du fait que la Commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques de la Chambre a adopté sans modification et à l'unanimité, le 22 mars 2017, le projet de loi concernant le soutien au trafic diffus pour la période de 2017-2020 et portant prolongement du soutien au transport combiné pour la période 2017-2020.

Il estime que cela ne suffira pas en soi à rendre le rail plus attrayant pour le transport de marchandises, car différents obstacles (également non financiers) empêchent actuellement le développement du transport ferroviaire de fret en Belgique. Dans son programme stratégique 2017, le Conseil s'est engagé à se pencher sur les défis du transport ferroviaire de fret en Belgique (lisez : sur ces obstacles et sur les pistes éventuelles pour éliminer ceux-ci).

---

<sup>3</sup> Source : Infrabel

<sup>4</sup> Source : Infrabel

### **2.2.3 La politique d'aménagement du territoire**

Le Conseil souligne que la politique d'aménagement du territoire joue également un rôle non négligeable pour la promotion de l'efficacité énergétique dans le secteur des transports.

Il estime que le recours à des modes de transport durables peut être favorisé en organisant l'aménagement du territoire en fonction de la multimodalité, par exemple en implantant de nouvelles zones d'activité économique à des endroits accessibles par différents modes de transport.

En ce qui concerne les zonings industriels existants, qui sont actuellement mal, peu ou pas desservis par les transports en commun, le Conseil demande que l'on veille à ce que les transports publics desservent ces zonings, surtout durant les heures de pointe et depuis les zones d'habitation avoisinantes et les gares de chemin de fer proches.

Le Conseil soutient par ailleurs la présence et l'installation par les autorités publiques (communes, villes, Régions) de parkings de délestage ou de dissuasion aux abords des grandes villes, afin d'y réduire la pression automobile.

### **2.2.4 Une offre de transport durable de qualité**

Le Conseil souligne que les transports en commun collectifs (par exemple train, tram, bus), les transports collectifs privés (par exemple les services de navette) et les transports partagés (par exemple le covoiturage, les systèmes de voitures et de vélos partagés) occupent une place centrale dans l'offre de transport, entre autres parce qu'ils contribuent à mieux concilier l'offre et la demande en matière de mobilité et parce qu'ils répondent de manière plus écologique, plus économique et moins énergivore aux besoins en transports de passagers et de marchandises.

Le Conseil estime que les transports partagés doivent être complémentaires à un système de transports en commun accessible à tous et de qualité.

Le Conseil fait remarquer que l'utilisation de modes durables est fortement dépendant de l'offre de ces modes et de la qualité du service en termes de ponctualité, régularité, confort, correspondances, sécurité etc.

Le Conseil souligne qu'un plan pluriannuel d'investissements bien conçu peut contribuer à une offre ferroviaire de qualité. Il estime que les ambitions en matière de mobilité (et donc aussi de transport ferroviaire) doivent aller de pair avec les moyens qu'elles requièrent.

Selon le Conseil, notre économie a besoin d'un plan pluriannuel d'investissements ambitieux en ce sens qu'il contribue à améliorer la mobilité, et ne peut donc que souffrir d'économies à cet égard.

Le Conseil souhaite toutefois attirer l'attention sur le fait que les investissements planifiés et moyens affectés à la maintenance et au renouvellement du matériel ferroviaire sont déjà aujourd'hui largement insuffisants pour assurer un chemin de fer de qualité, sans même parler de la nécessaire promotion de la comodalité, et que cette situation engendre des coûts importants pour la société. Les économies imposées à la SNCB et à Infrabel risquent de détériorer encore la qualité et l'offre ferroviaire et, par conséquent, de diminuer l'attrait du rail et d'accroître les problèmes d'inadéquation entre l'offre et la demande en matière de mobilité. Et ce, dans un contexte où le manque de fluidité du trafic et la détérioration de l'offre ferroviaire ont déjà des coûts sociétaux importants pour l'économie, le fonctionnement du marché du travail, l'environnement et la santé publique.

Le Conseil souligne que la mauvaise qualité des correspondances constitue un des aspects qui décourage l'utilisation des transports publics. C'est pourquoi il souligne qu'il est important que le groupe SNCB examine avec les autres sociétés de transport public (De Lijn, TEC, STIB) comment articuler au mieux les différents horaires. À ses yeux, le principe de cadencement en réseau permet d'avancer concrètement sur cette voie, sans augmenter les charges d'exploitation des transports publics régionaux.

### **2.2.5 Investir dans des infrastructures de transports performantes**

Les travaux menés au sein du Conseil en matière de compétitivité structurelle et d'attractivité pour de nouvelles activités montrent la nécessité pour la Belgique de disposer de meilleures infrastructures de transports, dont un réseau ferroviaire performant et durable. Il s'agit d'une condition essentielle à l'utilisation optimale des différents moyens de transport et à un développement économique et social de notre pays qui prenne en compte les besoins accrus de mobilité et un degré plus élevé de qualité de l'environnement.

Optimaliser l'infrastructure des transports nécessite :

- des investissements dans l'entretien des chemins de fer, des autoroutes, des voies fluviales, des pistes cyclables et des trottoirs ;
- des investissements pour pallier les missing links.

Les efforts visant à mieux utiliser ou optimaliser l'actuelle capacité de l'infrastructure (p.ex. des applications technologiques comme les ondes vertes ou la signalisation routière variable) doivent être poursuivis selon le Conseil.

En outre, il importe également selon le Conseil d'opérer de façon proactive afin que, lors de la réalisation ou du développement de grands travaux d'infrastructure, une réflexion sur l'accessibilité générale soit immédiatement menée.

### **2.3 Piste 3 : Mettre à disposition et promouvoir des véhicules motorisés « plus propres »<sup>5</sup>**

Le Conseil fait remarquer que les citoyens ne peuvent opter pour des véhicules « plus propres » qu'à condition que le marché offre suffisamment de véhicules de ce type. En vue de satisfaire cette condition,

- le Conseil demande aux autorités concernées de prévoir, au niveau européen, des mesures incitant les constructeurs de tous les types de véhicules automoteurs à accorder une attention particulière aux éléments permettant d'améliorer l'efficacité énergétique des véhicules qu'ils produisent. À cet égard, les éléments suivants sont à relever : véhicules moins lourds (utilisation de matériaux plus légers) ; boîtes de vitesses automatiques (munies d'une commande électronique de l'embrayage et du changement de vitesses) ; optimisation des types et des rendements des moteurs traditionnels ; systèmes alternatifs de traction (véhicules électriques / hybrides) ; carburants alternatifs qui ne contiennent que peu voire pas de carbone fossile ; véhicules économes en carburant ;

---

<sup>5</sup> Par véhicules motorisés « plus propres », il faut entendre des « véhicules motorisés qui consomment moins d'énergie et/ou rejettent moins de gaz à effet de serre et d'autres substances toxiques ».

- le Conseil estime qu'il est possible d'orienter et de stimuler la politique d'innovation dans cette direction grâce à l'établissement d'objectifs à long terme dans le domaine des émissions des automobiles ;
- le Conseil rappelle que la Belgique peut, au niveau de l'UE, plaider pour des normes de produits contribuant à une offre de transports plus respectueuse de l'environnement.

De manière générale, le Conseil estime que les consommateurs doivent être incités à acheter des automobiles qui correspondent à leur profil de consommation.

Le Conseil rappelle qu'il est favorable à l'idée d'augmenter les possibilités de recyclage et de favoriser l'emploi de matières recyclées dans les véhicules et dans d'autres produits. Il rappelle également qu'il estime que favoriser une « conception de produits axée sur le recyclage » doit constituer une priorité politique.

Afin d'accélérer l'introduction, dans le parc des véhicules, de véhicules neufs et/ou plus propres, le Conseil invite les autorités concernées à encourager la recherche et l'utilisation de nouvelles technologies en matière de rendement énergétique et d'émissions.

#### **2.4 Piste 4 : Optimiser l'utilisation des véhicules motorisés**

Si le recours à un véhicule motorisé s'avère indispensable pour effectuer le déplacement projeté, le Conseil souligne la nécessité de son utilisation optimale par son usager. Dans ce contexte, les campagnes d'éco-driving peuvent, selon lui, se révéler précieuses en mettant en avant un style de conduite veillant à réduire la consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub> qui y sont liées. D'autres bonnes pratiques sont également à recommander selon le Conseil : l'utilisation parcimonieuse de l'air conditionné, l'entretien régulier du véhicule, etc.

L'utilisation optimale d'un véhicule motorisé implique aussi selon le Conseil que l'on veille à un taux d'occupation ou de chargement maximal. Il soutient par conséquent le covoiturage (en complément d'un système de transports en commun accessible à tous et de qualité) et la « logistique intelligente », qui sont des initiatives s'inscrivant dans une vision globale d'une mobilité plus durable et intermodale. Les deux initiatives contribuent en effet à accroître l'efficacité énergétique des transports :

- en cas de covoiturage, le taux d'occupation moyen est plus élevé que lorsque le véhicule est occupé par une seule personne ;
- une « logistique intelligente » veille à la définition de l'itinéraire le plus efficace et peut déboucher sur le taux de chargement des véhicules (camions, locomotives, etc.) le plus élevé possible.

## Annexe 1 : Liste des avis consultés

- Avis CCE/CNT du 7 avril 2017 concernant le budget mobilité (CCE 2017-0885 DEF, CNT avis n° 2030)
- Avis CCE du 24 février 2016 « Vers une économie circulaire belge créatrice d'emplois de qualité et de valeur ajoutée – focus sur le recyclage » (CCE 2016-0496 DEF)
- Avis CCE/CNT du 26 janvier 2016 intitulé « Les plans de la SNCB concernant des tarifs différenciés aux heures de pointe et aux heures creuses : les interlocuteurs sociaux expliquent leurs positions communes » (CCE 2016-0186 DEF, CNT avis n° 1968)
- Avis CCE du 18 novembre 2015 sur les principes de base pour une politique de mobilité durable (CCE 2015-2220 DEF)
- Avis CCE du 22 avril 2015 en prévision des négociations sur les futurs contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel (CCE 2015-0890)
- Avis CCE/CNT du 21 janvier 2015 concernant la nouvelle politique tarifaire de la SNCB (CCE 2015-0110 DEF, CNT avis n° 1921)
- Avis CCE du 21 janvier 2015 « L'engagement des interlocuteurs sociaux face aux enjeux énergétiques » (CCE 2015-0135 DEF)
- Avis CCE du 15 octobre 2014 sur les propositions d'actions fédérales visant à promouvoir le covoiturage en Belgique (CCE 2014-1820)
- Avis CCE/CNT du 19 juin 2013 sur le projet de plan pluriannuel d'investissements du groupe SNCB pour la période 2013-2025 (CCE 2013-0770 DEF, CNT avis n° 1854)
- Avis CCE du 20 février 2008 relatif à l'efficacité énergétique dans le secteur du transport (CCE 2008-241 DEF)
- Avis CCE/CNT du 23 avril 2004 sur l'avant-projet de plan fédéral de développement durable 2004-2008 (mobilité – pauvreté – vieillissement) (CCE 2004-470 DEF, CNT avis n° 1461)

Assistaient à la séance plénière commune du 18 juillet 2017, tenue sous la présidence de Monsieur R. TOLLET, Président du Conseil :

**Membre nommé sur la proposition des organisations représentatives de l'industrie et des banques et assurances :**

Monsieur ROOSENS

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

Madame DEITEREN

**Membre nommé sur la proposition de la sylviculture :**

Monsieur COOLENS

**Membres nommés sur la proposition du secteur non marchand fédéral en Belgique :**

Madame SLANGEN et Monsieur VANDER ELST

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

Confédération des Syndicats chrétiens de Belgique : Monsieur VAN ZWOL

Centrale générale des Syndicats libéraux de Belgique : Monsieur VALENTIN