

Stratégie Régionale de Mobilité

Volet Marchandises



Approuvé en seconde lecture par le Gouvernement wallon le 29/10/2020

Dépôt légal : D/2020/11802/48

Editeur responsable : Etienne Willame Directeur général du SPW Mobilité et Infrastructures

Rédacteur en chef : Pascal Moens

Titre : Stratégie régionale de mobilité. Volet Marchandises

Date prévue de parution : novembre 2020

Cette brochure ne peut être vendue

<http://mobilite.wallonie.be>

INTRODUCTION	3
VERS UNE NOUVELLE GOUVERNANCE DE LA MOBILITÉ	11
ASSURER UN PILOTAGE ORIENTÉ RÉSULTATS	11
1) Prendre le leadership et assurer un pilotage responsable	11
2) Mieux préciser le processus budgétaire	12
DÉVELOPPER UN ÉCOSYSTÈME SUSCEPTIBLE DE GÉNÉRER L'EXPERTISE ET L'INNOVATION	12
3) Améliorer la transparence et la connaissance du transport de marchandises	12
FAVORISER UNE POLITIQUE D'OUVERTURE ET DE COLLABORATION	13
4) Assurer l'ouverture et la transversalité	13
5) Trouver l'équilibre entre le pilotage régional et les acteurs locaux	14
6) S'accorder entre les Régions, le Fédéral et les régions limitrophes	14
7) Accroître l'attractivité de la Région dans le secteur transport et logistique	15
ACCÉLÉRER LA TRANSFORMATION DE LA DEMANDE	17
GUIDER LES ACTEURS VERS DES TRANSPORTS PLUS DURABLES	17
8) Dynamiser le report modal en répondant aux besoins des filières	17
9) Favoriser les solutions innovantes	18
10) Encourager l'efficacité environnementale	19
11) Renforcer l'action du secteur public dans les changements à mener	19
ŒUVRER DANS LE TEMPS ET L'ESPACE POUR DES TRANSPORTS EFFICACES ET DURABLES	20
12) Renforcer l'efficacité du déplacement des marchandises par les choix de localisation et en favorisant l'économie circulaire	20
13) Optimiser la circulation des marchandises en ville	20
14) Favoriser la réduction des distances et l'organisation du temps	22
PROMOUVOIR, RÉGULER ET TARIFER DE MANIÈRE RESPONSABLE : LES OUTILS DU CHANGEMENT	23
15) Promouvoir des transports et une logistique plus durables	23
16) Réguler et contrôler : l'outil public majeur	24
17) Tendre vers une tarification à l'usage intégrée à l'arsenal fiscal	25
FAIRE DE L'ÉVOLUTION DE L'OFFRE UN OUTIL DE GESTION DE LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES	27
GARANTIR ET AMÉLIORER LES NIVEAUX DE SERVICES DES INFRASTRUCTURES	27
18) Faire de l'entretien des infrastructures un enjeu de gouvernance	27
19) Optimiser l'usage des infrastructures existantes par la technologie et les services	28
RENFORCER LA POSITION DE LA WALLONIE AU CŒUR DES ÉCHANGES	29
20) Connecter la Wallonie aux réseaux européens, transfrontaliers et transrégionaux	29
21) Desservir les zones d'activité	30
22) Définir des nœuds intermodaux et des zones d'activités économiques multimodales	31

FAVORISER DES TRANSPORTS SÛRS, PROPRES ET RÉILIENTS	32
23) Développer des transports et une logistique moins énergivores et moins impactants pour l'environnement	32
24) Anticiper les changements climatiques	33
GLOSSAIRE	34

INTRODUCTION

OBJECTIF DE LA SRM -VOLET MOBILITÉ DES MARCHANDISES

Dans une Wallonie où l'on se déplace toujours davantage, une intervention marquée des autorités publiques est absolument nécessaire pour garantir une mobilité durable. Les enjeux sont tels qu'il s'agit de mobiliser tous les acteurs publics et privés. La première étape dans laquelle le Gouvernement est pleinement engagé consiste à élaborer une vision forte à l'échelle régionale et de décliner la stratégie qui va permettre de la matérialiser. L'objet du présent document sera de se focaliser sur la stratégie mobilité des marchandises.

UNE VISION FAST AMBITIEUSE

Le Gouvernement wallon a adopté en octobre 2017 une vision de la mobilité wallonne à l'horizon 2030, la vision FAST^{*1}, poursuivant comme finalités la réduction de la congestion (**Fluidité**), l'accès aux biens et services pour tous (**Accessibilité**), la réduction drastique des accidents de la route (**Sécurité**) et la réduction importante des nuisances environnementales (**Santé**). Cette vision, confirmée par la Déclaration de Politique Régionale l'été 2019, a été traduite en objectifs ambitieux, notamment de **Transfert modal**.

FAST 2030* énonce le « *pourquoi* », elle fixe un cap, une direction claire qui s'impose à tous. Elle peut dès lors servir de base solide à l'élaboration des étapes suivantes. FAST 2030* énonce également les grandes pistes du « *comment* » jetant ainsi les bases de la présente **Stratégie Régionale de Mobilité (SRM)**. La SRM devra ensuite être traduite dans l'ensemble des **plans** opérationnels, cette dernière étape constituant le « *quoi* ». Les plans détailleront les actions précises qui seront entreprises.

La stratégie n'est donc ni un plan, ni un schéma. A ce titre, elle propose des orientations stratégiques et non des actions précises. Cette étape est indispensable pour assurer la cohérence des actions futures et de leur phasage. Et l'on sait à quel point cette cohérence, et le maintien de celle-ci dans la durée, sont indispensables dans le domaine de la mobilité. La période choisie qui s'étend jusque 2030 est suffisamment large pour y ordonner réalistement les actions qui permettront d'atteindre les objectifs de la Vision FAST*.

Le présent document va donc définir les orientations stratégiques régionales de la mobilité des marchandises à l'horizon 2030. Ce document s'imposera par la suite comme un cadre de référence pour l'élaboration de toute politique publique.

UN CONTEXTE ET DES ENJEUX QUI IMPOSENT D'AGIR ÉNERGIQUEMENT

Toute stratégie efficace de changement s'appuie sur une bonne connaissance des phénomènes à l'œuvre aujourd'hui et des tendances lourdes qui vont dessiner l'avenir. Un premier constat est que la Wallonie possède une économie très ouverte et très dépendante du transport, à la fois pour le déplacement des personnes, mais aussi pour le déplacement des nombreuses marchandises et matériaux, qu'ils soient produits localement ou importés. Ces dernières années, une déconnexion progressive entre la croissance économique et celle du transport de marchandises est constatée. L'augmentation du trafic n'est donc plus une condition sine qua non au développement économique. Ce secteur est néanmoins vital pour la production, aussi bien que pour la distribution et le commerce. Le transport de marchandises est très fortement lié à l'emploi et à la compétitivité des entreprises (le poste "transport & logistique" pesant en moyenne pour 15 % dans la structure des coûts, mais souvent bien plus pour l'industrie). La qualité de ces déplacements, tant au sein de la région que dans le cadre des échanges avec ses principaux partenaires économiques, est essentielle.

¹ Les termes suivis d'un astérisque* sont explicités dans le glossaire à la fin du document.

La **croissance de la mobilité** globale des personnes et des marchandises va continuer comme le prévoit le Bureau Fédéral du Plan dans ses dernières projections (02/2019). Pour la Belgique, en 2015, le transport routier de marchandises représentait 66 milliards de t.km* et 79% de parts modales. En 2040, il devrait représenter 79.5 milliards de t.km* et 77% de parts modales. On constate donc que, malgré une légère baisse attendue en parts modales, le transport routier restera dominant à l’horizon 2040, à politique constante, avec un taux de croissance de 20% du trafic ! Le présent document dresse donc de nouvelles stratégies de manière à éviter une saturation inéluctable de nos infrastructures routières et à infléchir la croissance des nuisances qui y sont associées.

Sur base des données et estimations disponibles, les parts modales Wallonnes s’établissent comme suit :

2016		
	tkm (mlrds)	Part
Route	20.1	84,2%
Rail	2.2	9%
Voies navigables	1.6	6,8%

Source : estimation SPW MI*

Le transport de marchandises combine des échanges de très longues distances avec les 4 autres continents (dont l’Asie via les ports maritimes) mais également via la terre (développement de la “route de la soie” ferroviaire), des trafics de longues distances européens et des trafics de plus courtes distances, voir locaux. Ces différentes échelles impliquent des acteurs, des contraintes et des moyens d’actions différents.

La circulation des biens s’accompagne de pressions indésirables sur l’environnement. Certaines de celles-ci ont des effets sur la société dans son ensemble et ne font l’objet d’aucune contrepartie, ce sont des effets externes et les coûts qui y correspondent sont, par analogie, qualifiés de coûts externes*. En matière de transport, la demande globale et la répartition modale dépendent notamment des prix proposés aux utilisateurs. La non-prise en compte des coûts externes* (à tout le moins jusqu’à présent) dans la formation de ces prix a entraîné une surconsommation de transport et un accroissement du trafic, en particulier routier.

Les **défis environnementaux** réclament des actions ambitieuses et cohérentes portant simultanément sur l’organisation de la société ainsi que sur la demande et sur l’offre de transport. Les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport représentent en Wallonie 25% du total des émissions, dont 99 % sont dues aux seuls véhicules routiers². Dans ce contexte, la Wallonie s’est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 35% d’ici 2030³ pour les secteurs non-ETS⁴*. La contribution du secteur des transports n’est pas spécifiquement identifiée dans cet effort global. Cela étant, comme il contribue pour 38% au total de ces émissions dites non-ETS* - et qu’en plus, contrairement aux autres gros contributeurs des émissions (bâtiment,

2 Rapport sur l’état de l’environnement wallon (2017).

3 Par rapport au niveau de 2005

4 Non inclus dans le Emission Trading Scheme c’est-à-dire : Transport, bâtiments, agriculture, déchets

agriculture, ...), les émissions dues au transport n'ont fait qu'augmenter - sa contribution devra nécessairement être significative.

Des dynamiques sont à l'œuvre pour améliorer la productivité et l'efficacité énergétique des modes de transport : moteurs plus efficaces, nouvelles normes environnementales, développement de motorisations utilisant des carburants alternatifs, arrêts automatiques de moteur, amélioration du remplissage des véhicules, optimisation des tournées et multimodalité⁵. Ces dynamiques doivent être amplifiées. Elles ne permettront cependant pas à elles seules une réduction satisfaisante des émissions.

La congestion est également un élément d'importance hautement stratégique. Elle entraîne une perte de productivité de l'ensemble de l'économie, une hausse des émissions polluantes et une sous-exploitation des infrastructures⁵. L'objectif de réduction de la congestion est donc essentiel et passera nécessairement par des mesures agissant sur le transport de personnes (représentant environ 90% des trafics) et de marchandises.

La mondialisation des productions et par conséquent des flux de transport qui furent la norme les dernières décennies n'ont jamais été aussi questionnés qu'à l'heure actuelle. Les notions de durabilité, de résilience, d'indépendance, de sobriété énergétique sont désormais au cœur des débats. Au niveau de la production de biens, cette tendance trouve écho dans le modèle d'économie circulaire. Bien que cette notion dépasse très largement le simple cadre des transports, c'est en soit un enjeu pour le document présent : comment disposer les entreprises sur le territoire pour que, à production égale, la demande de transport soit plus faible.

Enfin, l'évolution technologique, réglementaire et économique de la mobilité laisse présager de grands bouleversements (digitalisation, véhicules autonomes, etc.) qu'il convient d'anticiper, de mettre à profit, d'encadrer et régler.

Ces enjeux doivent être traités via une stratégie globale, axée sur la durabilité des transports de marchandises :

- Comment éliminer, réduire ou compenser les incidences négatives tout en assurant les conditions pour le déploiement des activités socio-économiques ?
- Comment améliorer le cadre de vie des populations et leurs accès aux espaces sans contraindre les activités de transport ?

Pour atteindre cette stratégie globale, la SRM* se base sur la structure de la vision FAST* : Gouvernance, demande de mobilité et offre de mobilité et selon 4 axes d'analyse : fluidité, accessibilité, santé/sécurité, report modal.

Gouvernance : Dans le domaine des marchandises, la Gouvernance est le premier chantier à mettre en œuvre. Le principal enjeu est la mise en place d'un pilotage qui garantisse la transparence et la conformité des choix par rapport à la vision.

Demande de mobilité : La gestion de la demande de mobilité constitue le deuxième chantier de la stratégie. Il s'agit principalement d'inciter et sensibiliser les acteurs économiques, de mettre en place des règles et des politiques fiscales pour orienter la demande vers d'autres comportements plus durables.

Offre de mobilité : Le troisième chantier de cette stratégie porte sur l'offre de mobilité qui est considérée dans son sens le plus large en envisageant :

- Les niveaux de services, qui doivent correspondre aux besoins des utilisateurs et leur garantir les meilleures conditions pour leur développement, notamment via la technologie ;
- Les infrastructures, qui doivent être adaptées et développées ;
- Les moyens mis en œuvre pour rendre les transports plus sûrs, plus propres et plus résilients.

⁵ La capacité en situation de congestion est inférieure à la capacité en fonctionnement fluide

DES LIMITES À DÉPASSER

Indispensable au fonctionnement de la société, le secteur du transport de marchandises pâtit pourtant souvent d'un déficit d'image et de politiques dédiées. Par exemple, il est trop souvent traité en marge des documents de planification consacrés à la mobilité des personnes, cantonnant les pouvoirs publics dans un rôle limité à la seule gestion des infrastructures.

Le fait que les opérations de transport et de logistique soient intégralement libéralisées ne doit pas occulter l'importance stratégique pour les pouvoirs publics de s'investir sur ces enjeux, étant donné que :

- Le coût du transport, qui représente en moyenne 15 % du prix des biens sur le marché, et parfois bien plus pour certains secteurs, influence significativement la compétitivité des entreprises wallonnes ;
- Dans un contexte de congestion routière, la qualité des alternatives potentielles est un facteur d'attractivité (voire de survie) pour les chargeurs* ;
- Enfin les pré- et post acheminements routiers* sont très impactants pour le transport combiné, car ils pèsent jusqu'à 30 à 40 % des coûts. L'amélioration de cet échelon local prend dès lors une importance significative (types de véhicules et tonnage maximal vers les nœuds intermodaux, optimisation des tournées, tarification spécifique...).
- Les choix de localisation des investisseurs se déroulent dans un contexte de forte concurrence avec les régions limitrophes, imposant un réel travail multi-facette sur l'attractivité économique de la Wallonie, dont la dimension transport joue souvent un rôle significatif ;
- Le transport et la logistique sont aussi des filières économiques en tant que telles, génératrices d'emplois et de retombées économiques locales. Or la pénurie de main d'œuvre est vive dans certaines fonctions (conducteurs de trains, mais aussi de bateaux ou de camions, cariste*, personnels qualifiés pour la maintenance des infrastructures et des équipements etc.), ouvrant des perspectives de mise à l'emploi pour autant que les filières de formation puissent répondre aux besoins.
- Parallèlement, les conditions économiques du secteur mènent parfois à des dérives importantes sur les plans légaux et sociaux. Une attention particulière devra être portée à l'impact des mesures proposées et au respect des normes dans ce domaine.

Il importe de tenir compte des éléments suivants :

- Disposer de nouvelles infrastructures ne suffit pas à développer de l'activité. Être ancré dans les réseaux européens d'infrastructures est un atout formidable, mais pas une condition automatique de succès, car il s'agit également d'assurer et accroître la place de la Wallonie dans les schémas logistiques et les projets des grands opérateurs de transport ;
- Seule une part (significative mais non majoritaire) des flux est en situation potentielle de report modal, pour la simple raison que la majorité des flux routiers s'opère à courtes distances ; des contextes où, sauf situation très particulière, le rail ou la voie d'eau ne peuvent offrir de solutions compétitives. Une politique de transport doit donc, en plus de la question du report modal, chercher des solutions de transport efficaces et pragmatiques, s'inscrivant dans leur développement économique⁶.

La Wallonie doit donc affirmer sa politique de transport de marchandises de manière plus transversale, afin de mieux valoriser les atouts régionaux (localisation, réseaux, terrains, main d'œuvre, etc.) et de répondre à l'ensemble des défis (attractivité économique, congestion, réduction des émissions de CO₂, etc.). Ce volet marchandises de la SRM* constitue dès lors une opportunité de renforcer et de détailler cette orientation.

⁶ Le transport n'étant pas une fin en soi, sauf pour les transporteurs

Une position assumée du texte est de se limiter au transport terrestre. Le développement et les enjeux spécifiques au transport aérien font l'objet de politiques spécifiques. La présente SRM * prend en considération l'ensemble des flux terrestres générés par l'activité aéroportuaire et donc les flux entrant et sortant des zones aéroportuaires.

VERS UNE NOUVELLE APPROCHE

Pour atteindre une mobilité durable, il faut agir sur les 3 leviers que sont : les distances et temps des échanges, le mode de transport employé et l'efficacité énergétique et environnementale. A l'opposé, les quantités échangées étant mécaniquement liées à la croissance économique, elles doivent être préservée au mieux.

Mobilité des marchandises = Échanges (t ou m³) * km / échange * parts modales * efficacité environnementale

La nouvelle approche consiste :

- À développer une expertise de la géographie des flux et des prix du transport, pour affiner notamment la connaissance du domaine de pertinence de chaque mode. Le manque de données liées au transport de marchandises ne permet en effet pas d'obtenir d'indicateurs fiables spécifiques à la Région. Faire la lumière sur les flux existants est une des politiques prioritaires qui doit être développée à court terme.
- À cerner ainsi les flux routiers qui pourraient être économiquement remplacés par le rail ou la voie d'eau, voire par les canalisations dans certains cas très spécifiques et toute autre solution proposant une alternative aux poids-lourds ;
- À agir pour permettre le transfert des plus grands flux possibles vers les modes alternatifs notamment en abaissant le seuil de pertinence de la voie d'eau et du rail, en diminuant leurs coûts fixes tout en améliorant la qualité de services, en portant une attention particulière aux besoins spécifiques des filières;
- Pour les flux routiers restant après ces actions, soit la part majoritaire des trafics, la stratégie doit prendre en compte l'ensemble des externalités négatives*. Il faut donc mettre en place des politiques spécifiques à ce mode pour agir à la fois sur les distances, sur le temps, sur les motorisations et le type des véhicules, sur les infrastructures, sur les systèmes intelligents d'optimisation (dans les véhicules, et les infrastructures), tout en développant une dimension « servicielle » plus affirmée dans les politiques publiques (agir en temps réel, rôle de stimulant, d'accompagnement, etc.) pour rencontrer les objectifs nécessaires de réduction de ses nuisances.
- À prendre en compte les contraintes du secteur privé quant à la confidentialité, la concurrence et la responsabilité de la marchandise dans les processus de mutualisation.
- À stimuler le numérique en fluidifiant la chaîne de services de transport à travers la circulation de l'information (recherche d'itinéraire, choix d'un mode de transport, horaires et suivi en temps réel), la facturation et le paiement (redevances), la régulation des flux et une gestion de l'intermodalité*.
- À mettre en œuvre une politique de « level playing field »*, c'est-à-dire une politique générale des transports englobant toutes les mesures garantissant une équité de traitement des différents modes en tenant compte de leurs externalités pour la collectivité.

Quant à la politique de gestion des réseaux, elle gagnerait à être plus orientée vers la garantie de taux de disponibilité, avec des niveaux de services préétablis et transparents. Définir en amont des plans d'action pour faire face à des perturbations importantes ou des situations de crises, avec des scénarios et des mesures préétablies, car la mise en place de réponses rapides face aux crises fait en effet partie des attentes prioritaires des utilisateurs comme des autorités.

DE SOLIDES JALONS DÉJÀ POSÉS

Compte tenu des impacts importants de la mobilité sur la qualité de l'air et sur le climat, et de sa forte dépendance par rapport aux choix en matière énergétique, la SRM* tisse des liens étroits avec le **Plan wallon Energie Climat 2030 (PWEC)**. Cette stratégie doit notamment permettre à la Wallonie de se mettre en conformité avec les objectifs européens de réduction des GES* repris dans le projet ESR* - « effort sharing régulation » défendu par la Commission et le Parlement Européen (à savoir pour la Belgique une réduction de 35% des GES* pour les secteurs non ETS* d'ici 2030) et constitue à ce titre l'un des maillons essentiels pour atteindre les objectifs contraignants du Plan National Energie Climat approuvé par le Gouvernement Fédéral et les Régions. Les orientations stratégiques préconisées ici prennent une importance supplémentaire à la lumière de ces liens. La SRM* et le plan d'action qui en découlera traduiront dans le monde des transports les objectifs assignés au niveau des plans air, climat et énergie. Les échanges entre ces deux stratégies devront être renforcés pour permettre l'adaptation permanente des objectifs du PWEC aux enjeux de la mobilité, notamment par l'alimentation des indicateurs environnementaux du secteur de la mobilité.

Cette démarche est d'autant plus essentielle qu'un travail d'actualisation des objectifs et des mesures du PWEC doit être réalisé en vue de répondre aux engagements de la Déclaration de Politique Régionale qui prévoit une réduction de -55% des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 et qu'il faut garder en mémoire l'horizon 2050 avec l'objectif d'un transport zéro émission

La SRM* est également conçue en parfaite cohérence avec le **Schéma de Développement Territorial**. La disponibilité d'un tel schéma et d'une structure territoriale évolutive qui y est décrite constitue un élément majeur de la politique de mobilité.

La Région a déjà mis des outils en place et commencé à travailler : le projet Perex 4.0*, les plans ITS* et infrastructures, les actions déjà menées en termes de gouvernance et le rattrapage progressif du retard pris en matière d'entretien des infrastructures... Toutes ces politiques contribuent de manière forte à certains des objectifs énoncés dans ce document. Leurs résultats commencent à se concrétiser et il est nécessaire de les poursuivre tout en les faisant converger de la manière la plus cohérente possible vers les objectifs formulés ci-après.

DES OBJECTIFS CHIFFRES POUR UNE STRATEGIE EVALUEE

La stratégie régionale de mobilité doit être évaluée au regard des objectifs présentés dans cette introduction à savoir :

- Des objectifs de rééquilibrage modal (Vision FAST) : réduction de 7% de la part modale de la route pour le transport de marchandises en 2030
- Des objectifs climatiques de la Wallonie : cette stratégie s'inscrit dans l'atteinte de l'objectif européen contraignant de la Belgique dans le cadre du Plan National Energie Climat (PNEC) soit -35% de GES en 2030 par rapport à 2005. Pour la Wallonie, cela correspond à réduire de -40% toutes ses émissions de gaz à effet de serre (GES) entre 1990 et 2030. La Déclaration wallonne de Politique Régionale 2019-2024 engage la région à réduire ses émissions de -55% en 2030 par rapport à 1990. La révision de l'objectif européen est aussi en discussion dans le cadre de la Proposition de la Commission du « Green Deal » (-50 voire -55%). Une mise à jour des objectifs de la SRM sera réalisée dans le cadre du processus de construction du nouveau Plan Air Energie Climat de la Wallonie qui formalisera ce nouvel objectif fin 2021. Une attention devra également être portée sur la période 2030-2050 avec l'objectif, à cet horizon, d'une mobilité neutre en carbone.

Ces engagements sont traduits en 4 objectifs opérationnels chiffrés :

- Maitriser la demande : Le nombre de tonnes.kilomètres ne doit pas augmenter d'ici 2030
- Assurer un transfert modal : Le nombre de tonnes.kilomètres doit diminuer de 0.6% par an pour la route et augmenter de 2.7% par an pour le ferroviaire et le fluvial
- Améliorer l'efficacité du transport : le nombre de véhicules.kilomètres doit diminuer de 5% d'ici 2030 à demande constante
- Réduire les émissions : Les émissions moyennes de CO2 des véhicules lourds du parc wallon doivent diminuer de 15% d'ici 2030

Pour des raisons de disponibilité des statistiques l'année de référence sera 2016 sur la base de la situation suivante.

2016	tkm (en milliards)	partition modale	t/véh	vkm (en milliards)
route	20.094	84.20%		
véhicules lourds	19.772		7.432	2.661
véhicules légers	0.322		0.119	2.709
rail	2.160	9.05%		
fluvial	1.610	6.75%		
Total	23.864			

Situation en 2016 du transport de marchandises en Wallonie (sources : SPF M&T, BfP, SPW MI, IWEPS)

Ces objectifs opérationnels serviront à évaluer année après année, si le plan d'action permet de suivre cette trajectoire vers les objectifs fixés et le cas échéant de le corriger.

VERS UNE NOUVELLE GOUVERNANCE DE LA MOBILITÉ

ASSURER UN PILOTAGE ORIENTÉ RÉSULTATS

1) Prendre le leadership et assurer un pilotage responsable

Constats

Le secteur des transports de marchandises est confronté à un double morcellement :

- Côté privé, son activité est exercée par une multitude d'acteurs (souvent de petites tailles), exerçant différents rôles (opérateurs*, logisticiens*, commissionnaire*, etc.) ;
- Côté public également, le transport marchandises concerne différents acteurs, à différentes échelles territoriales (européenne, fédérale, régionale, locale) et dont les compétences peuvent se chevaucher,

Dans ce contexte, la répartition des rôles et du pilotage n'est pas clairement identifiée, alors que ce secteur, contribuant à l'attractivité des territoires et à la compétitivité des entreprises, requiert au contraire une grande efficacité et transversalité de l'action publique.

Stratégie

Répondre aux défis posés (cf. Introduction) implique un **leadership fort de la Région**, garant du respect de la vision via une approche globale. En effet, il est fondamental que l'entière du processus de transformation de la mobilité soit suivie et encadrée (vision, stratégie, plans, objectifs, indicateurs, évaluation, etc.), et ne consiste pas seulement en une juxtaposition de projets isolés. Corollairement, la **clarification et la simplification des rôles** et des processus de décision sont essentiels pour permettre l'atteinte des objectifs stratégiques poursuivis.

La **mise en place d'un pilotage** par la Région doit permettre de vérifier que l'on s'oriente vers les résultats escomptés et, au besoin, réorienter certains volets de la stratégie. Dans le cadre de ce pilotage, la Région assurera la cohérence de la mise en œuvre des deux volets de la SRM, le volet mobilité des personnes et le volet mobilité des marchandises.

Le pilotage doit aussi prévoir la responsabilisation des différents acteurs. Ainsi, si le rôle de la Région est bien d'opérer le pilotage stratégique, de définir les conditions-cadres et de garantir la disponibilité des outils communs, l'appropriation par les pouvoirs locaux de ces conditions cadres et de ces outils pour le développement de leurs initiatives est un élément clé. Développer une culture de SLA*(« Service Level Agreement ») et d'indicateurs-clés (ou "KPI"* , Key Performance Indicator) entre acteurs publics devient alors nécessaire.

Le pilotage doit veiller à l'intégration **d'une vision prospective** des objectifs de la SRM à l'horizon 2050 et la neutralité carbone.

En outre, une méthodologie **d'évaluation des projets tenant compte de l'échelle des projets** doit être déterminée, afin de pouvoir notamment hiérarchiser les investissements.

2) Mieux préciser le processus budgétaire

Constats

Les bénéficiaires ou les cibles de l'action publiques sont, dans le cas des marchandises, des entreprises privées dont les objectifs et modes de fonctionnement sont généralement très différents du secteur public. Il faut éviter que le secteur public ne se substitue au privé dans ses compétences, qu'il crée des niches économiques artificielles par effet d'aubaine ou qu'il annule les effets d'une mesure par l'adoption d'une mesure aux effets contraires.

Stratégie

Une programmation budgétaire en lien avec les objectifs stratégiques répartissant les **responsabilités et le budget** de chaque acteur devra être disponible de manière claire, synthétique et transparente. Cette programmation s'inscrira dans la vision stratégique de long terme. Une **méthodologie standardisée d'analyses socio-économique et environnementale ex-ante et ex-post des projets** est également à développer en Wallonie pour contribuer à la priorisation des interventions publiques.

DÉVELOPPER UN ÉCOSYSTÈME SUSCEPTIBLE DE GÉNÉRER L'EXPERTISE ET L'INNOVATION

3) Améliorer la transparence et la connaissance du transport de marchandises

Constats

Le transport de marchandises reste trop mal connu. D'une part les éléments de compréhension de ce système sont peu diffusés et partagés au sein de notre société, d'autre part avec très peu de données disponibles sur la géographie des flux, la nature des biens transportés, Par exemple, on connaît très mal les répartitions modales par classe de distance ou par nature des produits.

Plus généralement, si des données sont disponibles, elles ne le sont pas toutes à l'échelle pertinente ni avec une garantie suffisante d'homogénéité pour permettre leur exploitation dans le contexte d'une stratégie régionale.

La collecte de données, leur traitement, leur échange et leur partage sont pourtant des leviers d'action essentiels pour améliorer significativement la transparence et l'accès aux modes de transport plus complexes comme le transport ferroviaire ou fluvial.

Pour pouvoir rencontrer leurs objectifs de manière performante, les pouvoirs publics doivent développer plus amplement toute une série de compétences, en plus de leurs tâches traditionnelles de gestion de réseaux et de régulation du transport. On observe notamment une importance croissante de la remontée des informations en temps réel, de leur mise à disposition et de leur intégration, ainsi qu'une diversification des acteurs dans les métiers qui y sont liés, avec notamment l'apparition de « plateformes » dématérialisées, de fournisseurs d'outils digitaux, de nouveaux intermédiaires, etc.

Stratégie

L'enjeu est de **développer la connaissance** des échanges de marchandises, et des équilibres économiques sous-jacents, afin d'orienter plus précisément les politiques publiques, et d'en développer de nouvelles.

La mise en place d'un pilotage axé sur l'atteinte des **objectifs stratégiques** et d'un **monitoring** qui s'appuie sur une connaissance détaillée de la situation de la mobilité en Région wallonne, ainsi que de son évolution dans le temps, implique une meilleure exploitation, interconnexion et harmonisation des données issues des systèmes existants. Des objectifs opérationnels chiffrés ainsi que des indicateurs constituant un tableau de bord de suivi et d'évaluation de la stratégie devront ensuite être définis.

Un corpus d'informations et de documentation commun, accessible à l'ensemble des acteurs sera constitué.

Pour les données du transport, les pouvoirs publics doivent notamment :

- Assurer une collecte et un traitement des données stratégiques (y compris selon des partenariats innovants avec des acteurs tant publics que privés) et encadrer l'exploitation de ces données, par exemple dans le cadre de démarches de Smart logistics*. A titre d'exemple de données stratégiques : les données issues de la redevance kilométrique sont stratégiques et il est nécessaire d'étendre le champ d'action de ce système à l'ensemble des véhicules de moins de 3,5t afin d'enrichir les données disponibles dans un secteur critique en pleine évolution.
- Tirer profit de collaborations (tant avec des acteurs publics que privés) pour acquérir, échanger ou mettre à disposition des données, entre autres grâce à de nouveaux outils numériques, et garantir l'encadrement nécessaire qu'implique ces échanges

FAVORISER UNE POLITIQUE D'OUVERTURE ET DE COLLABORATION

4) Assurer l'ouverture et la transversalité

Constats

Le transport d'une marchandise est une activité induite par les échanges économiques. Le transport est par conséquent relié à d'autres sujets tels que les politiques économiques, la fiscalité, l'aménagement du territoire, l'emploi et la formation, l'innovation, la logistique, etc.

Stratégie

Les processus de transport de marchandises étant fortement interdépendants, il est impératif de décroisonner les structures de concertation entre modes de transport, et de concrétiser une **approche transversale et multimodale**.

Cette dimension multi-facette impose d'assurer la transversalité dans l'action publique. Le pilotage de la SRM doit être garant de la transversalité dans les différents plans stratégiques de la Région : SRM voyageurs, PWEC, Développement durable, Stratégie Economie circulaire, plan Infrastructures...

Il est impératif d'obtenir l'implication et l'**adhésion des acteurs** non seulement du transport mais également des autres secteurs qui y sont directement liés ou qui l'impactent : économie, aménagement du territoire, technologie, environnement, énergie, social, logistique, économie circulaire... Une pratique accrue de la concertation et du partage des objectifs doit être systématisée pour améliorer la compréhension et l'appropriation réciproque des objectifs. Il faut passer de la concertation symbolique à la participation effective. Les autorités régionales devront jouer ce rôle.

5) Trouver l'équilibre entre le pilotage régional et les acteurs locaux

Constats

Trouver le bon équilibre entre un cadre centralisé et clair, des outils uniformes, une image globale attractive à l'international, tout en préservant l'espace pour des initiatives locales (tant publiques que privées), est vital pour mettre en œuvre des politiques efficaces.

Outre l'échelle régionale, l'échelle locale est souvent pertinente pour faire remonter des messages, développer une présence commerciale, lancer des initiatives et des projets-pilotes. En effet, c'est principalement à cette échelle que les entreprises et les prestataires peuvent développer des collaborations, trouver des synergies et favoriser l'appropriation par des partenaires locaux.

C'est également l'échelle où se délivrent la plupart des permis qui seront nécessaires pour concrétiser les projets de la SRM.

Stratégie

L'articulation entre le niveau régional et le niveau local doit être renforcée, notamment sur les thèmes suivants :

- **La logistique urbaine** : disposant du pouvoir de décision sur leur territoire et sur une partie des infrastructures, les acteurs locaux sont en mesure d'influencer la traduction des orientations régionales en actions. Dans le cadre général régional à établir, les outils de planification régionaux tels le PCM* (ou le PUM)* doivent devenir l'outil central de déclinaison de la stratégie régionale au niveau des communes. Les réflexions et la planification de la logistique urbaine doivent y être abordées clairement et systématiquement, en particulier dans le cadre de la mise en place de zones de basse émission.
- **Les bassins de mobilité** : Il y a lieu d'intégrer la question des marchandises dans la définition et la gestion des bassins de mobilité notamment pour éviter des prises de décisions au niveau du transport des personnes qui seraient contreproductives au niveau des marchandises.
- **Le soutien à des projets-pilotes** initiés par des acteurs du territoire.
- **La gestion d'infrastructures multimodales et portuaires et son interaction avec les politiques et l'économie locale et/ou intercommunale.**
- **La délivrance de permis.**

Des mécanismes de concertation et d'incitation qui favorisent la compréhension et l'adhésion des responsables locaux devront être prévus.

Dans d'autres cas, le périmètre communal ou intercommunal seul n'est pas pertinent pour les marchandises, et **certaines projets structurants devront être soumis à l'avis d'une autorité régionale** en matière de mobilité des marchandises : plans d'aménagement ou permis d'exploiter de zones économiques ayant un potentiel fort en matière de transport de marchandises, centre de distributions, etc. Cet avis obligatoire devra être contraignant pour les aspects stratégiques identifiés par la Région.

6) S'accorder entre les Régions, le Fédéral et les régions limitrophes

Constats

La Régionalisation des compétences et la dimension internationale du transport de marchandises rendent nécessaire la collaboration active entre la Région Wallonne, la Région Bruxelloise, la Région Flamande, le Fédéral

et les autres régions européennes. Il est nécessaire d'identifier les points de convergence et de travailler en priorité sur ceux-ci.

Stratégie

ETAT ET RÉGIONS BELGES

Concrètement il s'agit de :

- Définir les points de convergence et proposer les actions prioritaires qui doivent être pilotées par le fédéral et les entités fédérées.
- Formaliser les principes de collaboration sur base de projets concrets dont on peut amorcer la concrétisation dans des délais rapides.
- Co-piloter les projets transrégionaux ou financés de manière transrégionale (comme par exemple pour le ferroviaire) et envisager, le cas échéant, une opérationnalisation commune par un prestataire unique.
- Veiller à la mise en cohérence des mesures adoptées entre les régions limitrophes, notamment en ce qui concerne la prise en compte des externalités négatives.

RÉGIONS EUROPÉENNES

La Région doit **renforcer sa collaboration avec les autres régions européennes** au travers des réseaux d'échange internationaux, notamment le Benelux, afin d'affirmer son positionnement au sein des réseaux socio-économiques et institutionnels transrégionaux et internationaux.

Ces échanges permettront également de pouvoir identifier le plus en amont possible les opportunités offertes par les programmes européens et internationaux. La Région doit assurer sa présence au sein de ces instances et programmes européens pour y défendre ses intérêts.

L'objectif est **d'assurer une mobilisation optimale des différentes parties** prenantes pour la mise en œuvre des actions. Plus concrètement, il s'agit de clarifier les processus d'élaboration de projets communs entre institutions, créer les mécanismes de pilotage associés, établir des objectifs opérationnels et les programmes budgétaires, et systématiser la recherche de financements européens.

7) Accroître l'attractivité de la Région dans le secteur transport et logistique

Constats

Le secteur « transport & logistique » pâtit de certains handicaps : image de marque insuffisante, manque de visibilité, ancrages trop faibles des opérateurs et retombées en Wallonie, etc.

Stratégie

La stratégie peut se décliner en 4 axes :

- **Poursuivre les efforts pour améliorer l'image et l'attractivité** du secteur et des terrains, la formation, les conditions d'accueil des entreprises, en particulier des prestataires de transport, notamment en communiquant sur les grands projets de la SRM.
- **Continuer à renforcer le secteur « transport & logistique »** comme une filière économique proprement dite en y intégrant les enjeux de durabilité, avec développement de politiques dédiées pour y attirer et retenir de l'activité en Wallonie.
- **Développer une politique pro-active pour favoriser l'intégration de la Wallonie** non seulement dans les grands réseaux européens d'infrastructures, mais aussi **dans les plans de transport des grands opérateurs.**

- **Simplifier la gouvernance**, pour gagner en efficacité et développer une image plus affirmée en rendant disponible de manière unique et centralisée au bénéfice de l'ensemble des acteurs toutes les informations pertinentes pour les besoins de projets en lien avec la multimodalité*. Une attention particulière doit être portée à la communication autour de ces projets.

Accélérer la transformation de la demande

GUIDER LES ACTEURS VERS DES TRANSPORTS PLUS DURABLES

8) Dynamiser le report modal en répondant aux besoins des filières

Constats

Mobilité des marchandises = Échanges (t ou m³) * km / échange * parts modales * efficacité environnementale

Le choix du mode, de l'organisation du transport et la logistique des entreprises sont spécifiques à chaque filière économique, voir à chaque acteur, et dépend de nombreux paramètres parmi lesquels le temps, le coût, la fiabilité, la régularité et la taille des envois sont les plus souvent identifiés. La pertinence des modes de transports est également souvent liée à la distance parcourue. Au plus la distance est grande, au mieux les modes alternatifs à la route ont la possibilité d'amortir les coûts fixes supplémentaires (de transferts modaux et de pré et post-acheminements*) que leur utilisation induit et de trouver ainsi leur pertinence économique. Le mode routier reste (et restera) le mode principal pour de nombreux flux, puisque près de la moitié de ceux-ci se rapportent à des distances inférieures à 50 kilomètres.

Le report modal vers les modes alternatifs à la route doit donc être abordé en tenant compte des filières, des distances parcourues, de l'efficacité de traitement des modes massifiés*, de l'organisation logistique des entreprises ...

Les éléments sur lesquels agir pour orienter le fret vers les modes les plus durables incluent l'organisation logistique, les coûts de transport et singulièrement les coûts fixes, les coûts de l'opération de transfert modal et les pré- post-acheminements*.

Stratégie

La modification de la demande dépend en grande partie de changements au sein des entreprises et/ou de leurs prestataires logistiques, à qui toute l'organisation de la chaîne de transport est parfois confiée. La Région doit donc se doter d'outils lui permettant d'orienter les choix privés vers un report modal. Les actions menées doivent éviter les effets d'aubaine et être suivies/monitorées quant à leurs résultats en matière d'impacts.

La stratégie doit comporter plusieurs étapes : d'abord mieux connaître les trafics, ensuite rencontrer les acteurs de filières cibles, connaître les leviers de changement de comportement et mettre en place des actions adaptées.

Amélioration de la connaissance des spécificités des filières : Il faut identifier et analyser les filières wallonnes qui ont des besoins spécifiques sous l'angle de la multimodalité* et qui pèsent lourd en termes de flux, et rechercher des solutions spécifiques.

Stratégie pour un soutien au report modal vers le fluvial et le ferroviaire : le changement de comportement en transport de marchandises est confronté à des obstacles importants, notamment en matière d'investissements (terrains, matériels, ...), de formations, de soutiens à l'exploitation, de chaînes logistiques. Un plan d'aide au transfert modal se justifie pour surmonter ces obstacles. Il doit être public, transparent et soutenir des projets viables. Le volet investissements d'un tel plan d'aide doit inclure le financement d'outils permettant le transfert modal, l'acquisition ou l'amélioration des performances des outils de transport, le soutien temporaire au

lancement de nouveaux services. Les autres mesures doivent inclure les formations spécifiques, le support aux services ferroviaires de proximité (entretiens, opérations locales, etc.), le soutien aux opérations de pré- post-acheminement*, ...

L'utilisation du transport par canalisations sera analysée dans les filières concernées.

9) Favoriser les solutions innovantes

Constat

Le développement de solutions innovantes au sein des entreprises est un levier pour développer de nouvelles filières industrielles. L'innovation liée au transport touche à la fois aux équipements, aux nouveaux types de véhicules, à la digitalisation, aux nouveaux modes de conditionnement, à de nouveaux business modèles...

Cependant, le choix d'anticiper et de développer des solutions de transport et de logistique innovantes se heurte parfois à leur coût, au manque de disponibilité de certaines technologies, à une inadéquation des règles, des infrastructures ou des structures publiques.

Le secteur du transport se caractérise par de forts besoins d'innovation. Par exemple, le numérique a stimulé le nombre d'acteurs désireux de s'investir dans la gestion de la mobilité par le développement d'applications mobiles et l'acquisition de données d'usages. Cette diversification des outils peut contribuer à rencontrer les objectifs sociétaux à condition de les encadrer dans ce sens.

Dans un même ordre d'idée, le déploiement des véhicules autonomes est aujourd'hui un enjeu dont s'emparent de nombreux acteurs privés qui poursuivent leurs propres intérêts. Les autorités publiques wallonnes doivent là aussi encadrer ces développements, assurer les conditions de sécurité du trafic et orienter leur déploiement vers des solutions environnementalement et socialement acceptables.

Le pouvoir public doit donc être un acteur actif de ce changement. Il est important de veiller à orienter ces innovations pour favoriser en priorité le report modal de la route vers les modes massifiés* afin de développer de nouvelles filières. Pour cela, l'innovation réglementaire et organisationnelle est indispensable.

Cela étant, les principaux enjeux de l'innovation pour les différents modes sont très différents :

- Pour les opérateurs ferroviaires, l'abaissement du seuil de pertinences et des coûts fixes, l'augmentation de la taille des lots, la fiabilisation des opérations ou encore l'amélioration de l'image,
- Pour le fluvial, l'intégration des nouvelles technologies et modes de production,
- Pour le mode routier, la diminution de l'impact environnemental.

Stratégie

Mieux connaître les solutions innovantes et leurs enjeux par la mise en place d'une veille active, le partage de connaissance entre public et privé, l'accueil de tests, la diffusion d'expérimentations.

Développements des méthodologies et des outils pour stimuler le démarrage de transition dans les secteurs qui disposent de solutions mais où elles tardent à apparaître, rendre le secteur plus résilient face aux incertitudes, tirer profit des flux internationaux pour développer de la valeur ajoutée, initier ou développer des collaborations et renforcer la transversalité de l'action publique.

Favoriser et encadrer le déploiement des véhicules autonomes en l'orientant vers des solutions compatibles avec les enjeux sociétaux (environnementaux, sociaux, économiques...).

Soutien à la transformation logistique : Pour favoriser l'émergence de nouveaux concepts, produits, services sur son territoire, la région soutiendra des projets pilotes dans le domaine des modes massifiés*, de la multimodalité*, des véhicules autonomes, des drones, de la logistique urbaines innovantes ... en vue de permettre l'émergence et l'encadrement de ces innovations en phase avec les enjeux de la SRM*. Le dispositif peut faire l'objet d'une consultation auprès des acteurs économiques via un appel à projets pilotes dans les domaines des infrastructures, services, développements IT, mutualisations de moyens et des équipements, innovations, recherche et développement visant l'intégration viables de ces nouveautés.

Améliorer le contexte d'innovation : Les pouvoirs publics peuvent en particulier agir sur l'évolution réglementaire ou en offrant des conditions favorables au développement de services et compétences nécessaires à l'innovation. Les formations et les filières d'enseignement doivent être adaptées pour faire face aux innovations. Une politique d'innovation (comportant un important volet d'expérimentation) doit contribuer à orienter les développements et à mobiliser les acteurs tant privés que publics.

S'assurer de la standardisation des solutions innovantes entre les différents pays européens pour éviter par exemple la création de frontières technologiques.

10) Encourager l'efficacité environnementale

Constat

Mobilité des marchandises = Échanges (t ou m³) * km / échange * parts modales * efficacité environnementale

L'efficacité énergétique fait l'objet de recherche et développement dans le monde entier. Chacun des modes de transport (et particulièrement le mode routier) doit progresser en termes d'émissions et de consommation énergétique.

Stratégie

Améliorer les véhicules et leur usage : La Région encourage l'efficacité énergétique des transports qui repose à la fois sur la motorisation, l'organisation logistique, l'efficacité de l'usage du véhicule et de l'infrastructure. Ces dispositions sont à renforcer, notamment pour rencontrer les ambitions affichées dans le PWEC* et les obligations européennes en matière de diminution des ventes d'énergie au clients finaux.

Concrètement, la région incite au renouvellement des véhicules de transport de marchandises les plus anciens (plan d'aide, mesures d'accompagnement, péages routiers différenciés, taxes de circulation différenciées...) et à leur meilleur usage. Ces dispositions doivent être renforcées en maintenant proportionnalité des mesures par rapport aux objectifs afin d'éviter de créer des niches.

Communiquer sur l'efficacité environnementale des modes alternatifs à la route.

11) Renforcer l'action du secteur public dans les changements à mener

Constats

Les pouvoirs publics de Wallonie ont un véritable pouvoir d'action grâce aux domaines qu'ils gèrent ou réglementent.

Stratégie

Inclusion systématique dans les cahiers des charges des chantiers et commandes publiques des clauses CO₂ ainsi que des critères de sélection en fonction de l'efficacité de l'organisation de la logistique du chantier. Dans certains cas, l'usage des modes massifiés* peut devenir un critère contraignant.

Evaluer l'impact spécifique des flottes publiques de marchandises (camions poubelles, véhicules utilitaires communaux et régionaux...) et **en pousser l'évolution pour minimiser leur impact. Faire de ce développement un bras de levier pour le développement et la diffusion de technologies et de pratiques.**

ŒUVRER DANS LE TEMPS ET L'ESPACE POUR DES TRANSPORTS EFFICACES ET DURABLES

12) Renforcer l'efficacité du déplacement des marchandises par les choix de localisation et en favorisant l'économie circulaire

Constats

La mobilité, et son évolution portée par la présente stratégie, doit être un des paramètres importants de la localisation des entreprises sur le sol wallon. Ici, il s'agit d'inciter les localisations les plus efficaces au regard des transports et la concentration d'activités selon les fonctions et les services présents sur le territoire wallon. La coordination avec la stratégie d'économie circulaire est nécessaire.

Stratégie

Pour les activités qui ont une contrainte de localisation (par exemple une carrière, des exploitations agricoles...), une appréciation continue des flux et des impacts ainsi que des recommandations afin de limiter ceux-ci par des incitants, des adaptations des conditions locales par exemple par des équipements spécialisés (silos*, bandes transporteuses...) ou des règles (telles que les permis d'exploiter), doivent être mis en place.

Pour les activités nouvelles ou qui n'ont pas de contrainte de localisation, le choix doit se porter sur une localisation qui permet de limiter les flux ou leurs impacts et instaurer des conditions d'utilisation de ces localisations (concessions, permis...).

Des analyses par zones industrielles et par bassins de production doivent être menées afin d'identifier les possibilités de symbiose industrielle. L'objectif est de pouvoir affecter les terrains à des entreprises pouvant : mutualiser leurs biens/services, organiser en commun des flux et échanger des matières premières/déchets. Cette économie circulaire permet à valeur ajoutée égale de générer moins de prestation de transport.

13) Optimiser la circulation des marchandises en ville

Constats

Le transport de marchandises en ville constitue un sous-système complexe qui mérite une attention particulière en raison de ses effets sur la vitalité urbaine et sur la qualité de vie et de sa place stratégique dans les chaînes logistiques (tant de distribution que de collecte).

Stratégie

L'objectif doit être de rationaliser les mécanismes et opérations de déplacement des marchandises en ville (« sur les derniers kilomètres »), tout en les facilitant. En d'autres termes, il s'agit de mettre en place les conditions nécessaires afin d'optimiser ces déplacements urbains de marchandises en exploitant l'ensemble des modes alternatifs disponibles, pour qu'ils répondent aux préoccupations économiques des chargeurs* et des transporteurs, tout en les rendant plus respectueux de l'environnement urbain.

Redéployer au sein des agglomérations des activités économiques en lien avec la ville : (e-)commerces, grands chantiers, logistique urbaine, déménagements... La ville doit donc être accessible au transport de marchandises,

y compris par des véhicules lourds mais cela doit être encadré et organisé pour minimiser l'impact sur les autres acteurs de la ville.

Intégrer la distribution urbaine dans la réflexion du développement du territoire autour de la centralité, la densité et la mixité des activités et de l'habitat.

Sécuriser la distribution en milieu urbain : la Région doit travailler à l'amélioration de la sécurité, en particulier des usagers les plus faibles dans la conception de la distribution en milieu urbain.

Concerter les acteurs : Se mettre en contact avec les gros acteurs de la distribution urbaine (grande distribution, Horeca, commerce de détail, e-commerce, ...) de manière à analyser les flux, les incidences, les mesures existantes pour améliorer l'efficacité du transport et réduire ses impacts. Une fois l'analyse opérée, il s'agira de mettre en place les solutions identifiées (exemple : livraison la nuit, ...).

Favoriser la transformation de la logistique urbaine : la région peut favoriser le développement de nouvelles solutions notamment par des appels à projets, avec un nombre limité de communes volontaires et motivées. L'appel à projet visera certaines filières en particulier, il ciblera des projets d'équipement, des solutions digitales...

Elaborer **un cadre général s'appliquant au transport de marchandises en ville**. Ce cadre fixera notamment les règles générales de l'accès physique et temporel aux agglomérations pour les différents types de véhicules, par exemple le déplacement des marchandises aux heures de pointe, la mise en place de stationnement de livraison ou l'utilité de lieux spécifiques dédiés aux marchandises dans ou en bordure des villes. Parmi les solutions de mobilité des marchandises en milieu urbain dense, le vélo cargo peut offrir des solutions pour au moins 40 % du marché de la livraison en zone urbaine. Son potentiel de développement est donc colossal. Il doit être pleinement pris en considération au sein de la stratégie de distribution urbaine et encouragé à travers différents leviers (projets-pilotes, cadre légal, contrôles d'accès routiers, etc.). Ce cadre devra être pris en compte dans les plans de mobilité et revêtir un caractère obligatoire sauf dérogation de la commune et devra faire l'objet de contrôles et de sanctions dissuasifs. Avec ce cadre, la région doit favoriser la mise en place de solutions innovantes de distribution urbaine voire d'être un démonstrateur de prototypes de solutions innovantes pour les villes moyennes.

Identification d'actions devant être menées par les services publics : les travaux publics, la gestion des déchets, la livraison de marchandises, ... Les premières actions peuvent être entreprises à ce niveau car le nombre d'acteurs est limité et que les pouvoirs publics doivent montrer l'exemple et initier des dynamiques vertueuses. Les PCM* doivent analyser cette dimension. La Région peut intervenir avec des outils méthodologiques et des aides pour les surcoûts communaux en utilisant les mécanismes existants de subsidiation des communes.

Concerter via les plans de mobilité et les masterplans : Les aménagements des quartiers doivent prendre en compte les nécessités de transports de marchandises soit pour les besoins locaux (commerces, zones économiques, véhicules prioritaires, déménagements, livraisons...) soit pour les transits qui ne peuvent être déviés. Les plans de mobilité doivent prendre en considération cet aspect tout en l'encadrant. Certains quartiers, certaines rues, sont sur des itinéraires d'entreprises ou de zones industrielles qui ne disposent pas d'alternatives économiquement viables.

Examiner et développer le rôle des mobipôles pour la distribution urbaine de marchandises.

14) Favoriser la réduction des distances et l'organisation du temps

Constats

Mobilité des marchandises = Échanges (t ou m³) * km / échange * parts modales * efficacité environnementale

La mondialisation de la circulation des marchandises et la multiplication des intermédiaires qui y est sous-jacente entraînent des distances parcourues élevées et inutiles, ainsi qu'une surutilisation des ressources (emballages, énergies, espaces de stockage, etc.). La mobilité est la conséquence directe de l'éloignement des fonctions et est donc en lien étroit avec l'aménagement du territoire. Les options prises dans ce domaine ont des conséquences profondes et de long terme sur la mobilité. Organiser le territoire et les activités en vue de réduire le besoin en déplacement constitue la priorité car c'est l'action qui aura l'effet le plus important sur le long terme. Cela permet d'agir structurellement sur la demande en déplacement. Ces actions dont les résultats porteront sur un terme plus long sont les seules à permettre progressivement une réduction de la demande de déplacements mais aussi les seules à créer de meilleures conditions pour rendre les alternatives attractives à un coût collectif raisonnable.

Enfin, la congestion a un impact fort sur l'efficacité du transport et ses externalités. C'est un des problèmes majeurs de la mobilité qui risque de prendre encore plus d'ampleur dans les années à venir.

Stratégie

Soutien aux partenariats entre entreprises au sein d'une filière ou d'un Parc d'activité : Les partenariats économiques et industriels doivent être encouragés dans une logique de minimiser les distances entre deux installations. L'économie industrielle peut se concevoir soit au sein d'un groupe déterminé d'entreprises, soit à l'échelle d'un parc industriel. Il faut encourager les deux options. Parmi les freins au développement d'une économie circulaire de proximité, il faut relever les besoins de gestion et traitement parfois très spécifiques pour les ressources-déchets*, ainsi que la concurrence entre entreprises. Des réflexions peuvent être menées sur ces aspects, et les entreprises attentives à développer un approvisionnement durable de leurs ressources en limitant l'impact sur l'environnement doivent être soutenues et valorisées.

Réduction des distances au sein d'un mode par l'amélioration des taux de fret* et des temps : Il s'agit ici d'améliorer globalement la chaîne d'approvisionnement, les taux de chargements et l'équilibre des flux pour réduire le nombre de trajets, notamment par la mutualisation des transports, la meilleure organisation, l'adaptation des véhicules ...

Encourager les bourses digitales de fret ou le transport à la demande : Les solutions digitales de ce type permettant de faire se rencontrer l'offre et demande peuvent en particulier apporter un support à des acteurs économiques qui ne disposent pas d'une expertise propre pour l'organisation de leur chaîne d'approvisionnement. Il est important de continuer à promouvoir de telles initiatives en évaluant ce qui se fait ailleurs et en aidant des projets innovant en la matière.

Aide à la prospection d'optimisation de flux : La mutualisation des flux routiers peut déboucher sur des transports massifiés et, dans ce cas, il est utile d'aider à la prospection pour compléter les relations multimodales, vers les principales régions partenaires (Port de la mer du nord, Ruhr, Saxe, Autriche, Haut-de-France – Paris, Est de la France, Nord de l'Italie,...) et ce aussi bien sur le territoire wallon que dans les régions de destination pour identifier des collaborations possibles.

PROMOUVOIR, REGULER ET TARIFER DE MANIERE RESPONSABLE : LES OUTILS DU CHANGEMENT

15) Promouvoir des transports et une logistique plus durables

Constats

L'analyse a montré qu'il subsistait pour les modes massifiés* un déficit d'image et de connaissance qui peut créer un obstacle au sein des entreprises qui n'y sont pas historiquement associés. Pour ces entreprises, une information la plus claire et neutre possible doit être produite sur les possibilités, les contraintes, les opportunités, les prestataires et interlocuteurs. Ce travail d'information et de sensibilisation est dès à présent réalisé à l'égard des entreprises. Il doit être poursuivi en le coordonnant davantage et en renforçant les messages issus de la présente stratégie.

D'autre part, la sensibilisation des consommateurs de biens aux impacts du déplacement des marchandises peut aussi permettre d'orienter la demande vers des déplacements plus durables.

Au regard des impacts sociétaux identifiés, les pouvoirs publics doivent être un acteur important de cette sensibilisation.

Stratégie

Un système de promotion intégré doit combiner trois leviers : la compréhension du système de transport, la modification de la norme économique et le conseil personnalisé. Les messages délivrés par le monde associatif, les opérateurs et les différents acteurs doivent être coordonnés, les rendant d'autant plus efficaces qu'ils s'inscriront en continuité d'un « chapeau » de promotion plus cohérent. Les acteurs publics agissant sur les mêmes publics cibles doivent impérativement coordonner leurs actions

Actionner les bons leviers pour délivrer une communication efficace : La sensibilisation n'est pertinente que lorsque le système de mobilité est à même d'offrir des alternatives crédibles. Une action de sensibilisation qui perdure sans évoluer ou sans s'appuyer sur des évolutions notables peut s'avérer contreproductive en renforçant l'idée que le résultat escompté n'est pas atteignable. En revanche la fiabilité et la prédictibilité des coûts et effets étant importantes pour les acteurs économiques, il faut créer une confiance de long terme entre les acteurs publics et privés en utilisant dans la sensibilisation les résultats du monitoring permanent de la stratégie.

Des relais pour asseoir la sensibilisation : Pour être efficace, la sensibilisation doit concerner chaque entreprise individuellement et inclure des contacts personnels. Les messages, individualisés autant que possible, doivent arriver au niveau des décideurs et se traduire par des propositions d'actions concrètes. Pour ce faire, il est nécessaire d'identifier les leviers et les messages les plus pertinents en fonction des cibles et, parallèlement, indispensable d'organiser le système de relais vers les acteurs du terrain et les réseaux de proximité.

Dans un même ordre d'idée, la mise en évidence d'actions prises par des acteurs connus du secteur économique est une manière particulièrement efficace de sensibiliser les entreprises aux réalités d'une pratique multimodale.

Une sensibilité plus large à l'importance de la mobilité des marchandises doit aussi se faire auprès du grand public qui constitue un des acteurs pouvant influencer les choix économiques. L'intégration systématique de la dimension « marchandises » dans les actions grand public de type « semaine de la mobilité », mais aussi sous forme de sensibilisation dans les milieux scolaires, est nécessaire.

Toujours plus vite, toujours moins cher : la surenchère des acteurs du e-commerce dans la livraison entretient l'illusion d'un service gratuit. Un système de labellisation des biens permettant la visualisation de l'impact "transport" doit être développé (ou intégré dans d'autres formes de labellisation existantes) intégrant les notions

de distance, de délais, de moyens de transport. Un label "Slow livraison", à faible impact sur la planète, pourrait être développé.

16) Réguler et contrôler : l'outil public majeur

Constat :

En transport de marchandise, une mesure agissant sur un mode particulier a des répercussions immédiates sur les autres. Par exemple, toute réglementation - ou absence de réglementation - favorable au transport routier mène à une diminution des flux sur les autres modes de transport. Il est donc impératif de mener systématiquement une réflexion et une analyse multimodales des mesures réglementaires adoptées, particulièrement pour celles qui concernent le transport routier.

Enfin, il faut souligner le rôle important de la régulation pour améliorer la perception et l'acceptabilité de projets ancrés sur le territoire wallon et dont les effets négatifs sont perçus directement par les riverains (traversées de villages...).

Stratégie

La régulation doit poursuivre un but de limitation des impacts négatifs du transport de marchandises et de pression économique vers les objectifs poursuivis. Il est important qu'elle soit juste, proportionnée, cohérente et compatible avec le développement de l'économie wallonne.

Contrôle : Pour le transport routier, de nombreuses règles (charges maximales, temps de parcours, vitesses, itinéraires...) présentes dès à présent ne rendent pas leurs pleins effets dès lors que le risque de sanction est faible. Le contrôle renforcé des charges maximales doit être considéré comme une priorité tant du point de vue de la sécurité, de la préservation de l'infrastructure et de la multimodalité*. Si les règles actuelles donnent le sentiment de pouvoir être contournées, le développement de nouvelles règles est inutile. La première étape est donc de faire respecter de manière organisée et coordonnée les règles existantes en les accompagnant, le cas échéant, de sanctions dissuasives.

Le transit ayant essentiellement un impact négatif sur l'économie et l'environnement wallon, une manière pertinente d'en limiter les impacts est de s'assurer qu'il respecte les règles. Il est important que ces contrôles soient organisés en priorité sur les axes où des transits importants sont mesurés. Les sanctions doivent être fortement dissuasives.

Certains des paramètres essentiels du transport ne sont pas liés au transport lui-même mais aux conditions sociales et fiscales qui s'appliquent aux entreprises et travailleurs du secteur : le contrôle strict de ces paramètres est essentiel dans tout contrôle et les abus doivent être sanctionnés.

La coopération internationale transfrontalière (par exemple au niveau du Benelux) dans ce domaine peut renforcer l'efficacité et démultiplier l'effet des contrôles.

Sécurité des transports. Il faut garantir une concurrence équilibrée en termes de réglementation entre les modes de transport. De ce fait, les mesures contraignantes doivent s'appliquer en priorité, et proportionnellement, aux modes les plus problématiques en matière de sécurité. Il faut également noter que les normes de sécurité, par exemple pour le rail, sont bien plus exigeantes que pour la route. Ce qui est à la fois souhaitable mais qui a nécessairement un impact sur le prix des prestations. C'est donc un aspect à inclure dans la comparaison de la concurrence entre les modes de transport.

Développer un cadre légal pour le transport par camionnettes, qui est en plein développement, et encourager l'amélioration de l'adaptation des véhicules en fonction du contexte dans lequel ils sont utilisés (par exemple en milieu urbain dense)

Vitesse : Une analyse des réductions des vitesses maximales sur tout ou partie du réseau routier, de manière permanente ou de manière dynamique, et sous l'angle du développement durable, devra être faite pour les différents réseaux en s'appuyant notamment sur le benchmark d'expériences déjà réalisées ailleurs en Europe.

La réglementation sur les poids et mesures en transport routier : les mesures actuelles devront être analysées sous l'angle de la multimodalité* de manière à promouvoir celles qui renforcent les mesures favorables aux objectifs de la SRM*. Le cas échéant, il faudra amender ou supprimer les mesures qui y sont contraires.

17) Tendre vers une tarification à l'usage intégrée à l'arsenal fiscal

Constats

Le coût de la mobilité des marchandises est fortement impacté par les mesures publiques que ce soient par la fiscalité (taxe de circulation, de mise en circulation, accises et TVA sur les services de mobilité) ou les redevances d'usage (redevances routières ou portuaires par exemple).

Les directives européennes telles que l'Eurovignette*, la taxation des poids lourds ou l'interopérabilité* des systèmes de télépéage routier sont très contraignantes et en évolution constante. Leurs principes devront être intégrés dans les systèmes wallons

En Belgique, la tarification kilométrique des véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes est d'application depuis le 1^{er} avril 2016 sur l'ensemble du territoire. En Wallonie, cette redevance kilométrique est notamment basée sur la classe EURO* des véhicules.

Par ailleurs, les paramètres du système de redevance actuel permettent à la fois de moduler les tarifs selon le lieu et l'heure mais aussi de collecter de nombreuses informations sur les comportements de déplacement. A l'heure actuelle, il n'est pas exploité pour influencer le comportement en matière de mobilité, par exemple, rendre le tarif de déplacement aux heures de pointes dissuasif sur certains tronçons.

En transport fluvial, les redevances d'usage à la tonne/km ont été abandonnées. En revanche, des tarifs portuaires existent. Cela a pour conséquence de renforcer la tarification du transport fluvial sur les sociétés implantées en Wallonie tandis que les trafics fluviaux de transit ne contribuent nullement au système.

Pour le ferroviaire, la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure est en cours de modification suite à l'adoption de la directive 2012/34/UE*. L'objectif de base est de faire payer les coûts directs à l'utilisateur mais des "mark-up" peuvent être ajoutés par catégorie de trafic

Stratégie

Considérer l'ensemble des **systèmes de redevance et de taxation comme des leviers indispensables** favorisant les comportements compatibles avec les objectifs définis.

Optimiser et monitorer le **prélèvement kilométrique** en analysant puis actionnant ses capacités en matière d'exploitation des données en termes de gestion de la mobilité, tarification différenciée en fonction des performances environnementales (par exemple en créant un tarif plus favorable aux véhicules utilisant des carburants alternatifs), tarification différenciée selon les lieux et le temps, champ d'action du système (types de véhicules inclus) e :

Mesures d'accompagnement : Il faut poursuivre et mieux cibler, secteur par secteur, les mesures d'accompagnement du prélèvement kilométrique routier pour leur permettre d'agir dans le sens de la stratégie tout en favorisant l'adaptation du transport, notamment en aidant les entreprises à s'équiper de : boîte de vitesse

automatisée, système de navigation intelligent et d'assistance à la conduite, phares à LED, unité frigorifique réduisant l'impact écologique, équipement CNG*/LNG*. Mais aussi en incitant les grands transporteurs routiers à réfléchir à des synergies avec le transport multimodal.

Envisager l'instauration d'une tarification unique du transport fluvial (en reconsidérant les dispositifs et tarifs présents sur le territoire wallon) qui permettrait de faire contribuer de manière plus homogène le secteur tout en préservant les ressources du système actuel. Les avantages seraient de faire contribuer le transit, et avoir plus de latitude pour moduler des tarifs en fonction d'objectifs publics. Cet outil permettrait d'optimiser notamment les redevances à l'usage des infrastructures fluviales vers un meilleur Level Playing Field* du secteur des transports et une plus grande transparence.

Moduler les redevances ferroviaires : Pour les redevances d'infrastructure ferroviaire, plaider auprès du Fédéral pour faire de ce système un outil plus incitatif (bonus/malus selon le niveau de bruit des wagons, selon la qualité de l'infrastructure et des services etc.), à l'image de ce qui existe dans plusieurs pays proches.

Pour les véhicules utilitaires de -3,5t la fiscalité sur l'achat et la mise en circulation des véhicules devra être adaptée pour viser l'amélioration de la performance sanitaire et environnementale. Il importera de valoriser davantage les véhicules propres et de décourager la mise en circulation de véhicules trop peu performants sur le plan énergétique. Actuellement, la **taxe de circulation pour les véhicules utilitaires** est fonction de la masse maximale autorisée. Cette taxe devra être adaptée et modulée en faisant intervenir d'autres variables, notamment un indice composite de pollution en lien avec la puissance, le volume, le prix du véhicule.

Faire de l'évolution de l'offre un outil de gestion de la mobilité des marchandises

GARANTIR ET AMÉLIORER LES NIVEAUX DE SERVICES DES INFRASTRUCTURES

18) Faire de l'entretien des infrastructures un enjeu de gouvernance

Constat :

Par rapport aux autres régions européennes, la Wallonie a hérité de réseaux routier, navigable et ferroviaire denses. Le maintien des niveaux de service sur ces réseaux nécessite des moyens importants. Conscient de l'enjeu, le gouvernement wallon a lancé depuis 2010 –plusieurs plans successifs qui lui permettent de remettre progressivement à niveau les infrastructures régionales.

Au-delà de l'importance évidente de la fonctionnalité des réseaux pour la Wallonie, ce sont également l'image de marque de la région et sa compétitivité à moyen et long terme qui sont en jeu.

Par ailleurs, les modes massifiés* sont beaucoup plus sensibles que le mode routier aux accidents et interruptions de trafics en raison notamment de l'absence d'alternatives évidentes et de la complexité de l'organisation de ces modes. Toute dégradation du service a donc des conséquences immédiates et lourdes pour les usagers.

Pour le réseau ferré, les investissements actuellement prévus sont trop faibles pour tendre vers un réseau zéro défaut. Le nombre d'avis de ralentissement temporaire ne cesse d'augmenter et des lignes passent à voie unique par manque de financement. Des lignes et raccordements sont menacés de fermeture.

Pour le réseau fluvial, la politique d'investissements en cours ne s'est pas accompagnée jusqu'à présent d'une redéfinition de la politique des entretiens et des services. La politique des dragages constitue en soi un volet important de l'entretien du réseau mais ses implications concernent davantage l'aspect environnemental (pollution, boue) que l'aspect transport.

Au niveau routier, la connaissance précise des besoins pour l'entretien des routes régionales existe. Mais cette connaissance est lacunaire en ce qui concerne les voiries communales.

Enfin le réseau des canalisations est insuffisamment connu et promu.

Stratégie

Mener une politique d'entretien et de gestion opérationnelle active de l'existant, s'appuyant sur un cadastre public de l'état des infrastructures et tendant vers une fiabilité et une disponibilité maximale. L'impact sur les usagers doit systématiquement être analysé et minimisé lors des travaux. La coordination des interruptions entre services gestionnaires et avec les services des pays limitrophes est impérative. Une politique d'information et de concertation avec les usagers est indispensable.

Tous modes confondus, les plans d'investissements doivent être mis à jour en lien avec les objectifs de mobilité et leurs périmètres étendus aux gros entretiens. Ils doivent être déclinés par mode de transport et par objectifs de niveaux de services. Des budgets suffisants doivent être réservés et un planning tenu au sein des institutions compétentes.

19) Optimiser l'usage des infrastructures existantes par la technologie et les services

Constats

Sur les réseaux wallons, des réserves de capacités existent à infrastructure constante. L'emploi des nouvelles technologies et l'amélioration des niveaux de services peuvent permettre de mobiliser ces capacités résiduelles en rendant les réseaux plus efficaces, plus sûrs, plus durables, plus fiables, plus disponibles... Ces solutions sont généralement moins onéreuses et peuvent être mobilisées à plus court terme que des investissements lourds.

Des investissements ont été réalisés depuis plusieurs années dans des solutions faisant appels aux technologies de l'information. Ils sont regroupés pour les routes dans la notion d'ITS*. Pour le fluvial, le télécontrôle/télécommande des ouvrages et la gestion de la navigation seront rendus possibles par le développement de Perex 4.0*.

L'un des enjeux des prochaines années sera d'identifier les contributions possibles de l'ITS* au transfert modal et de forger de nouvelles synergies entre les modes. Le but est d'utiliser l'ITS* pour accroître l'attractivité des solutions que l'on veut promouvoir (par exemple, gérer les priorités de passages aux écluses ou permettre la dématérialisation de certains contrôles).

Stratégie

Equipement du réseau : Le développement d'équipements de type ITS* dans la région, étendu au mode fluvial, visera à renforcer la sécurité et à améliorer la gestion du trafic (et donc la fluidité) tout en permettant l'amélioration des services aux usagers. Il est essentiel de continuer et développer ce plan dans une optique de meilleur service. La priorité est la généralisation de l'usage des ITS*/RIS*, coordonnés au démarrage du centre PEREX et visant une meilleure répartition spatiale et temporelle des flux.

Communiquer sur les modifications de niveaux de services : Les interruptions de services doivent être évitées dans toute la mesure du possible et leurs conséquences pour les usagers réduites au maximum. Les interruptions imprévues doivent devenir l'exception. Les interruptions sur les infrastructures critiques doivent être anticipées avec des périodes de préavis suffisantes, adaptées aux modes et négociées avec les différents utilisateurs (route, fer, voie d'eau) en alignant les standards wallons sur les standards européens.

Plan de crise : Pour tout trafic de marchandise massifié, une interruption ou une dégradation importante du niveau de service doit être considérée comme une crise et traitée comme telle. Ce plan de crise doit exister pour chacun des modes. Il sera conçu dans une approche client, comprendra une analyse des besoins, des scénarios de crise, des mesures préétablies à mettre en place, un point de contact central, un système d'information dynamique et de résolution des problèmes.

Souplesse des services et des procédures dans les modes massifiés* : La Wallonie doit soutenir l'ancrage local d'activités multimodales auprès d'entreprises privées, particulièrement en agissant sur la souplesse du service et les procédures ferroviaires et fluviales ou des services associés. A cet égard, la Région devra porter une attention forte à la simplification et la digitalisation des procédures administratives de son ressort, notamment en s'appuyant sur les développements européens en la matière.

Mise en place d'une stratégie de services aux usagers pour le mode fluvial : L'augmentation du niveau des services peut être un enjeu majeur pour maximiser la capacité du mode fluvial. Ces niveaux doivent être planifiés, communiqués et garantis : mouillage* garanti, horaires de manœuvre élargis, alimentation en carburants, collecte de déchets, services sur les zones de stationnement, RIS, automatisation des ouvrages, information claire

et multilingue, plan de crise et mesures qu'il faut activer, programmation et publication des interruptions, etc. Le centre Perex aura un rôle crucial dans le cadre de cette nouvelle stratégie de service.

Poursuivre l'adaptation du réseau fluvial : Il est essentiel de poursuivre le plan de modernisation de ce réseau, notamment via le projet européen Seine-Escaut et les politiques des réseaux transeuropéens de transport et en optimiser la gestion via le déploiement de systèmes de gestion en temps réels des flux et l'automatisation progressive de certaines écluses. L'optimisation des connexions entre le réseau fluvial et les autres modes de transport (ferroviaire et routier en particulier) doit également être renforcée. Considérant les durées de vie et de développement spécifiques à ce réseau, une réflexion approfondie doit être menée sur l'avenir de l'ensemble du réseau fluvial et de son usage en cohérence avec les régions voisines.

Revitaliser le fret ferroviaire : Le transport ferroviaire en Wallonie a fait l'objet d'une stratégie spécifique en 2015 ; les recommandations peuvent en être reprises en les adaptant aux nouvelles ambitions climatiques. Il faut en particulier sauvegarder l'existant, augmenter ponctuellement les capacités et moderniser l'usage des infrastructures. Pour cela les relations avec le fédéral et Infrabel sont cruciales. Celles-ci pourront prendre la forme de collaborations mais aussi d'avis technique et de lobbying pour s'assurer que les besoins des industriels wallons sont bien entendus.

La poursuite du plan infrastructure : La logique de développement de capacité routière doit être accompagnée d'une gestion active des flux avec une gestion prioritaire des modes et déplacements les plus efficaces. Une vision pluriannuelle concertée avec les pouvoirs locaux et les régions voisines est nécessaire. Une attention particulière sera portée aux itinéraires multimodaux tenant compte des caractéristiques des réseaux et des points de transbordement pour tous les types de transport hors standard (transports exceptionnels, écomobis, ...). Les caractéristiques de ces itinéraires seront protégées.

RENFORCER LA POSITION DE LA WALLONIE AU CŒUR DES ÉCHANGES

20) Connecter la Wallonie aux réseaux européens, transfrontaliers et transrégionaux

Constats

La politique européenne en matière de réseaux de transports est un enjeu important pour la Wallonie tant sur le plan de sa position stratégique dans les réseaux de transport que pour les moyens qu'elle permet d'obtenir. Cette politique évolue actuellement d'une stricte politique d'infrastructure à une politique de niveaux de services incluant à la fois les réseaux, les services digitaux, les carburants alternatifs, etc.

Pour renforcer l'ancrage des activités en Wallonie, les portes d'entrée situées sur les réseaux de communication de niveau européen (les connexions transfrontalières, les terminaux ferroviaires, les ports et les aéroports) jouent un rôle déterminant. L'intégration dans les réseaux européens suppose une meilleure convergence des standards européens pour favoriser l'interopérabilité* et la dématérialisation des procédures. Les représentants wallons au sein des instances internationales (Benelux, UE, CCNR*, ...) doivent être attentifs à ces matières.

Le réseau fluvial connaît, depuis dix ans, un redéploiement et une modernisation massive soutenus par de grands investissements et bénéficiant de cofinancements européens importants. Cet effort doit être poursuivi.

La région dispose encore de vrais atouts au niveau ferroviaire : le réseau est dense, il offre un gabarit généreux et des charges à l'essieu admissibles importantes. Néanmoins, c'est un réseau qui coûte cher et qui se trouve fragilisé par le sous-investissement chronique depuis les années 2000, notamment au niveau des infrastructures nécessaires pour les marchandises.

Dans le domaine routier, la mise en place des plans routes et infrastructures utilisant notamment les moyens dégagés par la redevance routière ont permis un changement complet de dynamique avec un réinvestissement massif dans le réseau. Le rattrapage doit cependant se poursuivre et une véritable stratégie d'exploitation, compatible avec la multimodalité*, doit se développer.

Enfin, concernant l'aéroportuaire, l'aéroport de Liège s'est spécialisé en transport de marchandises et est en plein développement. Il s'intègre dans le développement des réseaux économiques wallons. L'arrivée de nouveaux acteurs sur la zone logistique de l'aéroport de Liège ajoutée aux premiers arrêts de la route de la soie ferroviaire au terminal de Liège Container Terminal (Liège Logistics Intermodal) pérennisent le dynamisme de cette vaste zone économique, mais induit une augmentation forte de la pression sur les réseaux terrestres qui desservent la zone

Stratégie

Mettre à niveau les réseaux RTE-T *: La qualité des dessertes longue distance est notamment liée à la politique RTE-T* et aux cofinancements européens qui sont prévus à cet effet via le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE*). Il est essentiel que la Wallonie développe ses réseaux en cohérence avec les objectifs et standards européens en cours d'évolution : vitesses minimales, gabarits, disponibilité de carburants alternatifs, couverture digitale équipement en applications télématiques... La Wallonie participe à la définition de la politique européenne en matière de transport et de réseaux. Elle doit donc faire en sorte que les axes et projets prioritaires des réseaux wallons soient inscrits dans les priorités européennes.

Se connecter aux territoires voisins : En complément de la position dans les grands réseaux européens, la Wallonie doit veiller à se connecter, tant au moyen d'infrastructures que par la compatibilité de ses systèmes, avec les zones économiques limitrophes.

21) Desservir les zones d'activité

Constats

La multimodalité* repose sur la complémentarité de solutions multiples qui doivent nécessairement converger en divers lieux du territoire. Dès lors, en matière d'infrastructure, elle requiert non seulement l'aménagement des infrastructures des divers modes de transport mais également l'aménagement des lieux d'échange modaux. De plus, pour que la multimodalité* soit crédible, ces aspects « aménagement des voiries » et des « lieux d'échange » doivent être conçus en parfaite cohérence et déployés simultanément.

Les « Routes de l'Emploi », ont été identifiées comme les infrastructures d'accès à des zones d'activité économique, à des pôles économiques urbains ou encore à des sites hospitaliers, caractérisées par leur haut niveau d'efficacité et de pertinence sur le plan de l'attractivité, du développement économique et de la mobilité des travailleurs, des clients et des fournisseurs. Cette politique visait à améliorer le **réseau secondaire** wallon, lequel accueille actuellement le gros du trafic et connaît le taux d'accidents le plus important.

Stratégie

Le système de mobilité doit contribuer à renforcer l'attractivité des grandes zones économiques wallonnes bien situées par rapport aux réseaux fluvial et ferroviaire et afficher leur volonté de développer leur statut de pôles majeurs en portant une attention particulière au développement d'alternatives multimodales et au renforcement de l'intermodalité* et de la continuité des chaînes de déplacements. Il s'agit, en concertation avec les acteurs de terrain, d'améliorer ponctuellement leurs accès tant routiers que via le raccordement avec les modes massifiés*, mais également la desserte intérieure des zones par l'usage optimal des infrastructures. Il s'agit de rendre les derniers kilomètres plus performants en optimisant l'équipement intra-zone-économique

pour minimiser les contraintes d'accès aux terminaux multimodaux*. Par la desserte des zones économiques, il est essentiel de veiller à minimiser les impacts sur les populations, les zones d'habitat...

STRUCTURER LE TISSU ÉCONOMIQUE WALLON À PARTIR DES NŒUDS QUI LE COMPOSENT

22) Définir des nœuds intermodaux et des zones d'activités économiques multimodales

Constats

Les lieux où doivent converger infrastructures et services de mobilité sont amenés à devenir la traduction physique sur le territoire du concept de multimodalité*. Selon les types de lieux, en particulier selon leurs caractéristiques physiques, d'accessibilité et d'environnement socio-économiques, les lieux d'échange accueillent des fonctions et donc des équipements différents. On distingue les terminaux multimodaux* qui transfèrent des unités de transport d'un mode à l'autre et les points de chargement et de déchargement qui permettent de transférer directement une marchandise. Actuellement, les politiques de développement de ces zones sont souvent pilotées à un échelon local au détriment d'une vue d'ensemble. Les zones possédant les meilleurs potentiels en termes de multimodalité* des marchandises ont : soit été exploitées, soit sont difficiles à mobiliser, soit font l'objet d'une concurrence forte vis-à-vis d'autres fonctions telles que l'habitat.

Stratégie

Valoriser les plateformes multimodales* : Il est essentiel de favoriser l'utilisation des plateformes multimodales* existantes notamment en identifiant les freins logistiques à leur utilisation, par l'amélioration des infrastructures de desserte de ces terminaux mais aussi de limiter les effets de concurrence stérile qui peuvent en limiter l'efficacité. Tout nouveau développement doit désormais s'envisager en tenant compte des services existants et particulièrement, il est essentiel de ne laisser s'installer sur les terrains desservant des zones que des activités qui en ont l'usage. La poursuite du développement de ces activités nécessite que les plateformes et les réseaux qui les desservent soient accessibles avec la plus large amplitude horaire possible et idéalement 24h/24. Corollairement, on orientera les activités ne nécessitant pas la multimodalité* vers d'autres zones économiques. Le transport aérien de fret ne se situe pas dans le périmètre de la présente stratégie, mais les zones aéroportuaires sont bien entendu considérées comme des plateformes multimodales à valoriser.

Inventaire et commercialisation des zones d'activités à fort potentiel multimodal : Il est important d'inventorier et de caractériser à l'échelon régional et de manière neutre les terrains disposant des caractéristiques adéquates pour le transfert modal. Cet inventaire doit être disponible pour tous les organes publics chargés de la gestion des terrains et valorisés selon un « branding* » unique. On doit distinguer les terrains déjà affectés en analysant la nature de leur affectation, ceux qui ne sont pas affectés et qui doivent être mobilisés ou équipés, les terrains qui nécessitent des interventions lourdes comme de la dépollution et nécessitent un plan d'action complexe. Tous ces terrains doivent être protégés en vue de leur valorisation au niveau régional et réservés aux activités pouvant utiliser les modes massifiés*. Pour cela il s'agira d'utiliser les outils planologiques, opérationnels et légaux existant (droit de préemption, expropriation) sur les zones stratégiques régionales identifiées. Le décret de financement des parcs d'activité économique pourrait être adapté pour activer ce dispositif. Les permis et les plans d'aménagement des zones économiques à fort potentiel multimodal devront faire l'objet d'un avis obligatoire des services de la région responsables de la mobilité des marchandises. Des prescriptions en matière de développement de solutions multimodales peuvent être imposées. Des indicateurs clairs de part modale seront établis pour chaque projet.

Les terrains à vocation multimodale pourront être classifiés selon une spécialisation par filière avec encouragement de synergies entre entreprises.

Au sein des zones multimodales, celles qui ont un potentiel exceptionnel, notamment en raison de leurs dimensions, de leur positionnement stratégique, ... feront l'objet d'un traitement spécifique sous l'angle de l'usage et du potentiel multimodal : exemple la zone de Chertal*.

Une politique d'aménagement multimodal à long terme devra être menée par bassins multimodaux cohérents. Cette politique d'aménagement devra se baser sur une analyse de la demande : trafics, filières, besoins des utilisateurs. Les aménagements pourront être des darses*, quais, outils de manutention, services, relocalisation d'activité.

FAVORISER DES TRANSPORTS SÛRS, PROPRES ET RÉSILIENTS

23) Développer des transports et une logistique moins énergivores et moins impactants pour l'environnement

Constats

Durant les 10 prochaines années, une évolution majeure dans les comportements d'achat de véhicules et d'approvisionnement en carburant devra avoir lieu.

Dans le domaine des carburants alternatifs, des besoins spécifiques existent en ce qui concerne la mobilité des marchandises. Le développement coordonné avec les acteurs privés de l'implantation de stations dédiées doit faire l'objet d'une attention spécifique.

De même, l'équipement en stations adaptées aux véhicules utilitaires aux abords des centres urbains en lien avec les systèmes de distribution urbains peut faciliter l'utilisation de véhicules dont le bilan en termes d'émissions directes de particules fines est bien meilleur pour les livraisons en centre-ville.

En ce qui concerne précisément l'usage du camion, en dehors de l'enjeu lié à la diminution de la part modale en faveur des modes massifiés*, deux autres enjeux sont présents : d'une part la nécessité d'accélérer la transition par rapport aux sources d'énergie, et d'autre part, la nécessité de poursuivre les actions pour tendre vers le « zéro » morts à l'aube de 2030. Les objectifs dans le domaine des stations de recharge publiques devront s'aligner sur ceux du plan air-climat-énergie.

Stratégie

Carburants alternatifs : Il faut d'abord, en synergie avec les développements en cours et le PACE*, recenser et planifier le développement des stations de chargement de véhicules en carburant alternatif sur l'ensemble du territoire wallon pour chacun des modes de transport en identifiant les lieux pertinents pour le transport de marchandises. Une attention particulière doit être portée aux stations publiques. Les infrastructures devront être aménagées par la mise en place de bornes de recharge, réseaux de distribution d'énergie et infrastructures dédiées, parkings adaptés, etc. En ce compris le courant de quai et les stations de recharge pour le mode fluvial pour permettre, à terme qu'un maximum de véhicules utilisés en Wallonie réduise leur impact négatif. Un Plan d'équipement en carburants alternatifs a été développé (CNG*, LNG*, hydrogène).

Réduction du bruit : les nuisances sonores des différents modes est un enjeu majeur discuté au niveau européen. Des solutions liées à l'infrastructure doivent être analysées et développées pour réduire les impacts du bruit du transport de marchandises en Région wallonne. De nouvelles solutions existent en la matière.

Services publics : Outre leur rôle de régulateur et de prescripteur les pouvoirs publics doivent aussi agir sur leur propre domaine. Ils gèrent des flottes importantes de véhicules utilitaires, de transport de marchandises et de matériaux. Ils peuvent en faire évoluer rapidement les impacts par l'application de critères environnementaux stricts sur leurs commandes et par l'organisation logistiques de leurs services, par exemple en mutualisant des

engins grâce à des systèmes intelligents de réservation et de partage. La Région peut se prescrire à elle-même cette évolution et la généraliser aux pouvoirs publics dont elle a la tutelle. Il peut être utile de commencer par des cas exemplaires, issus d'appels à projets, afin de servir d'exemples et de prototypes.

24) Anticiper les changements climatiques

Constats

De plus en plus, les pays étudient les impacts que pourraient avoir les changements climatiques sur leur économie qu'ils soient liés aux secteurs agricoles, au secteur de la gestion de l'eau, au secteur industriel ou au secteur des transports. Les crues, les tempêtes, la neige, le gel, les sécheresses ont des impacts très importants sur nos systèmes de transport. Il faut les étudier, les anticiper et prévoir des mesures lors de leur survenance.

Stratégie

Le Plan de développement et d'exploitation des infrastructures à long terme doit inclure, pour tous les modes de transport, une partie liée à l'analyse des risques liés aux changements climatiques tant sur l'infrastructure à proprement parler que de ses usagers en vue de réduire les impacts lors de leurs apparitions, et de mettre en place des alternatives pour garantir la disponibilité des services. On peut citer par exemple les bassins d'orage du réseau autoroutier, ou l'alimentation en eaux des voies navigables.

Glossaire

Termes employés dans la SRM* Marchandises	Définition
Branding	Le branding est, dans le domaine du marketing, la discipline qui consiste à gérer les marques commerciales, et en particulier l'image de marque des entreprises qui exploitent les marques
Cariste	Un cariste est une personne conduisant un engin motorisé servant au déplacement de marchandises au sein d'une exploitation. Cet engin peut être, par exemple, un chariot élévateur.
CCNR	Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
Chargeur	Le chargeur désigne le propriétaire de la marchandise transportée qu'il soit expéditeur ou destinataire de la marchandise.
Chertal	Site bords-à-voie d'eau de 194 hectares en rive droite de Meuse à Liège
CNG	Compressed Natural Gas. Gaz naturel comprimé, principalement composé de méthane, utilisé comme carburant pour des véhicules hybrides essence/CNG
Coûts externes	Coût induit par une activité au détriment d'une autre activité, d'un milieu, etc. et non compensé ni pris en charge par ceux qui les génèrent
Darses	Une darse est un bassin rectangulaire destiné principalement à l'accostage des cargos. Dans les grandes zones portuaires industrielles, les darses sont séparées par des môles (jetées) ou des traverses, et implantées en épi par rapport au chenal d'accès
Directive 2012/34/UE	Directive reprenant la tarification pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. L'objectif de base est de faire payer les coûts directs à l'utilisateur mais des "mark-up" peuvent être ajoutés par catégorie de trafic
Ecocombis	Un éco combi (parfois nommé "super-truck" ou un maxi-camion, gigaliner, ou méga-camion ou encore monster-truck) est un camion d'environ 25 mètres pouvant transporter jusqu'à 60 tonnes
ESR	Effort Sharing Régulation : projet défendu par la Commission et le parlement européen à savoir pour la Belgique une réduction de 35% des GES* pour les secteurs non ETS* d'ici 2030
ETS	Emission Trading Scheme: Le système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE-UE) est une pièce maîtresse de la politique de l'Union européenne en matière de lutte contre le changement climatique et un outil essentiel pour réduire de manière économiquement avantageuse les émissions de gaz à effet de serre. Il concerne principalement l'industrie et la production d'énergie
Euro (classes)	Les normes dites EURO désignent des seuils maximaux applicables aux rejets de Nox, HC, CO et PM. Les taux d'émission visés par les différentes normes sont d'application pour tous les véhicules neufs à partir de la date d'entrée en vigueur de la norme.

Eurovignette	La plupart des pays de l'UE perçoivent des droits d'usage auprès des transporteurs routiers pour l'utilisation de leur infrastructure de transport, notamment les routes. L'UE a introduit l'Eurovignette - Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 - afin de recouvrer les coûts de construction, d'entretien, de réparation et de protection de l'environnement, ainsi que d'assurer une concurrence loyale et d'éviter la discrimination.
Externalités négatives	Effet négatif induit par une activité au détriment d'une autre activité, d'un milieu, etc. et non compensé ni pris en charge par ceux qui les génèrent
FAST 2030	En 2017, le Gouvernement wallon a adopté la VISION FAST 2030 fixant des objectifs ambitieux et reconnus pour la nécessaire transformation de mobilité à l'horizon 2030 en Wallonie. Mettre en place un système de mobilité qui garantit à tous, la Fluidité, l'Accessibilité, la Santé et la Sécurité via le Transfert modal sont les finalités que la Wallonie veut atteindre en 2030
GES	Gaz à effet de serre
Intermodalité	L'intermodalité est un terme employé en géographie des transports et des mobilités pour désigner l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement
Interopérabilité	Capacité de systèmes, unités, matériels à opérer ensemble. Par exemple, l'interopérabilité ferroviaire vise à uniformiser les règles, infrastructures et exploitation ferroviaire en Europe afin de fluidifier les trafics
IT	Information Technologies
ITS	Intelligent Transport System
KPI	Key Performance Indicator
Lean and Green	Le programme Lean and Green vise à encourager les entreprises à passer à un niveau supérieur de développement durable en prenant des mesures qui, non seulement permettent des économies de coûts, mais en même temps réduisent leur charge sur l'environnement. Les efforts de réduction des émissions de CO ² provenant du transport et des activités logistiques sont ainsi particulièrement visés
level playing field	Politique générale des transports englobant toutes les mesures garantissant une équité de traitement des différents modes en tenant compte de leurs externalités pour la collectivité
Liege Logistics Intermodal	Terminal conteneurs rail/route situé à Bierset à côté de l'aéroport
LNG	Liquefied natural gas. Gaz naturel liquéfié, principalement composé de méthane, utilisé comme carburant par les véhicules
MIE	Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe
MIrds	Milliards
Modes massifiés	Le transport combiné* vise à utiliser le fer ou la voie d'eau pour transporter des marchandises en conteneur, acheminées ensuite par camions pour les derniers kilomètres
Mouillage	Profondeur du rectangle de navigation de la voie navigable, équivalent à la profondeur maximale d'un bateau plus une distance de sécurité
Multimodalité	Utilisation de plusieurs modes de transport pour effectuer un transport dont un mode est massifié. Par exemple route/fer ou route/fluvial.
PACE 2030	Plan Air Climat Energie à l'horizon 2030
PCM	Plan Communal de Mobilité

PEREX 4.0	Le centre Perex (permanence d'exploitation), situé à Dausoulx (Namur) surveille et gère le trafic du réseau autoroutier (et routier) wallon en collaboration avec les autres acteurs présents dans la salle de permanence qui fonctionne 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 : la police et la rtbf. Le centre récolte, traite et diffuse des informations routières à l'attention des usagers. Objectif : assurer leur mobilité et leur sécurité. Pour s'adapter aux évolutions un nouveau centre a récemment été inauguré le 26 avril 2019 à Dausoulx. Perex 4.0: ce nouveau bâtiment permettra notamment de gérer, à partir du même endroit et en temps réel, toutes les infrastructures du réseau (auto)routier et des voies hydrauliques.
Plateformes multimodales	Lieu où les marchandises changent de mode de transport, elles peuvent être bimodales ou trimodales
Post-acheminement routier	Transport routier de marchandises depuis des terminaux intermodaux (port, aéroport, terminal) vers l'entrepôt ou bien usine de l'acheteur.
Pré-acheminement routier	Transport routier de marchandises de l'entrepôt ou usine du vendeur vers les terminaux intermodaux (port, aéroport, terminal).
PUM	Plan Urbain de mobilité
PWEC	Plan Wallon Energie Climat 2030
Ressources-déchets	Matériaux qui sont considérés comme des déchets pour une filière ou un processus et comme ressource pour d'autres filières ou processus
RIS	River Information Services, Intelligent Transport Service pour la voie d'eau
RTE-T	Réseaux de Transport Prioritaires Européens
SDT	Schéma de Développement Territorial (Wallon)
Silos	Capacité servant au stockage de produits pulvérulents ou granuleux
SLA	Service Level Agreement est un document qui définit la qualité de service, prestation prescrite entre un fournisseur de service et un client. Autrement dit, il s'agit de clauses basées sur un contrat définissant les objectifs précis attendus et le niveau de service que souhaite obtenir un client de la part du prestataire et fixe les responsabilités.
Smart logistics	La littérature scientifique définit la logistique intelligente comme une approche de la logistique qui s'appuie sur l'omniprésence de technologies améliorant l'efficacité des processus de transport, de l'entreposage et du stockage
SPW	Service Public Wallon
SPW MI	Service Public Wallon Mobilité et Infrastructure
SRM	Stratégie Régionale de la Mobilité
t	Tonnes
t.km ou tkm	Tonnes x kilomètres
Taux de fret	Coefficient de chargement et coefficient de retour en charge d'un véhicule de transport
Terminaux multimodaux	Lieu où les marchandises changent de mode de transport, elles peuvent être bimodales ou trimodales
Transport combiné	Transport intermodal dont les parcours principaux, s'effectuent par rail, voies navigables ou mer et dont les parcours initiaux et / ou terminaux se font par route. Aucune rupture de charge n'intervient dans la chaîne de transport car le contenant est un conteneur, une caisse mobile, une citerne... qui est transbordé d'un mode de transport à l'autre.

Stratégie Régionale de Mobilité

Volet Marchandises

