

AVIS n° 1442

Plan wallon d'aides aux modes de transport alternatifs à la route pour la période 2021-2025 : renouvellement du plan wallon d'aides aux modes de transport alternatifs à la route arrivant à échéance le 1er janvier 2021.

Avant-projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 12 mars 2009 relatif aux incitants régionaux en faveur des grandes entreprises et en faveur des petites et moyennes entreprises qui réalisent des investissements favorisant des modes de transport alternatifs à la route et qui poursuivent des objectifs de protection de l'environnement

Avis adopté le 13 juillet 2020

1. EXPOSE DU DOSSIER

L'actuel plan wallon d'aides aux modes de transport alternatifs à la route arrive à échéance le 31 décembre 2020. Un nouveau plan 2021-2025 va prendre le relais.

Il vise principalement à inciter les entreprises industrielles ou de services logistiques à charger davantage de marchandises sur le rail ou la voie d'eau en Wallonie, à développer le transport fluvial de conteneurs au départ de terminaux wallons et à moderniser la flotte wallonne de navigation intérieure.

Le présent avant-projet de texte prévoit les mesures de soutien à l'investissement à mettre en œuvre dans le cadre du plan wallon 2021-2025.

A. Une prime au transport fluvial de conteneurs

Les primes au transport fluvial de conteneurs restent inchangées¹ mais, afin d'en limiter l'impact budgétaire, le montant de celles-ci ne pourront désormais plus dépasser le plafond de 500 000 € sur une période de 12 mois consécutifs.

Comme par le passé, il est en outre prévu que la prime au transport fluvial de conteneurs ne soit pas accordée pour les conteneurs dont le transport était auparavant effectué via une navette fluviale de conteneurs existante, au départ d'un autre terminal situé en Wallonie.

Cette mesure doit être notifiée à la Commission européenne pour approbation.

B. Une prime aux investissements relatifs à l'acquisition d'équipements de transbordement de marchandises (« prime au mode de transport alternatif »)

Pour tout investissement en vue de permettre une activité de transbordement vers la voie d'eau ou le rail, une prime à l'investissement pourra être octroyée aux taux suivant:

- 30% du montant des investissements éligibles si le bénéficiaire est une PME ;
- 20% s'il s'agit d'une grande entreprise.

L'acquisition de terrains ne fera plus partie des investissements éligibles pour plusieurs raisons : complexité administrative et limitation de l'impact budgétaire de la mesure.

Sont en outre exclus des investissements subsidiés :

- le matériel ou mobilier d'occasion ;
- le matériel reconditionné ;
- le matériel ou mobilier d'exposition et de démonstration ;
- les pièces de rechange ;

¹ 12 € par conteneur de 20 pieds, 20 € par conteneur de 30 pieds, 36 € par conteneur de 40 pieds et 40 € par conteneur de 45 pieds, avec un plafond de 30 % des coûts d'exploitation desdits services (20% pour les grandes entreprises).

- les investissements destinés à la location ;
- les investissements de remplacement.

Les investissements devront s'élever au minimum à 25 000 € et l'entreprise devra assurer un minimum de 25 % du financement du programme d'investissements sous une forme qui ne fasse l'objet d'aucune intervention publique.

L'octroi de la « prime au mode de transport alternatif » est conditionné à un engagement de l'entreprise à mettre en œuvre et à conserver un trafic nouveau ou supplémentaire par rapport au trafic existant et ce, pendant 3 années à l'issue de la réalisation de l'investissement.

Cette mesure doit également être notifiée à la Commission européenne pour approbation.

C. Une prime à l'adaptation technique de la flotte wallonne de navigation intérieure

Pour les « aides à l'adaptation technique de la flotte wallonne de navigation intérieure », qui cibleront désormais les aspects liés au verdissement, au développement et à la spécialisation de la flotte, voici les 5 catégories d'investissements éligibles proposées :

1°) Prolonger le principe actuel de 50 % de prime à l'investissement pour l'achat et l'installation de motorisations neuves propres répondant aux normes du nouveau Règlement européen « EMNR » (« Engins mobiles non routiers »), dont les dispositions contraignantes concernant les nouveaux moteurs sur le marché sont d'application depuis le 1^{er} janvier 2020. Ceci comprendrait donc notamment l'achat et l'installation de motorisations hybrides (« diesel-électrique »), de motorisations à carburants alternatifs (gaz naturel liquéfié, gaz naturel comprimé, hydrogène, ...) ou encore de systèmes agréés de réduction des émissions polluantes.

2°) Un volet (nouveau) « solutions de verdissement innovantes installées à bord du bateau et destinées à en limiter la consommation énergétique de façon durable ». Par exemple, achat et installation de panneaux solaires ou d'éoliennes pour la production d'électricité verte utilisée à bord du bateau, batteries de stockage à bord d'électricité « verte »,...

Le taux de subvention proposé est de 30 % du montant des investissements éligibles (sauf critère « grandes entreprises » au taux de 20 %).

3°) Un volet (nouveau) « équipements logistiques neufs et innovants installés à bord du bateau et destinés à capter ou à développer des nouveaux flux de transport réalisés par voie navigable ». Par exemple, les systèmes permettant à un bateau de devenir « auto-déchargeant », des adaptations sur mesure permettant à un bateau d'assurer des transports spécialisés, ...

Le taux de subvention proposé est de 30 % du montant des investissements éligibles (sauf critère « grandes entreprises » au taux de 20 %).

4°) Une mesure de soutien spécifique à l'achat d'un premier bateau (d'occasion ou de construction neuve) dans le cadre d'une « première installation », afin de s'assurer que la subvention de 30 % à l'acquisition de ce premier bateau vienne en soutien à des jeunes artisans-entrepreneurs établis en Wallonie et se lançant à leur compte dans la profession de transporteur fluvial.

La « première installation » s'entendra comme « la situation d'une personne physique dont la première inscription, à titre principal, auprès de la Banque Carrefour des Entreprises ne remonte pas à plus de 24 mois à la date de l'introduction du dossier, et ce en tant que personne physique exerçant une profession indépendante dont l'activité principale est le transport fluvial de fret ».

5°) Une mesure (nouvelle) de soutien spécifique à l'achat d'un premier bateau (d'occasion ou de construction neuve) en faveur de PME industrielles utilisatrices de transports fluviaux de fret ou de PME de prestation de services logistiques.

Le taux de subvention proposé est de 30 % du montant des investissements éligibles et l'entreprise bénéficiaire est tenue d'exploiter le bateau en compte propre.

Pour ces 5 mesures, les entreprises demanderesse devront disposer d'un siège d'exploitation en Wallonie depuis au moins 3 ans avant la date d'introduction de la demande de prime - à l'exception de la prime relative à la première installation - et le conserver 3 ans minimum après la date de fin de réalisation des investissements. Le prescrit de la règle européenne dite *de minimis* est de vigueur pour éviter de notifier le régime d'aides à la Commission Européenne.

L'objectif est de maintenir l'impact budgétaire à son niveau actuel. A cette fin, l'impact budgétaire positif attendu du fait des nouvelles mesures au niveau de l'adaptation technique de la flotte, devrait être compensé par les limites suivantes envisagées dans le cadre des autres mesures :

- La mise en œuvre d'un plafond en ce qui concerne la prime au transport de conteneurs. Dans le cadre du plan précédent, l'absence d'un tel plafond a en effet conduit à octroyer une part disproportionnée des crédits aux grosses structures ;
- L'acquisition de terrains ne fera plus partie des investissements éligibles pour la prime à l'acquisition d'équipements de transbordement de marchandises.

Le budget consacré à cette mesure sera donc davantage maîtrisable (au cours du dernier plan, les budgets ont été multipliés par 2, passant de 3 à 6 millions € par année).

Le budget proposé pour l'ensemble des mesures est de 4 millions € par année.

Lors de sa séance du 20 mai, le Gouvernement wallon a adopté, en première lecture, l'avant-projet d'arrêté sous revue et a sollicité l'avis du CESE le 19 juin.

2. AVIS

D'un point de vue général, le CESE Wallonie accueille avec satisfaction le programme d'aide à l'investissement en faveur du transport fluvial ; en effet, il a par le passé recommandé une politique d'aide à l'évolution technologique du trafic fluvial dans ses différentes dimensions (motorisation plus propre, carburants alternatifs, exploitation, ...), et trouve donc dans cet avant-projet d'arrêté écho à certaines de ses demandes.

Le CESE reconnaît cependant que les difficultés du transfert des modes de mobilité « traditionnels » vers des modes alternatifs ne s'expliquent pas uniquement par le coût de l'investissement. En ce sens, les modifications proposées auraient mérité de s'appuyer sur des données d'évaluation afin d'apprécier l'efficacité et l'efficience du dispositif et comment les propositions de modification sous avis participent à renforcer la pertinence de l'action publique face à la promotion des modes alternatifs de transport.

Au niveau budgétaire, durant la période de mise en œuvre du plan wallon d'aide au transport alternatif 2014-2020, le budget consacré au dispositif d'aide à l'investissement a été multiplié par 2 pour atteindre 6 millions €. Dans la présente proposition, le Gouvernement wallon entend maîtriser le budget consacré à ces aides à l'investissement en le fixant à 4 millions €/an. Pour ce faire, il a décidé de fixer un plafond à 500.000 € en ce qui concerne la prime au transport fluvial de containers et d'exclure du périmètre d'éligibilité l'acquisition de terrains dans le cadre de la prime à l'acquisition d'équipements de transbordement de marchandises.

Alors que la période de relance économique actuelle devrait être propice, à tout le moins, au maintien du niveau des incitants financiers, le Conseil regrette que les moyens octroyés au programme d'aide à l'investissement en faveur du transport fluvial soient *in fine* réduits de 2 millions € par rapport à la période précédente ; il craint que cette option n'induisse des changements de comportements contreproductifs dans le chef des entreprises, comme par exemple, le recours accru au transport routier.

Cette crainte est d'autant plus fondée que le CESE Wallonie n'a pas été saisi sur l'ensemble des mesures retenues dans le cadre de la stratégie de mobilité de la Wallonie. Le Conseil ne peut dès lors que difficilement replacer dans un contexte plus large les mesures et les budgets évoqués et ainsi apprécier les effets de synergies et la stratégie globale d'incitation proposée par le Gouvernement. En l'état, le CESE craint dès lors que les propositions sous avis ne visent principalement à une rigueur budgétaire du dispositif plutôt qu'à une véritable réorientation stratégique de celui-ci s'appuyant sur des données évaluatives et/ou stratégiques ainsi que sur la prise en compte des évolutions technologiques du secteur de la mobilité. Ce dernier point semble par ailleurs une dimension essentielle à prendre en compte dans un domaine comme celui de la mobilité, qui est largement influencé par des évolutions technologiques prometteuses notamment en ce qui concerne la réduction de l'impact carbone de la Wallonie.

Par ailleurs, à côté de l'introduction d'un plafond pour la prime au transport fluvial de containers et de l'exclusion du périmètre d'éligibilité de l'acquisition de terrains dans le cadre de la prime de transport alternatif, le CESE Wallonie déplore également que le

matériel ou mobilier d'occasion, le matériel reconditionné, le matériel ou le mobilier d'exposition et de démonstration, les pièces de rechange et les investissements de remplacement soient exclus des investissements subsidiables. En effet, ce type d'investissements devraient à l'inverse être promu afin d'opérer une transition vers l'économie circulaire, régénératrice et zéro déchet, en accord avec les objectifs du Gouvernement wallon tels que mentionnés dans la DPR.

En complément de la mesure de soutien à l'achat d'un premier bateau prévue dans le présent avant-projet de texte, le CESE Wallonie demande au Gouvernement wallon de renforcer l'attractivité des formations en cette matière afin de susciter davantage de vocations dans ce secteur d'activités.

Compte tenu des remarques précédentes, et afin de s'assurer du succès de la mise en œuvre du plan 2021-2025, le Conseil économique, social et environnemental de Wallonie demande qu'une rencontre entre le *pôle mobilité* du CESE Wallonie et les représentants du Cabinet du Ministre soit programmée à brève échéance pour échanger non seulement sur la philosophie globale du plan au regard des autres modes de mobilité mais aussi sur ses objectifs à l'horizon 2030 que le Conseil considère, à ce stade, comme des minima à atteindre.
