

AVIS n° 1687

Projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux incitants régionaux en faveur des entreprises qui réalisent des investissements dans le cadre du transport multimodal ferroviaire ou fluvial

Avis adopté le 8 septembre 2026

1. EXPOSE DU DOSSIER

Le 20 juillet 2026, le Ministre de l'Économie, de l'Industrie, du Numérique, de l'Emploi et de la Formation a sollicité l'avis du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux incitants régionaux en faveur des entreprises qui réalisent des investissements dans le cadre du transport multimodal ferroviaire ou fluvial.

Le projet s'inscrit dans le renouvellement du Plan wallon d'aides aux modes de transport alternatifs à la route, arrivé à échéance au 1er janvier 2026. Selon le Gouvernement wallon, ce dispositif constitue depuis près de trente ans un instrument destiné à soutenir le report modal du transport routier vers le rail et la voie d'eau, à accompagner le développement des plateformes multimodales ainsi qu'à favoriser la modernisation de la flotte de navigation intérieure. Les différents plans qui se sont succédé depuis 1996 ont soutenu des investissements privés dans les secteurs du transport fluvial et ferroviaire, de la manutention et de la batellerie, tout en contribuant au développement de nouvelles capacités logistiques.

Le Gouvernement wallon indique que le renouvellement du dispositif s'inscrit dans un contexte marqué par plusieurs évolutions. Il fait notamment référence aux orientations de la Déclaration de politique régionale 2024-2029 en matière de compétitivité des entreprises, de décarbonation de l'économie, de développement de la multimodalité et de modernisation des infrastructures fluviales. Le projet s'insère également dans la mise en œuvre de la Stratégie régionale de mobilité - volet marchandises, laquelle vise notamment à accroître la part des modes massifiés dans le transport de marchandises. Selon l'exposé des motifs, les indicateurs de mobilité mettent toutefois en évidence le maintien d'un avantage concurrentiel du transport routier, ce qui justifie la poursuite d'un mécanisme d'aide destiné à réduire les freins économiques au report modal. Le Gouvernement wallon souligne en outre les investissements importants réalisés ou programmés sur le réseau fluvial et ferroviaire wallon notamment dans le cadre du projet transeuropéen Seine-Escaut et du développement des liaisons vers l'hinterland portuaire ainsi que la nécessité d'en favoriser l'utilisation par les entreprises afin d'en maximiser les retombées économiques et environnementales. La proposition présente le mérite de clarifier les missions de l'AWEX par rapport à ce qui existe actuellement.

Dans ce contexte, le projet poursuit plusieurs objectifs. Il entend favoriser les investissements des entreprises dans les infrastructures et équipements nécessaires au transport multimodal, réduire le coût des ruptures de charge entre les différents modes de transport, soutenir la décarbonation des chaînes logistiques, accompagner la transition environnementale du secteur de la navigation intérieure et contribuer au renouvellement de la profession de batelier. Le Gouvernement met également en avant l'objectif de renforcer l'attractivité des plateformes intermodales wallonnes et de soutenir le développement d'un système de transport de marchandises plus diversifié et davantage fondé sur le rail et la voie d'eau.

Le projet d'arrêté établit le cadre juridique applicable aux différents incitants régionaux destinés aux entreprises qui réalisent des investissements en faveur du transport multimodal ferroviaire ou fluvial. Il précise notamment son champ d'application, les définitions utiles, les

bénéficiaires potentiels ainsi que les références au cadre européen applicable en matière d'aides d'État.

Le texte prévoit 5 catégories d'aides. Les trois premières correspondent à l'adaptation et au renouvellement de dispositifs existants. Elles comprennent, d'une part, une prime au mode de transport multimodal destinée aux entreprises qui investissent dans le développement du transport fluvial, ferroviaire ou intermodal, notamment au moyen d'infrastructures et d'équipements nécessaires aux opérations de transbordement, d'autre part une prime à l'adaptation technique des bateaux de navigation intérieure ainsi qu'une prime destinée à favoriser l'acquisition d'un premier bateau, et enfin une prime en faveur des entreprises assurant des services réguliers de transport fluvial de conteneurs.

Le projet de texte introduit également deux nouvelles catégories d'aides destinées aux entreprises gestionnaires de plateformes intermodales actives dans les services réguliers de transport ferroviaire ou fluvial d'unités de transport intermodal. Il instaure une prime pour l'acquisition d'une grue télescopique à émission nulle permettant le transbordement d'unités de transport intermodal ainsi qu'une prime pour l'acquisition d'un véhicule utilitaire lourd à émission nulle destiné aux opérations de pré- et post-acheminement. Ces nouvelles mesures visent à accompagner la décarbonation des chaînes logistiques multimodales en complétant les dispositifs existants.

Le projet de texte s'inscrit dans le cadre des règles européennes relatives aux aides d'État. Il se fonde principalement sur le Règlement (UE) 2026/562 relatif aux aides dans les secteurs du transport ferroviaire, de la navigation intérieure et du transport multimodal, ainsi que sur le Règlement (UE) 2023/2831 concernant les aides de minimis, certaines mesures demeurant subordonnées à l'évolution du cadre réglementaire européen applicable.

L'impact budgétaire annoncé s'élève à 3 millions € par an, soit 15 millions € pour la période 2027-2031.

2. AVIS

Le CESE Wallonie accueille favorablement le renouvellement, pour la période 2027-2031, du dispositif régional de soutien au transport multimodal ferroviaire et fluvial. Il souligne l'intérêt de poursuivre une politique visant à favoriser le report modal du transport routier vers le rail et la voie d'eau, à accompagner les investissements des entreprises et à contribuer à la décarbonation du transport de marchandises.

Le Conseil relève que le projet s'inscrit dans la continuité des plans successivement mis en œuvre en Wallonie, tout en adaptant le dispositif au nouveau cadre européen applicable aux aides d'État et en complétant les régimes existants par deux nouvelles mesures destinées aux plateformes intermodales.

Le Conseil souligne en particulier l'intérêt d'un dispositif visant à réduire le coût des ruptures de charge, qui demeure un frein important au recours au rail et à la voie d'eau. Il accueille également favorablement l'introduction d'incitants destinés à accompagner la

décarbonation des équipements de manutention et des opérations de pré- et post-acheminement, compte tenu du surcoût encore important des technologies à émission nulle.

Il estime néanmoins que l'efficacité du plan dépendra de la capacité de ses conditions d'application à tenir compte de la diversité des projets et des contraintes rencontrées par les opérateurs. Les conditions d'accès et de maintien des aides devront demeurer proportionnées à l'objectif de report modal et faire l'objet, le cas échéant, d'adaptations sur la base de l'évaluation intermédiaire du dispositif.

L'évaluation du dispositif

Le Conseil constate que le dossier présente plusieurs données relatives à la mise en œuvre du plan 2021-2025, notamment en ce qui concerne le nombre de dossiers soutenus, les investissements générés, les montants d'aides octroyés ainsi que les volumes de marchandises transportés.

Ces éléments permettent d'appréhender l'activité du dispositif mais ne constituent pas, à eux seuls, une véritable évaluation de son efficacité. Ils ne permettent notamment pas d'apprécier dans quelle mesure les aides ont effectivement influencé les décisions d'investissement des entreprises, favorisé un report modal durable ou produit les effets attendus sur l'organisation des chaînes logistiques.

Le CESE rappelle qu'il avait déjà formulé cette observation lors du renouvellement du précédent plan. Il estime que la reconduction et l'extension du dispositif auraient gagné à être accompagnées d'une évaluation ex post permettant d'apprécier les résultats obtenus au regard des objectifs poursuivis et d'identifier, le cas échéant, les adaptations utiles.

Pour la période 2027-2031, le Conseil recommande dès lors la mise en place d'un dispositif d'évaluation fondé sur des indicateurs objectifs et facilement mesurables, afin de ne pas alourdir inutilement la charge administrative des bénéficiaires. Ces indicateurs devraient permettre notamment de suivre les tonnages et tonnes-kilomètres effectivement transférés de la route vers le rail ou la voie d'eau, les émissions de gaz à effet de serre (équivalent CO₂) et coûts externes évités, la pérennité des trafics créés, le taux d'utilisation des équipements subsidiés ainsi que le coût public des différents régimes d'aide. Ce suivi devrait également permettre de distinguer les résultats obtenus respectivement pour le transport ferroviaire et pour le transport fluvial, afin d'identifier les éventuels écarts dans l'accès aux aides et dans leurs effets sur le report modal. Une évaluation intermédiaire à mi-parcours (fin 2028/début 2029) permettrait, le cas échéant, d'adapter le dispositif et de réallouer les enveloppes budgétaires entre catégories au cours de sa mise en œuvre.

Pour le banc syndical, une évaluation renforcée du plan doit également intégrer des indicateurs portant sur l'emploi, la qualité des postes créés ou maintenus, les besoins en compétences et les effets de la transition logistique sur les travailleurs.

Le suivi du nouveau plan

Le Conseil prend acte des explications fournies par le Gouvernement concernant le dimensionnement du budget du plan. Il relève que l'enveloppe annuelle de 3 millions € a été déterminée sur la base de la consommation budgétaire observée au cours de la mise en

œuvre du plan précédent, en excluant l'exercice 2021, considéré comme atypique en raison du lancement du dispositif. Il note également que l'estimation de 15 millions € sur la période 2027-2031 ne préjuge pas des décisions budgétaires annuelles qui relèvent du Parlement wallon.

Le CESE observe toutefois que le nouveau dispositif comprend désormais 5 catégories d'incitants dont deux nouvelles mesures destinées aux équipements à émission nulle pour les plateformes intermodales, ce qui pourrait accroître la demande sur l'enveloppe globale de 3 millions €/an.

Dans ce contexte, il estime qu'un suivi régulier de la consommation des crédits par catégorie d'aide serait utile afin de vérifier l'adéquation des moyens mobilisés aux besoins effectivement constatés et d'apprécier l'évolution respective des différents régimes d'aide au cours de la période de programmation.

Le Conseil préconise d'intégrer une flexibilité budgétaire inter-catégories (fongibilité des crédits) en cours d'exercice afin d'éviter la sous-consommation de certains régimes au détriment d'autres régimes plus sollicités. Par ailleurs, au vu de l'inflation constatée sur les matériels et équipements logistiques, le CESE attire l'attention sur la nécessité de réévaluer périodiquement les plafonds d'aides.

Le Conseil recommande enfin que le suivi du plan porte également sur les délais de traitement et de liquidation des aides, afin d'identifier les éventuelles difficultés de trésorerie susceptibles de réduire l'accessibilité ou l'effet incitatif du dispositif.

Les conditions d'accès aux aides

Le Conseil relève que le montant minimal des investissements admissibles à la prime au mode de transport multimodal est porté à 100.000 €, contre 25.000 € dans le cadre du plan précédent.

Le Conseil relève en outre que l'octroi de la prime au mode de transport multimodal est subordonné à l'engagement de mettre en œuvre et de conserver un trafic nouveau ou supplémentaire pendant trois ans. Il invite le Gouvernement à prévoir des modalités permettant de tenir compte, dans l'appréciation du respect de cet engagement, de circonstances dûment objectivées et indépendantes de la volonté du bénéficiaire, telles que l'indisponibilité des infrastructures ou des capacités de transport nécessaires.

Il invite également le Gouvernement à examiner si certains investissements indispensables au maintien d'un trafic multimodal existant menacé de retour vers la route pourraient être pris en considération, pour autant que leur nécessité et leur effet incitatif soient établis.

Il invite le Gouvernement à préciser les éléments ayant conduit à fixer ce nouveau seuil quadruplé et à s'assurer que celui-ci ne constitue pas un obstacle à l'accès au dispositif pour les PME, les TPE ou la batellerie artisanale ou pour des projets pilotes ou de moindre ampleur susceptibles de contribuer au développement du transport multimodal.

Le Conseil suggère d'envisager un seuil différencié ou adapté en fonction de la taille de l'entreprise ou de la nature de l'investissement.

Le Conseil constate également que le projet maintient l'exclusion du matériel d'occasion, du matériel reconditionné ainsi que des investissements de remplacement. Sans remettre en cause la nécessité de préserver l'effet incitatif des aides, il estime qu'une réflexion approfondie pourrait être menée quant à l'éligibilité de certains équipements rétrofités ou reconditionnés notamment dans le cadre de la conversion électrique/hydrogène de moteurs ou de grues répondant à des exigences suffisantes de qualité, de performance et de conformité environnementale et s'inscrivant pleinement dans les objectifs régionaux d'économie circulaire, ou encore à des équipements routiers indispensables au bon fonctionnement d'une chaîne multimodale précise (ex : remarque adaptée au transport de conteneurs), à l'exclusion de tout ce qui relèverait d'un simple renouvellement flotte routière.

La prime au transport fluvial de conteneurs

Le Conseil relève que le montant de la prime au transport fluvial de conteneurs sera désormais calculé sur la base des coûts externes évités et déterminé annuellement par le Ministre. Il invite le Gouvernement à assurer aux opérateurs une visibilité suffisante sur la méthode de calcul et sur le niveau prévisible de l'aide, afin de préserver son effet incitatif et de permettre la planification des services de transport.

Il recommande également d'objectiver les effets de cette méthode sur les différents terminaux et voies navigables, afin de vérifier qu'elle ne conduit pas à des écarts de soutien insuffisamment justifiés au regard de l'effet incitatif recherché.

Le Conseil regrette le déséquilibre entre le soutien apporté au fluvial, qui bénéficie d'une prime spécifique au transport de conteneurs, et l'absence d'équivalent pour le rail, alors que ce mode reste indispensable pour de nombreuses activités industrielles, pour le transport de vrac ou de marchandises dangereuses difficilement transférables vers d'autres modes. Le CESE invite le Gouvernement à examiner, en concertation avec l'Autorité fédérale compétente pour le rail, la faisabilité d'un mécanisme de soutien opérationnel au transport ferroviaire de marchandises, sur le modèle de la prime existante pour le transport fluvial de conteneurs.

La prime à l'achat d'un véhicule lourd à émission nulle

Le Conseil relève que cette prime est réservée aux gestionnaires de plateformes intermodales, alors que les opérations de pré- et post-acheminement sont actuellement largement assurées par des transporteurs sous-traitants. Il invite le Gouvernement à objectiver la capacité des gestionnaires de plateformes à réaliser effectivement les investissements attendus et à évaluer l'incidence de cette restriction sur le déploiement de véhicules à émission nulle dans la chaîne multimodale.

La complémentarité avec les infrastructures publiques

Le Conseil rappelle que l'efficacité des incitants financiers aux investissements privés reste conditionnée par la qualité et la disponibilité des infrastructures publiques (gabarit des voies d'eau, disponibilité des créneaux ferroviaires/sillons, état des voies de raccordement et

entretien des ouvrages d'art). Le CESE insiste sur la nécessité d'une coordination étroite entre la mise en œuvre de cet arrêté et les plans d'investissement des gestionnaires d'infrastructures (SPW Mobilité et Infrastructures, Infrabel, Port autonome de Liège, Port de Charleroi, Port de Namur, Port du Centre et de l'Ouest)

La simplification des procédures de demande d'aide

Afin de maximiser le taux de recours au dispositif, en particulier par les TPE et les PME, le CESE recommande de veiller à la simplification et à la digitalisation complète de la procédure d'instruction des dossiers, ainsi qu'au respect de délais d'octroi et de liquidation raisonnables pour ne pas pénaliser la trésorerie des entreprises investisseuses.

Le volet emploi - formation

Le Conseil estime que la transition vers une logistique plus durable doit s'accompagner d'une attention particulière aux enjeux d'emploi, de compétences, de conditions de travail et d'attractivité des métiers afin de garantir une transition à la fois écologique, économique et sociale.

Les organisations syndicales considèrent que les aides publiques doivent soutenir des investissements générateurs d'emplois de qualité. Elles rappellent que le développement des plateformes intermodales et des opérations de transbordement ne doit pas conduire à une dégradation des conditions de travail. Une attention particulière doit être portée à la santé, à la sécurité, à l'organisation du travail et aux enjeux de pénibilité.

Elles invitent par ailleurs le Gouvernement à examiner les modalités permettant de valoriser les entreprises qui respectent leurs obligations sociales, investissent dans la formation et favorisent des emplois durables.

Elles soulignent également le fait que le développement du transport multimodal, la modernisation des équipements et l'introduction de véhicules et matériels à émission nulle nécessiteront l'acquisition de nouvelles compétences. Elles insistent dès lors sur l'importance d'assurer des dispositifs de formation et d'adaptation des travailleurs concernés.

En ce qui concerne plus particulièrement la profession de batelier, le CESE Wallonie prend acte de l'objectif de favoriser son renouvellement. Il considère que cet objectif doit s'accompagner d'actions visant à améliorer l'attractivité des métiers du transport fluvial et ferroviaire, confrontés à des difficultés de recrutement et de renouvellement générationnel.

* * * * *