

# AVIS

MOB.19.3.AV

---

## Avis sur la Stratégie Régionale de Mobilité - volet marchandises

Avis adopté le 11/06/2019

Rue du Vertbois, 13c  
B-4000 Liège  
T 04 232 98 47  
[pole.mobilite@cesewallonie.be](mailto:pole.mobilite@cesewallonie.be)  
[www.cesewallonie.be](http://www.cesewallonie.be)

**DONNEES INTRODUCTIVES**

<u>Demandeur</u> :	Le Ministre de la Mobilité
<u>Date de réception de la demande</u> :	29/04/2019
<u>Délai de remise d'avis</u> :	45 jours
<u>Préparation de l'avis</u> :	Le 16 mai 2019, le Pôle a accueilli Mme Nadia Neven (Cabinet du Ministre Di Antonio) et MM. Pascal Moens et Jean-Michel Baijot (SPW-Mobilité et Infrastructures) pour une présentation du volet II de la Stratégie Régionale de Mobilité relatif aux marchandises. Le Pôle s'est réuni le 5 juin 2019.

Brève description du dossier :

La Stratégie Régionale de Mobilité (ci-après SRM) s'inscrit dans la continuité de la Vision FAST 2030 pour la mobilité en Wallonie (Fluidité, Accessibilité, Santé/Sécurité, Transfert modal). Cette vision, adoptée par le Gouvernement wallon le 26 octobre 2017, établit les parts modales à atteindre pour les personnes et pour les marchandises à l'horizon 2030. La stratégie détermine quant à elle la manière de rencontrer ces objectifs, ensuite viendront les plans qui détermineront les actions à mettre en œuvre.

La SRM – volet « marchandises » est, comme son volet « personnes » organisée en 3 parties que sont la gouvernance, l'offre et la demande.

Vers une nouvelle **gouvernance** de la mobilité : assurer un pilotage orienté résultats, une politique d'ouverture et de collaboration et développer un écosystème susceptible de générer l'expertise et l'innovation.

Accélérer la transformation de la **demande** : guider les acteurs vers des transports plus durables, œuvrer sur le temps et l'espace pour des transports efficaces et durables et les outils du changement : promotion, régulation, tarification.

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, renforcer la position de la Wallonie au cœur des échanges, structurer le tissu économique wallon à partir des nœuds qui le composent et des transports sûrs, propres et résilients.

## 1. COMMENTAIRES GENERAUX

Le Pôle accueille globalement de manière favorable le volet marchandises de la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM). Son avis est structuré en deux parties : la première, et **la plus essentielle, reprend les commentaires de fond** portant sur l'ensemble du document, la seconde, les remarques et observations relatives aux thèmes spécifiques abordés dans le document.

Avant tout, le Pôle relève différents points positifs dans la démarche et dans le contenu du document, dont certains ont déjà été soulignés dans l'avis rendu sur le volet relatif à la mobilité des personnes, à savoir :

- La planification de la politique de mobilité en 3 temps : la vision, la stratégie et les plans d'actions, en veillant à toujours bien expliciter et présenter l'approche dans sa globalité.
- La structuration de la stratégie en trois axes majeurs, portant sur la gouvernance, l'offre et la demande, avec un accent fort mis sur **la gouvernance** afin de renforcer l'efficacité des mesures et fédérer les multiples acteurs.
- La prise en compte de **la mobilité comme un outil au service du développement socio-économique et non exclusivement comme un vecteur de nuisances**, ce qui implique de l'organiser en maintenant, voire en renforçant, son impact positif sur le redéploiement économique régional tout en réduisant au maximum ses nuisances.
- La reconnaissance du **rôle central de l'aménagement du territoire** pour assurer une maîtrise des déplacements.
- L'accent mis à plusieurs reprises dans la stratégie sur **les nécessaires partenariats à établir entre public et privé**. Le Pôle rappelle cependant que ces derniers doivent rencontrer l'intérêt public et faire l'objet d'analyses économiques et financières justifiant leur pertinence.

Néanmoins, le Pôle tient également à faire part de divers manquements, interrogations ou attentes par rapport au processus ou au document, certains d'entre eux ayant également été exprimés dans l'avis sur la première partie de la stratégie.

- Le Pôle regrette que les deux volets de la SRM (mobilité des personnes et mobilité des marchandises) n'aient pas été élaborés simultanément et insiste sur la nécessité de veiller à leur bonne articulation.
- Le Pôle estime qu'un document aussi fondamental pour l'avenir de la Wallonie aurait dû bénéficier du temps nécessaire à l'organisation d'une large consultation des acteurs, qui auraient pu apporter leur expertise du terrain et une réelle plus-value dans la définition de la stratégie.
- Le Pôle, déplorant l'élaboration dans l'urgence et en fin de législature de ce document stratégique, est inquiet quant à son devenir vu son adoption incertaine. Ainsi qu'il l'a exprimé dans le mémorandum du CESE Wallonie, le Pôle Mobilité en appelle à **la continuité dans l'action publique** et attend du prochain Gouvernement wallon qu'il s'empare de la SRM sans modifier les fondements de la Vision FAST et en tenant compte des remarques du présent avis.
- Le Pôle relève que ce document ne comporte aucun indicateur chiffré ni aucun tableau de bord sur lesquels appuyer la stratégie. Cette dernière gagnerait à rappeler les objectifs chiffrés de la vision FAST et à exposer, au-delà des constats sommaires pour chaque ligne directrice proposée, les indicateurs-clés et les tendances lourdes sous-jacentes à la mobilité des marchandises.
- Le Pôle juge que la stratégie devrait en outre pouvoir prendre appui sur le bilan, qui reste à dresser, de certaines mesures en vigueur depuis des années, comme la libéralisation du fret ferroviaire ou l'application de la redevance kilométrique pour les camions de plus de 3,5 t.
- Le Pôle attend de voir apparaître dans la stratégie **une ambition clairement affichée pour contribuer au respect des engagements climatiques et pour répondre aux enjeux environnementaux**, le secteur du transport étant appelé à jouer un rôle essentiel en la matière.

- Le Pôle demande qu'**un volet social, crucial pour l'avenir du secteur**, soit intégré dans la stratégie, en prenant en compte les enjeux en matière d'emploi, de formation, de conditions de travail et de lutte contre le dumping social, le cas échéant en complément de leur composante européenne.
- Le Pôle estime que **le document aborde de manière trop succincte, voire ignore pour certains, les modes alternatifs à la route**, alors que la vision FAST est axée sur des objectifs clairs à atteindre en matière de report modal. Le Pôle demande notamment une stratégie plus ambitieuse pour le fret ferroviaire, à l'instar des pays où les autorités publiques ont mené une politique proactive de report sur le rail pour le trafic intérieur et de transit, et ce même si le secteur est de responsabilité finale fédérale.
- Le Pôle déplore également l'absence ou la large insuffisance de référence à différents éléments et demande que le document soit utilement complété pour prendre en compte :
  - **les aéroports** dans leurs multiples aspects : pôle d'activités économiques et d'emploi, plateforme multimodale connectée à la route et au rail, plateforme de transbordement, projet Carex,...
  - l'existence du **Pôle de compétitivité Transport et Logistique** (Logistics in Wallonia) et ses plans en cours d'élaboration ;
  - **l'e-commerce**, dont l'impact sur le transport de marchandises est non négligeable et appelé à croître, et qui devrait être mis en regard de l'évolution des comportements d'achat des consommateurs dans une logique prospective ;
  - **le réseau de canalisation**, essentiel pour certains secteurs comme celui de la chimie, et qui peut offrir dans certains cas une réelle alternative à d'autres modes de transport.
- Le Pôle demande au Gouvernement de veiller à ce que la SRM ne vienne pas pénaliser des secteurs évoluant dans un contexte international concurrentiel.
- Le Pôle s'interroge sur la manière dont la SRM va être traduite ou s'imposer dans les plans élaborés à une échelle inférieure, comme les plans urbains de mobilité (PUM), les plans intercommunaux de mobilité (PICM) ou encore les plans communaux de mobilité (PCM).
- Le document souffre d'une lourdeur et d'une complexité excessive au niveau rédactionnel, nuisant à la clarté du propos et potentiellement, à l'efficacité de sa traduction en actions.

Par ailleurs, le Pôle demande au Gouvernement d'appuyer l'élaboration parallèle d'une vision interfédérale de la mobilité et d'assurer une implication proactive de la Wallonie dans la dynamique.

Enfin, vu que le document, conformément à son objectif, contient pour l'essentiel des lignes directrices sans actions concrètes, réservées aux futurs plans d'action, le Pôle entend être également sollicité à l'égard des mesures opérationnelles qui découleront de la stratégie et auront un impact sur le développement d'une mobilité durable dans toutes ses dimensions. Dans la foulée de la Vision FAST et de la SRM, **cette 3<sup>ème</sup> phase opérationnelle de la démarche initiée sous cette législature devra constituer une priorité pour le nouveau Gouvernement.**

## 2. COMMENTAIRES PARTICULIERS

### Remarque préalable

Les commentaires particuliers sont structurés sur la base de la table des matières de la SRM.

## **VERS UNE NOUVELLE GOUVERNANCE DE LA MOBILITÉ**

### **ASSURER UN PILOTAGE ORIENTÉ RÉSULTATS**

#### **1) Leadership, pilotage et responsabilité de la Région (p. 3)**

Le Pôle est partagé par rapport à la question du modèle à adopter dans un contexte européen où la tendance est à regrouper les ports en des ensembles conséquents permettant de dégager des masses critiques. Certains membres signalent qu'une réelle stratégie d'axe et une visibilité internationale trouvent leur réponse en Wallonie dans la « Plateforme des Ports wallons », qui a pour objet de coordonner les actions des Ports en vue d'assurer les meilleures synergies à l'échelle de la Wallonie et à l'échelon international. D'autres membres, par contre, jugent utile de maintenir une réflexion quant à la structure institutionnelle des Ports, comme indiqué dans la SRM.

#### **2) Mieux préciser le processus budgétaire (p. 4)**

Le Pôle juge fondamental de développer une méthodologie standardisée d'analyse socio-économique mais aussi de développer une vraie politique d'évaluation des projets d'infrastructures de transport en Wallonie, ex-ante et ex-post.

#### **3) De nouveaux rôles à développer pour les pouvoirs publics (p. 4)**

Dans le point relatif aux études d'incidences (p. 5), le Pôle juge que la formulation est excessivement prudente et préconise à tout le moins d'enlever le terme « éventuellement », à la dixième ligne, lorsqu'il est question de recommandations en matière de report modal.

Il serait utile en matière de gestion des données de se référer à des exemples concrets comme la gestion des parkings PL autoroutiers, ...

### **UNE POLITIQUE D'OUVERTURE ET DE COLLABORATION**

#### **4) Assurer ouverture, transparence et transversalité (p. 6)**

Au § 2 de la Stratégie, le Pôle estime qu'il y a lieu de mieux associer les acteurs concernés (comme les Ports wallons, les Aéroports ...) à la concertation prévue entre l'autorité chargée de la délivrance du permis et le SPW Mobilité et Infrastructures pour les projets d'aménagement du territoire à fort impact multimodal.

#### **6) Accord entre les Régions, le Fédéral et les régions limitrophes (p. 7)**

Le document aurait pu mieux distinguer les domaines de compétences de chacun. Par exemple, avec le fédéral, accord sur la fiscalité (travail de nuit, etc.), et avec les deux autres Régions, accord sur le développement des infrastructures, leur entretien, etc.

## 7) Ne pas subir les flux, mais aussi développer de l'activité économique (p. 8)

Le Pôle juge le titre inadapté par rapport au contenu du préambule et aux 3 axes de la Stratégie qui suivent.

Par rapport au 1<sup>er</sup> axe de la Stratégie (Améliorer l'image de marque), il s'agit plutôt de poursuivre et d'amplifier les efforts et initiatives développés ces dernières années (création du Pôle logistique, développement des aéroports, etc.).

Par rapport au 2<sup>ème</sup> axe de la Stratégie (Renforcer le secteur « Transport & Logistique), le Pôle s'interroge sur le bien-fondé de la volonté de développer un secteur dépendant actuellement à plus de 90% des énergies fossiles, dans un contexte où il convient de réduire de 95% les émissions de CO<sub>2</sub> sur une période de 30 ans, conformément à l'article 4 du décret-climat adopté par le Parlement de Wallonie le 20 février 2014. Le Pôle se demande s'il n'est pas préférable d'orienter le développement socio-économique vers des secteurs plus durables ou, à défaut, d'anticiper une mobilité et une logistique durables (verdissement des flottes, amélioration des chaînes logistiques, ...)

Par rapport à la 1<sup>ère</sup> puce du 3<sup>e</sup> axe de la Stratégie (Simplifier la gouvernance), il est renvoyé aux commentaires que le Pôle a formulés à l'égard de la mesure 1) lorsqu'il est question de réorganiser les activités portuaires et multimodales en Wallonie.

Par rapport à la 4<sup>ème</sup> puce du 3<sup>e</sup> axe de la Stratégie (Simplifier la gouvernance), le Pôle rejoint la logique d'aides temporaires et plafonnées pour soutenir le lancement de nouvelles solutions multimodales, dans la mesure où ces aides doivent permettre d'atteindre la rentabilité financière, et non pas constituer des sources de revenus additionnels.

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

### 8) Mieux connaître les flux et logiques économiques du transport de marchandises (p. 9)

Le rôle de l'IWEPS devrait également être mentionné, en tant qu'acteur wallon de connaissance, d'analyse et de prospective. De même, l'utilisation aussi performante que possible des données du péage kilométrique des poids lourds constitue une opportunité à valoriser au profit de la stratégie régionale.

### 9) Accompagner le changement (p. 9)

Les rôles de l'IWEPS et de Logistics in Wallonia devraient être mentionnés, car il s'agit de leurs missions fondamentales, au profit de la Région.

### 10) Partager les données et pratiquer une ouverture intelligente (p. 10)

Les données ne devraient pas se limiter à la route. En particulier, une connaissance plus fine des flux ferroviaires s'impose, contrairement à la situation actuelle.

(Cfr. également la remarque du point 8).

## ACCÉLÉRER LA TRANSFORMATION DE LA DEMANDE

### GUIDER LES ACTEURS VERS DES TRANSPORTS PLUS DURABLES

#### 12) Dynamiser le report modal en répondant aux besoins des filières (p. 12)

Pour le Pôle, le plan d'aide au report modal vers le fluvial et le ferroviaire doit être mené par l'Administration en concertation avec les acteurs concernés : ports, gestionnaires des plateformes multimodales, opérateurs ferroviaires de proximité, ....

#### 13) Devenir le terreau de solutions innovantes (p. 13)

Le Pôle est sceptique quant à l'intérêt réel de favoriser le déploiement des véhicules autonomes (p. 14). Il se demande en quoi de tels véhicules permettraient de répondre aux objectifs de transfert modal de la vision FAST et s'interroge sur la balance coûts/bénéfices pour la collectivité de telles solutions. Cette mesure ne semble dès lors pas prioritaire dans le cadre de cette stratégie.

Le Pôle s'étonne que le secteur des drones (actuellement en plein développement à travers l'Europe) n'ait pas été spécifiquement mentionné. Les drones peuvent être une solution innovante d'avenir pour améliorer la mobilité dans le cadre de l'e-commerce, mais également pour diverses applications relatives à la sûreté et à la sécurité, entre autres dans le domaine aéroportuaire. Diverses entreprises wallonnes sont déjà actives dans ce secteur, développé depuis quelques mois sur l'aérodrome de Temploux (Namur) par exemple. Les retombées économiques, sociales et environnementales pourraient profiter à la Wallonie qui se positionnerait en leader, si les autorités mettent un place un cadre innovant permettant de poursuivre le développement de ce secteur, de manière structurée et harmonieuse.

Par ailleurs, le Pôle estime qu'en termes de recherche et d'innovation, il serait utile de mettre en évidence les indispensables coopérations au sein du SPW (Economie, Emploi, Recherche) et avec d'autres organismes spécialisés en la matière. Cependant, cela nécessite du personnel suffisamment nombreux et qualifié.

#### 15) Le Public, acteur direct des changements (p. 15)

Concernant l'obligation d'utiliser les modes massifiés pour certains chantiers publics (p. 15), le Pôle suggère de lister les critères de sélection et de prévoir par ailleurs un système d'incitation/contrainte pour les plus gros chantiers privés.

Concernant les flottes publiques (pp. 15-16), le Pôle préconise de faire référence à la « Clean Vehicle Directive » révisée, qui établit des pourcentages de véhicules dits « propres » à respecter dans le cadre des marchés publics d'achats de véhicules.

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

#### 16) Les zones d'activité économiques (p. 17)

Le Pôle déplore dans la stratégie un certain fatalisme qui transparaît à plusieurs endroits, devant des évolutions que l'on semble prêt à subir, mais sur lesquelles on se refuse à penser que les pouvoirs publics pourraient peser. A titre d'exemple, il est ainsi affirmé au § 2 de la Stratégie que « même si une entreprise est implantée en bord de voie d'eau ou de lignes ferroviaires, des flux importants

devront vraisemblablement être acheminés par la route». Une vision et une stratégie plus volontaristes sont nécessaires pour rencontrer les objectifs de FAST.

Par rapport à la 2<sup>ème</sup> puce du point relatif à la gestion des terrains à vocation multimodale, §3 de la Stratégie (incitants ou règles), il est fait allusion à des entreprises historiquement situées en cœur de ville et sans lien direct avec la distribution urbaine. Le Pôle attire l'attention sur le fait qu'une implantation en ville peut aussi faire sens au regard des déplacements des personnes employées dans l'entreprise. De manière plus générale, pour juger de la pertinence d'une implantation du point de vue de la mobilité, il convient de prendre en compte tant les déplacements des personnes que les transports de marchandises.

Toujours par rapport au même point, le Pôle se demande qui va assumer le coût de la relocalisation d'entreprises dont l'activité actuelle ne justifie plus l'emplacement et génère des impacts importants.

### **18) La réduction des distances et l'organisation du temps (p. 19)**

Le Pôle estime qu'il y aurait lieu de mieux mettre en évidence l'évolution des comportements d'achats des consommateurs qui influencent le transport de marchandises (question du e-commerce). Dans ce contexte, il s'étonne que la notion de « chaîne logistique » (supply chain) n'apparaît nulle part, alors qu'une amélioration substantielle de cet élément peut apporter des avancées considérables tant pour le transfert modal (concept de « synchronobilité » ou « comobilité ») que pour la rentabilité économique du secteur.

Dans le dernier § p. 19, par rapport au fait d'encourager les bourses au fret ou le transport à la demande, le Pôle note que la bourse d'affrètement a été supprimée dans le secteur fluvial suite à sa libéralisation.

## **LES OUTILS DU CHANGEMENT : PROMOTION, RÉGULATION, TARIFICATION**

### **20) Régulation et contrôle : l'outil public majeur (p. 22)**

Le Pôle appuie fortement la volonté d'intensifier le contrôle dans le transport routier. Il souligne que la probabilité de se faire contrôler et les sanctions en cas d'infraction sont les deux éléments déterminants de l'efficacité des contrôles. Pour le Pôle, les sanctions doivent impérativement être dissuasives ET effectives pour avoir un réel impact et contribuer au changement de comportement. La recherche de l'équité pourrait aussi être ciblée comme objectif.

Le Pôle est partagé quant à l'impact d'une réduction des vitesses maximales, dont l'analyse est prévue dans la stratégie (p. 23). D'un côté, une telle mesure constitue l'un des moyens les plus évidents et les plus efficaces pour d'une part diminuer la consommation énergétique et donc les émissions de CO<sub>2</sub> et d'autre part améliorer la sécurité routière. D'un autre, une telle mesure peut conduire à des impacts contreproductifs comme le recours à plus de camions pour faire la même prestation globale à une vitesse plus faible sur la route.

Le Pôle constate par ailleurs que si les éco-combis rencontrent un certain succès ailleurs en Europe. Il n'en va pas de même en Belgique. La stratégie devrait prévoir des recommandations visant à construire et consolider une réglementation claire dans une logique de simplification administrative. Il faudrait mettre l'accent sur l'importance de conclure des accords de coopération entre Régions pour permettre les flux transrégionaux.

## 21) Tarification d'usage et fiscalité intégrées et responsables (p. 23)

### REDEVANCES KILOMETRIQUES

Le prélèvement kilométrique pour poids lourds n'a pas été conçu initialement comme un instrument de régulation de la mobilité. Certains membres du Pôle s'interrogent sur la possibilité de le transformer en ce sens. L'objectif initial des mesures d'accompagnement devrait être mentionné dans ce contexte.

Dans le 1<sup>er</sup> §, il est important de préciser que tous les acteurs du transport de biens ne pourront adapter leur fonctionnement à une modulation selon l'heure et le lieu, et très certainement si cela se fait à recettes constantes, ce qui signifierait une augmentation des tarifs pour ceux qui ne peuvent pas circuler en dehors des heures chères.

Par rapport au point « Envisager l'instauration d'une redevance fluviale et suppression des redevances portuaires », il convient de prendre en compte les contrats de gestion des Ports wallons qui prévoient que toute modification de la grille tarifaire (sous-entendu, péage et redevance domaniale) se fera par décision du Gouvernement wallon, et sur base d'une décision motivée du Conseil d'administration du Port.

Le Pôle soutient la volonté d'intégrer les véhicules utilitaires de moins de 3,5 t dans le système de redevance kilométrique (p. 23) et dans la réflexion relative aux outils fiscaux (p. 24) vu la multiplication de ces véhicules suite notamment au développement de l'e-commerce, et leur impact environnemental important.

En matière de transport de marchandises, les secteurs agricole et carrier présentent notamment deux particularités dont il importe de tenir compte. Si la première, à savoir l'implantation qui ne peut être déplacée, est évoquée au point 16), § 2 de la Stratégie, il n'est en revanche pas tenu compte de la seconde, à savoir la faible valeur pondérale des produits transportés. Le Pôle estime souhaitable d'aborder cet aspect en cas de révision du montant de la taxation kilométrique vu l'impact proportionnellement plus élevé touchant le transport de marchandises de faible valeur pondérale.

Le Pôle juge très prudente la formulation relative au prélèvement kilométrique alors que le Plan Infrastructures 2019-2024 pointe le fait que « Le prélèvement kilométrique des poids lourds n'a en tout cas pas encouragé le report du transport routier vers la voie d'eau pour les entreprises situées sur le territoire wallon. ». Pour utiliser pleinement le potentiel du prélèvement kilométrique en matière de répartition modale, il conviendrait de mener une politique d'adaptation dynamique des tarifs. Certains membres du Pôle ne partagent toutefois pas cette vision. En outre, le monitoring de la redevance kilométrique devrait s'intensifier notamment au regard de ses effets induits en termes de trafic de fuite. Une connaissance approfondie des flux de transport rendue possible par les données du péage kilométrique Poids lourds s'impose (cf aussi le point 8).

Le Pôle se montre dubitatif quant à l'instauration d'une redevance d'usage des voies navigables et se demande s'il s'agit bien de la bonne manière de les promouvoir. On cite le transit comme cible mais cela impactera aussi les entreprises, comme ce fut le cas pour le routier. Quoi qu'il en soit, le Pôle attire l'attention sur les risques potentiels courus par les Ports et le secteur en cas de mise en place d'une révision des redevances fluviales (ports et navigation) sans analyse de ses conséquences.

### FISCALITE

Le Pôle relève que le texte parle d'évolution de la TMC et de la TC mais semble ignorer le système en place. La proposition de nouvelle directive européenne concernant la tarification routière (directive « eurovignette ») prévoit d'ailleurs de supprimer progressivement la taxe de circulation.

Par rapport au 1<sup>er</sup> § de la Stratégie (La fiscalité sur la mobilité vise deux objectifs), il importe de s'assurer que les recettes fiscales participent bien à une politique globale de transport, quels que soient les secteurs considérés (routier, fluvial, ferroviaire et pipelines), d'autant que l'Europe autorise que les recettes provenant de la taxe kilométrique reviennent aux secteurs du transport.

Dans le 2<sup>ème</sup> § de la Stratégie, le Pôle suggère de citer, dans la liste des outils fiscaux portant sur l'utilisation, le prélèvement kilométrique, et ce même si, en Wallonie, il ne s'agit pas de fiscalité à proprement parler.

Par rapport au 3<sup>ème</sup> § (Coordination entre niveaux de pouvoir), il y a lieu de préciser que la fiscalité est à ce jour traitée à un niveau fédéral lorsqu'il est affirmé qu'une révision intelligente de la fiscalité sur la mobilité passera par un travail coordonné entre les régions et l'état fédéral.

Le Pôle tient à manifester son souhait de voir étudier, par les 3 Régions ensemble, l'évolution de la fiscalité routière vers une fiscalité intelligente et plus équitable pour tous les usagers. La réflexion doit toutefois intégrer une analyse critique de tous les outils disponibles.

Les réflexions générales sur la fiscalité devraient trouver leur place dans un chapitre concernant les deux volets de la SRM (personnes et marchandises)

## **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**

#### **22) Faire de l'entretien des infrastructures un enjeu de gouvernance (p. 25)**

En matière d'entretien des infrastructures, il serait bon, à la page 25, au 1<sup>er</sup> § de la Stratégie, de ne pas limiter le cadastre de l'état des infrastructures uniquement aux voiries mais de l'élargir aux voies navigables, au réseau ferroviaire et aux infrastructures aériennes.

Le Pôle propose de supprimer les § 2 et 3 de la Stratégie, estimant que le § 4 est suffisant pour tous les modes de transports. Il se demande en outre s'il n'est pas opportun, dans ce dernier §, de lier les plans d'investissements du SPW au Plan Infrastructures, tel que conçu actuellement.

Il ne faut pas taire le besoin de développement de nouvelles infrastructures qui doivent être adaptées en fonction de l'évolution et des développements socio-économiques notamment en terme d'aires autoroutières (capacité suffisante, information sur le taux de remplissage, sécurisation, etc.

Par ailleurs, la nécessité de mieux tirer parti des possibilités de financement européen du RTE-T doit passer par un renforcement et une spécialisation des agents de l'administration, ainsi que par une collaboration entre acteurs publics (e.a. avec la SOFICO).

#### **23) Optimiser l'usage des infrastructures existantes par la technologie et les services (p. 25)**

Le 1<sup>er</sup> § est essentiellement routier. Il y a lieu de préciser ce fait à la 4<sup>ème</sup> phrase (« Pour le mode routier, il s'agit... ») et de compléter avec les voies navigables en mentionnant le télécontrôle/télécommande des ouvrages et la gestion de la navigation qui seront rendus possible par Perex 4.0.

Il est précisé au début du §2 p. 26 que « les interruptions de services doivent être évitées dans toute la mesure du possible et réduites au maximum ». Les organisations syndicales rappellent que cette

condition doit idéalement faire l'objet d'une concertation sociale, dans un cadre à fixer instaurant un dialogue de qualité.

## RENFORCER LA POSITION DE LA WALLONIE AU CŒUR DES ÉCHANGES

### 24) Connecter la Wallonie aux réseaux européens, transfrontaliers et transrégionaux (p. 27)

#### STRATEGIE INTERNATIONALE

Page 27, la première phrase établit que les flux de biens et de personnes sont vecteurs de développement et de richesse. Ce propos mérite d'être nuancé dans la mesure où ces flux peuvent également être vecteurs de nuisances et d'externalités négatives.

Le Pôle estime que des nuances méritent également d'être apportées dans la volonté affichée de développer les réseaux de communication en tant que stratégie de mise en œuvre de la vision FAST (p. 27). Il propose de remplacer le terme « développement », qui peut prêter à confusion en laissant croire à une extension du kilométrage, par « valorisation et amélioration de l'existant », et ce pour tous les modes.

Enfin, le Pôle estime qu'il convient de mettre davantage en exergue l'opportunité offerte par les aéroports pour permettre à la Wallonie de poursuivre le développement de ses réseaux et de sa position dans les dynamiques de niveau européen et, plus encore, mondial.

#### RESEAUX

Dans le 1<sup>er</sup> du point « Revitaliser le fret ferroviaire » (p. 28), il est peut-être préférable de ne pas citer l'exemple de la ligne 147. Il n'est pas exclu que le doublement envisagé (dans le sens sud-nord) ait pour effet une dégradation de la viabilité économique de la liaison Anvers-France, ceci en raison de la déclivité de la L147 rendant nécessaire un renforcement de la traction dans le sens sud-nord. A préciser également qu'il s'agit de voies *de garage* de 750 m.

Pour le Pôle, la revitalisation du rail passe par des échanges et des concertations avec le niveau fédéral. Dans cette optique, la cellule ferroviaire du SPW a un rôle central à jouer qu'il serait bon de mentionner.

### 25) Desservir les zones d'activité (p. 29)

Dans le dernier § p. 29, il serait bon de préciser que le système de mobilité devra contribuer à renforcer l'attractivité des grandes zones économiques wallonnes, en particulier de celles qui sont bien situées par rapport aux réseaux fluvial et ferroviaire.

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

### 26) Nœuds intermodaux et zones d'activités économiques multimodales (p. 30)

Dans le 1<sup>er</sup> § de la Stratégie (valoriser les plateformes multimodales), le Pôle suggère de remplacer « favoriser le développement des plateformes multimodales existantes » par « favoriser l'utilisation des plateformes multimodales existantes », pour mettre l'accent sur l'exploitation des outils existants.

Dans le 3<sup>ème</sup> § p.31, le Pôle propose de compléter la 1<sup>ère</sup> phrase en introduisant une nécessaire concertation avec les Ports pour les zones proches des voies fluviales.

Le Pôle considère que le 5<sup>ème</sup> § p. 31 doit être revu de manière à intégrer le fait que les Ports et Aéroports ont en charge de développer une politique de commercialisation des zones multimodales de leur ressort et qu'ils sont l'interlocuteur spécifique pour répondre aux investisseurs potentiels.

Dans ce même §, il est proposé que l'inventaire régional des terrains multimodaux soit accessible aux services régionaux chargés de la recherche d'investisseurs. Le Pôle suggère que cet inventaire puisse être également accessible aux entreprises privées afin de leur permettre d'optimiser leurs implantations.

Concernant le secteur agricole, le Pôle attire l'attention sur le fait d'éviter d'exclure le charroi agricole des zones affectées à la multimodalité, dans les régions où cela est pertinent.

### **27) Orienter la logistique urbaine (p. 31)**

Le Pôle soutient la proposition de prévoir un cadre régional pour les transports urbains de marchandises. Ce cadre régional est nécessaire pour mettre fin à une réglementation qui diffère selon la commune/ville. Il devient très difficile pour les entreprises de connaître toutes ces réglementations. En ce qui concerne les aires de livraison, la problématique ne se situe souvent pas au niveau du nombre de ces aires, mais plutôt au niveau des contrôles des voitures qui utilisent ces aires de livraison comme parking. Le Pôle fait remarquer toutefois que toute nouvelle réglementation ne peut pas donner lieu à une surcharge administrative pour les entreprises. L'introduction par exemple de permis pour l'accès aux villes en est un exemple.

Le Pôle estime que le vélo cargo, vu son potentiel important et démontré pour assurer la distribution urbaine de petits colis sur les derniers kilomètres, mérite davantage de développements que les deux seules lignes qui lui sont consacrées (p. 32). Il en va de même de toute autre évolution de la mobilité urbaine des marchandises (choix du mode, chaîne logistique, motorisations, ...).

La Stratégie doit prévoir que la Région investisse dans des plateformes de livraisons multimodales à l'entrée des grandes villes, vu que les communes ne peuvent assumer seules de tels investissements, qu'elle soutienne activement les livreurs existants, et qu'elle lance dans le cadre de marchés publics des appels d'offre de livraisons ou de coursiers en milieu urbain. La croissance du volume transporté devrait attirer de nouveaux investisseurs.

Le Pôle s'interroge également sur le rôle des mobipôles/mobipoints pour le transport des marchandises. Le mélange des fonctions (personnes et marchandises) peut être contradictoire et doit être précisé.

## **DES TRANSPORTS SÛRS, PROPRES ET RÉSILIENTS**

### **28) Actions pour une mobilité durable (p. 33)**

Concernant les carburants alternatifs, le Pôle relève que le document ne fait pas mention des projets concernant l'hydrogène alors que des projets pilotes existent en Wallonie (dont un à Liège Airport en partenariat avec CMI) et sont inscrits au Plan wallon d'investissement. Les actions déjà initiées par Logistics in Wallonia au sujet des modes de propulsion alternatifs doivent être soutenues et amplifiées. Le Pôle tient toutefois à souligner que les entreprises achèteront des véhicules à carburant alternatif pour autant que le coût total d'exploitation (TCO) soit connu. Il est donc important d'offrir aux entreprises la sécurité juridique à long terme lorsqu'il s'agit de ces véhicules et de ces carburants.

Concernant la réduction du bruit, le Pôle s'étonne de voir qu'il est question de trouver des solutions uniquement pour réduire les impacts du bruit ferroviaire alors que le document ne fait référence ni au bruit routier ni au bruit aérien. Concernant l'importance du bruit routier, il faut rappeler les notes stratégiques publiées en juin 2015 par la DGO1 du SPW qui établissaient qu'« Il ressort également de l'analyse budgétaire réalisée qu'un minimum de 30 millions d'euros par an pendant vingt ans est nécessaire afin de mettre en place une gestion du problème des nuisances sonores ».

#### **29) Anticiper les changements climatiques (p. 34)**

Les effets du changement climatique imposent effectivement d'adapter et d'entretenir certaines infrastructures spécifiques (par exemple, les bassins d'orages le long du réseau autoroutier). Il est à noter toutefois que cela concerne les deux volets de la SRM, relatifs aux personnes et aux marchandises.