

AVIS

MOB.20.01.AV

Stratégie Régionale de Mobilité portant sur le transport de marchandises

Avis adopté le 10/09/2020

Rue du Vertbois, 13c
B-4000 Liège
T 04 232 98 47
pole.mobilite@cesewallonie.be
www.cesewallonie.be

DONNEES INTRODUCTIVES

<u><i>Demandeur :</i></u>	Philippe Henry, Vice-Président, Ministre du Climat, de l’Energie et de la Mobilité
<u><i>Date de réception de la demande :</i></u>	29/07/2020
<u><i>Délai de remise d’avis :</i></u>	45 jours
<u><i>Préparation de l’avis :</i></u>	<p>Le 28/08/2020, le Pôle a accueilli M. Fabrice Piat (Cabinet du Ministre Henry) et M. Pascal Moens (SPW-Mobilité et Infrastructures) pour une présentation de la nouvelle version du volet de la Stratégie Régionale de Mobilité relatif aux marchandises.</p> <p>Le Pôle a débattu du dossier le même jour et a préparé l’avis sur base d’une consultation électronique.</p>
<u><i>Brève description du dossier :</i></u>	<p>La Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) est appelée à définir les orientations pour atteindre les objectifs fixés dans la vision de la mobilité wallonne à l’horizon 2030, la vision FAST 2030, qui a été adoptée par le Gouvernement wallon en octobre 2017 et confirmée par la DPR 2019-2024. La SRM comprend 2 volets, un volet relatif à la mobilité des personnes qui a été adopté par le Gouvernement wallon le 9/05/2019, et un volet relatif à la mobilité des marchandises qui est en cours d’élaboration.</p> <p>Un premier projet du volet marchandises de la SRM avait été soumis pour avis au Pôle en date du 29/04/2019. Le Pôle avait adopté son avis sur ce document le 11/06/2019 (MOB.19.3.AV).</p> <p>Depuis lors, le document a fait l’objet d’un travail de simplification et d’adaptation réalisé notamment sur base des remarques formulées par le Pôle. Une nouvelle version a été approuvée par le Gouvernement wallon le 9/07/2020 et soumise pour avis au Pôle.</p>

AVIS

Le Pôle accueille avec satisfaction la nouvelle version du volet marchandises de la SRM pour les différentes raisons suivantes.

- Dans son premier avis sur le volet marchandises de la SRM (MOB.19.3.AV du 11/06/2019), le Pôle en appelait à la continuité dans l'action publique et attendait du futur Gouvernement qu'il s'empare de ce document sans modifier les fondements de la vision FAST 2030. Le Pôle se félicite de voir que le Gouvernement actuel s'est effectivement saisi du dossier lancé lors de la précédente législature et en assure la continuité en vue de son aboutissement.
- Ce document de qualité vient combler un manque en Wallonie dans la mesure où la Région ne s'est jamais dotée d'un document stratégique global servant de cadre de référence à une véritable politique intégrée en matière de transport de marchandises.
- La SRM « marchandises » en projet est un document équilibré qui se veut volontariste tout en restant conscient des enjeux et contraintes du secteur, cherchant à s'inscrire dans l'environnement socio-économique wallon avec l'ambition de le faire évoluer.
- La version actuelle du document, tout en se voyant complétée de certaines notions, a bénéficié d'un important travail de simplification et de recentrage sur les orientations stratégiques, laissant à l'étape ultérieure de la démarche le soin de développer les actions concrètes. En outre, elle s'est en partie vue adaptée à la lumière des remarques formulées par le Pôle dans son avis rendu sur le premier projet de SRM portant sur le transport de marchandises.

Le Pôle adresse néanmoins dans cet avis une série de commentaires visant à consolider la stratégie et à faire davantage ressortir certaines de ses multiples dimensions.

- Les objectifs présentés en introduction du document portent à la fois sur le rééquilibrage modal visé par la vision FAST 2030 et sur l'atteinte des engagements climatiques de la Wallonie. Leur traduction opérationnelle table sur le fait que la demande de transport ne pourra être contrainte (le nombre de t.km doit rester constant d'ici 2030) et mise sur une réorientation modale des flux, une amélioration de l'efficacité du transport et une réduction des émissions de CO₂. Le Pôle a le sentiment qu'une maîtrise de la demande, même s'il s'agit d'un objectif ambitieux en soi dans le contexte actuel, ne permet pas de marquer un virage suffisant pour répondre au défi climatique. Dans son avis précédent, il attendait ainsi 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. Sans vouloir remettre la stratégie en cause, le Pôle estime que ce document gagnerait en robustesse s'il reconnaissait que, vu le poids prépondérant des contraintes socio-économiques, ses grandes lignes directrices ne permettront pas en l'état d'apporter une réponse à la hauteur des objectifs climatiques, malgré les liens prévus avec le Plan wallon Energie Climat 2030 et le Plan Air Climat Energie.
- Dans ce cadre, le Pôle suggère à tout le moins de sortir de la logique exprimée dans le document d'un lien mécanique indéfectible entre quantités échangées et croissance économique, et de mettre davantage l'accent sur l'importance de développer la circularité des activités, qui peut générer une réduction des volumes transportés sans porter atteinte à la création de valeur ajoutée. Le modèle d'économie circulaire est évoqué dans la SRM en tant qu'enjeu pour le document et ce même si cette notion dépasse le simple cadre des transports, mais cela est fait de

manière trop ténue alors qu'il s'agit d'une approche clé pour tenter de réduire les prestations de transport dans une économie en croissance.

- Le document a fait l'objet d'un travail poussé visant à n'y conserver que les lignes directrices relevant de la stratégie et à reporter les actions aux plans opérationnels futurs, en vertu du processus par étapes successives. Le Pôle souhaiterait que ce travail déjà entamé aille au bout de la logique suivie et s'attèle à retirer les derniers éléments relevant davantage des actions, de manière à bien délimiter la sphère de chacune des strates de la politique menée (vision, stratégie, actions).
- Il serait pertinent d'assurer la cohérence entre les deux volets de la SRM (personnes et marchandises), par exemple au travers d'un document faitier, notamment pour organiser au mieux le partage des infrastructures en cas de croisement de flux et en évitant de privilégier systématiquement la mobilité des personnes en toutes circonstances et sans discernement. Un tel chapeau permettrait, entre autres, de remédier au problème soulevé dans la SRM de voir les questions relevant du transport de marchandises traitées en marge des documents de planification consacrés à la mobilité des personnes.
- La SRM souffre d'un manque criant de données régionales liées au transport de marchandises, dont les auteurs ne peuvent être tenus pour responsables. Il est édifiant de voir que l'année de référence pour les indicateurs de base comme la répartition modale est l'année 2016. Remédier à ce déficit de statistiques est d'ailleurs le premier point relevé dans le document pour pouvoir mettre en œuvre une nouvelle approche de mobilité durable. Le Pôle juge primordial d'améliorer au plus vite la collecte et le traitement des données stratégiques, dans le respect des règles en matière de confidentialité, de manière à pouvoir disposer d'un état des lieux fiable et intégrer les tendances lourdes sous-jacentes à la mobilité des marchandises, juger de l'ambition des objectifs poursuivis et les réévaluer périodiquement, assurer le suivi de la stratégie et des actions qui en découleront et les réorienter si nécessaire. Le Pôle juge que la stratégie devrait 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 3,5t.
- Dans son avis sur le premier projet de SRM « marchandises », le Pôle avait insisté sur l'importance de la dimension sociale dans le secteur. Il demandait ainsi 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. L'affirmation d'un contrôle strict des conditions sociales et d'une réelle application des sanctions qui en découlent va dans la bonne direction. Mais hormis quelques adaptations ponctuelles, la dimension sociale ne ressort pas suffisamment du nouveau document et devrait faire l'objet d'un traitement plus abouti en lui dédiant un volet spécifique (qui reprenne notamment l'orientation prévue dans la SRM du déploiement des véhicules autonomes vers des solutions socialement acceptables en l'élargissant à la question des livraisons par drones). Ce volet devrait en outre faire le lien avec les diverses autres politiques traitant des enjeux sociaux et impactant le secteur du transport.
- Le Pôle a été informé de la rédaction prochaine par l'administration d'un catalogue d'actions. Il soutient l'idée évoquée que l'administration soit garante de la mise à jour de ce catalogue en la dotant des moyens et compétences nécessaires à la bonne exécution de cette mission.
- La question de la sécurité, notamment au niveau des camions en agglomération, devrait être abordée dans le document en vue de la définition d'actions opérationnelles dans le plan à venir.

La Région a un rôle stratégique à jouer pour encourager la transition vers des véhicules offrant une meilleure visibilité et une sécurité renforcée pour les autres usagers de la route.

- Le Pôle attire l'attention sur l'importance de systématiquement prendre en compte tous les impacts potentiels d'orientations en apparence souhaitables. Ainsi, à titre d'exemple, une tarification différenciée de la redevance kilométrique en fonction de l'heure peut poser de sérieux problèmes dans certains secteurs contraints qui sont dans l'impossibilité de revoir leurs horaires ou d'assurer le déchargement des marchandises à certains moments, notamment la nuit.
- Il est signalé dans le document que les recommandations émises dans la stratégie spécifique relative au fret ferroviaire datant de 2015 peuvent être reprises moyennant une adaptation aux nouvelles ambitions climatiques. Même s'il est prévu que le futur plan d'actions apporte des précisions à ce niveau, le Pôle souhaiterait que la SRM intègre un volet ferroviaire plus explicite en se référant toujours à cette stratégie mais en marquant clairement la volonté régionale d'être acteur proactif dans cette matière, même si elle est du ressort de la compétence fédérale. Le Pôle estime qu'il serait très utile de développer une vision stratégique en matière de ferroutage.
- Il est précisé que la SRM ne traite que du transport terrestre et non du transport aérien dont le développement et les enjeux font l'objet de politiques spécifiques. Les aéroports y sont ainsi pris en compte en tant que plates-formes multimodales pour les flux de transport terrestre qu'ils génèrent. Le Pôle insiste sur la nécessité de bien intégrer tous les flux de transport terrestre liés aux zones aéroportuaires vu l'importance stratégique de ce secteur sur le plan socio-économique.
- Le réseau de canalisations est évoqué comme formule pouvant dans certains cas très spécifiques remplacer certains flux routiers dans le cadre de la nouvelle approche de mobilité durable. Ce mode de transport mériterait d'être davantage promu dans le document du fait du potentiel réel qu'il offre dans certaines filières et ce, même s'il ne constitue pas une alternative généralisable.

Même si la recommandation qui suit est déjà partiellement rencontrée, à tout le moins sur le plan théorique, le Pôle tient à insister sur les indispensables cohérence et transversalité à instaurer entre les différentes politiques dans les domaines étroitement interconnectés avec la mobilité (aménagement du territoire, environnement, énergie, économie / compétitivité / innovation, emploi / formation, fiscalité, ...). Il revient au Gouvernement de systématiser une telle approche transversale qui associe les différentes compétences dans la mise en œuvre d'une politique de mobilité durable.