

Chères lectrices, chers lecteurs,

Vous tenez entre les mains ou parcourez sur un support digital le premier rapport d'activités de la Stratégie Régionale de Mobilité dans son volet marchandises.

Déployer des plans d'actions et des projets à même d'opérationnaliser une stratégie est affaire d'organisation, de ressources et de temps.

Qui plus est dans le contexte multifactoriel et multisectoriel de la mobilité.

Le contenu du présent rapport atteste à souhait que la dynamique est à présent lancée.

Le chemin sera encore long. Les ressources et les énergies à mobiliser seront encore nombreuses. Mais les pièces du puzzle sont sur la table et la volonté est là.

Tous les acteurs ont et auront un rôle à jouer. La mobilisation doit transcender tous les secteurs d'activités et unir les acteurs privés, publics ou associatifs.

La relocalisation et la transformation de nos modes de production ainsi que des chaînes logistiques qui y sont associées doivent être perçues comme une opportunité.

Nous savons que nous n'avons pas beaucoup d'autres choix. Les actes doivent être à la hauteur des enjeux économiques, sociaux et environnementaux qui s'imposent à nous.

La Wallonie s'est fixé des objectifs ambitieux en ces matières. Supportons donc ces transitions par des choix de déplacements en cohérence avec ces objectifs.

Bonne lecture,

Etienne Willame

Directeur général du SPW Mobilité et Infrastructures

Table des matières

De 2017 À NOS JOURS	3
DES ENJEUX MULTIPLES, LA SRM/M FIXE LE CAP !	4
EN AVANT ! LA SRM/M SE DECLINE EN 24 MESURES	5
LA STRUCTURE DE PILOTAGE DE LA SRM/M	12
2023, UNE ANNÉE RICHE EN NOUVEAUX PROJETS	14
INTEGRATION, LA SRM/M SE DOTE D'UN LABEL	18
PERSPECTIVES EN MATIÈRE DE GOUVERNANCE	20

De 2017 À NOS JOURS

En 2017, le Gouvernement wallon a adopté la [Vision FAST¹ 2030](#) fixant des objectifs ambitieux pour la nécessaire transformation de la mobilité à l'horizon 2030 en Wallonie, tant pour les personnes que pour les marchandises. Il s'agit de mettre en place un système de mobilité qui garantit à tous, la fluidité, l'accessibilité, la santé et la sécurité via le transfert modal d'ici à 2030.



La performance d'un système de transport, et particulièrement de fret, conditionne la vigueur du tissu économique régional. Optimiser la chaîne logistique des producteurs aux fournisseurs jusqu'aux consommateurs mais également la chaîne logistique retour intrinsèquement liée au nécessaire développement de l'économie circulaire, est une condition sine qua non du maintien et de la croissance d'une pluralité d'activités économiques. **Ceci contribue directement aux objectifs d'emplois et climatiques du Gouvernement wallon.**

La vision FAST 2030 ayant fixé les enjeux et les objectifs, la [Stratégie régionale de Mobilité \(SRM\)](#) **établit la méthode pour les atteindre.** Elle se décline en deux chapitres respectivement dédiés aux personnes (SRM/P) et aux marchandises (SRM/M), propose les orientations stratégiques majeures permettant d'assurer, ensuite, la cohérence des actions à venir, leur phasage et le suivi de leurs impacts au regard des enjeux fixés.



La [Stratégie régionale de Mobilité – Volet Marchandises](#) est adoptée le 29 octobre 2020 par le Gouvernement wallon. Elle **s'impose, depuis, comme un cadre de référence pour l'élaboration de toute politique publique** et voit son opérationnalisation débuter en 2022 par la constitution d'une équipe dédiée, la définition de la gouvernance opérationnelle et le lancement de projets soutenus par le Plan de relance de la Wallonie.

¹ Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé – Transfert modal

DES ENJEUX MULTIPLES, LA SRM/M FIXE LE CAP !

Satisfaire les enjeux climatiques tout en favorisant le développement économique constitue le socle des objectifs de la Stratégie régionale de mobilité volet Marchandises.



La **réduction des émissions de gaz à effet de serre** (GES) s'inscrit dans la trajectoire globale de la Wallonie visant une diminution de 55 % en 2030 par rapport à 1990. Cela concerne notamment le parc de véhicules lourds pour lequel la cible de réduction est fixée à 15 % par rapport à 1990. Pour l'ensemble du transport (personnes et marchandises), la cible du [Plan Air Climat Énergie](#) adopté en mars 2023 est de -43 % d'ici 2030 par rapport à 2005.

En soutien à ces objectifs de fin, des objectifs de moyen sont également identifiés. Ils sont établis sur base des principaux leviers d'action suivants ; (i) **la répartition modale**, (ii) **l'efficacité du transport** et (iii) **la demande de transport**.



Un équilibrage des **parts modales** est escompté à l'horizon 2030 par le report de 7 % du fret routier vers le fluvial et le rail par rapport au niveau de 2016.



La réduction du nombre de véhicules kilomètres de 5 % par rapport à 2016 constitue la cible d'amélioration de **l'efficacité du système de transport**.

Optimiser le service de transport et plus largement la chaîne logistique est un type de levier d'actions.



Un autre levier essentiel réside dans la **génération de la demande** et plus spécifiquement dans **la localisation des activités économiques** et la création de **nouvelles filières circulaires** permettant de réduire les distances entre les acteurs d'une ou plusieurs chaînes de valeurs. La constance de la demande de transport est visée par la Stratégie à l'horizon 2030, tout en maintenant le potentiel de développement économique.



Notons aussi les objectifs de **verdissement des flottes** soutenus par la **transition et l'efficacité énergétique**.

À ces enjeux majeurs et quantifiés, il y a lieu d'ajouter **le suivi d'autres externalités telles que la pollution, les accidents, le bruit, et la congestion**.

EN AVANT ! LA SRM/M SE DECLINE EN 24 MESURES

LA SRM/M s'articule autour de **3 chantiers** :

La mise en œuvre d'une nouvelle **gouvernance** collaborative et d'un pilotage **garantissant le suivi de la vision** et de la stratégie, tout en améliorant la connaissance du système de transport de marchandises (**Mesures 1 – 7**).

La transformation de la **demande** vers une mobilité plus soutenable, par l'incitation des acteurs économiques et par de nouvelles réglementations (**Mesures 8 – 17**).

L'évolution de l'**offre** pour favoriser une mobilité plus résiliente et qui corresponde aux besoins des acteurs, par le développement de technologies, des infrastructures et des usages (**Mesures 18 – 24**).

1/ Prendre le leadership et assurer un pilotage responsable

- ⇒ Vérifier que l'on s'oriente vers **les résultats attendus** et, au besoin, **réorienter** certains volets de la stratégie.
- ⇒ Responsabiliser les 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 l'ensemble des acteurs tant privés que publics** est un élément clé. Développer une culture de *Service Level Agreement* et de *Key Performance Indicator* entre acteurs publics devient nécessaire.
- ⇒ Veiller à l'intégration **d'une vision prospective des objectifs de la SRM/M à l'horizon 2050 pour viser la neutralité carbone**.

2/ Mieux préciser le processus budgétaire

- ⇒ En lien avec les objectifs stratégiques, **répartir les responsabilités et le budget de chaque acteur** de manière claire, synthétique et transparente.
- ⇒ Développer une méthodologie standardisée **d'analyses socio-économique et environnementale ex-ante et ex-post** des projets en Wallonie pour contribuer à la priorisation des interventions publiques.

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

- ⇒ **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.
- ⇒ Mieux **exploiter, interconnecter et harmoniser les données** issues des systèmes existants.
- ⇒ Constituer un **tableau de bord de suivi et d'évaluation de la stratégie**.

4/ Assurer l'ouverture et la transversalité

- ⇒ Décloisonner les structures de concertation entre modes de transport, et **concrétiser une approche transversale et multimodale**.
- ⇒ Impliquer non seulement les acteurs du transport mais également les autres secteurs qui y sont directement liés ou qui l'impactent : économie, aménagement du territoire, technologie, environnement, énergie, social, logistique, économie circulaire... **Passer de la concertation symbolique à la concertation effective**.

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

- ⇒ **Renforcer l'articulation entre le niveau régional et le niveau local**, notamment sur les thèmes tels que la logistique urbaine, les bassins de mobilité, le soutien à des projets pilotes, la gestion des infrastructures multimodales et portuaires et son interaction avec les politiques et l'économie locale, la délivrance de permis.
- ⇒ **Favoriser** aussi la **concertation avec les responsables locaux**.
- ⇒ Dans les cas où le périmètre communal ou intercommunal seul n'est pas pertinent, **soumettre obligatoirement certains projets structurants** (plans d'aménagement, permis d'exploiter de zones économiques) à l'avis d'une autorité régionale pour les aspects stratégiques identifiés.

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

- ⇒ Au niveau de l'Etat et des Régions :
 - Proposer les actions prioritaires qui doivent **être pilotées par le fédéral et les entités fédérées**.
 - **Co-piloter les projets transrégionaux** ou financés de manière transrégionale. 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**.
- ⇒ Au niveau de l'Europe :
 - **Renforcer la collaboration** avec les autres régions européennes au travers des réseaux d'échanges internationaux, afin **d'affirmer le positionnement de la Wallonie au sein des réseaux socio-économiques et institutionnels** transrégionaux et internationaux.
 - Identifier rapidement **les opportunités offertes par les programmes européens** et internationaux.
 - **Clarifier les processus d'élaboration de projets communs** entre institutions, et **systématiser la recherche de financements européens**.

7/ Accroître l'attractivité de la Région dans le secteur « transport et logistique »

- ⇒ **Améliorer l'image et l'attractivité** du secteur et des terrains.
- ⇒ **Développer la formation**, les conditions d'accueil des entreprises.
- ⇒ Continuer à **renforcer le secteur « transport & logistique »** comme une filière économique proprement dite **en y intégrant les enjeux de durabilité**.
- ⇒ 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.

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

- ⇒ **Améliorer la connaissance des spécificités des filières wallonnes** sous l'angle de la multimodalité et rechercher des solutions spécifiques.
- ⇒ Soutenir des projets viables par un **plan d'aide au transfert modal**.

9/ Favoriser les solutions innovantes

- ⇒ Mettre en place **une veille active** pour une meilleure connaissance des solutions innovantes.
- ⇒ **Soutenir la transformation de la *supply chain*** pour favoriser l'émergence de nouveaux concepts, produits, services sur le territoire de la Wallonie. **Consulter les acteurs du terrain pour alimenter cette transformation.**
- ⇒ **Améliorer le contexte d'innovation** en offrant des conditions favorables au développement des services et compétences nécessaires.
- ⇒ S'assurer de la **standardisation des solutions innovantes** entre les différents pays européens pour éviter la création de frontières technologiques.

10/ Encourager l'efficacité environnementale

- ⇒ **Améliorer les véhicules et leur usage** en encourageant l'efficacité énergétique et l'efficience des transports qui reposent à la fois sur la motorisation, l'organisation logistique, l'efficacité de l'usage du véhicule et de l'infrastructure.
- ⇒ **Communiquer sur les externalités** des modes de transport.

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

- ⇒ Inclure systématiquement dans les cahiers des charges des chantiers et commandes publiques **des clauses « émissions de GES »**.
- ⇒ Évaluer l'**impact spécifique des flottes publiques** de marchandises.

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

- ⇒ **Apprécier en continu les flux pour les activités qui ont une contrainte de localisation** et faire des recommandations afin de limiter leurs impacts par des incitants ou des adaptations des conditions locales.
- ⇒ **Localiser les activités nouvelles** ou qui n'ont pas de contrainte de localisation, afin de limiter leurs flux et/ou leurs impacts.
- ⇒ Analyser les zones industrielles et les bassins de production **pour identifier les possibilités de symbiose industrielle**. Affecter les terrains à des entreprises pouvant mutualiser leurs biens/services, organiser en commun des flux et échanger des matières premières/déchets.

13/ Optimiser la circulation des marchandises en ville

- ⇒ **Intégrer la distribution urbaine** dans la réflexion du développement du territoire.
- ⇒ **Redéployer des activités économiques** en lien avec la ville au sein des agglomérations.
- ⇒ **Concierter les acteurs de la distribution urbaine** afin d'analyser les flux et les incidences.
- ⇒ Élaborer un **cadre général pour le transport de marchandises en ville** (accès physique et temporel aux agglomérations).
- ⇒ **Promouvoir le vélo cargo**.
- ⇒ Analyser la distribution urbaine au sein des **Plans communaux de mobilité**.
- ⇒ **Développer le rôle des mobipôles** pour la distribution urbaine.

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

- ⇒ **Encourager les partenariats économiques et industriels** au sein d'un groupe d'entreprises ou à l'échelle d'un parc industriel afin de minimiser les distances entre deux installations.
- ⇒ **Identifier les ressources-déchets** et les contraintes à lever afin d'initier de **nouvelles chaînes circulaires**.
- ⇒ **Favoriser un approvisionnement durable** des ressources nécessaires aux entreprises.
- ⇒ **Améliorer les taux de chargement** en mutualisant les transports et en encourageant les bourses digitales de fret.
- ⇒ **Favoriser la prospection pour compléter les relations multimodales** avec les principales régions partenaires (Ports 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.

15/ Promouvoir des transports et une logistique plus durables

- ⇒ **Coordonner les messages des différents acteurs** afin de les rendre plus efficaces et de les intégrer dans un « chapeau » de promotion plus cohérent en y intégrant la compréhension du système de transport.
- ⇒ **Communiquer et sensibiliser efficacement en s'appuyant sur des évolutions notables** et en intégrant la fiabilité et la prédictibilité des coûts et effets entraînant la confiance de long terme entre les acteurs publics et privés. **Adapter cette sensibilisation à la cible** et l'illustrer par des exemples d'acteurs connus.
- ⇒ **Sensibiliser le grand public** à la mobilité des marchandises, à l'impact de leur choix dans l'écosystème-commerce.

16/ Réguler et contrôler : l'outil public majeur

- ⇒ **Renforcer le contrôle des charges maximales** pour améliorer la sécurité et la préservation de l'infrastructure, notamment pour le transit ayant essentiellement un impact négatif sur l'économie et l'environnement wallon.
- ⇒ **Renforcer le contrôle des paramètres sociaux et fiscaux** qui s'appliquent aux entreprises du secteur.
- ⇒ **Renforcer la coopération internationale** transfrontalière dans ces matières.
- ⇒ **Garantir une concurrence équilibrée entre les modes** en matière de réglementation.
- ⇒ Développer un **cadre légal pour le transport par camionnettes** en plein essor.
- ⇒ **Analyser les réductions des vitesses maximales** sous l'angle du développement durable en s'appuyant notamment sur le *benchmark* d'expériences déjà réalisées ailleurs en Europe.

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

- ⇒ **Concevoir les 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 exploiter les données en termes de gestion de la mobilité, y différencier la tarification en fonction des performances environnementales. **Accompagner et soutenir les entreprises** lors d'investissements dans

des technologies permettant de réduire les externalités négatives de leurs véhicules et lors de nouvelles stratégies *supply chain* intégrant le report modal.

- ⇒ **Envisager l'instauration d'une tarification unique du transport fluvial** permettant une contribution homogène de tous en ce compris le transit.
- ⇒ **Moduler les redevances d'infrastructures ferroviaires** en agissant 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, ...), à l'image de ce qui existe dans plusieurs pays proches.
- ⇒ **Adapter la fiscalité sur l'achat et la mise en circulation pour les véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes** afin de valoriser les véhicules propres.

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

- ⇒ **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.
- ⇒ **Analyser systématiquement l'impact sur les usagers** et le minimiser lors des travaux.
- ⇒ **Coordonner les interruptions entre services gestionnaires** et avec les services des pays limitrophes.
- ⇒ **Mettre à jour les plans d'investissements en lien avec les objectifs de mobilité**, les décliner par mode de transport et par objectifs de niveaux de services. **Réserver les budgets suffisants** et tenir un planning au sein des institutions compétentes.

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

- ⇒ Renforcer la sécurité et améliorer la gestion du trafic tout en améliorant le niveau de service par **le développement d'équipements de type ITS/RIS²**.
- ⇒ **Communiquer sur les modifications de niveaux de services en anticipant les interruptions des infrastructures critiques** 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. **Concevoir des plans de crise y associés.**
- ⇒ **Simplifier et digitaliser les procédures administratives afin de soutenir l'ancrage local d'activités multimodales** auprès d'entreprises privées, particulièrement en agissant sur les procédures ferroviaires et fluviales.
- ⇒ **Mettre en place une stratégie de services aux usagers pour le mode fluvial** en planifiant et garantissant ces niveaux de service (horaire, mouillage, alimentation en carburant, multilingues) à centraliser au centre PEREX.
- ⇒ **Poursuivre l'adaptation et la modernisation du réseau fluvial** au travers du programme Seine-Escaut et les politiques des RTE-T³. **Optimiser les connexions entre le réseau fluvial et les autres modes.**
- ⇒ **Revitaliser le fret ferroviaire** en sauvegardant l'existant, augmentant ponctuellement les capacités et modernisant l'usage des infrastructures. Développer les relations avec le Fédéral et Infrabel pour y défendre les intérêts wallons.

² Intelligent Transport System / River Information Services

³ Réseau TransEuropéen de Transport

- ⇒ **Accompagner la logique de développement de capacité routière** avec une gestion active des flux, des modes et déplacements les plus efficaces, **intégrant une attention particulière aux itinéraires multimodaux**.

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

- ⇒ **Mettre à niveau les réseaux RTE-T et développer les réseaux Wallons en cohérence avec les objectifs et standards européens** en cours d'évolution (vitesses minimales, gabarits, disponibilité de carburants alternatifs, couverture digitale, applications télématiques).
- ⇒ **Se connecter aux zones économiques limitrophes** tant au moyen d'infrastructures que par la compatibilité des systèmes.

21/ Desservir les zones d'activités

- ⇒ **Renforcer l'attractivité des grandes zones économiques wallonnes** bien situées par rapport aux réseaux fluvial et ferroviaire en portant une attention particulière au développement d'alternatives multimodales et au renforcement de l'intermodalité et de la continuité des chaînes de déplacements.
- ⇒ **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 en rendant les derniers kilomètres plus performants pour minimiser les contraintes d'accès aux terminaux multimodaux

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

- ⇒ **Favoriser l'utilisation des plateformes multimodales existantes** notamment en identifiant les freins logistiques à leur utilisation. Envisager tout nouveau développement en tenant compte des services existants et particulièrement, **autoriser l'installation exclusive d'activités qui ont l'usage des terrains desservant ces zones multimodales**. Orienter les activités ne nécessitant pas la multimodalité vers d'autres zones économiques.
- ⇒ Valoriser les zones aéroportuaires comme des plateformes multimodales⁴.
- ⇒ **Inventorier et caractériser** à l'échelon régional et de manière neutre **les terrains disposant des caractéristiques adéquates pour le transfert modal**. Mettre à disposition cet inventaire pour tous les organes publics chargés de la gestion.
- ⇒ **Rendre obligatoire l'avis des services de la Région responsables de la mobilité des marchandises** dans le cadre des plans d'aménagement des zones économiques à fort potentiel multimodal.
- ⇒ Mener une politique **d'aménagement multimodal à long terme** basée sur une analyse de la demande : trafics, filières, besoins des utilisateurs.

⁴ Même si le transport aérien ne fait pas partie directement du champ d'actions de la présente stratégie. En outre, la connaissance des flux entrants par ce mode peut aider à une meilleure vision transversale des flux à gérer dans l'*hinterland*.

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

- ⇒ **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, en ce compris les stations de recharge pour le mode fluvial.
- ⇒ Analyser et développer des solutions liées à l'infrastructure pour **réduire les nuisances sonores** des différents modes.

24/ Anticiper les changements climatiques

- ⇒ Intégrer dans le Plan de développement et d'exploitation des infrastructures à long terme, pour tous les modes de transport, **une analyse des risques liés aux changements climatiques et l'identification des mesures de mitigation** pour garantir la disponibilité des services.

Au cours de l'opérationnalisation de la SRM/M, ces 24 mesures sont progressivement déclinées en projets de terrain comme vous le lirez dans les sections suivantes.

LA STRUCTURE DE PILOTAGE DE LA SRM/M

La structure de pilotage mise en place permet à la Wallonie d'accompagner la révolution prévue de la mobilité et d'en faire une opportunité pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES⁵, de report modal, d'efficacité du transport et de modération de la demande **et ce, en mobilisant l'ensemble des acteurs.**



Comité stratégique

Il se compose des représentants du Gouvernement wallon, des représentants du Service public de Wallonie, de l'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique et du Haut Conseil stratégique. Il est présidé par le représentant du Ministre compétent. Il se réunit une fois par an.

Il a pour mission **d'approuver le rapport d'activité bisannuel** rédigé par le comité de pilotage exécutif et **d'actualiser les orientations stratégiques de la SRM/M.**



Comité de pilotage exécutif

Il se compose du chef de programme de la SRM/M, du directeur de la Direction du transport et de l'intermodalité des Marchandises (SPW MI⁶), de l'Inspecteur général du Département de la stratégie de la mobilité et de l'intermodalité, du représentant du Ministre compétent, des promoteurs des groupes de travail. Il est présidé par le chef de programme et la Direction du transport et de l'intermodalité des Marchandises en assure le secrétariat. Il se réunit entre 3 et 4 fois par an.

Il a pour mission de :

- **Piloter** la mise en œuvre de la SRM/M.
- **Proposer des orientations prioritaires** au comité stratégique et aux parties prenantes de la SRM/M.
- **Initier** de nouveaux projets au sein des groupes de travail et identifier leurs ressources nécessaires.
- **Organiser le processus de labélisation** des initiatives contribuant à la SRM/M.
- **Coordonner la communication et la concertation** entre les parties prenantes et organiser le Congrès régional bisannuel de la mobilité des marchandises.
- **Définir, monitorer et évaluer un tableau de bord d'indicateurs** de mise en œuvre et d'impact de la SRM/M, en alimentant le Tableau de bord général de la mobilité.
- **Établir et soumettre un rapport d'activité** bisannuel auprès du comité stratégique.

⁵ Gaz à Effet de Serre

⁶ Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures



Promoteur de groupe de travail

Il est un **ambassadeur avec une légitimité forte sur les actions de son groupe de travail**. Il est désigné par le comité stratégique sur proposition du comité de pilotage exécutif. Le promoteur identifie à son tour, en concertation avec le chef de programme, les membres de son groupe de travail, assure un rôle de **médiateur** et identifie les ressources nécessaires aux projets du groupe. Le cas échéant, il gère, en collaboration avec la direction compétente, les appels à projet ou les appels d'offre qui seraient amenés à être lancés dans le cadre de son groupe de travail. Il tient le comité de pilotage exécutif informé de ses travaux et actualise le tableau de bord des indicateurs de la SRM/M.

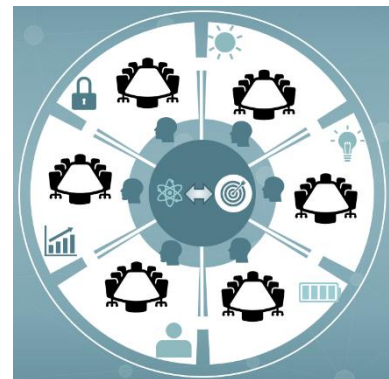


Comité de groupe de travail

Il est composé des **parties prenantes identifiées par le promoteur du groupe de travail et la Direction du transport et de l'intermodalité des Marchandises**. Il a pour mission de mener une **activité prospective afin d'identifier les projets prioritaires à mener dans sa thématique et ce au regard de la SRM/M**. Le cas échéant, il sera amené à sélectionner les projets dans le cadre d'appels à projets liés à sa thématique et à participer à des comités de suivi dans le cadre de marchés de service. Il est présidé par le promoteur et se réunit à la demande de ce dernier qui en assure le secrétariat. Il est recommandé de tenir ces comités tous les 3 mois.

6 groupes de travail thématiques sont définis et en cours d'installation :

- Préparer le futur
- Renforcer le rôle moteur des pouvoirs publics
- Développer les infrastructures au service des usagers
- Optimiser les chaînes de déplacement multimodales
- Renforcer l'efficacité et la sécurité du transport
- Guider vers des transports durables



Le pilotage de la SRM s'accompagne de **la mise en œuvre d'indicateurs à suivre**. Ce suivi est réalisé notamment via **un Tableau de Bord de la Mobilité** qui doit être développé et alimenté par la Direction des Etudes Stratégiques et de la Prospective (SPW MI) et par l'Institut wallon de l'évaluation de la prospective et de la statistique. Ces indicateurs concernent notamment la répartition modale, les émissions de CO₂ équivalent et les évolutions des VKM⁷ et des TKM⁸ pour les 3 modes de transport de marchandises terrestres (routiers, ferroviaire et fluvial).

⁷ Véhicules-Kilomètres

⁸ Tonnes-Kilomètres

2023, UNE ANNÉE RICHE EN NOUVEAUX PROJETS

L'appel à projets « Préparer le futur »

Dans le cadre du Plan de relance de la Wallonie, des moyens ont été dégagés spécifiquement pour le groupe de travail « Préparer le futur » et le lancement d'un [appel à projets collaboratifs](#). Les projets seront sélectionnés début 2024 et se dérouleront jusqu'au début 2025. Ils seront de quatre types :

- Développement de **concepts originaux** pour valoriser l'image du domaine de la mobilité des marchandises. Le secteur « transport et logistique » pâtit de certains handicaps : image de marque insuffisante, manque de visibilité, ancrages trop faibles des opérateurs en Wallonie. Les projets doivent **contribuer de manière originale** à l'**amélioration de l'image** et à l'attractivité du secteur et des terrains, **communiquer** sur le secteur « Transport et Logistique » en tant que filière économique en y intégrant les enjeux de durabilité, **développer des campagnes** de communication proactive pour favoriser l'intégration de la Wallonie dans les grands réseaux européens d'infrastructures, mais aussi dans les plans de transport des grands opérateurs.
- Initiatives permettant le déploiement de **nouvelles aptitudes**. Le transport de marchandises reste trop mal connu, notamment au regard du peu de données disponibles sur la géographie des flux et la nature des biens transportés à titre d'exemple. Plus généralement, ces données, si elles sont disponibles, ne le sont pas toutes à l'échelle pertinente ni avec le niveau d'homogénéité requis pour en assurer l'exploitation dans le contexte d'une stratégie régionale. Les projets doivent viser à **développer des connaissances** permettant de maîtriser ces flux de données et d'information, au travers d'**ateliers, de formations**, ou de toute autre activité impliquant des **technologies avancées**.
- Études de faisabilité technique, réglementaire ou d'opérationnalisation de nouveaux concepts. Les projets doivent réaliser ces **études** au regard des objectifs de la SRM/M pour **comprendre les contraintes** techniques et réglementaires de l'opérationnalisation de nouveaux concepts. Il y a lieu d'**intégrer** dans ces études une mise en perspective avec **le contexte européen** pour éviter d'isoler la Wallonie au niveau technologique. Ces études doivent permettre de **déterminer les exigences** pour la mise en place de nouveaux concepts dans le domaine de la mobilité des marchandises. Une fois ces études terminées, elles fourniront des informations cruciales pour déterminer les ajustements, développements ou partenariats nécessaires avant d'être mises en œuvre à grande échelle.
- Tests opérationnels d'un prototype ou d'une solution originale. Il s'agit de favoriser la **concrétisation** et la mise en œuvre de **prototypes** ou de **solutions originales** qui ont le potentiel de transformer ou d'améliorer la manière dont les marchandises sont transportées, et qui ne sont pas ou peu implémentées en Wallonie. Ces tests opérationnels permettent de **démontrer la faisabilité pratique** de ces innovations tout en intégrant une mise en perspective avec **le contexte européen** pour éviter d'isoler la Wallonie au niveau technologique.

Cet appel à projets est coordonné par le pôle de compétitivité Logistics in Wallonia entouré d'un comité de gouvernance composé de représentants du SPW MI, du SPW EER⁹, d'universités, du Forem¹⁰, de l'Agence du Numérique, de l'Association Belge des Cadres d'achat et de Logistique, et d'entreprises.



En parallèle de cet appel à projets, ce comité qui constitue également le groupe de travail « Préparer le futur » a pour mission de contribuer à établir une vision prospective de la SRM/M à l'horizon 2050 via des roadmaps stratégiques et technologiques et d'effectuer une veille des verrous réglementaires limitant l'innovation.

Identification des filières porteuses en termes de report modal

Le transfert modal et l'utilisation accrue des modes de transport massifiés (transport fluvial et ferroviaire) sont considérés comme un enjeu important pour atteindre les objectifs fixés dans la SRM/M. Or, le constat doit être dressé que les principales filières économiques connues pour être de grands utilisateurs de ces modes de transport connaissent une érosion importante de leurs flux. Désindustrialisation, chocs économiques, transition énergétique, éclatement des flux logistiques, ... de nombreuses mutations sont en cours et impactent directement ces filières historiques. Dès lors, il est essentiel d'explorer de nouveaux secteurs économiques ou de reconsidérer certains déjà connus.

L'objectif de cette mission, pour laquelle le SPW MI s'est adjoint les services d'une société de conseils, est de développer une connaissance approfondie des flux et contraintes de transport dans ces filières économiques. L'objectif est d'utiliser cette connaissance pour identifier les conditions de réussite - en ce compris la mise en exergue des éléments contextuels bloquant - à la mise en place de mesures telles que (i) le report modal, (ii) le recours à des carburants alternatifs, (iii) le choix d'implantation des entreprises. Les conclusions devraient être disponibles au second semestre 2024.

Guide des bonnes pratiques en logistique locale

Ce guide, à paraître courant 2024, sera spécialement adressé aux acteurs locaux, et en particulier aux communes, disposant d'un pouvoir de décision sur leur territoire. En proposant une série de bonnes pratiques en matière de logistique locale, il constituera ainsi la base de référence pour toute commune du territoire régional. Il aura vocation à être consulté lors de l'élaboration de tout plan de mobilité (PCM, PIRM, PUM, PMZA, etc.). Ces outils de planification constituant un outil central pour la déclinaison de la stratégie régionale, les thématiques du transport de marchandises et de la logistique devront donc y être clairement et systématiquement abordées. Plus largement, il pourra servir de guide d'action pour les communes, notamment à travers leur conseiller en mobilité.

⁹ Service public de Wallonie Économie, Emploi, Recherche

¹⁰ Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

L'appel à projets « Préparer le futur », l'identification des filières porteuses en termes de report modal ainsi que le guide des bonnes pratiques en logistique locale sont soutenus par le Plan de relance de la Wallonie.



Développement de la cyclologistique

Au sein de la mobilité urbaine, la cyclologistique présente un potentiel très important pour contribuer à différents objectifs de la SRM/M à l'échelon local. Soutenir le développement de ce type de service est nécessaire à l'accompagnement de la dynamique. Une action concrète est la mise en place d'une prime pour l'achat d'un vélo, d'un vélo cargo ou d'une remorque de vélo destiné(e) à destination de personnes morales et de travailleurs indépendant qui souhaitent acquérir du matériel cyclologique dans le cadre de leurs activités professionnelles pour transporter des marchandises ou pour prester des services impliquant un déplacement de matériel. La prime sera gérée par le SPW MI et devrait être opérationnelle en janvier 2024.

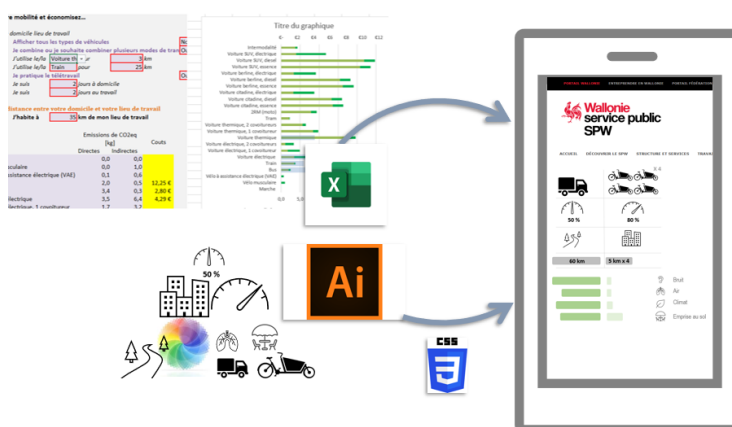
Guide des externalités et éco-calculateur

Dans le cadre du premier pilier de la SRM/M, 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.

Ainsi, s'inscrivant dans la thématique « Guider vers des transports durables », l'éco-calculateur s'intègre dans cette démarche et permettra de faciliter la quantification et la monétarisation des externalités liées au transport de marchandises : les émissions de CO₂ équivalent, de particules fines, de NOx, de SO₂ ; les nuisances sonores ; la consommation d'espace ; l'accidentalité ou encore la congestion. Il rendra possible la comparaison des chaînes de transport entre elles en fonction du mode et du type de véhicule. Il fera référence au sein de la sphère publique régionale.

Le calculateur prendra la forme d'un fichier Excel qui sera ensuite mis en ligne sur le portail mobilité du SPW dans la rubrique Outil. La disponibilité de l'éco-calculateur est escomptée pour le premier semestre 2024.

Pour ce faire, le SPW-MI s'est adjoint les services d'une société de conseil. Une revue de la littérature et une comparaison des références¹¹ existantes est réalisée afin d'assurer la transparence et la justesse des facteurs de conversion choisis.



¹¹ Exemples : Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting; STREAM Freight transport 2020 – Emissions of freight transport modes ; ADEME.

En parallèle, le SPW MI finalise **l'édition du guide sur les externalités du transport de marchandises**.

L'étude vise à estimer les coûts moyens (coût total divisé par une mesure de l'activité de transport), plutôt que les coûts marginaux (coût additionnel engendré par une unité supplémentaire). L'intérêt de privilégier l'un plutôt que l'autre dépend de ce que l'on cherche à mesurer. Le coût moyen présente en quelque sorte l'impact individuel lorsqu'on considère que les responsabilités sont partagées entre usagers. Il est particulièrement adapté à l'évaluation de nouvelles infrastructures de transport. Le coût marginal envisage quant à lui, l'impact supplémentaire de l'utilisateur nouveau qui viendrait s'ajouter aux usagers existants. Il permet d'envisager l'impact d'évolutions de trafic sur des infrastructures existantes.

L'estimation des coûts totaux par mode donne un aperçu de l'ampleur des impacts cumulés du transport routier par rapport aux autres modes de transport. Les volumes d'accidents, d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution de l'air et de bruit dépassent largement ceux des modes ferroviaire et fluvial. À cela s'ajoute encore l'impact de la congestion routière. Cette prépondérance du mode routier dans les effets externes est bien entendu le reflet de la prédominance de la route dans la répartition modale du transport de marchandises.

Suivant l'approche développée, **le coût annuel (en 2021) total des externalités liées à l'ensemble du système de transport wallon de marchandises est proche des 3,7 milliards d'euros**.

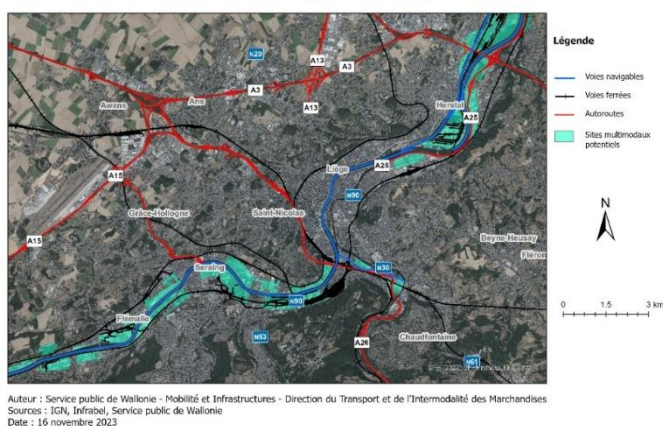
Cadastre dynamique des terrains multimodaux

L'inventaire des sites à fort potentiel multimodal à l'échelle du territoire wallon, établi par la direction du transport et de l'intermodalité des marchandises (SPW MI) fin 2023, regroupe les lieux où convergent infrastructures et services de mobilité, assurant le transfert modal de marchandises. Il fait suite au constat du manque de disponibilité de ce type de foncier. Dès lors, cet inventaire permet d'identifier ces sites, de les caractériser mais aussi de les protéger en vue de leur mobilisation pour leur potentiel multimodal.

Cet outil résulte d'un travail collaboratif et pluridisciplinaire incluant des entités internes et externes au Service public de Wallonie. Ces équipes ont apporté leur expérience pour déterminer les critères de sélection de ces terrains mais aussi pour automatiser leur cartographie.

Aujourd'hui, cet inventaire reprend 594 sites, représentant une superficie totale de 11.414 hectares. Les zones répertoriées se calquent sur celles dessinées dans les plans de secteur. Elles reprennent des affectations du territoire destinées ou non à l'urbanisation. Ces sites se situent à la fois à moins de 500 mètres d'une voie navigable et à moins de 750 mètres d'une voie ferrée, sans aucune zone d'habitat entre ces infrastructures de transport et les sites. Ils présentent tous une longueur

Sites multimodaux potentiels dans l'agglomération liégeoise



disponible minimale de 400 mètres, nécessaire au transbordement vers ou à partir du rail. Leur superficie dépasse les 4 hectares. Les attributs associés à chaque zone reprennent de nombreuses données relatives à leur localisation, à leur géométrie, à la distance aux infrastructures de transport, ou encore à la présence d'autres périmètres à portée territoriale (sites à réaménager, Natura 2000, schémas d'occupation locaux, etc.).

Dans un futur proche, la direction du transport et de l'intermodalité des marchandises souhaite développer une plateforme en ligne facilitant l'accès à cet inventaire. Des discussions sont en cours en vue de répondre à cet objectif. L'inventaire est destiné aux organismes publics de la Région en charge d'une part, de la valorisation et de la planification du territoire et, d'autre part, de la mise à disposition de ces sites aux entreprises du secteur du transport et de la logistique des marchandises. Il s'agit d'un outil d'aide à la gestion territoriale en lien avec les objectifs de la SRM/M.

INTEGRATION, LA SRM/M SE DOTE D'UN LABEL

En parallèle des projets en cours de lancement, il existe de nombreuses **initiatives**, tant privées que publiques, **préexistantes** à la SRM/M et qui contribuent naturellement aux objectifs de celle-ci. Le **processus de labélisation SRM/M** permet de **reconnaître officiellement ces projets comme parfaitement alignés avec ce cadre de référence régional**. Il repose sur une grille d'évaluation divisée en 4 axes. Le premier axe permet d'identifier quels enjeux de la SRM/M sont adressés par l'initiative. Le deuxième axe affine l'analyse en investiguant quelles mesures parmi les 24 définies au sein de la SRM/M sont couvertes. Le troisième axe permet d'investiguer la contribution en termes de compétitivité économique. Enfin, le dernier axe permet d'assurer une relation pérenne entre la structure de pilotage de la SRM/M et les porteur(se)s de projets par la mise en exergue d'un plan de monitoring.

En cas d'adéquation, le **label SRM/M est octroyé ainsi que l'autorisation d'utiliser le visuel officiel à des fins de communication**. Tout en conférant de la visibilité aux projets et leur(s) porteur(se)(s), le label permettra d'avoir **une meilleure idée de la contribution globale** aux objectifs de la Stratégie régionale de la Mobilité des Marchandises, mais pas que...



L'exemple du programme Seine-Escaut

Contribuant à l'augmentation significative des TKM sur la voie d'eau grâce à l'amélioration de la compétitivité du secteur fluvial, à l'efficacité de ce mode au travers de l'augmentation du gabarit mais également à une sensibilisation des enjeux du transport de marchandises, le programme Seine-Escaut s'inscrit directement dans certaines mesures de la SRM/M :

- Les études socio-économiques réalisées tant au niveau régional qu'à l'international et mises à jour régulièrement aident au processus décisionnel et de ce fait participent à **Mieux préciser le processus budgétaire**.
- La participation active à de nombreuses réunions internationales portant sur l'identification de solutions permettant la réouverture de certains canaux ou le transfert de données en

matière de télémétrie, qui constituer l'essence même du programme permet de ***S'accorder entre les Régions, le Fédéral et les régions limitrophes.***

- La communication systématique portant sur l'amélioration des services offerts aux entreprises permet ***d'accroître l'attractivité de la Région dans le secteur transport et logistique.***
- L'adaptation du réseau fluvial en matière de niveau de services tels que le développement de la télégestion, l'installation de bornes électriques pour les bateaux à l'arrêt contribue à ***Optimiser l'usage des infrastructures existantes par la technologie et les services.***

Le programme Seine-Escaut permet également de contribuer à la création d'emplois de qualité principalement dans le secteur de la construction et, à terme, dans le secteur de la voie d'eau. Il contribue à la création de valeurs au travers d'une augmentation de la valeur du foncier et présente un bilan socio-économique nettement positif.

En matière de monitoring, les indicateurs de réalisation sont disponibles quant à la consommation du budget, d'autres peuvent être créés afin de refléter les services exploitables par les acteurs de la navigation. Un accord de principe est convenu afin d'intégrer de nouveaux indicateurs propres à la SRM/M et de les alimenter dans les mois et années à venir.

L'exemple du Plan urbain de Mobilité de Liège

Il est intéressant de remarquer que les plans urbains de mobilité adressent également des enjeux liés au transport de marchandises. Ces sont de très bons exemples illustrant les connexions nécessaires entre la mobilité des personnes et celle des marchandises.

L'exercice de labélisation réalisé pour le Plan urbain de Mobilité de Liège résulte en l'identification de contributions aux objectifs poursuivis par la SRM/M tels que le report modal et la réduction des externalités du transport de marchandises.

Ce Plan urbain s'inscrit également parfaitement au sein des mesures de la SRM/M, par exemple:

- La réalisation d'une étude consacrée aux impacts de l'e-commerce sur la logistique urbaine à l'échelle de l'agglomération liégeoise contribue naturellement à ***Améliorer la transparence et la connaissance du transport de marchandises.***
- Le déploiement des solutions de livraison à vélo-cargos et en véhicules électriques pour le "dernier kilomètre", notamment depuis le centre de distribution urbaine permet de ***Développer des transports et une logistique moins énergivores et moins impactants.***

PERSPECTIVES EN MATIÈRE DE GOUVERNANCE

Le présent rapport constitue la **première édition** du rapport d'activités de la Stratégie régionale de Mobilité – Volet Marchandises. Il est rédigé par le comité exécutif et est remis aux membres du comité stratégique lors de la clôture de la matinale du congrès régional de la mobilité des marchandises qui se tient le 28 novembre 2023. Par la suite, ce rapport d'activités sera rédigé sur une base bisannuelle et sera amené à évoluer tant sur le fond que sur la forme.

Les espaces de concertation thématiques organisés l'après-midi du congrès feront l'objet de la rédaction d'actes permettant de **présenter les pistes d'actions prioritaires identifiées par les acteurs de terrain**. Ceux-ci seront **communiqués au comité stratégique et annexés au rapport d'activités** approuvé puis transmis au cabinet du Ministre compétent.

**Congrès régional
de la Mobilité des Marchandises**



28 novembre 2023 - Liège



En outre, rappelons le point d'attention suivant mis en lumière par l'avis d'impact remis par le Haut Conseil Stratégique :

« L'importance des ressources disponibles pour le fonctionnement d'un dispositif de gouvernance et le fait que celles-ci doivent être adaptées aux ambitions de la stratégie :

À ce stade, ces ressources restent limitées, à plusieurs égards.

D'abord, en matière de ressources humaines, la disponibilité du personnel peut constituer un enjeu tant au sein des administrations wallonnes que dans certaines petites entités (comme les petites structures communales, les petits acteurs intermédiaires ou les TPEs innovantes).

Ensuite, si des moyens importants sont investis dans certains projets (notamment en termes d'infrastructures), les ressources financières disponibles afin d'établir un dispositif de gouvernance sont relativement limitées au regard des ambitions émises.

Enfin, un soutien politique joue un rôle de levier dans l'intéressement des acteurs et dans la légitimité que peut avoir un dispositif de gouvernance d'une stratégie de mobilité des marchandises. »