

Réseau routier 04

Réseau navigable 07

Réseau ferroviaire 10

Aéroports 13

Réseau de canalisations 14

Plateformes multimodales 16



POSITION PAPER de l'Union Wallonne des Entreprises

Les infrastructures de transport

DÉCEMBRE 2009

Introduction

La question des infrastructures de transport est centrale pour la Wallonie.

Centrale parce que la Wallonie est dans le cœur logistique de l'Europe.

Centrale parce que les entreprises situées en Wallonie ont besoin d'un système performant de transport pour vivre et se développer.

Centrale parce que la Wallonie est en concurrence avec de nom-

breuses régions voisines pour l'accueil d'investisseurs pour qui la qualité des infrastructures constitue un critère décisif.

Centrale parce que les infrastructures conditionnent aussi, par leur qualité, les possibilités de report modal et dès lors l'impact du transport sur son environnement.

Le groupe de travail «Transport et Logistique» de l'Union Wallonne des Entreprises (voir en page 9)

s'est penché sur ce sujet crucial afin de proposer au nouveau Gouvernement wallon une note reprenant ses réflexions et attentes en la matière.

Cette note se fonde principalement sur une série d'auditions des grands gestionnaires d'infrastructures (SPW-DGO1, SPW-DGO2 et Infrabel) menées par le groupe de travail.



Aspects généraux

Les réseaux

La situation de la Wallonie et de ses réseaux de transport peut être résumée en quelques chiffres.

Le **tableau 1** donne une vision synthétique des longueurs de réseaux, de la superficie et de la population pour la Wallonie, la Flandre et la Belgique.

- Le réseau ferré wallon a connu, comme au niveau belge, une diminution de sa longueur mais de façon nettement plus marquée qu'en Flandre. De 1980 à 2000, la Wallonie a perdu 14% de sa longueur de réseau exprimée en km de voies alors que, sur la même période, la Flandre ne perdait «que» 6%. Le réseau flamand est ainsi à présent plus long que celui de Wallonie alors qu'en 1980, la Wallonie disposait de 350 km de voies supplémentaires.
- Le réseau autoroutier wallon continue quant à lui sa croissance. Sa longueur est passée de 831 km à 869 km en 10 ans.
- Le réseau des voies navigables a pour sa part une longueur d'un peu plus de 450 km dont 365 km sont au moins au gabarit européen de classe IV (1000-1500 tonnes).

Le **tableau 2** compare deux ratios intégrant les longueurs de réseaux, l'un par rapport à la population et l'autre, par rapport à la superficie des territoires.

Tableau 1 | Longueur de réseaux, superficie et population pour la Wallonie, la Flandre et la Belgique

Année 2007	Wallonie		Flandre		Belgique	
Lignes ferrées (km)	1.639	47%	1.727	49%	3.513	100%
Autoroutes (km)	869	49%	883	50%	1.763	100%
Routes régionales et provinciales (km)	7.583	54%	6.043	43%	13.946	100%
Routes communales	48.803	47%	53.658	52%	10.4001	100%
Voies navigables (km)	451	29%	1.076	70%	1541	100%
Superficie (km ²)	16.844	55%	13.522	44%	30.528	100%
Population (habitants)	3.456.775	32%	6.161.600	58%	10.666.866	100%

Source : SPF Mobilité Transport, SPF Economie, Infrabel, calculs UWE.

Tableau 2 | Comparaison de quelques ratios intégrant la longueur des réseaux

Ratios Année 2007	Wallonie	Flandre	Belgique
Longueur des voies ferrées / population (km/1.000.000 habitants)	474	280	329
Longueur des routes / population (km/1.000.000 habitants)	16.563	9.833	11.223
Longueur des voies navigables / population (km/1.000.000 habitants)	130	175	144
Longueur des voies ferrées / superficie (km / 1.000 km ²)	97	128	115
Longueur des routes / superficie (km / 1.000 km ²)	3.399	4.480	3.921
Longueur des voies navigables / superficie (km / 1.000 km ²)	27	80	50

Source : calculs UWE.

Que nous disent ces deux tableaux ?

Ils confirment en chiffres la situation difficile de la Wallonie vis-à-vis de celle de la Flandre. Difficile dans la mesure où, mises à part les voies navigables, les réseaux sont aussi longs (chemin de fer) voire plus longs (autoroutes et routes régionales) qu'en Flandre.

Le poids de l'investissement dans ces réseaux et leur entretien est donc plus important en Wallonie qu'en Flandre. De plus, les moyens publics wallons sont inférieurs. Cette double difficulté oblige les autorités à des arbitrages pointus afin que les infrastructures de transport préservent toute leur efficacité.



Que disent la DPR* 2009-2014 et le Plan Marshall 2.vert ?

Les mesures générales de la DPR relatives au transport de marchandises ayant un impact sur les infrastructures sont :

- Définir un véritable plan intégré «Transport et Logistique» pour la Wallonie, garantissant la cohérence territoriale, économique, sociale, environnementale et budgétaire ;
- Etudier l'amplification, globaliser et coordonner les mesures et les investissements déjà réalisés par les pouvoirs publics (par exemple, les plateformes multimodales) ;
- Positionner correctement la Wallonie sur les grands corridors de fret européens, en l'intégrant dans une vision durable du développement ;
- Prendre en compte, dès la conception des projets, les externalités liées aux infrastructures de transport, d'équipement et de service, en équilibrant les différents modes de transport par le développement de modes alternatifs à la route.

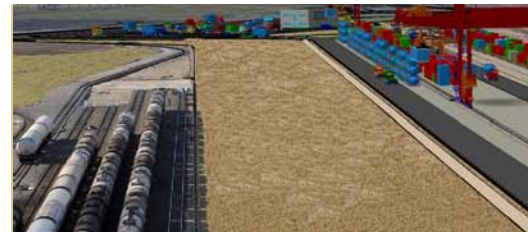
Les attentes de l'UWE

L'UWE soutient l'idée de disposer d'un véritable plan intégré «transport et logistique» pour la Wallonie. Elle défend en effet depuis des années l'impérieuse nécessité de mettre en place d'une politique de transport cohérente, plurimodale, prospective (court, moyen et long termes), efficiente économiquement et décroisée.

En outre, et avant d'entrer dans le détail des attentes spécifiques à chaque mode, l'UWE formule une série de recommandations transversales :

- La mise en cohérence de cette politique avec les stratégies et enjeux interrégionaux et internationaux ;
- L'établissement et le respect de la planification des travaux afin de permettre aux utilisateurs et investisseurs de prendre des décisions sur des bases sûres et des échéances certaines. A ce niveau, la systématisation des programmes d'investissements pluriannuels pour chaque mode de transport et leur agrégation constitueraient une avancée majeure ;
- La réalisation d'un véritable maillage intermodal reposant sur des nœuds d'échange performants ;

- La concentration et/ou la mise en cohérence des lieux de réflexion et de décision à un niveau régional afin d'éviter l'éparpillement des moyens, le cloisonnement des réflexions et actions et le développement de projets non pertinents ;
- L'étude et la mise en parallèle des diverses sources de financement possibles des infrastructures (public, alternatif, PPP) ;
- La consultation et l'information en amont des utilisateurs pour toute question opérationnelle touchant aux infrastructures ;
- L'attention à porter au devenir des terrains bordant les infrastructures de transport afin de les affecter au mieux ;
- Le renforcement de la présence wallonne dans toute structure fédérale, étrangère ou internationale ayant des compétences directes ou indirectes sur les infrastructures de transport wallonnes ou ayant un intérêt pour celles-ci ;
- Le renforcement de la recherche et développement en matière d'infrastructures et la création éventuelle de filières d'enseignement et de formation sur ces matières ;
- La mise en place d'un suivi scientifique des infrastructures et d'une gestion télématique coordonnée de celles-ci ;
- L'analyse stratégique du marché international du conteneur et un soutien public unifié au développement de leur utilisation quelque soit le mode.
- La réalisation de benchmarkings réguliers avec les pays voisins. ■



Le réseau routier



La situation

Les chiffres du tableau 1 le montrent, la Wallonie dispose d'un réseau autoroutier et routier particulièrement dense. Bien que la grande majorité de ce réseau soit de compétence communale, les grandes artères de communication que sont les autoroutes et les réseaux à grand gabarit, constituant la base et l'enjeu du trafic de marchandises par la route, relèvent de l'autorité régionale.

Ce réseau régional a fait l'objet pendant de nombreuses années de sous-investissements, en particulier dans son entretien et ce, malgré une augmentation notable du poste «entretien» ces dernières années. Cette carence a conduit à la dégradation lente mais profonde du réseau routier wallon et dès lors à une importante perte de qualité des déplacements tant en termes de circulation que de sécurité ou encore d'image.

Le plan de relance, imaginé sous l'ancienne législature par le Gouvernement wallon, prévoit d'injecter 600 millions d'euros (TVA incl.) dans la rénovation et l'entretien des routes wallonnes. Ces 600 millions d'euros sont destinés à 1.175 chantiers jugés prioritaires par la Région.

L'objectif de la Région wallonne est de se conformer aux critères fixés par l'OCDE. Ceux-ci évaluent le coût d'un entretien correct des infrastructures entre 1 et 1.5% de la valeur à neuf de l'infrastructure. En 2008, la Région respectait la limite inférieure de cette fourchette en consacrant environ 2/3 de son budget «routes» à l'entretien (150 millions d'euros en entretien et 80 millions d'euros en investissements).

Pour financer et effectuer ces travaux de rénovation, le Parlement a voté un décret mettant l'entretien des routes

à charge de la Société Wallonne de Financement Complémentaire des Infrastructures (SOFICO). La SOFICO est une société publique, aujourd'hui détenue à 100% par la Région wallonne. Sa création a permis de terminer six grands chaînons manquants et goulets d'étranglement du réseau wallon (liaison E25/E40, le canal du centre, le contournement de Charleroi et de Couvin...)

Néanmoins, la décision de recourir à la SOFICO pour la rénovation des routes impliquait nécessairement d'étendre ses missions. Le gouvernement s'est donc attelé à la modification du décret du 10 mars 1994 qui met en place la SOFICO afin de lui permettre d'étendre ses missions à la rénovation des routes. Par ailleurs, un arrêté du Gouvernement wallon du 30 avril 2009 cède à la SOFICO une emphytéose de 30 ans sur le corps de chaussée des jonctions autoroutières et routières lui permettant de la sorte d'effectuer les travaux.

Une somme de 600 millions d'euros (500 millions HTVA) sera injectée dans la rénovation des routes dans un délai initialement prévu de 3 ans mais récemment allongé à 5 ans. Les crédits d'engagement étaient de 50 millions pour 2009, 200 millions pour 2010 et 250 millions pour 2011. Cela permettra de rénover près de 3.200 des 8.000 kilomètres du réseau routier et autoroutier appartenant à la Région wallonne. Pour financer ces travaux, la SOFICO empruntera, en principe, 400 millions d'euros et le financement total sera réalisé grâce à ses recettes propres (concessions d'aires autoroutières, recettes perçues via la Région wallonne au passage des véhicules dans le tunnel de Cointe (1.25 € par voiture et 2.5 € par camion) et sur certains tronçons de l'autoroute A 8).



Tableau 3 | SOFICO : plan financier initial

		Travaux	Entretien 3.200 km	Entretien 4.800 km	Total	Total TVAc
2008						
2009	1	50.000.000		13.940.046	13.940.046	16.867.456
2010	2	200.000.000		27.880.093	27.880.093	33.734.913
2011	3	250.000.000		28.437.695	28.437.695	34.409.611
2012			1.991.082	29.006.448	30.997.530	37.507.011
2013			9.955.408	29.586.577	39.541.985	47.845.802
2014			19.910.816	30.178.309	50.089.125	60.607.841
2015			20.309.033	30.781.875	51.090.908	61.819.999
2025			24.756.598	37.522.934	62.279.532	75.358.234
2030			27.333.284	41.428.351	68.761.635	83.201.578
2035			30.178.154	45.740.247	75.918.401	91.861.265
2041			33.985.503	51.510.948	85.496.451	103.450.706
		500.000.000	749.666.334	1.246.993.734	1.996.660.067	2.415.958.681

Source : SPW (septembre 2009)

Ces travaux seront financés par une contribution de la Région wallonne par tranches annuelles, en régime de croisière, de 56,750 millions d'euros pendant 30 ans.

Cette contribution comprend également les travaux d'entretien que la SOFICO est tenue de réaliser, pendant 30 ans, sur les autres tronçons du réseau routier et autoroutier qui n'auront pas été remis à niveau (soit environ 4.800 kilomètres).

Les premiers chantiers ont déjà fait l'objet d'appels d'offre. Le Service Public de Wallonie (ex-MET) reste un acteur-clé du processus car c'est lui qui est chargé d'effectuer les cahiers des charges.

Que disent la DPR 2009-2014 et le Plan Marshall 2.vert ?

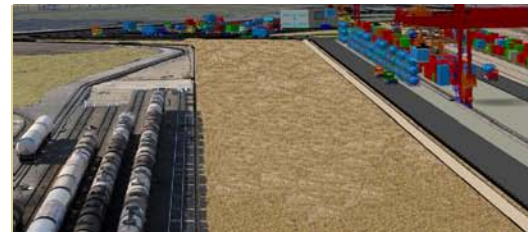
Les mesures de la DPR relatives au réseau routier :

- Aborder la conception et l'exécution des projets de manière coordonnée vis-à-vis de toutes les fonctions de la voirie (trottoirs, pistes cyclables, transports en commun, bandes réservées aux modes alternatifs à la voiture, revêtements routiers,...) ;

- Mener à bonne fin un plan de réhabilitation et de remise à niveau des revêtements routiers régionaux et soumis à subsidiation régionale et maintenir ceux-ci à un haut niveau de qualité ; compte tenu des contraintes budgétaires, le planning des travaux initialement envisagé sera étalé d'un an et les moyens ainsi dégagés au sein du budget des travaux publics pourront être réaffectés ;
- Phaser ces travaux en respectant strictement un ordre de priorité basé sur l'urgence et l'importance de la voirie ;
- Améliorer la convivialité et l'image générale dégagée par le réseau routier en renforçant la complémentarité des différents modes, en valorisant les modes doux et en améliorant les abords, les équipements de voirie, la signalisation, les aires autoroutières, etc. ;
- Dégager le maximum de synergies entre les différents gestionnaires de voirie afin d'optimiser le service rendu aux usagers ;

- Optimiser l'exploitation du réseau actuel, pour notamment atteindre les objectifs environnementaux et de fluidité, par la mise en œuvre concrète des concepts de route intelligente : gestion électronique du trafic, gestion dynamique des régimes de vitesse, centralisation et diffusion de l'information routière, gestion des incidents etc. ;
- Aménager des traversées d'agglomération et prévoir, dans un nombre limité de cas, des voies de contournement ;
- Concrétiser la route de liaison N54 entre Lobbes et Erquelinnes, au travers d'un axe léger (une bande dans chaque sens) ;
- Mener à bien le projet de la sortie sud de Charleroi, au travers :
 - d'une liaison entre le rond point de Ma campagne et la sortie de la Blanche borne sur le ring (deux fois une bande) ;
 - d'un complément d'étude d'incidence sur une trémie (2 fois une bande) sous le Bultia.





– Réaliser le contournement de Couvin et prendre dès le début de la législature, en concertation avec les autorités locales, des mesures radicales pour sécuriser la traversée du centre (signalisation adaptée, aménagements de sécurité pour les piétons, limitation du trafic dangereux à certaines heures de la journée, etc.) ;

- Ne pas poursuivre le projet autoroutier à l'Est de Liège (la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays) et examiner les conséquences de cette décision en ce qui concerne la zone de réservation, et dès à présent, rechercher des solutions pour les propriétaires d'immeubles situés dans cette zone et désireux de clarifier leur situation.

Les attentes de l'UWE

L'UWE apprécie la volonté affichée du Gouvernement wallon de **remise à niveau** de notre réseau routier mais regrette les **sous-investissements** dont ce réseau a été l'objet pendant de longues années (tant en termes de nouveaux projets que d'entretien) et la forme de «moratoire» sur certains investissements nouveaux.

Toutefois, si les choses semblent être prises en main pour améliorer le réseau, la **multiplication des chantiers** sur une durée très courte fait craindre de graves problèmes de fluidité sur le réseau. La **gestion** de ces chantiers se devra donc d'être extrêmement bien réfléchi.

L'UWE :

- insiste pour que les entreprises voisines ou concernées par des chantiers soient **informées en amont** (au stade de l'étude) de la nature du chantier.

Ceci afin d'éviter toute incompatibilité éventuelle entre l'ouvrage et le trafic des entreprises. L'information doit

également se faire durant le chantier afin de leur faire connaître de manière précise le calendrier des travaux. La **systématisation de cette information** pourrait faire l'objet de discussions entre le SPW et des représentants du monde de l'entreprise ;

- propose que la **planification** des travaux sur le long terme soit **rendue publique** de manière détaillée afin de donner aux utilisateurs de la route, et singulièrement aux entreprises, les informations nécessaires à l'organisation la plus fiable possible de leur propre logistique routière ;
- souhaite qu'une discussion sans tabou puisse se tenir sur les **nouveaux investissements routiers**, dans une perspective de long terme ;
- souhaite une réflexion sur la **cohérence des différentes législations et dispositifs** mis en place par les pays voisins au niveau de la politique du transport de marchandises par route. Ces problèmes de cohérence posent notamment des problèmes d'engorgement sur nos autoroutes. D'autres différences, notamment de masse maximale autorisée, réduisent l'optimisation des chargements ;
- regrette le manque de place, de sécurité et de propreté sur les **aires de repos** prévues pour les chauffeurs poids-lourds. La problématique des infrastructures d'accueil pour les camionneurs doit être davantage prise en compte par les autorités régionales. ■



Le réseau navigable



La situation

Les enjeux de l'amélioration du réseau des voies navigables wallonnes symbolisent à merveille ceux de l'ensemble des réseaux de transport : amélioration de l'infrastructure, amélioration de l'exploitation du réseau, connexion aux voisins européens.

Les voies navigables sont face à de formidables défis. Citons notamment la construction du Canal Seine-Nord Europe en France. Ce nouveau maillon du réseau navigable français ouvre des perspectives très importantes pour la Wallonie et ses entreprises. Les autorités régionales ne peuvent manquer ce rendez-vous.

Un autre défi est de faire de la Wallonie un arrière-port de quelques grands ports maritimes (dont Rotterdam, Anvers et Dunkerque). La connexion du réseau wallon avec ces grandes infrastructures souffrant de problèmes de saturation ouvre également de belles perspectives de développement.

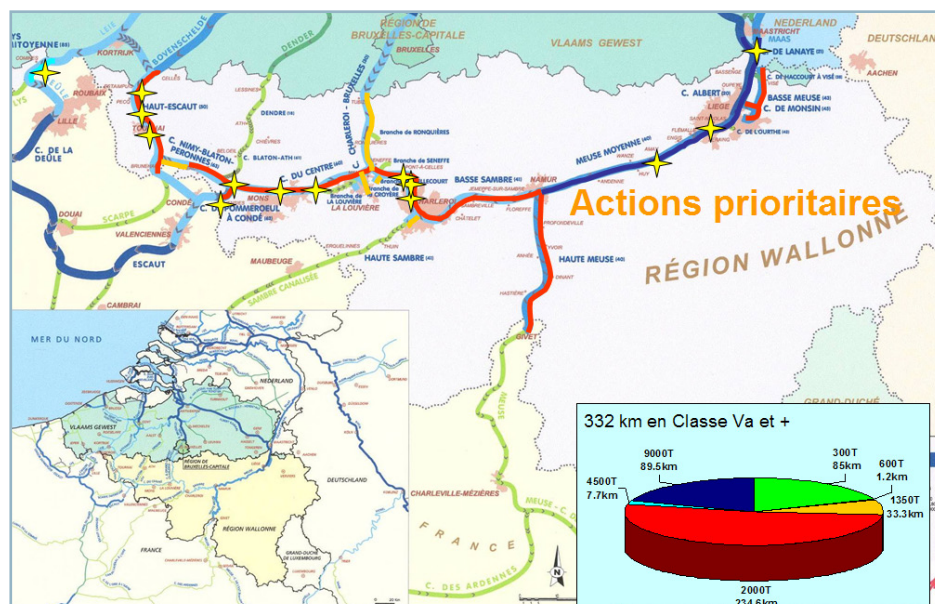
Ces deux défis conjugués, c'est bien de l'établissement d'un véritable axe mosan/wallon entre le bassin parisien et Rotterdam dont il s'agit. La constitution d'un tel axe représenterait sans aucun doute un atout pour le développement économique de la Wallonie et ce, tant pour les entreprises en place que via l'attrait d'investisseurs étrangers.

Les travaux nécessaires ont été identifiés au niveau régional. Il s'agit notamment de relever la classe de tonnage d'une partie du réseau afin de disposer à terme de 332 km de voies navigables en classes européennes Va et supérieures, contre 185 km aujourd'hui. Le but étant de pouvoir accepter des bateaux plus grands et ainsi être davantage en phase avec l'évolution de la batellerie européenne.

Des travaux sont nécessaires à l'Ouest de la Wallonie pour la connexion au Canal Seine-Nord (relèvement de tonnage, rehaussement de ponts, travaux sur des écluses, dragages).



Figure 1 | Objectifs 2018 pour le réseau wallon de voies navigables





D'autres chantiers sont indispensables à l'Est pour la connexion au réseau Meuse/Rhin-Main-Danube. Ces travaux à l'Est portent principalement sur les écluses de Lanaye, d'Ivoz-Ramet et d'Ampsin-Neuville.

Pour certains de ces dossiers (Lanaye par exemple), une décision gouvernementale est prise concernant le financement via la SOFICO. Il reste un certain nombre de permis à obtenir, notamment du côté néerlandais. A l'opposé, et bien qu'il représente un trafic actuel et futur plus importants que Lanaye, le complexe d'Ivoz-Ramet n'a pas encore fait l'objet d'une décision de financement alors que les études techniques sont terminées.

A toutes ces questions de réseau, il faut encore ajouter celle du dragage des voies d'eau. La Wallonie souffre d'un passif de 2.000.000 m³ de boues. L'action en la matière est indispensable pour libérer des voies (Pommeroeul-Condé) ou pour rendre à certains passages leur totale navigabilité.

On le voit, contrairement à ce qui se passe pour le réseau ferroviaire (voir page 10), les chantiers sont ici identifiés (DPR) et budgétés pour mettre le réseau wallon en adéquation avec les grands enjeux du transport d'aujourd'hui et de demain. La difficulté majeure réside dans les importants moyens nécessaires à l'exécution de ces travaux. La «seule» connexion au Seine-Nord (travaux à l'Ouest) représente une facture de 300 millions d'euros. Si on y ajoute les travaux à l'Est, les aménagements portuaires, les opérations de dragage et l'électromécanique, c'est une enveloppe globale de près d'un milliard d'euros qui est nécessaire.

Que disent la DPR 2009-2014 et le Plan Marshall 2.vert ?

Les mesures de la DPR relatives au réseau des voies navigables :

Pour le transport fluvial, l'action du Gouvernement visera à lever les goulots d'étranglement et à assurer l'entretien et la mise au gabarit adéquat du réseau fluvial en Wallonie pour l'inclure dans les réseaux européens de transport fluvial au travers d'une collaboration inter-régionale avec Bruxelles, la Flandre et la France. Une recherche de co-financement européen sera activée ainsi que la recherche de partenariats public-privé au niveau national et supranational. Ces investissements devront permettre :

- *d'élargir la capacité du réseau wallon par l'étude des projets suivants :*
 - *la mise en œuvre du Réseau Transeuropéen de Transport Seine-Escaut ;*
 - *l'augmentation du gabarit de la Lys à 4.500 tonnes et, simultanément, le dragage du canal Condé-Pommeroeul ;*
 - *l'accroissement du gabarit de l'Escaut à 3000 tonnes ;*
 - *l'augmentation de la capacité fluviale entre le Hainaut et Namur de 1.350 à 2.000 tonnes ;*
 - *la mise au gabarit de 9.000 tonnes des Ecluses de Lanaye, d'Ampsin-Neuville et d'Ivoz-Ramet.*
- *de poursuivre les aménagements des zones portuaires et des zones d'activités économiques localisées près d'une voie d'eau pour qu'elles disposent d'infrastructures et de services de chargement ;*
- *le dragage des cours d'eau en vue d'assurer leur navigabilité et un accès aisé aux zones de quais, en ayant recours prioritairement aux techniques de gestion les plus rapides et les plus respectueuses de l'environnement.*





Le Plan Marshall 2.vert aborde la question des voies navigables avec la mesure suivante :

- *Poursuivre, en lien avec la modernisation des voies navigables, les aménagements des zones portuaires, pour qu'elles disposent d'infrastructures et de services de chargement modernes.*

Les attentes de l'UWE

«Qui n'avance pas, recule». Cette maxime prend toute sa signification dans le cas des voies navigables. Bien que les montants évoqués soient conséquents, la Wallonie ne peut se permettre de retarder les indispensables travaux sur les voies navigables au risque d'être mise à l'écart des grands flux logistiques européens. Les conséquences pour de nombreuses entreprises implantées en Wallonie et pour l'attrait d'investisseurs seraient très importantes.

L'UWE insiste donc sur la planification, l'engagement budgétaire (public ou PPP) et la mise en chantier adéquatement planifiée de l'ensemble des travaux répertoriés (et repris intégralement dans la DPR mais pas dans le Plan Marshall 2.vert). L'UWE souhaite que la Région prenne également toutes les mesures pour limiter les freins à l'obtention des permis nécessaires et pour concilier au mieux le développement de certains projets annexes à la voie d'eau (RAVeL, centre de loisirs...) avec celui de ce mode de transport.

Les entreprises ont un réel besoin d'une telle planification ferme et à long terme car elle seule peut leur offrir la visibilité nécessaire au développement de leurs activités et aux décisions d'investissements. ■



Le Groupe de Travail

«Transport & Logistique» de l'Union Wallonne des Entreprises

a pour ambition de permettre aux entreprises (chargeurs) de se retrouver entre elles pour évoquer les dossiers importants du secteur et leurs retombées pour les entreprises : subsides et aides aux différents modes de transport, impacts des nouvelles législations, etc.

Le groupe de travail se conçoit également comme un dialogue entre les entreprises et l'UWE où d'une part celle-ci pourra y fournir des informations qu'elle aura collectées à différents niveaux et où d'autre part les avis des entreprises pourront être rassemblés afin de permettre à l'UWE de les représenter au mieux dans les lieux où elle est en le porte-parole sur ces matières.

Le GT «Transport & Logistique» est ouvert à tous les membres de l'UWE.

Contact : 010/48.94.08, mobilite@uwe.be



Le réseau ferroviaire



La situation

Selon les données d'une étude d'Infrabel, une partie du réseau se trouve à l'heure actuelle à 80% de sa capacité (proche de la saturation). Cela engendrera, à court et moyen termes, un certain nombre de problèmes.

A plus long terme, le réseau ferroviaire belge ne pourrait plus absorber la charge de trafic supplémentaire lié au transfert des marchandises de la route vers le rail souhaité par les autorités. En plus de ces questions de voies, aucune gare belge n'est aujourd'hui adaptée aux trains de plus de 650 mètres.

Des travaux d'investissements et d'entretien sont donc nécessaires.

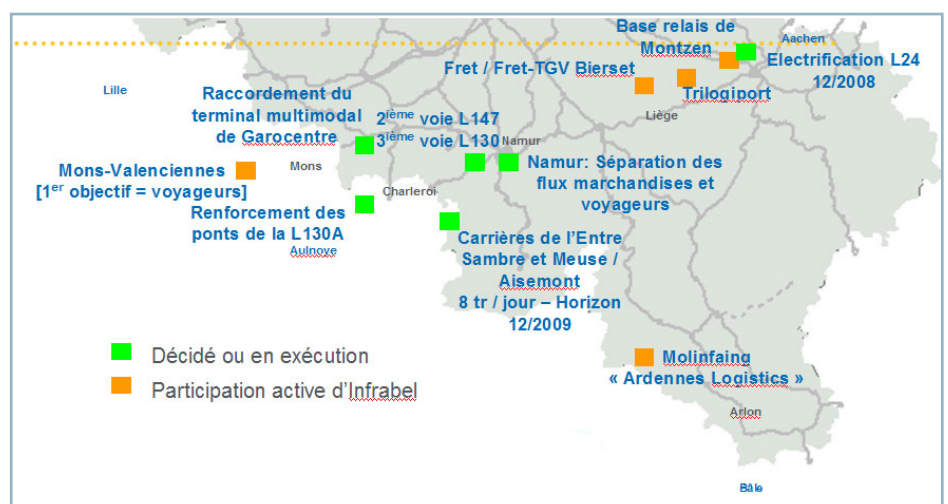
Les moyens de la SNCB et d'Infrabel pour les investissements et l'entretien du patrimoine ferroviaire sont répartis pour les régions (excepté Bruxelles et les projets d'intérêt national) suivant la clé traditionnelle 60/40 correspondant à une réalité démographique mais non à la réalité des réseaux (voir tableau 1).

Le budget d'investissement de la SNCB 2001-2012, plusieurs fois modifié et découpé depuis, a nécessité diverses prises de position des autorités régionales. En effet, les autorités régionales ont un rôle crucial à jouer puisqu'elles contribuent à déterminer les priorités qui seront intégrées dans leur part du budget. Ces choix ne se font hélas pas souvent en faveur du réseau de fret.

Alors même que la clé 60/40 défavorise la Wallonie et qu'il est donc surtout utile d'utiliser « nos » budgets à l'amélioration du réseau (les voies) et à l'exploitation des services, une série de décisions ont orienté une partie importante de ces budgets vers la création (Gosselies), l'amélioration des gares (Liège, Namur, Charleroi et Mons) et pour des projets annexes au réseau (Park and Ride de Louvain-la-Neuve par exemple).

La figure suivante montre toutefois les quelques projets en cours pour le fret. On y voit de gros projets (Trilogiport, TGV fret et Ardennes Logistics) dont le libellé «Participation active d'Infrabel» laisse planer un flou tant sur l'ampleur de cette participation que sur le montage final de l'ensemble de ces dossiers, pourtant centraux pour notre avenir ferroviaire.

Figure 2 | Travaux d'infrastructures ferroviaires décidés ou en exécution en Wallonie





De plus, une série de travaux importants en infrastructures ne dépendent pas d'Infrabel mais de la SNCB. La nouvelle version de son plan industriel pour B-Cargo engendre des craintes pour une série d'infrastructures en Wallonie, dont les gares de triage de Monceau et de Kinkempois.

Une des actions de la précédente législature a été de créer au sein du MET une cellule ferroviaire, cellule appelée de ses vœux par l'UWE depuis plusieurs années. Cette cellule a vu le jour en 2004 mais n'a jamais disposé des moyens humains suffisants pour constituer un véritable pool de réflexion et de propositions. La DPR va dans ce sens en proposant le renforcement de cette cellule.

Par ailleurs, en termes de transmission d'information, il est utile de rappeler que les entreprises ferroviaires font aujourd'hui l'interface entre Infrabel et les chargeurs. Cette situation peut conduire à certaines difficultés pour les entreprises.

Au niveau des prix, il est par exemple impossible pour un chargeur, à l'heure actuelle, de savoir si le coût du sillonn facturés par l'entreprise de chemin de fer est justifié. Ce prix varie bien sûr en fonction de différents facteurs : ligne, tonnage, moment de la journée, utilisation des gares de formations, etc.

Autre exemple, le manque de communication sur les travaux et les accidents sur les différentes lignes empêchent toute planification auprès des chargeurs. Les chargeurs sont demandeurs d'une plus grande traçabilité de leurs marchandises. L'important est évidemment d'anticiper au mieux l'heure de livraison chez elles ou auprès de leurs clients.

La réservation des sillons via les entreprises ferroviaires pose divers problèmes. Premièrement, au niveau de la rapidité, le fait de passer par un intermédiaire allonge le temps d'attente des chargeurs pour obtenir une réponse sur la disponibilité d'un sillonn. Deuxièmement, Infrabel ignorant l'identité du client final, il lui est difficile de repérer les réservations de sillons qui seraient, le cas échéant, susceptibles d'entraver la concurrence. Et, troisièmement, le manque d'information concernant la nature des chargements ne permet pas à Infrabel de mettre en place un service de traçabilité efficace.

Que disent la DPR 2009-2014 et le Plan Marshall 2.vert ?

Les mesures de la DPR relatives au réseau ferroviaire

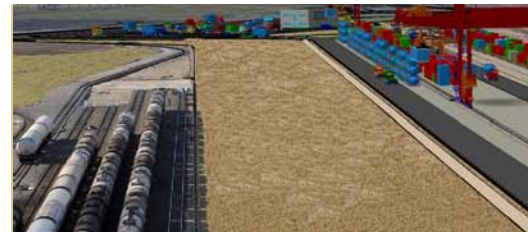
- *Etablir un plan de développement de la desserte ferroviaire (via cellule ferroviaire) et renforcer le rôle de la Région et défendre avec vigueur les intérêts régionaux dans l'orientation des projets ferroviaires envisagés ;*
- *Supprimer les goulots d'étranglement (notamment sur l'axe Athus-Meuse et la dorsale wallonne) ;*
- *Améliorer la dorsale wallonne actuelle ;*
- *Améliorer la desserte ferroviaire des terminaux, des ports, des sites d'activité et des carrières, dont la réalisation du raccordement ferré de la plateforme multimodale Garocentre à La Louvière. Les sites accessibles par le rail ou raccordables au rail, seront privilégiés dans le cadre des politiques d'affectation du sol et de développement économique. Des partenariats sont à envisager avec les transporteurs et les industriels ;*
- *Assurer une priorité suffisante au fret notamment par la recherche de couloirs peu utilisés, voire secondaires, où les aménagements resteraient limités tout en permettant d'accroître la capacité, la rapidité et la flexibilité ;*
- *Améliorer la compétitivité du rail sur les longues distances, en s'inscrivant dans les initiatives européennes (interconnectivité transrégionale, interopérabilité, création de sillons horaires transnationaux) ;*
- *Favoriser le raccordement au réseau ferroviaire des sites industriels et zones d'activités, en ciblant les trafics conventionnels massifiés.*

Les attentes de l'UWE

L'UWE observe avec un certain contentement que la DPR contient un large volet sur le ferroviaire et que le Gouvernement wallon s'investit davantage dans **la connaissance et la maîtrise propres** de cette matière à priori réservée aux autorités fédérales.

Dans ce cadre, l'UWE plaide premièrement pour le **respect des travaux et budgets** prévus aux plans d'investissement d'Infrabel et de la SNCB, seuls capables d'assurer la **pérennité** de ce mode de transport.





Cette pérennité est nécessaire :

- pour faire face à l'accroissement important de la mobilité des personnes et des biens qui sinon, serait en grande partie repris par la route et imposerait de sérieux désagréments à la Wallonie, à ses entreprises et à sa population ;
- pour maintenir la Wallonie dans une configuration concurrentielle en matière de transport. Dégrader l'accessibilité de la région, c'est déformer son potentiel de développement.

L'UWE souhaite également le développement de partenariats public-privé pour les infrastructures ferroviaires libérant ainsi des montants nouveaux susceptibles de permettre ou d'accélérer les investissements.

A propos des investissements, l'UWE regrette certains choix des autorités régionales orientés de manière excessive sur les gares et le transport de personnes au détriment des investissements de réseau et de logistique.

Par ailleurs, l'UWE :

- soutient totalement le contenu de la DPR dans sa volonté de développer une véritable compétence ferroviaire au sein de l'administration wallonne, non pas pour préparer une inefficace régionalisation du rail, mais bien pour pouvoir défendre avec acuité le point de vue wallon auprès des instances fédérales. Cette cellule pourrait notamment nourrir les réflexions des administrateurs wallons des trois entités de la SNCB ;
- appelle de ses vœux un accroissement de l'interopérabilité technique et administrative des réseaux ferrés de l'Union européenne et une approche internationale des phénomènes de transport lors de toute analyse wallonne ;
- demande qu'une priorité soit accordée aux travaux sur les grands corridors de fret RTE (notamment l'Anvers-Athus) ;

- souhaite que les autorités régionales soient extrêmement attentives aux infrastructures ferroviaires non utilisées mais qui pourraient être stratégiques à l'avenir (exemple : Bressoux). De même, la fermeture ou la réduction de certaines infrastructures, prévue dans le nouveau plan industriel de B-Cargo, posera des problèmes opérationnels aux entreprises situées en Wallonie (gares de triage de Monceau et Kinkempois en particulier). Enfin, les investissements nécessaires à la préservation de la performance du rail doivent être faits : disposition de voies de 750 mètres par exemple. L'UWE souhaite une intervention forte de la Région et de nos représentants francophones au CA des trois entités de la SNCB dans ce dossier afin d'éviter des évolutions dommageables pour la Wallonie et ses entreprises ;
- prône un meilleur équilibre des priorités voyageurs-fret.

A l'attention d'Infrabel :

- A propos des données, il serait extrêmement utile que les chargeurs puissent avoir accès à certaines informations qui faciliteraient le choix du mode de transport et le suivi de leurs marchandises et qui dès lors amélioreraient le service proposé par Infrabel. Nous pensons principalement ici aux données de traçabilité de leurs transports, aux informations relatives aux travaux sur le réseau et aux données concernant les sillons (notamment leur coût). Il faut améliorer la visibilité globale de l'ensemble du service offert.
- A propos du futur plan d'investissements, il semblerait pertinent qu'un dialogue structuré puisse se tenir directement entre Infrabel et les chargeurs. Ceci afin que des propositions concrètes puissent y être déposées et que, dès lors, le plan corresponde au mieux aux besoins du marché et de ses entreprises. ■



Les aéroports



La situation

La Wallonie a la grande chance de disposer de deux infrastructures aéroportuaires de qualité, Liège et Charleroi. Liège, plus spécifiquement orienté sur le transport du fret, est le 8^e aéroport de fret d'Europe et a vu passer près de 520.000 tonnes de fret en 2008.

Ces deux aéroports contribuent à la performance logistique d'ensemble de la Wallonie, particulièrement pour certains secteurs, très présents en Wallonie et très utilisateurs de ce mode de transport (industrie pharmaceutique et biotechnologique et industrie du frais notamment).

Que disent la DPR 2009-2014 et le Plan Marshall 2.vert ?

Les mesures de la DPR relatives aux aéroports :

- *Etudier les possibilités de développement des deux aéroports wallons ;*
- *Optimaliser les retombées économiques du développement aéroportuaire dans les bassins concernés, notamment par le biais d'une politique active de valorisation des parcs d'activité économique aux abords des sites aéroportuaires ;*
- *Améliorer l'accès aux deux aéroports régionaux en réalisant :

 - pour l'aéroport et l'aéropôle de Gosselies, l'étude d'un prolongement de la ligne de tram et d'une gare de passagers, selon 2 options, souterraine ou en surface, en requérant auprès de la SNCB le maintien de l'offre ferroviaire existante dans la région et notamment à Marchienne-au-Pont ;
 - le raccordement de Bierset à la ligne TGV fret (projet Euro-Carex) et le maintien d'une offre de transports en commun suffisante de et vers Liège ;*

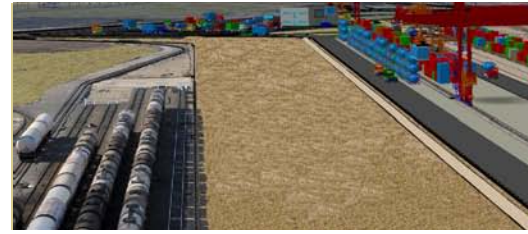
- *Rechercher des synergies entre aéroports et avec les trains à grande vitesse, afin d'encourager une offre et un développement appropriés à chaque site ;*
- *Finaliser les programmes d'investissement des aéroports wallons, dont l'allongement de la piste de Charleroi qui sera portée à 2.950 mètres.*

Les attentes de l'UWE

L'UWE fait volontiers siennes les propositions reprises dans la DPR en insistant notamment sur les **prolongements de pistes** et sur le projet **TGV fret**.

En dehors de ces propositions, l'UWE soutient l'idée d'un **développement logistique sectoriel** des zones contiguës aux aéroports. Il faut éviter le développement d'activités sans lien avec le secteur aéroportuaire. Le développement d'un **pôle biollogistique** autour de Bierset irait tout à fait dans le sens de la spécialisation nécessaire de ces zones. ■





Le réseau de canalisations

Pour cette partie, la note de l'UWE reprend les arguments et recommandations d'une note réalisée en septembre 2009 par ESSENSCIA, la fédération belge des industries chimiques et des sciences de la vie, et la FETRAPI, la fédération des transporteurs par pipelines.



La situation

Le transport par canalisations (pipelines) n'est que trop rarement cité parmi les moyens de transport alternatifs au transport par route. En effet, alors qu'il a une influence extrêmement positive sur l'environnement et la mobilité, le transport par canalisations n'est pas reconnu comme mode de transport de marchandises à part entière, comme le sont la route, le rail ou la voie d'eau.

Pourtant, les canalisations offrent de nombreux avantages. Citons, par exemple, la réduction substantielle du trafic routier, une consommation énergétique réduite au maximum (qui représente à peine 20-25% de la consommation du transport routier), les faibles émissions de gaz et de particules néfastes pour la santé et pour l'environnement (CO₂, NO_x ...), sans oublier la sécurité d'approvisionnement.

Ce mode de transport ne bénéficiant pas d'une reconnaissance semblable à celle des autres modes, il n'est pas intégré dans la stratégie visant à faire de la Wallonie un centre logistique pour l'Europe. Contrairement aux Pays-Bas par exemple, il n'est généralement pas repris dans les politiques de mobilité des autorités.

Or, le transport par canalisations est confronté à divers problèmes empêchant son plein essor. Ainsi, la procédure d'octroi des autorisations est trop longue et fastidieuse et manque de transparence, les coûts de déplacement des canalisations sont à charge des transporteurs même quand ce déplacement est imposé par les autorités, le coût de la pose de canalisations est élevé et, contrairement aux autres modes de transport, l'Etat n'intervient pas dans le financement de cette infrastructure.

Pourtant :

- Les canalisations peuvent contribuer de manière positive à la problématique de la mobilité et sont, en outre, un moyen de transport fiable, peu polluant, durable et efficace au niveau des coûts.
- Les pipelines sont un agent de liaison entre les groupes (pétro)chimiques du zoning de Feluy, de la zone ARA (Antwerp-Rotterdam Area), du Bassin de la Ruhr en Allemagne et d'autres régions en Belgique et en Europe.
- Les canalisations améliorent le rapport coût-efficacité tant du transport que de la production, renforcent les synergies, favorisent les investissements et requièrent des services logistiques à haute valeur ajoutée. Elles permettent le développement de clusters industriels particulièrement efficaces et contribuent ainsi à l'ancrage des entreprises dans notre pays.

Que disent la DPR 2009-2014 et le Plan Marshall 2.vert ?

Ni la DPR ni le Plan Marshall 2.vert ne réservent spécifiquement un paragraphe au réseau de canalisations.

On trouve toutefois dans la DPR une mesure qui fait référence aux infrastructures de transport d'énergie :

- *Définir les principales infrastructures de transport de fluides et d'énergie pour assurer l'approvisionnement en énergie, notamment renouvelable. Le développement des réseaux prendra en compte les perspectives de développement de nouvelles productions conventionnelles et renouvelables.*

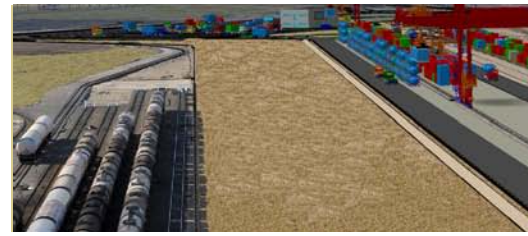


Les attentes de l'UWE

Pour le développement du réseau de canalisations, l'UWE souhaite :

- une **révision des procédures** ainsi qu'une clarification et une simplification des compétences en matière de permis. Ceci implique (e.a.) :
 - une **limitation du délai** global pour l'obtention de tous les permis nécessaires à la réalisation d'un projet de pose d'une canalisation avec ses accessoires ;
 - une **meilleure coordination** entre la législation fédérale (transport de fluides) et le décret du 30 avril 2009 relatif à l'information, la coordination et l'organisation des chantiers, sous, sur ou au-dessus des voiries et des cours d'eau (décret «impétrants»);
 - l'amélioration des **échanges d'informations** entre les diverses autorités par le biais d'un accord de coopération ou un protocole d'échange d'information sachant que les autorités publiques disposent déjà de toutes les informations nécessaires à la bonne exécution de chantiers sur ou à proximité de pipelines ;
 - une meilleure **intégration de toutes les procédures** distinctes (révision des plans de secteur, EIP, EIE, permis d'urbanisme et autorisations diverses) ;
- le développement d'une «**politique à guichet unique**» avec un centre de compétence, en concertation avec les autorités fédérales.
- la garantie d'une plus grande sécurité juridique ;
- une attitude plus positive et plus de soutien des différentes autorités envers le transport par canalisations, par :
 - l'instauration, à l'instar de ce qui existe en Flandre, d'une **Task Force Pipelines** avec des membres issus tant des autorités régionales et fédérales que de la vie économique, et qui aurait pour mission de déterminer et de suivre l'implémentation d'une série d'actions destinées à faire du transport par pipelines un maillon de transport incontournable, et de mettre en avant son avantage compétitif et, à terme, de poursuivre son développement ;
 - l'**adaptation de la législation** relative aux coûts de déplacement et l'établissement d'une politique spécifique en matière de sécurité de canalisations ;
 - la **création de corridors** pour les canalisations et en intégrant ceux-ci dans les plans d'aménagement du territoire. ■





Les plateformes multimodales



La situation

Les plateformes multimodales constituent des nœuds du réseau de transport permettant le passage des marchandises d'un mode à l'autre mais pouvant aussi être des lieux privilégiés d'activités logistiques à valeur ajoutée.

Les principaux parcs multimodaux en activité en Wallonie sont actuellement :

- Athus : rail - route
- Bierset : rail – route – air
- Charleroi - Châtelet : rail – route – eau
- Garocentre : route – eau – (rail)
- Ghlin – Baudour : route – eau – (rail)
- Molinfaing (Parc Ardenne Logistics) : route – (rail)
- Mouscron : rail – route
- Renory : rail – route- eau

D'autres plateformes sont à construire ou finaliser : Trilogiport, Vaulx, Sambreville...

Pour être efficaces, ces plateformes doivent disposer :

- de connexions optimales, notamment à longue distance ;
- d'un marché réel leur permettant d'assurer la massification des flux ;
- d'une grande flexibilité de fonctionnement.

Que disent la DPR 2009-2014 et le Plan Marshall 2.vert ?

La DPR mentionne les plateformes multimodales dans une mesure à portée plus générale :

- *Etudier l'amplification, globaliser et coordonner les mesures et les investissements déjà réalisés par les pouvoirs publics (par exemple, les plates-formes multimodales).*

La plateforme de Garocentre est référencée dans une mesure ayant trait au réseau ferroviaire :

- *Améliorer la desserte ferroviaire des terminaux, des ports, des sites d'activité et des carrières, dont la réalisation du raccordement ferré de la plateforme multimodale Garocentre à La Louvière.*

La DPR évoque, pour le transport de marchandises en ville, des actions qui viseront à :

- *étudier la mise en place de plateformes de distribution urbaine aux extrémités des villes, basée sur la mutualisation des tournées de livraison et utilisant des véhicules plus légers ;*
- *étudier la création de zones logistiques urbaines dont l'accessibilité multimodale est garantie afin de localiser les professionnels plus près des noyaux d'habitat et, ainsi, limiter les mouvements de véhicules.*

Le Plan Marshall 2.vert ne parle pas des plateformes multimodales mais évoque :

- *Une expérience pilote de plateforme logistique de distribution urbaine à destination des commerçants du centre ville, via des entreprises d'économie sociale (entreprises d'insertion) sera développée.*

Les attentes de l'UWE

La DPR évoque les plateformes multimodales en des termes relativement généraux. La plateforme multimodale semble un peu être aujourd'hui dans la même situation que les zonings hier : tout le monde en veut une !

L'UWE rappelle pourtant que les **conditions de succès** des plateformes doivent être évaluées avant toute décision de création d'une nouvelle plateforme.



L'UWE souhaite donc un **développement raisonné et cohérent** de ces infrastructures afin :

- d'offrir des **services performants** dans chacune d'entre elles ;
- de ne pas organiser de **concurrence stérile** entre plateformes (le maître mot doit rester **massification**) ;
- de rester des **partenaires crédibles** pour les grands organisateurs internationaux de transport.

Une **vision régionale** du développement de ces structures nous semble être le meilleur gage de leur performance.

Une attention toute particulière doit être portée par les autorités à l'avancement des travaux du **Trilogiport**, pièce maîtresse de l'avenir logistique de la Wallonie. ■





Conclusions

Notre région dispose d'un ensemble relativement exceptionnel de ces infrastructures mais souffre depuis plusieurs années de ses carences d'entretien. La mise à niveau et l'amélioration de ces réseaux sont aujourd'hui indispensables et urgents.

Fondamentalement imprégnée de ce constat, la position des entreprises est très claire sur ce sujet : l'entretien, l'amélioration et la planification des infrastructures de transport doivent être une véritable priorité du nouveau Gouvernement. Celui-ci y semble sensibilisé puisque la DPR (Déclaration de Politique Régionale) s'annonce relativement ambitieuse sur cette question. Deux éléments doivent cependant tempérer cette analyse. En effet, le Plan Marshall 2.vert est nettement moins ambitieux que la DPR et les moyens budgétaires pour mener à bien l'ensemble des chantiers d'infrastructures de la DPR sont loin d'être acquis, du moins à court et moyen termes. L'enjeu est donc là, et l'UWE en est consciente, tout ceci n'est pas gratuit. Mais bien que la crise impacte de manière importante les moyens publics, elle ne doit pas être un prétexte pour retarder voire supprimer ces actions sur les infrastructures. Au contraire, elle doit être prise comme une opportunité de mettre en œuvre ces équipements tout en créant une dynamique de relance par la réalisation de ces travaux d'équipement.

En effet, ces grands travaux, tout en participant de manière importante à l'activité économique durant les phases de chantier, conduisent à une amélioration sensible de la qualité de notre système de transport et donc de notre attractivité et de notre performance.

Union Wallonne des Entreprises, asbl

Chemin du Stockoy 3 - 1300 WAVRE

Tél. +32 (0)10-47.19.40 - Fax : +32 (0)10-45.33.43

info@uwe.be - www.uwe.be