

# Le transport des personnes et des marchandises

8



De manière générale, la mobilité est la faculté ou la possibilité, de se mouvoir ou de se déplacer dans l'espace. Au sens concret, la mobilité désigne l'ensemble des déplacements et des transports, de leurs modes et de leurs infrastructures. L'accessibilité, quant à elle, désigne la possibilité ou la facilité d'accès.

La mobilité se présente comme une composante insécable de notre société. Elle est considérée comme une valeur, un droit individuel acquis, qui doit être accessible à tous et souligné comme tel dans la politique de l'Union européenne<sup>2</sup>.

Le présent chapitre se penche, d'une part, sur le transport des personnes et d'autre part, sur le transport des marchandises.

Le transport de personnes découle de processus décisionnels et comportementaux d'individus face à la dispersion de leurs activités.

Le transport des marchandises, quant à lui, est un vecteur intrinsèque du développement économique permettant aux entreprises, à travers les infrastructures de transports, de se développer et d'être concurrentielles au sein d'une aire de chalandise prédominante en termes de population potentiellement captée.

Le secteur des transports est au cœur des préoccupations en matière de développement durable, notamment par son rôle critique concernant les problèmes de pollu-

## Enjeux

—  
D'ici 2030, près de 70 % des déplacements ne seront plus liés au travail et à la scolarité.

—  
En Wallonie, les émissions totales de gaz à effet de serre issues du transport représentaient, en 2009, 25,6 % des émissions totales de GES en Wallonie et ont progressé de 14,9 % de 1999 et 2009.

—  
Actuellement, plus de 80 % des flux de circulation (personnes et marchandises) sont effectués par la route.

—  
Il convient de ne plus raisonner en termes d'offre d'infrastructures, mais en termes de gestion des réseaux, de niveaux de services et de co-modalité<sup>1</sup>.

tion, de santé publique, de consommation d'énergie, de consommation d'espace et d'autres ressources non renouvelables<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> La co-modalité est le recours efficace à différents modes de transport, isolément ou en combinaison les uns avec les autres, dans le but d'optimiser les ressources et d'en faire un usage durable.

<sup>2</sup> COMMISSION EUROPÉENNE (2010, Août). Etude qualitative - Citoyenneté européenne - mobilité transfrontalière.

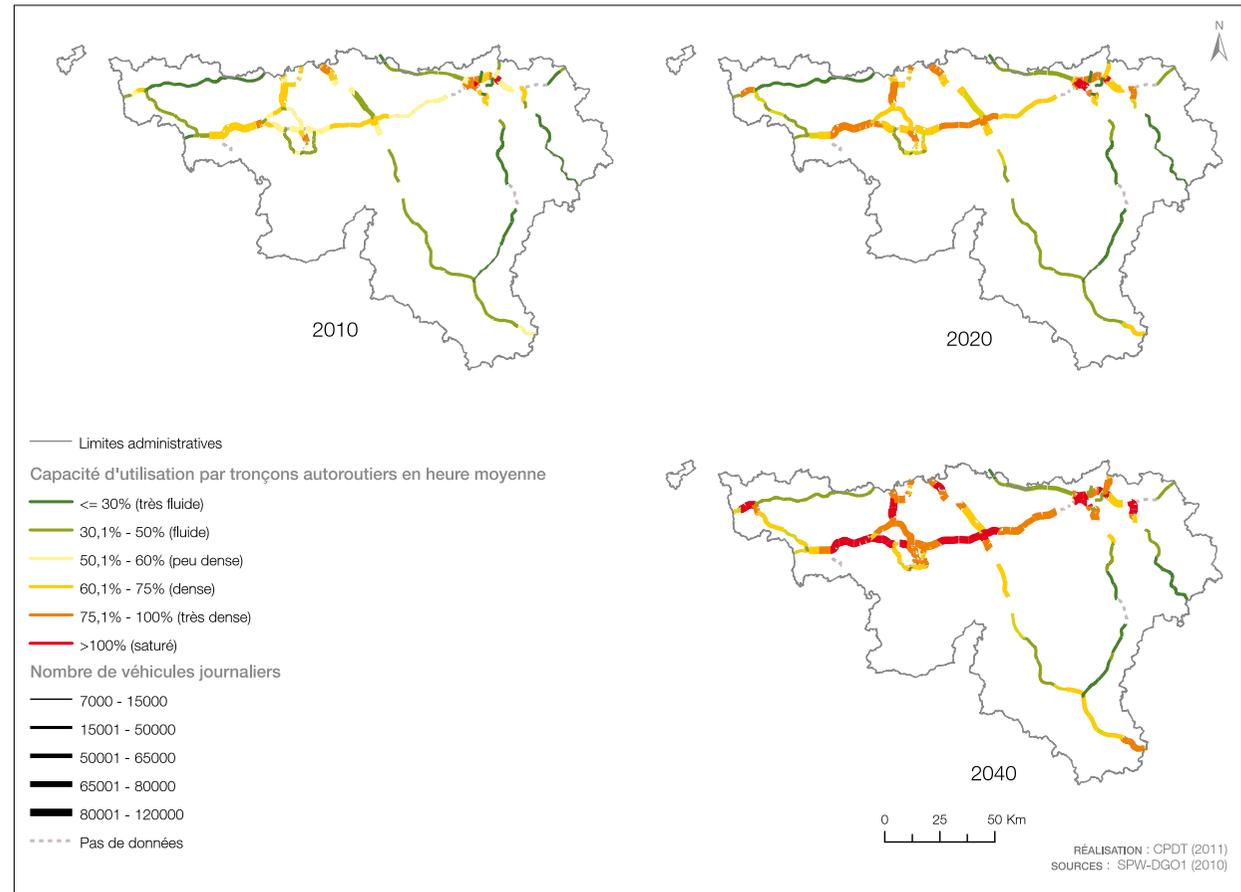
<sup>3</sup> JUPRELLE J. (2011). Beldam, deuxième enquête nationale sur la mobilité des Belges : participation de l'IWEPS. Les Brèves de l'IWEPS. 17 : Janvier 2011.

## Réseaux et nœuds de communications

Le transport des personnes et des marchandises se fait via quatre grands types de réseaux (route, rail, voies navigables, air). L'utilisation de ces réseaux induit des impacts environnementaux et de santé publique.

Concernant le **réseau routier**, la Wallonie disposait, en 2009, de 80.826 kilomètres de routes dont 869 kilomètres d'autoroutes. La longueur du réseau routier a progressé de 9,72 % de 1990 à 2009<sup>4</sup>. Le réseau routier wallon se répartit entre les autoroutes (1,1 %), les routes régionales (8,5 %), les routes provinciales (0,9 %) ainsi que le domaine des voiries communales (89,5 %) dont 10 % ont une vocation de grande circulation. L'infrastructure routière présente une emprise au sol de près de 4,4 %<sup>5</sup> du territoire de la Wallonie. Cette infrastructure induit une perte de ressources agricoles, forestières et naturelles et présente des impacts sur le cycle de l'eau dus à l'imperméabilisation des sols (ruissellement, impact sur les débits des cours d'eau, etc.). Dans le cadre du « plan routes », 575 chantiers d'entretien du réseau régional sont prévus d'ici à 2014 pour un montant global de 885 millions d'euros. De plus, les pouvoirs locaux consacrent annuellement 630 millions d'euros pour l'entretien et la gestion des voiries communales<sup>6</sup>.

En 2010, 50 kilomètres d'autoroutes wallonnes étaient considérées comme saturées à plus de 70 %<sup>7</sup>. Les périodes de forte utilisation du réseau autoroutier sont en augmentation depuis 1995 et tendent à se multiplier selon le Bureau fédéral du Plan. Cette tendance devrait se poursuivre (Carte 1) avec pour conséquence une diminution



Carte 1 : Evolution du taux d'utilisation des tronçons autoroutiers de 2010 à 2040 sur base d'un scénario tendanciel

<sup>4</sup> SPF ECONOMIE – Direction générale Statistique et Information économique, SPF – Mobilité et transports.

<sup>5</sup> MINISTÈRE DE LA RÉGION WALLONNE, Carte d'Occupation du Sol de Wallonie (COSW v2-07).

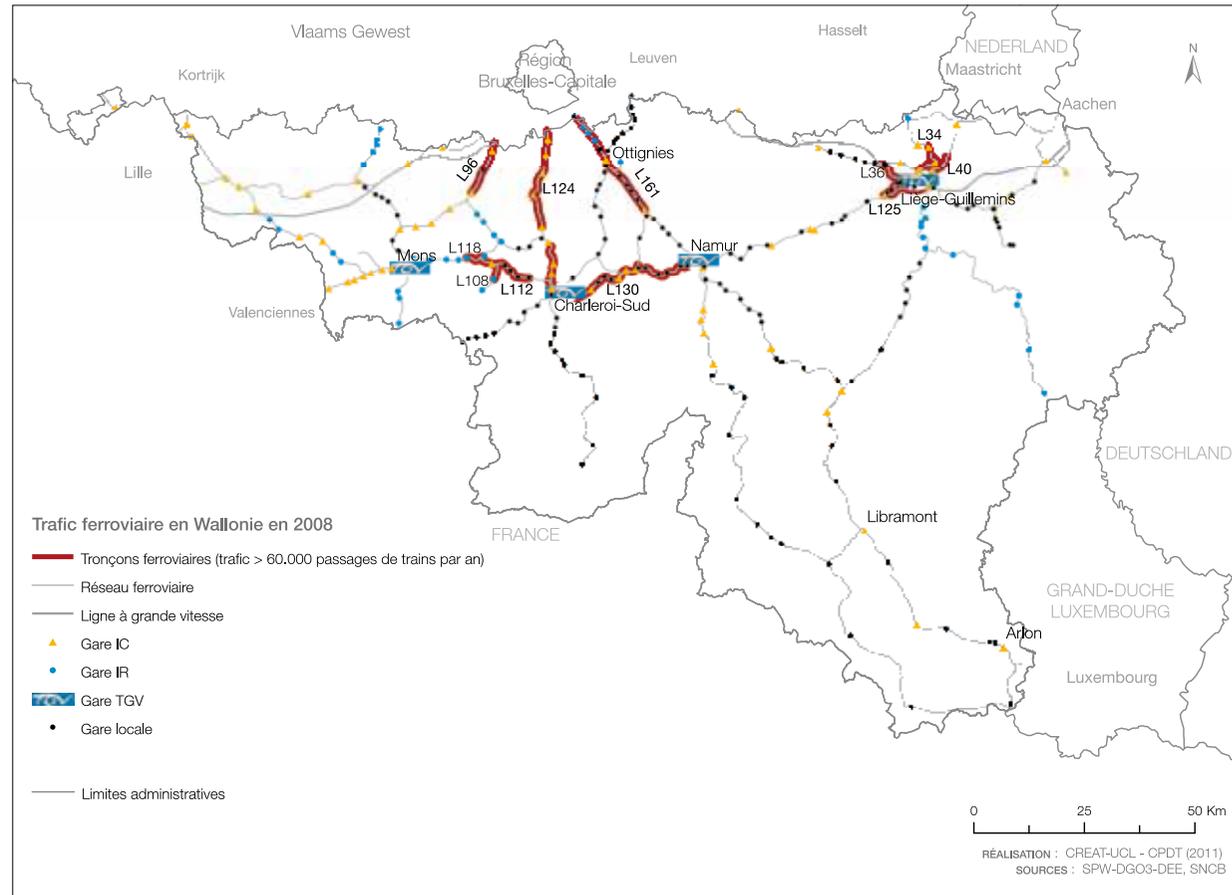
<sup>6</sup> UNION DES VILLES ET COMMUNES DE WALLONIE (2010), Mémoire sectoriel mobilité.

<sup>7</sup> SPW – DGO1 – Routes et Bâtiments, calculs CPDT 2010.

des vitesses commerciales et de l'accessibilité des principales villes wallonnes.

Le **réseau ferroviaire** wallon présente une densité de 99 km /1.000 km<sup>2</sup> ce qui est inférieur aux 126 km /1.000 km<sup>2</sup> de la Flandre. La Wallonie disposait, en 2009, de 1665 kilomètres de voies ferrées dont 90 % électrifiées (Carte 2). La longueur du réseau ferroviaire a progressé de 3,7 % de 2001 à 2009<sup>8</sup>. Au niveau du transport de marchandises, la Wallonie est connectée aux corridors européens sur l'axe Anvers-Lyon et sur l'axe Anvers-Aix-la-Chapelle. L'infrastructure ferroviaire est actuellement gérée par Infrabel et relève de la compétence fédérale. En 2008, 200 kilomètres de voies ferrées, principalement réparties sur des tronçons des lignes L34, L36, L40, L96, L108, L112, L118, L124, L125, L130 et L161 subissaient un nombre de passages supérieur à 60.000 trains par an, induisant une probabilité accrue de risque de retard.

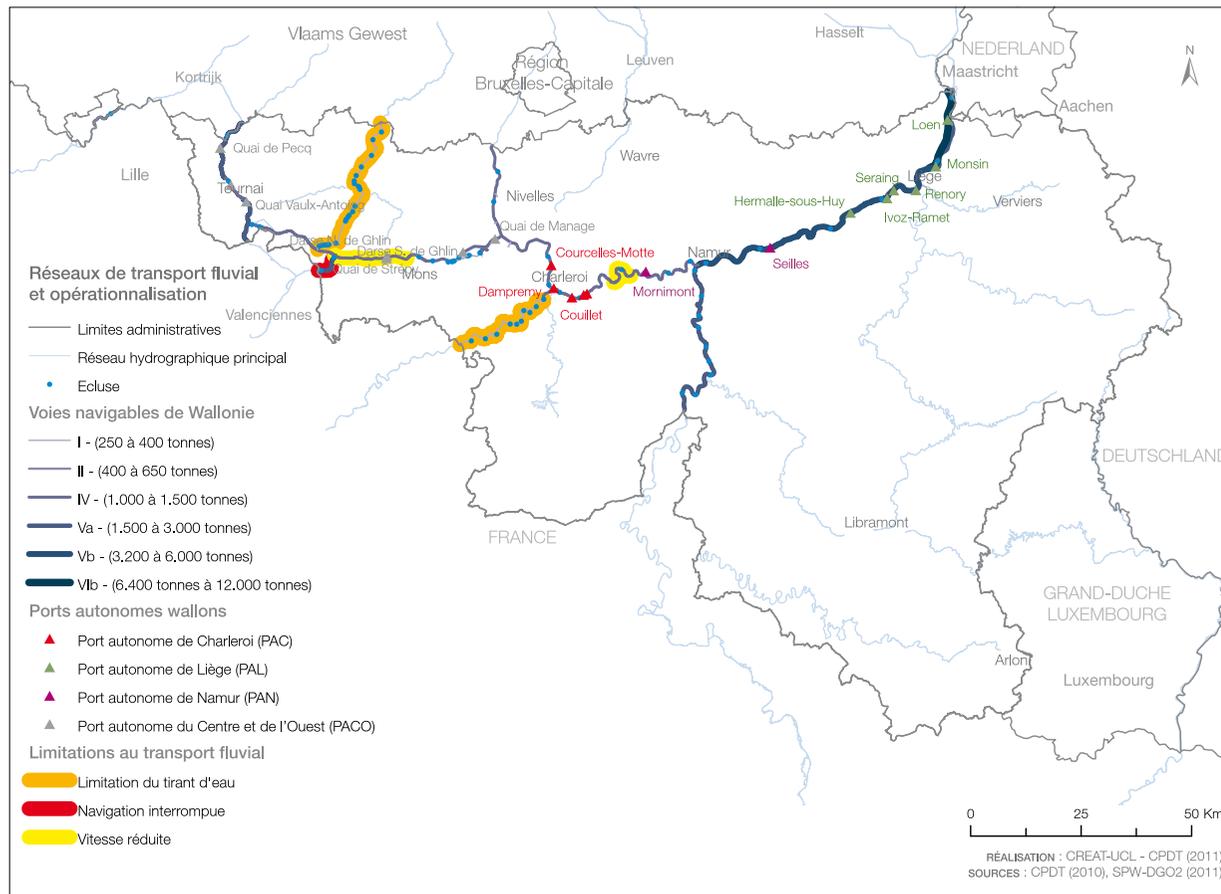
Concernant le **réseau des voies navigables**, la Wallonie dispose de 450 kilomètres de voies navigables dont 365 kilomètres sont au gabarit européen de 1350 tonnes ou plus (Classe IV et plus) (Carte 3). Le réseau fluvial connecte les différents bassins versants de Wallonie (Escaut, Dendre, Senne, Sambre et Meuse) et permet de relier les ports maritimes de Rotterdam et d'Anvers via la Meuse et le canal Albert. En ce qui concerne l'entretien du réseau, les estimations en termes de dragage se chiffrent à six millions de mètres cubes à traiter au total. Les travaux prioritaires estimés à deux millions de mètres cubes sont chiffrés à 400 millions d'euros étalés sur huit ans. La problématique de l'entretien du réseau est donc urgente et restera une préoccupation dans les prochaines décennies.



Carte 2 : Réseau ferroviaire wallon et trafic ferroviaire en 2008

8 SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES (SNCB) (données non publiées) – Calculs IWEPS 2010.

# Les secteurs > Le transport des personnes et des marchandises



Carte 3 : Réseaux de transport fluvial en Wallonie et opérationnalisation de la navigation

La Wallonie dispose de deux **infrastructures aéroportuaires** récentes, l'aéroport de Liège et l'aéroport de Charleroi, qui représentent pour la Wallonie des portes d'entrée à l'échelle internationale. Ces deux aéroports se distinguent par leur orientation première : l'aéroport de Charleroi accueille plusieurs compagnies low-cost et a pour vocation principale le transport de passagers ; l'aéroport de Liège (Bierset) est principalement tourné vers le transport de marchandises.

En Wallonie, la longueur totale des voies destinées exclusivement aux **modes doux** (sentier piéton, piétonnier, piste cyclable autonome) a été estimée à ± 3.535 kilomètres<sup>9</sup> dont 1.300 font partie du Réseau Autonome de Voies Lentes (RAVeL).

La Commission européenne<sup>10</sup> poursuit l'objectif d'augmenter l'efficacité des transports et de l'usage des infrastructures à l'aide de **systèmes d'information**. La Commission européenne prévoit, à cette fin, le déploiement du système européen de navigation satellite (Galileo) ainsi que l'établissement d'un cadre européen d'information, de gestion et de paiement pour le transport multimodal à l'horizon 2020. Concernant les systèmes de transport intelligent (STI)<sup>11</sup>, la Wallonie s'est inscrite dans leurs mises en place. A titre d'exemple, le projet WHIST<sup>12</sup> (Walloon Highway Information System for Traffic) mis en place depuis les années 90 est un programme de gestion dynamique du trafic routier visant à mener une politique cohérente de gestion électronique du trafic en Région wallonne. Récemment, le Gouvernement wallon a approuvé l'accord entre les trois Régions sur les principes

<sup>9</sup> Base de données des tronçons routiers (CREAT) créée sur base du réseau routier OPENSTREETMAP.

<sup>10</sup> COMMISSION EUROPÉENNE. (2011). Livre Blanc Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources. Bruxelles (COM(2011) 144 final).

<sup>11</sup> Les STI (systèmes de transport intelligent) intègrent des systèmes de gestion dynamique du trafic avec limitation de vitesse variable, des systèmes de péages électroniques, les systèmes de guidage et de réservation de stationnement.

<sup>12</sup> Le projet WHIST s'inscrit dans le projet euro-régional CENTRICO permettant une gestion du trafic sur des corridors internationaux.

de la réforme de la fiscalité routière instaurant un système de péage intelligent en 2013 permettant un péage sur base du nombre de kilomètres réellement parcourus et d'une vignette électronique.

## Transport des personnes

### Etat des lieux

#### Evolution des motifs des déplacements et complexification des chaînes de déplacements

En 2030, près de 70 % des déplacements devraient être liés aux relations (familiales, amis...), aux achats et aux loisirs.

Traditionnellement, les déplacements domicile/travail représentaient une part importante des motifs de déplacements. Ils présentent un caractère structurant, susceptible d'influencer la manière dont se déplacent les ménages pour d'autres motifs. Le Bureau fédéral du Plan estime aujourd'hui que les autres motifs sont en forte progression. En 2030, près de 70 % des déplacements devraient être liés aux relations (familiales, amis...), aux achats et aux loisirs (Figure 1).

Plus fondamentalement, on observe que les déplacements se font de plus en plus pour une combinaison de motifs. Cette mobilité par chaîne de déplacement reflète l'intention des personnes d'optimiser leurs déplacements. Cette évolution des chaînes de déplacement s'explique par :

- la dispersion des fonctions (loisirs, commerce, emploi, scolarité, etc.) au sein du territoire ;
- les progrès technologiques (amélioration des performances des transports, démocratisation des véhicules conduisant à un taux de motorisation élevé des ménages et à une motilité<sup>13</sup> accrue) ;

- les caractéristiques socio-économiques des ménages telles que l'activité professionnelle des membres du ménage (temps libre, horaire flexible, ménage biactif, etc.)
- la recherche d'autonomie face aux choix individuels conduisant à un éclatement des pratiques d'activités dans l'espace (liberté de choisir à travers une large diversité d'activités généralisées sur le territoire, de se déplacer et d'obtenir des biens de consommation).

L'évolution des motifs de déplacement et la complexification des chaînes de déplacement rendent plus complexe l'analyse de la mobilité des personnes. Néanmoins, l'enquête de mobilité « BELDAM » (Belgium Daily Mobility, GRT) devrait, courant de l'année 2011, permettre de mieux appréhender la complexification des chaînes de déplacement en vue de mener une réelle politique de mobilité et d'en assurer son suivi.

13 La motilité désigne la capacité à se déplacer.

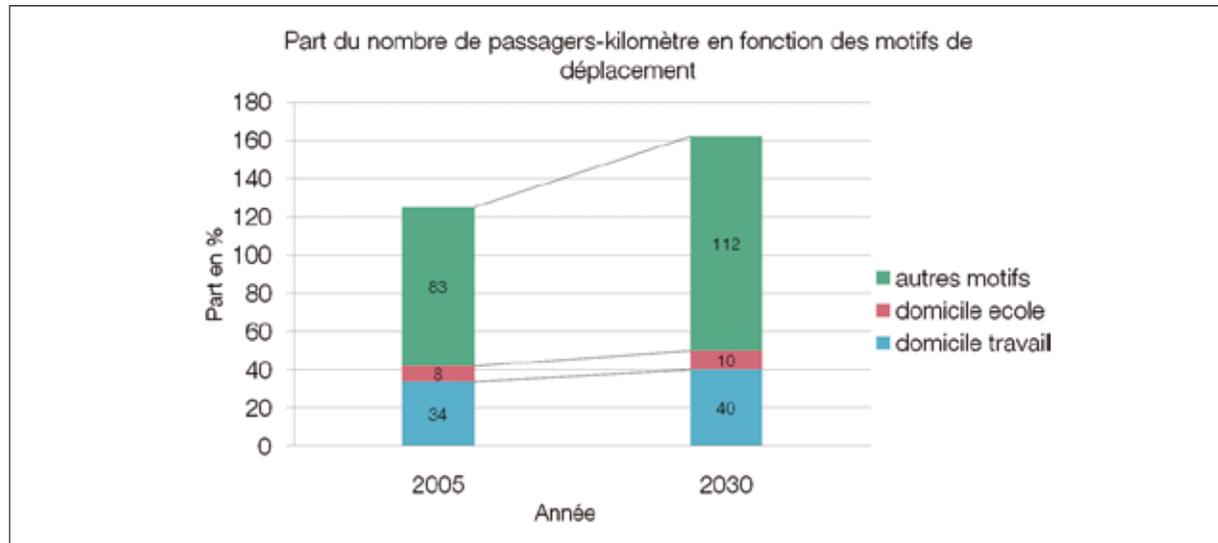


Figure 1 : Part du nombre de passagers-kilomètre<sup>14</sup> en fonction des motifs de déplacement — SOURCE : BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN

### Evolution de la demande en transports

La mobilité de l'ensemble des personnes est en croissance en Wallonie. Elle est due en grande partie à la dispersion des activités sur le territoire et à des facteurs sociodémographiques.

De manière générale, la mobilité de l'ensemble des personnes est en croissance en Wallonie (progression de 10,4 % entre 2000 et 2009) (Figure 2) et se caractérise par un allongement des distances parcourues au quotidien. Cette croissance globale de la mobilité s'explique par :

- la croissance démographique ;
- l'évolution de la structure sociodémographique : la réduction de la taille moyenne des ménages et le vieillissement de la population conduisent à une augmentation de la demande en transports. A notre époque, les personnes âgées voyagent plus que ne le faisaient leurs parents. Cette tendance à l'augmentation de la demande en transport des personnes âgées s'explique, entre autres, par l'amélioration de leur état de santé, d'où la multiplication des formules de voyages organisés. D'ici à 2040, le nombre de personnes âgées de plus de 65 ans devrait représenter 23 % de la population en Wallonie (contre 16 % aujourd'hui), ce qui aura pour conséquence l'accroissement de la tendance au déplacement ainsi que des exigences en terme de fiabilité, de sécurité et d'accessibilité vis-à-vis des transports<sup>15</sup>;
- l'évolution des modes de vie inhérents aux caractéristiques socioprofessionnelles des ménages ;

<sup>14</sup> L'unité « voyageur-km » correspond au déplacement d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre.

<sup>15</sup> Commission européenne (2009). *Un avenir durable pour les transports - vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie*. Luxembourg: Luxembourg - Office des publications de l'Union européenne.

- une motilité des ménages améliorée (GPS, taux de motorisation élevé, démocratisation du transport).

De plus, la tendance à la hausse de la demande en transports sera renforcée par les déplacements des travailleurs à l'intérieur de l'Union. En effet, la mobilité transnationale est favorisée grâce à l'harmonisation des règlements administratifs et juridiques entre Etats-Membres et au développement du marché intérieur.

Par contre, certaines tendances restreignent la croissance de la demande de mobilité des personnes :

- l'évolution économique négative peut ralentir la demande en transports induite comme lors de la crise des années 2008-2009 (Figure 2) ;
- les prix des carburants : le prix des combustibles fossiles va vraisemblablement augmenter en raison de la croissance de la demande et du tarissement des sources à bas coût (cf. défi énergétique). Cela pourrait engendrer à court terme une stagnation de la demande en transports ;
- la congestion des réseaux ;
- la mise en place, sans mesures de compensation adaptées, de politiques de restriction (politique de stationnement) ayant pour objectif premier le transfert modal et non pas la diminution de l'accessibilité.

L'ensemble de ces facteurs conduit, à l'évidence, à une demande en transports fluctuant au sein du territoire. La carte 4 montre l'évolution du trafic routier par commune. La plupart des communes présentent une augmentation du trafic à l'exception de certaines villes wallonnes (par exemple : Namur, Tournai, Charleroi et Liège) et d'autres

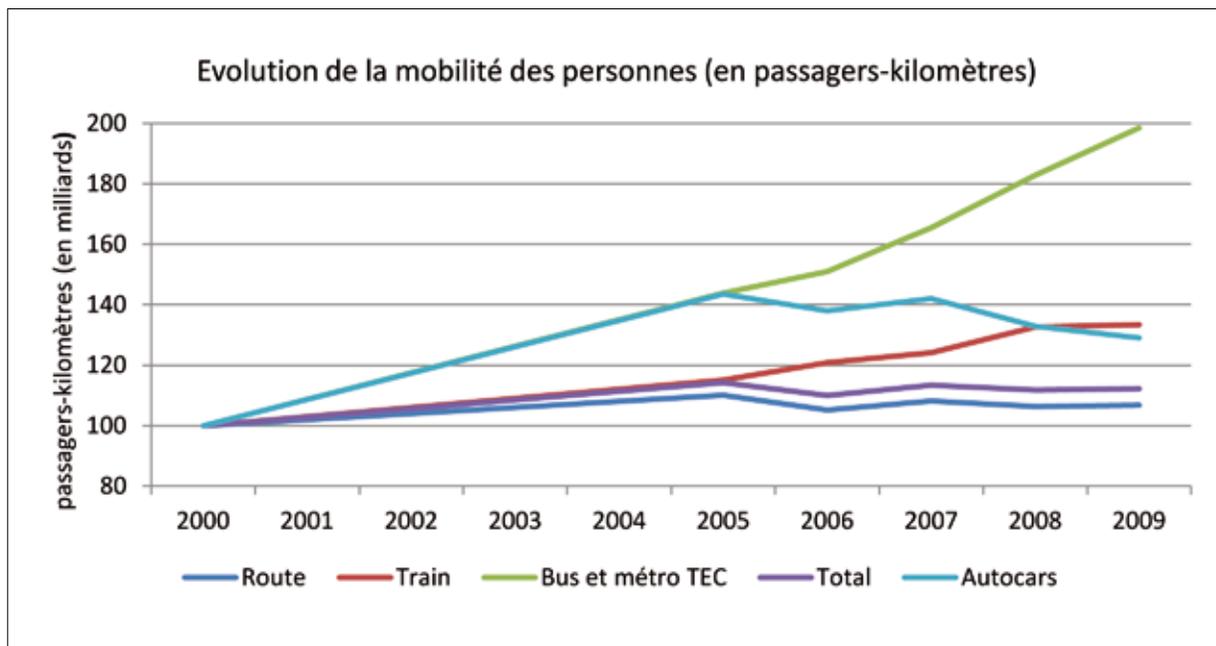
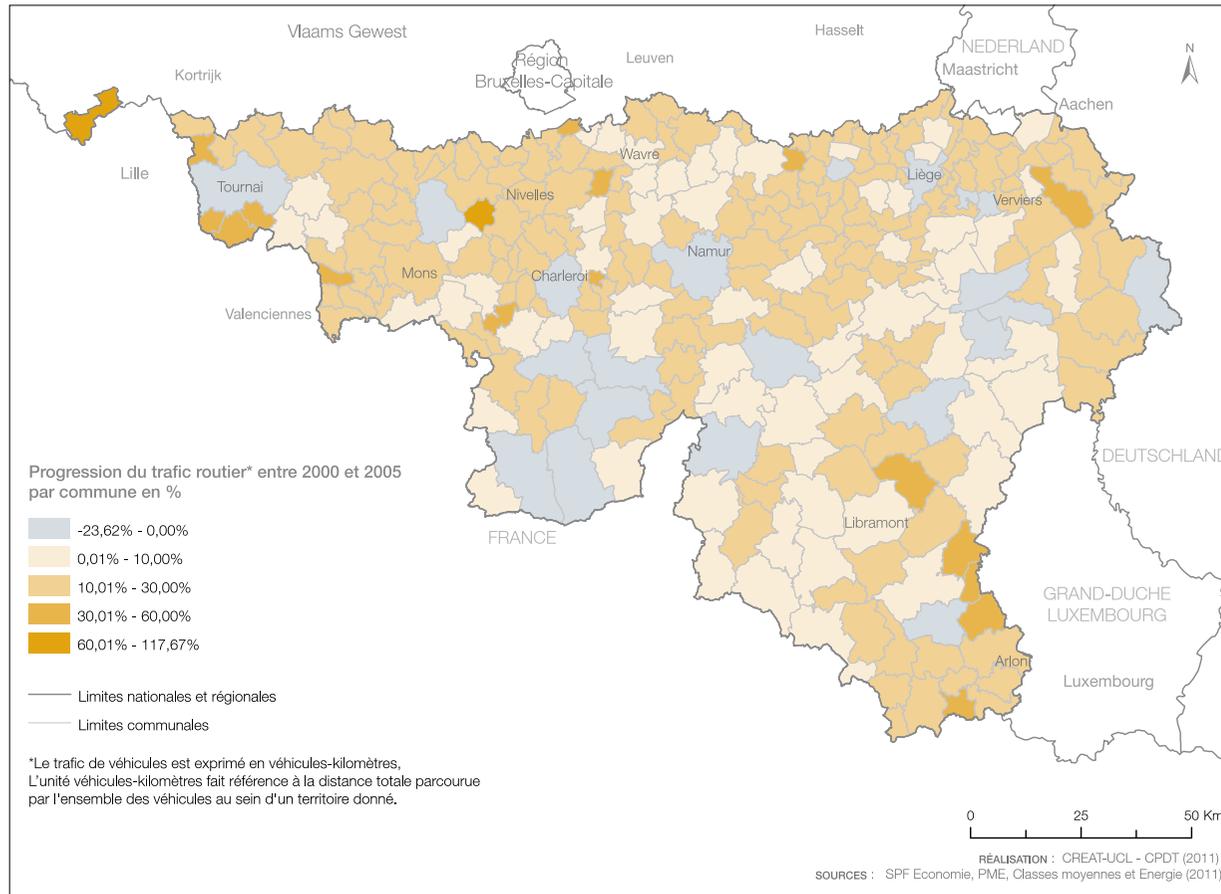


Figure 2 : Evolution de la demande en transports en Wallonie — SOURCES : SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES (SNCB), SPF – MOBILITÉ ET TRANSPORT – CALCULS IWEPS & CPDT

# Les secteurs > Le transport des personnes et des marchandises



Carte 4 : Progression du trafic entre 2000 et 2005 par commune

communes principalement localisées au sein de la botte du Hainaut, de la province de Liège et de Luxembourg. Le Brabant wallon, quant à lui, présente une augmentation du trafic routier sur l'ensemble de son territoire.

## Part modale et mobilité

Depuis 2002, l'augmentation du trafic routier a été moins marquée que celle des autres modes.

Actuellement en Wallonie, 79,7 % des flux de circulation des personnes sont effectués par des véhicules individuels motorisés (Figure 3). Depuis 2002, l'augmentation du trafic routier a été moins marquée que celle des autres modes. Néanmoins, il continue à augmenter. De plus, de 2000 à 2009, le nombre de véhicules-kilomètres (+12,3 %) s'est accru de manière plus significative que le nombre de voyageurs-kilomètres (+6,8 %) ce qui démontre une diminution du taux d'occupation des voitures.

Cette importante part modale du transport routier a pour conséquence des problèmes environnementaux, de congestion, de consommation d'énergies non renouvelables et de pressions accrues sur l'infrastructure routière. En ce qui concerne les autres modes de transport, l'utilisation du réseau ferroviaire s'est accrue de 33,4 % de 2000 à 2009 amenant à 3.144 millions le nombre de passagers-kilomètres en 2009 pour la Wallonie. Le nombre de voyageurs du Groupe TEC a, quant à lui, progressé de 81,4 % de 2000 à 2009, l'amenant à 262 millions en 2009 en Wallonie. Cet accroissement du nombre de voyageurs s'est fait en parallèle à une augmentation relative de l'offre en transport (augmentation des dessertes et/ou de lignes) tant au niveau de la SNCB que de la SRWT.

Concernant la part des transports non motorisés, le nombre de passagers-kilomètre devrait rester constant, à

politique inchangée, selon le Bureau fédéral du Plan. Afin d'améliorer les conditions de la pratique du vélo et d'augmenter sa part modale en Wallonie d'ici 2020, le Gouvernement wallon a approuvé le 23 septembre 2010 les premières mesures du "Plan Wallonie cyclable" prôné par la Déclaration de Politique Régionale.

En Wallonie, plus d'un tiers des déplacements de moins d'un kilomètre sont réalisés en voiture individuelle au détriment des modes doux. Cette part modale limitée des modes doux s'explique par des considérations relatives à la sécurité, à la vitesse, à l'effort requis, au confort, mais également au mauvais temps et à l'obstacle culturel.

Comme illustrée sur la carte 5, la part des différents modes de transports dans les déplacements domicile-travail varie au sein du territoire. Une augmentation de la part des bus et trains dans les déplacements domicile-travail se présente en général dans les communes urbanisées disposants d'une desserte en transport en commun supérieure au reste de la Wallonie comme le Hainaut, l'arrondissement de Liège et l'ouest du Brabant wallon. Par conséquent et de manière générale, la plupart des villes wallonnes présentent une part des déplacements par transports en commun (TEC et SCNB) dans les déplacements domicile-travail supérieure au reste du territoire. Cette part tend à diminuer vers leurs périphéries.

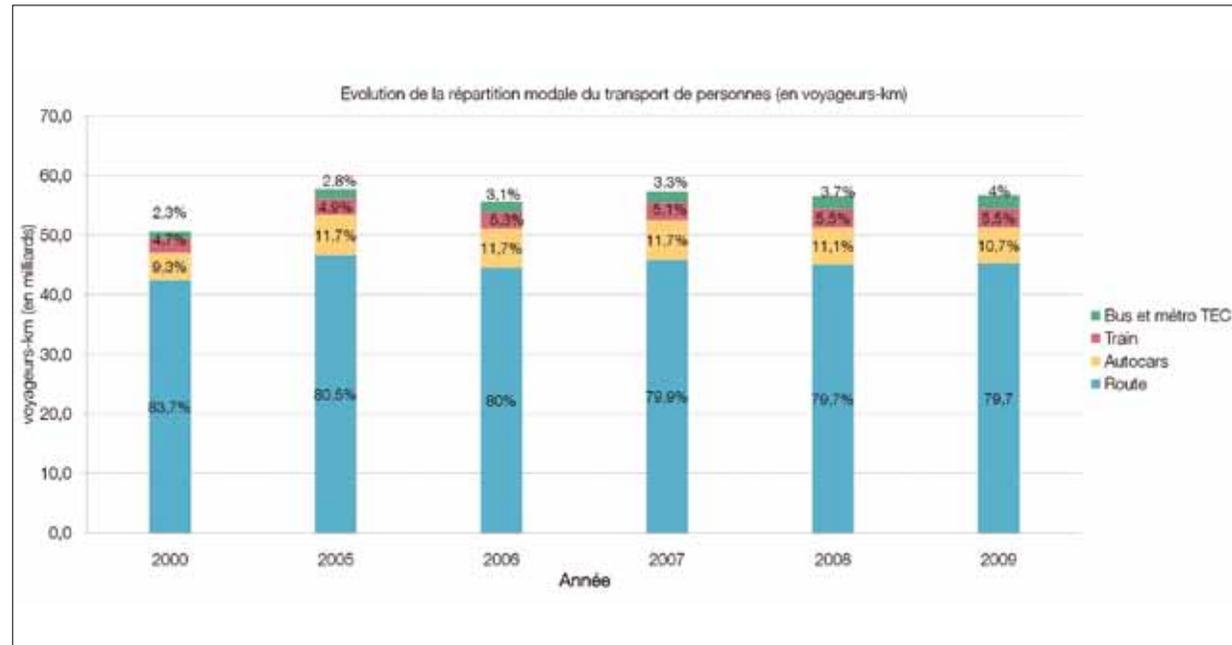
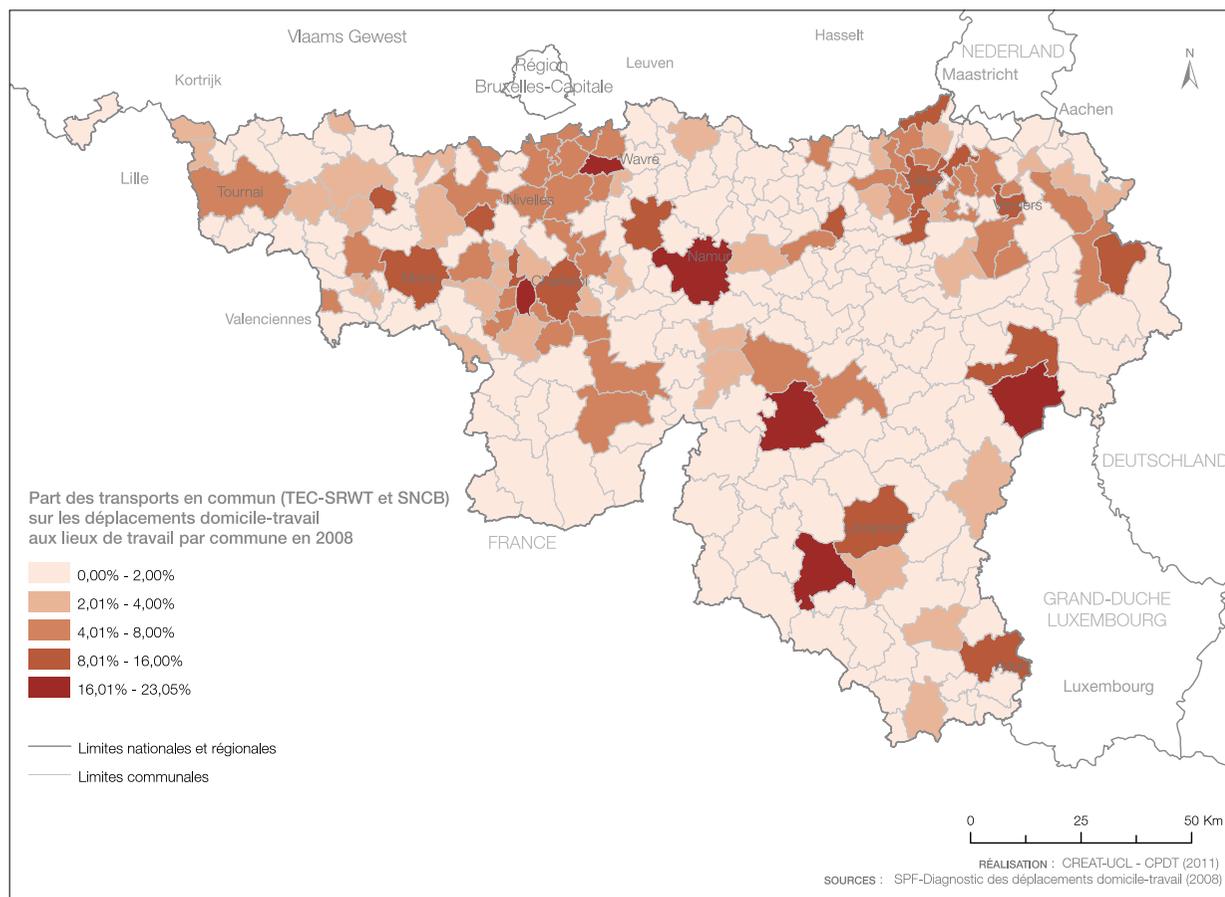


Figure 3 : Evolution de la part modale des transports de personnes en Wallonie  
 SOURCES : SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES (SNCB), SPF – MOBILITÉ ET TRANSPORT – CALCULS IWEPS & CPDT

## Les secteurs > Le transport des personnes et des marchandises



Carte 5 : Part des transports en commun (TEC et SNCB) sur les déplacements domicile-travail aux lieux de travail par commune en 2008

### Utilisation des réseaux

Pour ce qui est de l'utilisation du réseau routier, le nombre de véhicules-kilomètres a progressé de 12,3 % entre 2000 à 2009 pour atteindre 32 milliards de voitures-kilomètre par an en Wallonie. Selon le Bureau fédéral du Plan, en cas de politique inchangée, le transport de personnes (en personnes-kilomètres) augmentera de 30 % entre 2005 et 2030. Une grande partie de cette augmentation sera générée par les voitures individuelles, ce qui renforcera les problèmes de congestion.

En ce qui concerne la sécurité des déplacements routiers, le nombre de décès endéans les trente jours a été en nette diminution jusqu'en 2004 (-10,3 % de tués par rapport au cadre de référence des Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2000)<sup>16</sup>. Depuis lors, le nombre de tués sur les routes wallonnes reste relativement constant (509 tués en 2007). A titre de comparaison, la Flandre a quant à elle vu baisser le nombre de décès sur les routes de 37,6 % par rapport à la moyenne de référence. La diminution de la qualité des déplacements routiers tant au niveau de la dégradation du réseau routier wallon, que de l'absence de mesures coercitives efficaces peuvent expliquer cette stagnation au niveau wallon. L'Union européenne<sup>17</sup> a fixé l'objectif d'une réduction de 50 % à l'horizon 2020 du nombre d'accidents mortels sur les routes.

Quant au réseau TEC, la longueur des lignes en 2009 était de 18227 kilomètres desservant l'ensemble des communes. En 2008, ±91 % de la population wallonne résidait à moins de 500 mètres d'un arrêt de bus. Le nombre de lignes a progressé de 7 % de 2005 à 2009 amenant le

<sup>16</sup> OBSERVATOIRE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (2010). Chiffres-clés de la sécurité routière 2010. Institut Belge pour la Sécurité Routière, IBSR.

<sup>17</sup> COMMISSION EUROPÉENNE. (2011). Livre Blanc Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources. Bruxelles (COM(2011) p. 144 final).

nombre de lignes à 718 dont des lignes rapides (RAPI-DOBUS). Le nombre de véhicules TEC-km a quant à lui progressé de 6,8 % de 2005 à 2009 amenant le nombre de véhicules TEC-km à 119 millions.

En Wallonie, le réseau ferroviaire permet de desservir 262 gares réparties sur 132 communes wallonnes. En 2008, ±45,6 % de la population wallonne résidait à moins de 1.750 mètres d'une gare ferroviaire et la densité nette moyenne était, quant à elle de ± 50 habitants/ha (à titre de comparaison la Wallonie présente une densité nette de 34 hab./ha). Le nombre de trains/km a progressé de 12,2 % de 1995 à 2009 en Belgique pouvant se traduire par une augmentation des dessertes et/ ou lignes offertes par la SNCB. Néanmoins, les principales lignes ferroviaires en direction des grandes villes (Bruxelles, Liège, Namur, Charleroi, Mons) sont saturées aux heures de pointe malgré la mise en place de voitures à double étage sur certaines lignes.

En 2008, le principal obstacle à l'utilisation des transports en commun en Wallonie restait, pour 34 % des travailleurs wallon, le manque de dessertes en transports en commun. Ce sentiment s'accroissait au niveau des périphéries urbaines présentant des transports en commun peu développés. Un second obstacle résidait, pour 27 % des travailleurs wallons, dans les temps de parcours trop importants. Ce frein s'exprimait particulièrement pour les travailleurs situés dans et autour de Bruxelles, Liège et Namur. Le taux de satisfaction vis-à-vis des dessertes et du temps de parcours n'a pas évolué entre 2005 et 2008.

En 2008, 23 % des travailleurs wallons estimaient que les horaires étaient mal adaptés aux heures de travail. Cependant ce sentiment a diminué de 3 % entre 2005 et 2008. De plus, ce problème s'atténuait dans les villes wallonnes où s'effectue, pour la plupart, un travail administratif facilitant les horaires flottants pour les employés. Concernant la qualité, la sécurité et le confort des transports en commun, 9 % des travailleurs estimaient ces éléments insuffisants, particulièrement aux heures de pointe (à titre de comparaison en Flandre, 5 % des travailleurs étaient de cet avis). Toutefois, le taux de satisfaction quant à la qualité a progressé de 2 % entre 2005 et 2008.<sup>18</sup>

La Wallonie dispose de deux infrastructures aéroportuaires. Entre 2005 et 2010, le nombre de passagers à l'aéroport de Charleroi a progressé et atteint aujourd'hui 5,2 millions de voyageurs. Actuellement, six compagnies aériennes opèrent au sein de l'aéroport de Charleroi permettant de desservir 95 destinations. En 2010, l'aéroport de Liège a, quant à lui, transporté 300.000 voyageurs vers trois destinations régulières et 22 destinations charters.

Concernant l'infrastructure à destination des cyclistes, 81 % des ménages qualifient l'infrastructure wallonne de mauvaise (sécurité, manque d'infrastructure, etc.) alors qu'en Flandre, le nombre de ménages insatisfaits se limite à 50 % (INS ESE, 2001). Selon le GRACQ, les investissements concernant l'infrastructure cyclable ont été largement affectés à la mise en œuvre du RAVeL, au détriment de l'entretien des pistes cyclables existantes et de la mise

en place de pistes en site propre le long des voiries régionales, avec pour conséquence un manque de sécurité pour les cyclistes au quotidien.

## Tendances, impacts et perspectives liées au transport des personnes

En Wallonie, les émissions totales de gaz à effet de serre issues du transport ont progressé de 14,9 % entre 1999 et 2009.

En cas de politique inchangée et sur base des perspectives à long terme du Bureau fédéral du Plan, le transport des personnes sera caractérisé par l'augmentation des déplacements individuels, par un étirement des créneaux horaires liés à l'accroissement du nombre de trajets dans le cadre des loisirs et par la congestion croissante du réseau routier.

En Wallonie, les émissions totales de gaz à effet de serre issues du transport ont progressé de 33 % entre 1990 et 2005<sup>19</sup>, ce qui s'explique par l'augmentation du trafic routier, l'utilisation de pots catalytiques<sup>20</sup> et la climatisation dans les véhicules. De plus, un grand nombre de citoyens européens sont exposés à des niveaux élevés de pollution atmosphérique et sonore<sup>21</sup>. La Wallonie s'est inscrite dans une démarche de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 30 % d'ici 2020 à travers la mise en œuvre du décret « Climat ». Les transferts modaux et les logiques de co-modalité<sup>22</sup>, prônées par la Commission européenne<sup>23</sup>, devraient être encouragés par des politiques qui favori-

18 SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL, MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2008). Deuxième diagnostic fédéral : Déplacements domicile-travail relatifs à la situation au 30 juin 2008.

19 SPF – SANTÉ PUBLIQUE, SÉCURITÉ DE LA CHAÎNE ALIMENTAIRE ET ENVIRONNEMENT (2007). Emissions de gaz à effet de serre en Belgique, Tendances, projections, progrès par rapport à l'objectif de Kyoto.

20 L'instauration de pots catalytiques a conduit à une augmentation de N<sub>2</sub>O entre 1990 et 2005, néanmoins leur bilan environnemental reste positif en raison des réductions de monoxyde de carbone CO, NO<sub>x</sub> et de COV.

21 EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY (2009). Towards a resource-efficient transport system (TERM): indicators tracking transport and environment in the European Union. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Union.

22 La co-modalité est le recours efficace à différents modes de transport, isolément ou en combinaison les uns avec les autres, dans le but d'optimiser les ressources et d'en faire un usage durable.

23 COMMISSION EUROPÉENNE (2011). Livre Blanc Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources. Bruxelles (COM(2011) 144 final).

sent l'internalisation des coûts externes de la mobilité, via une tarification adaptée du transport. Le secteur des transports devra limiter ses incidences négatives sur l'environnement en réduisant encore les émissions de PM<sub>10</sub> (particules fines) et de NO<sub>x</sub> (oxyde d'azote).

En ce qui concerne les tendances relatives au coût des transports au niveau du budget des ménages, 8,4 % du budget moyen était consacré en 2009 à l'utilisation d'un véhicule particulier dont 3,8 % était alloué aux dépenses de carburant ce qui représentait respectivement une dépense annuelle de ±2.800€ et de ±1.270€. De 2000 à 2009, la part du budget destinée à l'utilisation d'un véhicule particulier est restée constante, et ce malgré le fait que la dépense relative à l'utilisation d'un véhicule particulier a augmenté de 21,4 % entre 2000 et 2009. La part des dépenses liées aux transports en commun (bus et train) s'élève à 2,8 % et est restée constante entre 2000 à 2009. De manière générale, les Wallons adaptent leurs budgets en l'augmentant afin de satisfaire, entre autres, leur demande en transports. Néanmoins, face au défi énergétique et au défi de la cohésion sociale, l'augmentation du coût de l'énergie induira un impact accru sur le budget des ménages et donc sur la capacité des ménages à se déplacer. Cet impact pourrait être atténué dans les communes proches des centres d'emploi et/ou bien desservies par les transports en commun.

L'augmentation du coût de l'énergie fossile devrait également inciter au remplacement progressif de la voiture à combustible fossile, dans une logique de co-modalité, par les modes actifs (piétons et vélos) pour les petites distances, par la voiture électrique pour les distances moyennes et par les transports collectifs pour les distances plus longues, à condition d'une augmentation de la capacité des transports en commun.

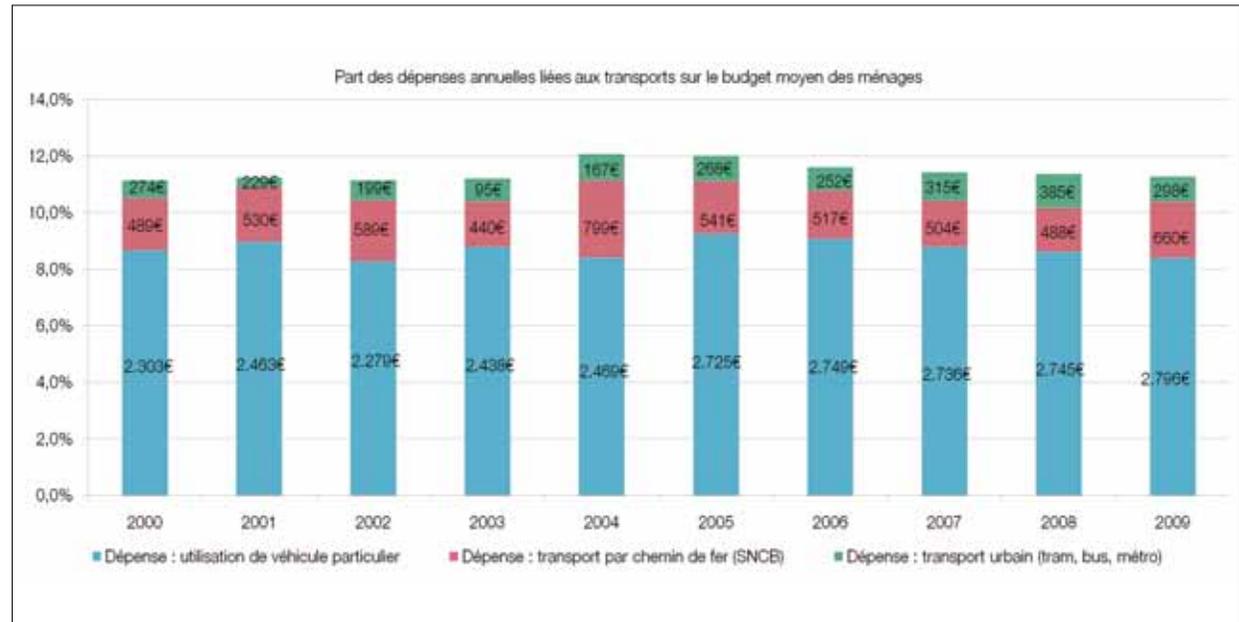


Figure 4 : Evolution des parts des dépenses annuelles liées aux transports sur le budget moyen des ménages

SOURCE : SPF - ENQUÊTE SUR LE BUDGET DES MÉNAGES 2008

Au cours des prochaines décennies, la demande en transport aura tendance à augmenter, parallèlement à l'avènement et à la démocratisation des nouvelles technologies telles que la voiture électrique, mais aussi compte tenu de la complexification des chaînes de déplacement qui nécessitent une certaine flexibilité. Il n'est toutefois pas certain que la production d'énergie sera suffisante pour rencontrer totalement cette nouvelle demande.

## Besoins et perspectives

### Besoins sectoriels

**Améliorer la qualité et la fiabilité des déplacements en privilégiant la co-modalité et en maximisant l'utilisation des transports en commun à travers des aménagements adaptés et concertés avec les différents acteurs de la mobilité.**

En Wallonie, la dispersion des fonctions (habitat, emploi, enseignement et loisirs) induit une demande telle de mobilité et de flexibilité que la plupart des déplacements personnels se font en voiture, aggravant encore la part modale de l'automobile dans les déplacements personnels. L'accroissement du trafic routier entraîne des problèmes de congestion, la réduction des vitesses commerciales, une pression croissante sur l'infrastructure routière (dégradation) et des nuisances environnementales.

Étant donné cette dispersion des fonctions sur le territoire, les services publics de transport devront opérer des choix stratégiques ciblés sur tel(s) axe(s) ou pôle(s) de transport. Un service public de transport doit répondre à une demande de transports accessibles au plus grand nombre, physiquement et financièrement. Néanmoins, par définition, un transport en commun n'est possible à organiser à un coût supportable pour la collectivité qu'en présence de flux suffisamment « massifiés ». C'est le traditionnel dilemme entre équité et efficacité. Vu leurs ressources humaines et financières limitées<sup>24</sup>, les pouvoirs publics devront faire des choix et hiérarchiser leurs priorités.

Pourtant, les différents réseaux de transport en Wallonie sont assez denses et bien répartis sur le territoire au regard des activités humaines. Ce n'est donc pas un manque quantitatif auquel devra faire face la Wallonie à l'avenir, mais bien qualitatif. Il convient de ne plus raisonner en termes d'offre d'infrastructures, mais en termes de gestion des réseaux et de niveaux de services (régulation du trafic, fiabilité). Des mesures d'aménagement du territoire contribueront à répondre à moyen ou à long terme au défi de la mobilité. Des actions à court terme sont nécessaires, notamment en matière d'intermodalité, de choix des modes de financement de l'entretien des réseaux et du matériel, d'adaptation de l'offre en transport face aux nouvelles demandes et habitudes des usagers, etc. Une réflexion sur un financement plus pérenne de l'exploitation des transports en commun est également utile<sup>25</sup>.

Le principal besoin du secteur se résume en l'amélioration de la qualité et de la fiabilité des déplacements en privilégiant une co-modalité active et en maximisant l'utilisation des transports en commun à travers des aménagements adaptés et concertés avec les différents acteurs de la mobilité, et ce aux différentes échelles du territoire.

### Enjeux territoriaux

**Maintenir une bonne accessibilité aux différents pôles dans et autour de la Wallonie et réorganiser le territoire en privilégiant une co-modalité active.**

Deux enjeux majeurs apparaissent : maintenir une bonne accessibilité aux différents pôles dans et autour de la Wal-

lonie et réorganiser le territoire, repenser l'urbanisme, pour permettre une meilleure utilisation des alternatives à la voiture individuelle.

#### a) Les déplacements suprarégionaux

Les relations internationales et suprarégionales se font via les aéroports de Liège et Charleroi, via le rail par les lignes à grande vitesse (TGV, Thalys, ICE) et via les réseaux autoroutiers. Plusieurs projets sont en cours de réalisation afin de continuer à connecter la Wallonie aux régions d'Europe, par exemple la modernisation de la ligne ferroviaire Bruxelles - Namur - Luxembourg. Toujours en matière de transport ferroviaire, la Wallonie devra continuer à se positionner dans le réseau à grande vitesse européen grâce au développement de son réseau et de ses gares TGV. Parmi ces dernières, Liège constitue une porte d'entrée sur la Wallonie à l'échelle européenne.

#### b) Les déplacements transrégionaux

Suite à l'harmonisation des règlements administratifs et juridiques entre états européens et à l'avènement de la monnaie unique, les déplacements transrégionaux vers les régions voisines et les grandes villes telles que Luxembourg, Lille, Aix-la-Chapelle ou Maastricht, tendent à se renforcer. Ces connexions s'avèrent primordiales pour le développement de la région. Cette augmentation des flux transrégionaux induira des besoins de connexion vers les autres régions ce qui, dans certains cas, aura pour conséquence la saturation des axes autoroutiers vers ou depuis ces villes, si aucune mesure efficace en faveur du report modal n'est mise en œuvre.

<sup>24</sup> SNCB : clé de répartition avec la Flandre : 40/60, réseaux routiers : pour les recettes générées par les véhicules légers provenant de l'étranger, clé de répartition 10% pour Bruxelles, 38% pour la Wallonie et 52% pour la Flandre.

<sup>25</sup> Aucun service n'assure par ses recettes l'intégralité de ses coûts. Par exemple, le taux de couverture des coûts par les recettes du groupe TEC est d'environ 29% ; la Wallonie doit donc couvrir par ses ressources les 71% restants. Dès lors, toute intensification ou création de service coûte aux pouvoirs publics, dans une période de resserrement des ressources publiques.

Parmi les pôles extérieurs à la Wallonie, Bruxelles est le plus important. Le ring R0 connaît déjà des problèmes de saturation et les lignes ferroviaires qui convergent vers la capitale belge présentent différents problèmes de retard et de suroccupation des trains. Le RER devrait permettre d'augmenter l'offre et offrir plus de flexibilité aux navetteurs.

L'accès par route à Luxembourg-Ville révèle déjà des problèmes de congestion sur l'E411 aux heures de pointe. Luxembourg-Ville est aussi desservie par cinq lignes rapides de bus des TEC Namur-Luxembourg qui permettent de relier Bastogne, Arlon, Ethe, Saint-Vincent, Saint-Mard, Virton, Aubange, Marbehan et Habay à la capitale du Grand-Duché. La ville est également accessible par le rail via les trains IC et IR, à la fréquence d'un train par demi-heure aux heures de pointe. Une harmonisation tarifaire devrait être instaurée pour supprimer la pénalité frontière.

Concernant l'accessibilité des autres pôles extérieurs avec la Wallonie via des modes alternatifs à la voiture (rail, bus), l'accès à Lille est actuellement assuré par le rail via le TGV, l'Eurostar et les trains IC. Ces derniers présentent une fréquence d'un train par heure et proposent une tarification harmonisée entre la SNCB et la SNCF. Plusieurs lignes TEC et Transpole<sup>26</sup> transfrontalières complètent cette offre. Le projet de train-tram évoqué par la métropole lilloise pourrait également permettre d'améliorer à terme les déplacements entre Tournai et Lille. Aix-la-Chapelle est accessible par le rail à partir de Liège via le Thalys, ICE et les trains « Intercity ». Ces derniers présentent une fréquence d'un train par heure en heure de pointe. A l'échelle plus locale, la ligne de bus 14, gérée conjointement par le TEC Liège-Verviers et par la Société des transports en commun

d'Aix-la-Chapelle, permet de relier Eupen, Eynatten et Aix-la-Chapelle. Cette liaison ne dispose pas d'une tarification harmonisée.

L'accès à Maastricht est, quant à lui, assuré via des trains « Intercity » à partir de Liège et la ligne 78 du TEC Liège-Verviers (Liège Léopold - Herstal - Visé - Maastricht). Pour des raisons de fiabilité, la connexion Maastricht-Liège-Bruxelles par train direct est remplacée par une relation locale Maastricht-Liège assurant à Liège la correspondance avec le direct vers Bruxelles. S'ajoute à cette desserte horaire une deuxième desserte horaire Bruxelles-Liège-Visé. Le maintien, le développement et l'harmonisation (billettique unique multimodale, synchronisation des horaires) de ces liaisons, tout en permettant la co-modalité, restent un enjeu majeur pour le développement de la Wallonie au sein de l'Union européenne.

### c) Les déplacements régionaux

L'accessibilité des principales villes ou des pôles wallons doit faire l'objet de toutes les attentions. Comme expliqué plus haut, la Wallonie devra faire face à des problèmes de congestion, notamment sur son réseau autoroutier. L'auto-route de Wallonie sera fortement touchée d'ici 2040 (Fig. 1), ce qui pourrait affaiblir les relations est-ouest. De même pour le rail : les axes reliant Bruxelles à Mons, à Charleroi et à Luxembourg connaissent déjà des problèmes de fiabilité.

Afin d'améliorer l'accessibilité des principales villes ou pôles wallons, l'adoption d'une structure régionale (spécificité des pôles) permettrait de mieux répondre aux logiques territoriales des chaînes de déplacements, en mettant en place des mesures adaptées suivant les spécificités du ter-

ritoire en termes de mobilité (stratégie wallonne vis-à-vis de la SNCB, adaptation de lignes de bus, etc.).

Actuellement et à l'exception du transport par route, les liaisons entre les principaux pôles wallons se réalisent par des trains IR et IC de la SNCB mais également par les lignes de bus du TEC, en particulier par les lignes RAPI-DOBUS. Des projets de gares de correspondances (par exemple : projet de gare d'autobus à Tournai, gare de correspondance de Huy et la future gare d'autobus de Namur) ainsi que l'aménagement de parcours en site propre (par exemple : site propre sur la RN90 à Charleroi et RN535 à La Louvière ainsi que de bandes bus à Namur et à Liège) permettront d'améliorer les correspondances entre les différentes lignes, d'améliorer la fluidité et de favoriser le report modal.

L'enjeu au niveau régional sera d'assurer l'accessibilité aux différentes villes de la région en harmonisant les services de transport wallons (TEC, SNCB) à travers une billettique interopérable et la correspondance des horaires. Cette harmonisation des services devra également se faire suivant une logique de co-modalité à travers la mise en place de parcs-relais (« parkings de dissuasion »), de nœuds multimodaux et de lignes de bus structurantes (RAPIDOBUS, gares de bus, site propre, etc.) cohérentes avec l'offre ferroviaire de la SNCB et les besoins locaux les plus forts.

### d) Les déplacements locaux

Pour finir, il est essentiel de décliner ce processus de planification à l'échelle locale en veillant à la cohérence des options entre les différents niveaux (échelle suprarégionale,

<sup>26</sup> TRANSPOLE : société s'occupant du réseau de transport en commun de Lille Métropole Communauté urbaine.

régionale, sous-régionale). Ainsi à l'échelle locale, les projets de mobilité au sein des différentes villes doivent se faire en cohérence avec les différents opérateurs de transport et permettre la requalification des villes à travers la mise en place de réseaux structurants de transport. Citons comme exemples les projets de tram à Liège et d'extension du métro à Charleroi qui devront permettre l'amélioration quantitative et qualitative du transport des passagers de ces deux agglomérations, mais aussi l'amélioration des espaces publics, afin de repenser plus globalement les circulations et la dynamique urbaines. Enfin, il ne faut pas oublier les modes doux. Ceux-ci sont les premiers modes auxquels chaque individu est confronté lors de ses choix de déplacement. Ces modes rentrent dans un ensemble de décisions et de projets qui concernent notamment les aménagements urbains (trottoirs, pistes cyclables, connexion avec les gares...) et les plans de mobilité (report modal, plan de stationnement...), qu'il s'agisse des PCM (Plans communaux de mobilité) ou, pour les agglomérations urbaines, des PUM (Plans urbains de mobilité).

Pour résumer, il est nécessaire de tendre vers des politiques de transports intégrées en vue de promouvoir le recours aux modes doux sur des courtes, voire de moyennes distances, puis le report modal vers les transports en commun suivant une logique de co-modalité cohérente entre les différentes échelles du territoire (billettique interopérable, lignes ferroviaires et de bus, politique de stationnement, cohérence entre les cinq TEC, renforcement et développement des technologies de l'information et de la communication dans le transport, etc.).

## Transport des marchandises

### Etat des lieux

#### Contexte et logique économique

#### **Dans un marché de plus en plus global, la localisation de la Wallonie au cœur de l'Europe est un atout.**

Dans un marché de plus en plus global, la distance entre les régions productrices de biens et les régions de grande consommation grandit de plus en plus et les transports jouent un rôle primordial dans l'économie mondiale. A cet éclatement du marché s'ajoute la nécessité de la minimisation des stocks ou du stockage mobile. En conséquence, les flux se sont allongés avec des quantités transportées parfois plus petites. Dans ce contexte, la Wallonie bénéficie d'un grand atout grâce à sa localisation au cœur de l'Europe – un des plus grands marchés de consommateurs (plus de 60 millions de consommateurs) – et par la proximité des principales voies d'entrées des biens de consommation que sont les ports maritimes de Rotterdam et d'Anvers dont la croissance est soutenue (+7 % par an pour Anvers, +4 % par an pour Rotterdam).

Toutefois, comme ce secteur est également intimement lié à l'économie, ces évolutions conjoncturelles sont fortement dépendantes de la santé des entreprises tant au niveau wallon que belge, européen ou mondial. En nette progression depuis plusieurs dizaines d'années, il a donc subi les effets de la crise des années 2008-2009. Si les dernières statistiques de 2010-2011 montrent une reprise, l'instabilité économique ainsi que le poids grandissant au niveau mondial des défis énergétique et climatique conditionneront à court, moyen et long terme le secteur des transports.

#### Croissance des tonnages et des distances

#### **L'ouverture de nouveaux marchés a eu comme principale conséquence l'augmentation des distances parcourues par les marchandises.**

Si ce contexte économique a entraîné une augmentation de la quantité de marchandises transportées (+15,5 % entre 1999 et 2007), la mondialisation et l'ouverture de nouveaux marchés, engendrés notamment par l'élargissement de l'Europe, ont eu comme principale conséquence une augmentation des distances parcourues par ces marchandises (+30 % entre 1999 et 2007) et une augmentation du trafic de transit. Sur les routes belges, le trafic de transit représentait plus de 17 % en 2009 (contre 7 % en 2000).

#### Modes de transports et parts modales

#### **Le transport augmente encore sa part de marché.**

Le transport par la route reste le premier mode de transport (Figure 5) et augmente encore sa part de marché : 83,4 % en 2009 contre 75,7 % en 2000. Durant cette même période, la voie d'eau a diminué sa part modale (6,4 % en 2009) et le transport ferroviaire a également vu la sienne diminuer avec seulement 10,2 % du transport presté (contre 17,2 % en 2000). Les vitesses moyennes (16 km/h pour le train contre 60 km/h pour le camion), les coûts directs et le temps liés au transbordement ainsi que la faible massification des convois n'incitent pas au report de mode.

Secteur relativement récent au niveau wallon, le transport aérien de marchandises a connu ces dernières années une croissance soutenue avec le développement de l'aéroport

de Bierset. Le volume cargo a été multiplié par trois entre 1999 (207.629 tonnes) et 2010 (639.434 tonnes) et Bierset est devenu le premier aéroport fret en Belgique. Les investissements planifiés à Bierset jusqu'en 2021 devraient encore renforcer l'activité aéroportuaire wallonne du transport de marchandises.

### Offre actuelle des réseaux

Si l'utilisation des différentes infrastructures de transport est globalement à la hausse, il faut constater que leur état suscite quelques interrogations. En ce qui concerne la voie d'eau, les perspectives de réalisation du canal Seine-Nord – Escaut du côté français est l'opportunité pour le réseau wallon de permettre de relier les deux grands bassins que sont le bassin de la Seine et celui du Rhin. La mise à gabarit de l'axe est-ouest à l'horizon 2018 s'inscrit également dans cette perspective. Ces différents projets (augmentation des capacités aux écluses, augmentation des tirants d'eau (dragage) et des tirants d'air (hauteur des ponts) visent la mise à gabarit de 2.200 tonnes du canal du Centre et de l'Escaut aval et une mise à 9.000 tonnes de la Meuse en aval de Namur.

Au niveau du chemin de fer, le principal problème est la restriction imposée par le partage de l'infrastructure avec le transport de personnes. La perspective d'un nouveau corridor fret entre l'Angleterre et l'Allemagne empruntant les infrastructures de la dorsale wallonne n'améliorera pas les choses. De plus, sur le principal corridor européen de fret-ferroviaire qui traverse la Wallonie (Anvers-Athus), le trafic est à saturation dans les goulets d'étranglement entre Aerschot et Louvain. Par ailleurs, notons la perspective du projet CAREX qui devrait connecter le futur réseau TGVfret à l'aéroport de Bierset.

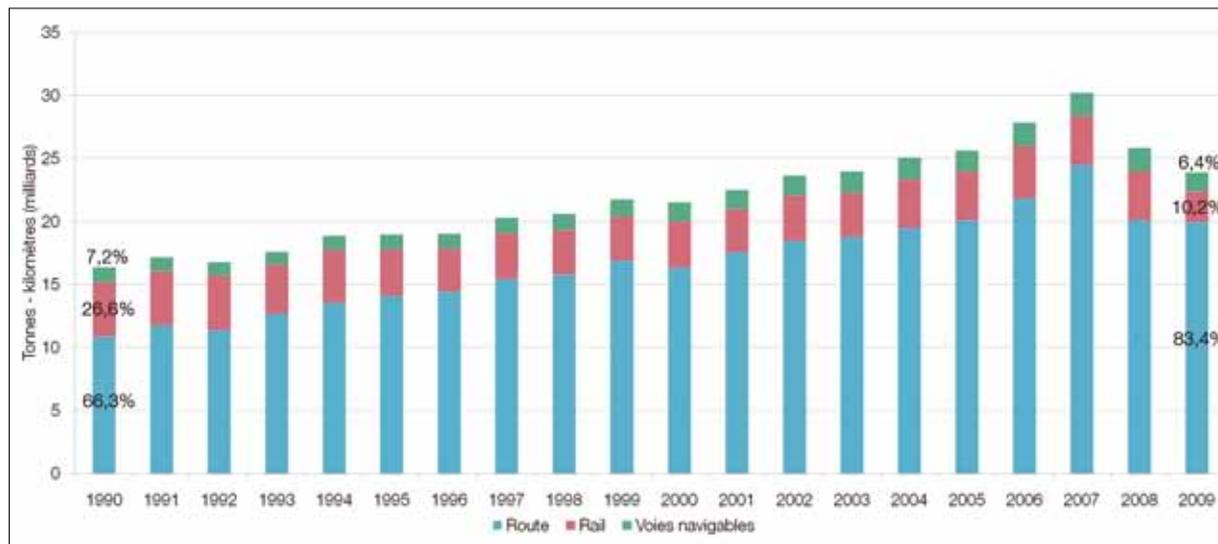


Figure 5 : Evolution des parts modales des principaux modes de transport de marchandises — SOURCE : IWEPS, 2010

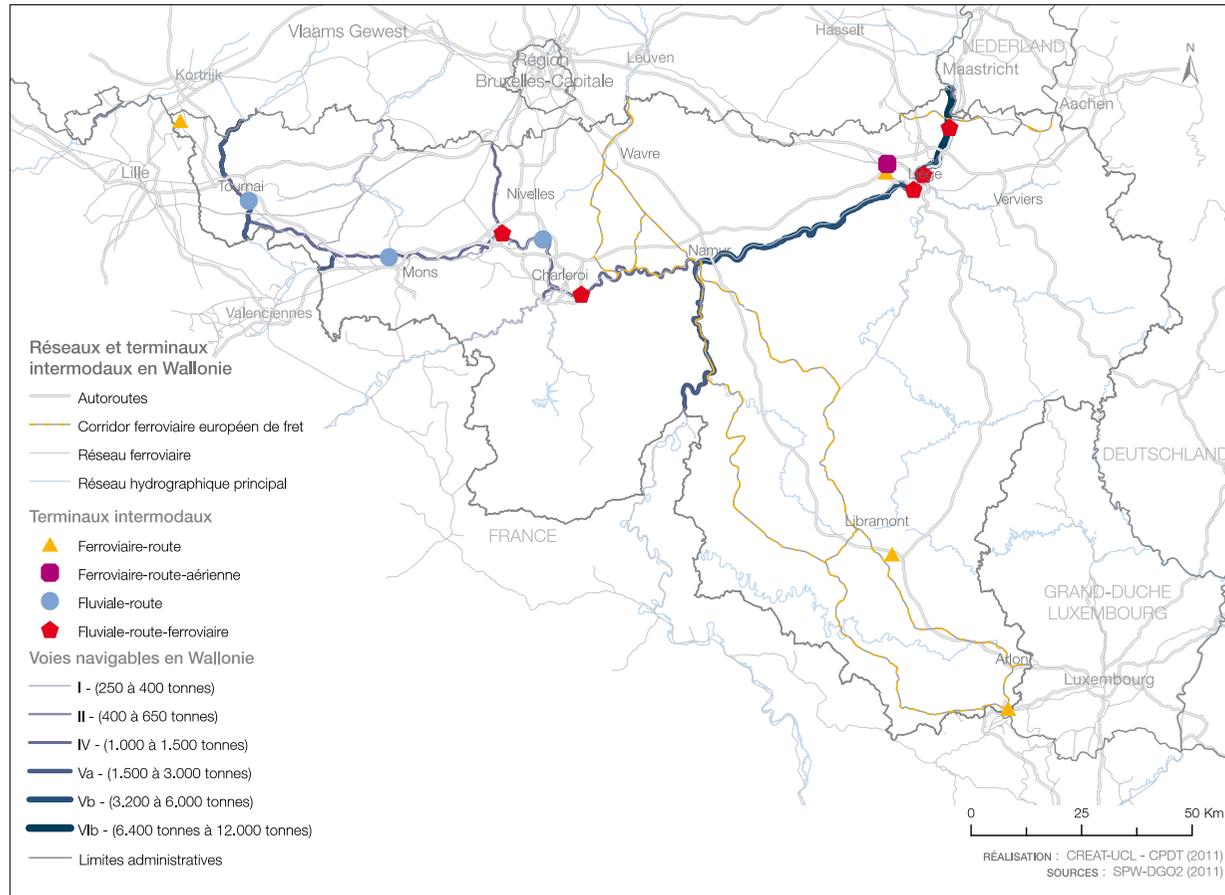
### Tendances et perspectives liées au transport des marchandises

**L'enjeu majeur pour le secteur est l'utilisation la plus efficiente des différents modes de transport en privilégiant les modes alternatifs à la route afin de répondre aux contraintes énergétiques et climatiques.**

Au-delà de l'évolution conjoncturelle de ces dernières années, l'ensemble des indicateurs à l'horizon 2020 affiche des perspectives à la hausse pour le secteur des transports des marchandises. Toutefois, afin de pouvoir répondre aux défis tant énergétique (prix des carburants), que climatique (réduction des émissions) ou de mobilité (internalisation des coûts externes) qui s'annoncent au niveau wallon et européen, le secteur du transport des mar-

chandises doit entamer une profonde mutation. L'enjeu majeur pour le secteur est l'utilisation la plus efficiente des différents modes de transport en privilégiant les modes alternatifs à la route. La considération de cet enjeu implique des choix volontaristes dans la promotion du transport fluvial et ferroviaire et dans la localisation des pôles générateurs de trafic. Un glissement de la répartition modale en faveur du transport par le rail ou fluvial aura des implications majeures sur les réseaux et les infrastructures tant au niveau de leur utilisation que de leur entretien ou de leur mise à niveau.

Ces évolutions en matière de transport des marchandises ne sont pas sans relation avec la croissance du secteur de la logistique qui trouve en Wallonie un grand nombre de conditions pour se développer. La proximité et les re-



Carte 6 : Réseaux de transport et terminaux intermodaux en Wallonie

lations directes avec les ports maritimes de Rotterdam et d'Anvers sont particulièrement intéressantes, d'autant que les perspectives en matière d'espace disponible et de mobilité autour de ces ports tendent vers la saturation. Dans ce contexte, la comparaison des régions européennes en matière d'attractivité pour la distribution et la logistique établie par Cushman & Wakefield en 2009 montre clairement la bonne position de la Wallonie et de ses provinces en la matière<sup>27</sup>.

<sup>27</sup> Les provinces wallonnes arrivent dans le peloton de tête des régions les plus attractives (Liège : première ; Hainaut : troisième ; Namur : cinquième ; Luxembourg : sixième) et les prévisions réalisées à l'horizon 2020 confirment cette position stratégique (Hainaut : première ; Liège : troisième).

## Besoins et perspectives

Avant d'analyser en détail les besoins et enjeux territoriaux, il est important de rappeler que le « transport-logistique » est, depuis le Plan Marshall, l'un des cinq pôles de compétitivité de la Wallonie. Celui-ci œuvre à la mise en réseau des différents acteurs liés au secteur d'activité afin d'améliorer la visibilité et d'en dégager la plus-value au niveau international. La promotion de ce pôle de compétitivité aura indéniablement des conséquences sur le territoire. Les besoins et enjeux territoriaux peuvent clairement s'identifier au regard des différents types de déplacements effectués sur le territoire.

### Les flux de transit et le transport international

La Wallonie présente une opportunité de capter les flux qui traversent la région, de favoriser le report de mode et d'y donner une certaine valeur ajoutée.

Au niveau du trafic international, l'enjeu est d'assurer l'écoulement des marchandises qui arrivent des principaux ports maritimes (Rotterdam, Anvers, Le Havre). La Wallonie joue de plus en plus le rôle de plaque tournante dans l'hinterland de ces ports. Il s'agit donc d'essayer de capter les flux qui traversent la région, de favoriser le report de mode et d'y donner une valeur ajoutée. Cet enjeu doit se réaliser en offrant des infrastructures répondant aux attentes et en poursuivant une réelle politique régionale en matière de logistique qui privilégie les spécificités et favorise les synergies plutôt que la concurrence sous-régionale.

Au niveau territorial, les investissements dans les différentes infrastructures renforcent le développement économique des régions rendues plus accessibles. Une réelle politique de valorisation de ces terrains doit être mise en place au niveau régional.

La question des axes et des modes à privilégier se pose, dans la perspective d'une augmentation du transit. Si la voie d'eau offre une réelle opportunité d'alternative à la route pour le trafic est-ouest, le trafic nord-sud emprunte des infrastructures (le rail et la route) relativement congestionnées et pour le rail, utilise des axes à fort degré d'urbanisation comme la vallée de la Dyle, de la Meuse et de la Sambre où se pose la question de l'adéquation de ce type de flux avec la structure territoriale.

Dans ce contexte, la future plateforme multimodale Trilogiport à Liège s'inscrit dans cette logique de captation des flux. Il sera essentiel d'accompagner cette nouvelle structure logistique d'une réelle politique en matière de transport ferroviaire et fluvial en aval de la plateforme au risque de voir les flux camions engorger les axes autoroutiers de la région liégeoise déjà fortement congestionnés.

### Les flux intérieurs et le tissu d'entreprises

Le trafic marchandises s'effectue en grande partie par la route.

Le trafic marchandises au sein de la Wallonie est toujours fortement orienté vers la route du fait de l'étroitesse du territoire, de la faible massification réalisée sur de courtes distances et de la flexibilité que le transport routier permet. Cette massification ne pourra s'envisager qu'en favorisant le regroupement d'activités synergiques et en valorisant les terrains accessibles par différents modes de transport (multimodalité) et plus particulièrement par des modes de transport alternatifs à la route.

### Les flux locaux et les derniers kilomètres

La logistique urbaine doit tendre vers la diminution et la rationalisation des transports.

L'enjeu au niveau local se concentre sur la logistique urbaine qui doit tendre vers la diminution et la rationalisation des transports.

Les livraisons des commerces, services et bureaux s'effectuant en des lieux et à des moments de forte affluence pénalisent et sont pénalisées par l'ensemble des usagers de la ville. Il est important que cette problématique ne soit pas traitée de manière isolée, mais qu'elle s'intègre dans une réflexion globale sur la mobilité en milieu urbain tant pour les biens et services que pour les différents usagers des espaces publics.

Au niveau du transport de marchandises, la mise en place d'une politique intégrée de la distribution urbaine est également indispensable à la gestion globale de ce secteur. Elle doit pouvoir répondre aux différents aspects de la problématique (accès, aires de livraison, centres de distribution urbains, tarification, livraisons décalées, guidage...).

## Bibliographie

B-MOBILITY (2011). *Mobility Trends*. SNCB-Holding.

BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN (2009). *Perspective à long terme de l'évolution des transports en Belgique : projection de référence*. Bruxelles.

COMMISSION EUROPÉENNE (2009). *Un avenir durable pour les transports - vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie*. Luxembourg : Luxembourg - Office des publications de l'Union européenne.

COMMISSION EUROPÉENNE (2011). *Livre Blanc Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*. Bruxelles (COM(2011) 144 final).

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉNERGIE ET DES TRANSPORTS (2009). *Système de transport intelligent : L'Europe en mouvement*. Bruxelles: Communautés européennes, 2009.

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉNERGIE ET DES TRANSPORTS (2006). *Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne*. Commission européenne. Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes.

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉNERGIE ET DES TRANSPORTS (2009). *EU energy and transport in figures*. Commission européenne. Bruxelles: Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

INSTITUT WALLON DE L'ÉVALUATION DE LA PROSPECTIVE ET DE LA STATISTIQUE (IWEPS) (2009, Avril). *Les infrastructures de transports en Région wallonne*. Brèves de l'IWEPS(9).

INSTITUT WALLON DE L'ÉVALUATION DE LA PROSPECTIVE ET DE LA STATISTIQUE (IWEPS) (2009, Janvier). *Quel défi pour la population wallonne au 21*. Brèves de l'IWEPS(8).

SNCB HOLDING (2010, Décembre 25 ). *Testelektrischewagen*. Consulté le 2011, sur b-parking.be (SNCB Holding): <http://www.b-parking.be/info/fr/flash/130-testelektrischewagen>

SOCIÉTÉ RÉGIONALE WALLONNE DU TRANSPORT (TEC-SRWT) (2010). *Rapport d'activité*.

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2006). *Etude des émissions du trafic routier en Belgique 1990-2030*. Consulté le 2011, sur Service public fédéral Mobilité et transports: <http://www.mobilit.fgov.be/>

ARNOLD P. (2005). *Le défi du fret en Wallonie*, Note de recherche, Secrétariat du SDER.

CUSHMAN & WAKEFIELD (2009). *Comparison of prime locations for european distribution and logistics*, rapport abrégé.

IWEPS (2010). *Les chiffres clés de la Wallonie* n°11.

STRATEC (2004). *Elaboration d'un schéma de développement intégré des réseaux et terminaux fret en Région wallonne*, Rapport final.