

**REGION WALLONNE
MINISTERE WALLON DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS**

**ELABORATION D'UN SCHEMA DE
DEVELOPPEMENT INTEGRE DES RESEAUX ET
TERMINAUX DE FRET EN REGION WALLONNE**

Note de travail

Méthodologie pour la suite du projet

20 janvier 2004



Société anonyme - naamloze vennootschap

Avenue A. Lacomblé, 69-71 - 1030 BRUXELLES

Tél. : 32 2 735 09 95 - Fax : 32 2 735 49 17

E-mail : stratec@stratec.be

| | | |
|-------------|---|-----------|
| 1. | <i>Introduction</i> | 2 |
| 2. | <i>Précisions quant à la demande de transport et au potentiel de transfert de la route vers les modes de transport alternatifs</i> | 4 |
| 3. | <i>Précisions quant aux modifications de capacité sur les grands réseaux de transport</i> | 6 |
| 4. | <i>Programme détaillé pour les plates-formes logistiques et les terminaux multimodaux pour le schéma volontariste</i> | 7 |
| 4.1. | <i>Hiéarchisation des sites</i> | 7 |
| 4.2. | <i>Clients cibles des plates-formes logistiques.....</i> | 8 |
| 4.3. | <i>Accessibilité des plates-formes logistiques et terminaux multimodaux</i> | 8 |
| 4.4. | <i>Aménagement des plates-formes et terminaux.....</i> | 9 |
| 4.5. | <i>Statut des terrains</i> | 9 |
| 4.6. | <i>Schéma d'exploitation</i> | 10 |
| 5. | <i>Evaluation des impacts du schéma retenu</i> | 11 |
| 5.1. | <i>Impacts sur la localisation des entreprises</i> | 11 |
| 5.2. | <i>Impacts sur le rééquilibrage des modes de transport</i> | 11 |
| 5.3. | <i>Impacts sur les infrastructures de transport</i> | 12 |
| 5.4. | <i>Impacts sur la sécurité, sur la consommation d'énergie et sur l'environnement</i> | 12 |
| 5.5. | <i>Impacts en termes de développement économique et de création d'emplois</i> | 12 |
| 6. | <i>Définition des mesures complémentaires à mettre en oeuvre</i> | 13 |
| 7. | <i>Mise en cohérence du Schéma Hennuyer et du schéma stratégique volontariste pour la Wallonie</i> | 16 |
| 8. | <i>Développement d'un business plan pour la mise en œuvre du schéma retenu</i> | 17 |
| 9. | <i>L'adaptabilité du schéma à des modifications du contexte</i> | 24 |
| 10. | <i>Planning</i> | 25 |

1. INTRODUCTION

Les conclusions des phases précédentes de l'étude ont permis de développer une vision stratégique pour le déploiement de la logistique en Région Wallonne et de retenir un schéma de développement intégré et volontariste.

L'objectif est de positionner la Wallonie comme **zone de commerce international** par la mise en œuvre d'un **schéma stratégique volontariste** permettant la capture, à l'horizon 2020, d'un trafic annuel de 600 000 TEU, créateur de valeur ajoutée et d'emplois, à partir des ports maritimes de la façade atlantique. Ce schéma est basé sur :

- Une **offre logistique concurrentielle** par rapport aux régions voisines (Duisbourg, Venlo, Dourges...) grâce au développement **d'un pôle liégeois** relié au reste de la Wallonie en priorité par la voie d'eau;
- Le renforcement des **liaisons fluviales et ferroviaires avec les ports maritimes** ;
- L'utilisation optimale des **réserves de la voie d'eau** et la **mise en concurrence des liaisons par le rail** pour les itinéraires reliant les Centres de Distribution Européens implantés en Wallonie aux ports maritimes de la façade atlantique ;
- La réservation de vastes **terrains mouillés et embranchés** pour l'accueil de **Centres de Distribution Européens (CDE)**.

Le schéma comportera également des mesures pour **assurer la redistribution continentale des marchandises traitées par les CDE** ainsi que des mesures relatives à **l'exportation de la production wallonne**, à sa circulation interne et au transit, ce afin de rationaliser les flux et d'optimiser les transferts modaux.

Les objectifs principaux pour la suite du projet sont les suivants :

- Définir les mesures à mettre en place ;
- Analyser les conditions de mise en place du schéma volontariste choisi afin de permettre le développement d'un véritable système intégré et durable de transport de marchandises;
- Evaluer les impacts de la mise en œuvre de ce schéma sur les infrastructures de transport, sur le rééquilibrage des modes de transport, sur l'économie, sur l'emploi, sur l'environnement et sur la sécurité ;
- Présenter un échéancier pour sa mise en œuvre et une liste des indicateurs permettant son suivi.

Cette note de travail a pour but d'exposer les méthodes qui seront utilisées pour réaliser le travail à effectuer pour atteindre ces objectifs. Celui-ci comprend:

- Des précisions quant à la demande de transport et au potentiel de transfert de la route vers les modes de transport alternatifs;
- Des précisions quant aux modifications de capacité sur les grands réseaux de transport;
- La description détaillée des programmes de développement pour les plates-formes logistiques et les terminaux intermodaux ;
- L'évaluation des impacts du schéma retenu ;
- La définition des mesures complémentaires à mettre en œuvre ;
- La mise en cohérence du Schéma Hennuyer et du Schéma Wallon ;

Ces différentes parties sont décrites dans les chapitres 2 à 7 de cette note de travail.

Les conclusions de ces analyses permettront, en étroite collaboration avec la Structure d'Accompagnement, de développer un business plan pour la mise en œuvre du schéma retenu. La structure de ce business plan ainsi que les interactions avec la Structure d'Accompagnement sont décrites au chapitre 8.

L'adaptabilité du schéma à des modifications du contexte, notamment en termes d'évolutions économiques et du secteur, est considérée au chapitre 9.

Enfin, le chapitre 10 présente le planning proposé pour la réalisation du travail décrit.

2. PRECISIONS QUANT A LA DEMANDE DE TRANSPORT ET AU POTENTIEL DE TRANSFERT DE LA ROUTE VERS LES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS

Les prévisions de la demande à l'horizon 2020 en Région Wallonne, par arrondissement et par catégorie NSTR de marchandises, d'une part pour le **scénario tendanciel** et d'autre part pour le **schéma volontariste**, seront cartographiées.

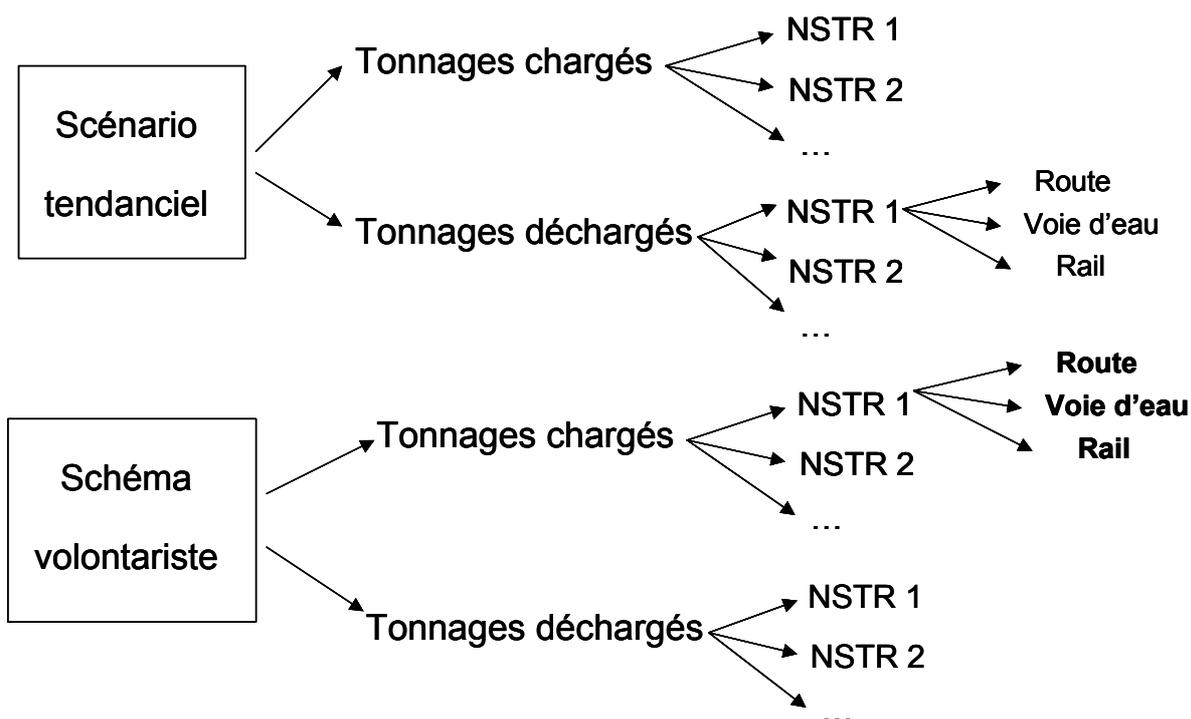
Ces prévisions seront établies à partir de la base de données des chargements et des déchargements de marchandises par arrondissement et par catégorie NSTR de marchandises à l'horizon 2020 élaborée lors de la première phase de l'étude. Celle-ci sera modifiée pour tenir compte, respectivement pour le scénario tendanciel et le schéma volontariste :

| Scénario tendanciel | Schéma volontariste |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">Des impacts sur la demande de transport de la restructuration des activités sidérurgiques principalement à Liège (fermeture de la phase à chaud) mais aussi à Charleroi (pôle Inox) | <ul style="list-style-type: none">Des impacts sur la demande de transport de la restructuration des activités sidérurgiques principalement à Liège (fermeture de la phase à chaud) mais aussi à Charleroi (pôle Inox)Des impacts sur la demande de transport de la capture, par la Région Wallonne, de 600 000 TEU en provenance des ports maritimes de la façade atlantique et de leur redistribution continentale après transformation dans les Centres de Distribution Européens. |

Cela représente, pour chacun de ces deux cas, 20 cartes :

- une carte par catégorie NSTR de marchandises représentant les tonnages chargés par arrondissement (total : 10 cartes)
- une carte par catégorie NSTR de marchandises représentant les tonnages déchargés par arrondissement : (10 cartes)

Outre les prévisions en termes de tonnages, les cartes fourniront également une information relative à la ventilation de ces tonnages par modes de transport utilisés grâce à la représentation des données par des camemberts, la taille des camemberts étant proportionnelle à l'importance des tonnages concernés.



Pour le scénario tendanciel, la ventilation des tonnages sera effectuée sur base d'une répartition modale inchangée par rapport à la situation actuelle.

Par contre, pour le schéma volontariste, la ventilation des tonnages prendra en compte la part **des tonnages potentiellement transférables de la route vers la voie d'eau et vers le rail**. Ce potentiel de transfert dépend principalement du type de marchandises et de la distance de transport. La ventilation des tonnages ainsi calculée représentera donc les parts modales maximum pouvant être atteintes pour les modes de transport alternatifs à la route (par exemple : part modale actuelle de la voie d'eau + proportion de la part modale de la route potentiellement transférable à la voie d'eau).

Ces cartes pourront être utilisées pour éclairer la réflexion, par exemple, sur les questions suivantes :

- Quelles sont les potentialités pour le développement d'un terminal trimodal à Tubize : à quelles conditions ? A quel horizon ?
- Quelles sont les potentialités de spécialisation des terminaux par type d'activité ?
- Quelle est la proportion d'entreprises implantées sur des terrains accessibles uniquement par la route ? Que faire pour encourager le transfert modal dans ces entreprises (services de groupage, ...) ?
- Quelles sont les conséquences de la fermeture de la phase à chaud à Liège en termes d'évolution des flux, en particulier sur la Dorsale Wallonne ferroviaire (trafics entre les hauts fourneaux de Dunkerque et la phase à froid de Liège) et sur les voies navigables ?

3. PRECISIONS QUANT AUX MODIFICATIONS DE CAPACITE SUR LES GRANDS RESEAUX DE TRANSPORT

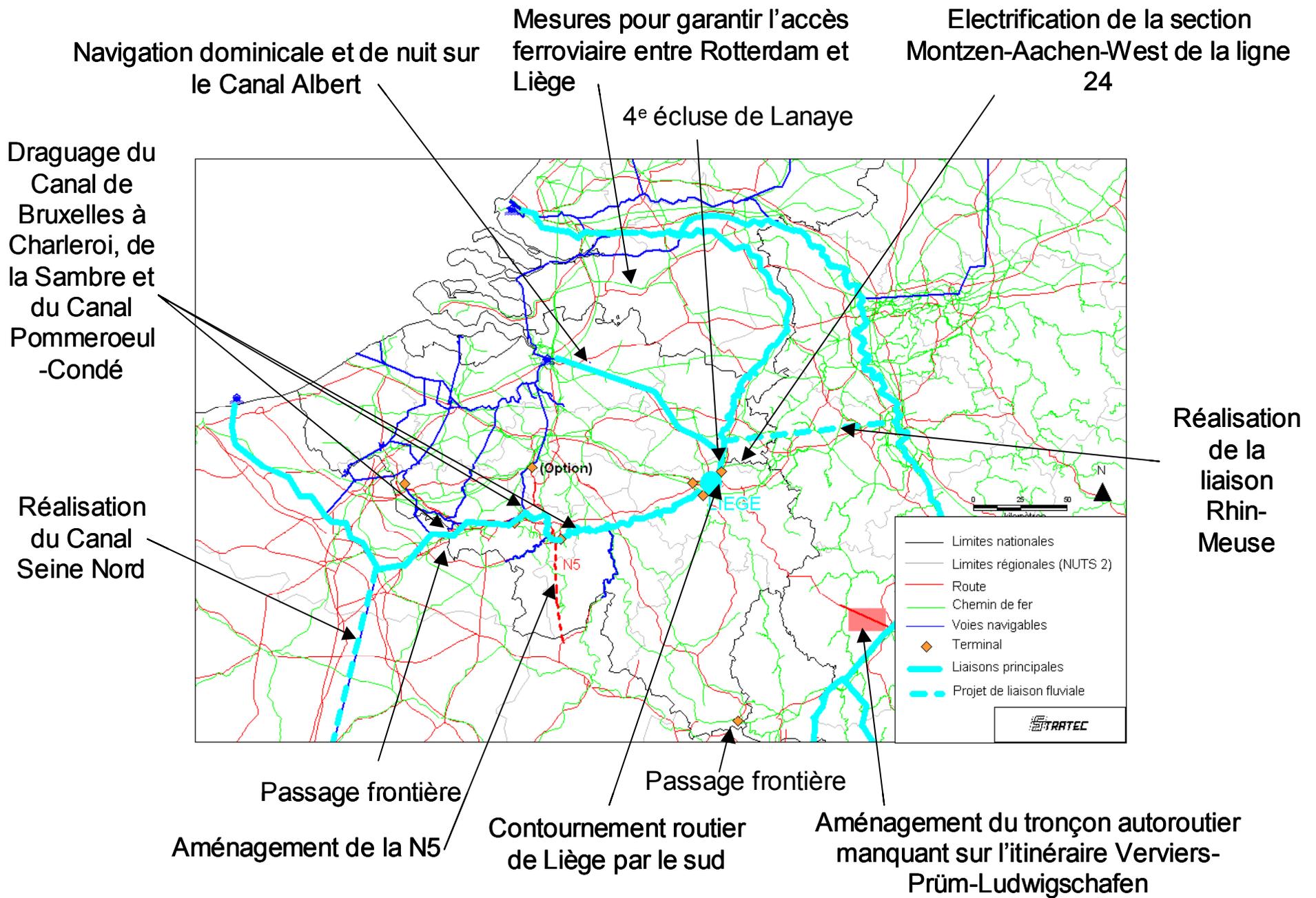
La mise en œuvre du schéma retenu nécessite la réalisation d'un ensemble de travaux d'infrastructures, identifiés lors des phases précédentes de l'étude (carte présentée ci-après), afin de faire disparaître les goulets d'étranglement mis en évidence par le diagnostic et d'optimiser l'accessibilité au territoire Wallon.

Il s'agira ici de spécifier la nature de ces travaux, notamment en termes de dimensionnement et/ou de tracés à étudier.

Les précisions concerneront:

- Les possibilités de liaison fluviale Rhin-Meuse ;
- Les implications du projet du nouveau canal Seine Nord ;
- Les écluses ;
- L'augmentation locale des tirants d'air en fonction des besoins ;
- L'augmentation des tirants d'eau, notamment par le dragage des voies d'eau, selon les besoins ;
- Les possibilités d'amélioration de la liaison ferroviaire reliant Liège au Port de Rotterdam ;
- La Dorsale Wallonne ferroviaire ;
- La ligne ferroviaire de Montzen ;
- Les accès par chemin de fer à la France (passages frontière);
- Les aménagements autoroutiers : N5, Verviers-Prüm-Ludwigschafen, contournement autoroutier de Liège par le sud.

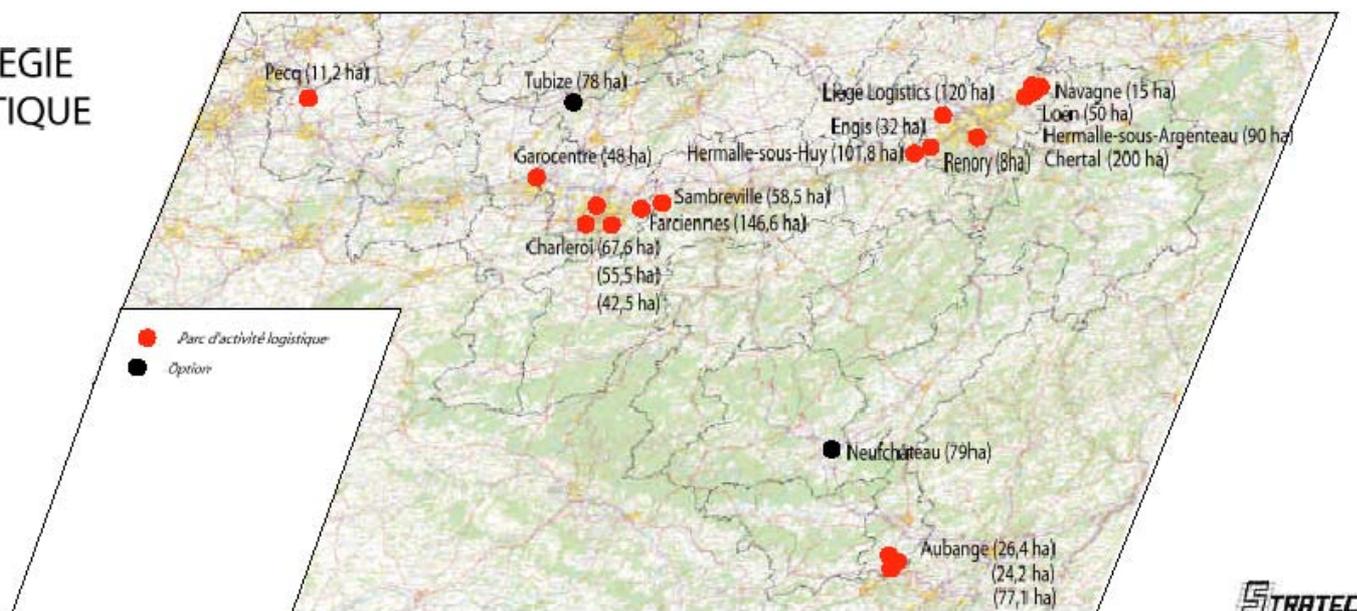
Il sera déterminé pour les différents cas de travaux à effectuer, s'il s'agit de travaux à réaliser par la Région Wallonne uniquement ou s'il s'agit de projets à développer dans le cadre de coopérations interrégionales ou européennes. Les implications en termes de financement seront suggérées.



4. PROGRAMME DETAILLE POUR LES PLATES-FORMES LOGISTIQUES ET LES TERMINAUX MULTIMODAUX POUR LE SCHEMA VOLONTARISTE

Le schéma retenu prévoit le développement d'un **pôle liégeois relié au reste de la Wallonie en priorité par la voie d'eau**. L'analyse de la disponibilité de terrains effectuée au cours des phases précédentes de l'étude a permis d'identifier un ensemble de sites pouvant être destinés à l'accueil de Centres de Distribution Européens et d'activités logistiques. Ceux-ci sont repris dans la carte présentée ci-dessous.

STRATEGIE LOGISTIQUE



Il s'agit maintenant d'établir un programme pour le développement de ces sites. Ce programme détaillera les mesures à entreprendre pour optimiser leur accessibilité par tous les modes de transport, le plan d'aménagement des sites ainsi que leur schéma d'exploitation. Ce programme concernera les plates-formes logistiques et les terminaux multimodaux à développer.

4.1. Hiérarchisation des sites

Une analyse SWOT détaillera les forces, faiblesses, opportunités et menaces pour chaque site retenu par le schéma stratégique. Sur base de cette analyse, des options volontaristes du Schéma de Développement, ainsi que sur les prévisions de la demande par arrondissement à l'horizon 2020, une hiérarchisation des sites sera définie permettant d'identifier la capacité nécessaire des terminaux et l'activité cible des différents sites.

4.2. Clients cibles des plates-formes logistiques

Les clients cibles des plates-formes seront déterminés sur base des conclusions établies par le diagnostic en termes de tendances dans le secteur logistique et d'interviews d'entreprises effectuées au cours d'études précédentes, notamment celle relative à la pré-commercialisation de la plate-forme Delta3 à Dourges.

Afin d'optimiser l'accueil des entreprises sur ces plates-formes logistiques, une attention particulière doit être accordée à l'attribution des terrains. Cela est possible à travers des mesures d'aménagement du territoire, d'incitants fiscaux et /ou aides à l'investissement.

Les mesures d'aménagement du territoire concernent principalement la caractérisation de ces terrains par une inscription spécifique au plan de secteur et le développement, pour les terrains mouillés et raccordés au chemin de fer, de systèmes de concessions soumis à des flux garantis de marchandises transportées par voie d'eau et/ou par chemin de fer. Ces aspects seront abordés dans le cadre de la description du statut des terrains évoquée ci-après.

En ce qui concerne les d'incitants fiscaux à l'implantation et les aides à l'investissement, les pistes pour leur subordination à l'adéquation du choix de localisation de l'entreprise par rapport à son utilisation des modes alternatifs seront envisagées.

4.3. Accessibilité des plates-formes logistiques et terminaux multimodaux

La qualité de l'accessibilité des plates-formes, par la route, la voie d'eau et le rail, sera une condition sine qua non de leur réussite.

Deux aspects doivent impérativement être pris en compte. Il s'agit premièrement des connexions de ces sites aux réseaux trans-européens de transport. Ensuite, étant donné que le schéma stratégique repose sur le développement d'un pôle logistique liégeois étendu en amont le long de la Meuse, de la Sambre et des Canaux, les connexions inter-sites doivent faire l'objet d'une analyse particulière.

Les questions principales auxquelles il faudra répondre sont les suivantes :

- Pour chaque site, quels sont les raccordements nécessaires au chemin de fer, à la voie d'eau et à la route ?
- Les connexions inter-sites impliquent-elles des surcoûts ? Dans ce cas, comment est-il possible de minimiser ces coûts ?
- Quelles sont les conséquences du développement d'un pôle logistique liégeois pour la ville ? Quelles sont les mesures à prendre pour éviter un engorgement routier dans la région ?
- Quelles sont les travaux et les mesures à entreprendre pour éviter une saturation locale des routes autour des plates-formes logistiques ?

Une carte sera présentée pour chaque site mettant en évidence sa situation par rapport aux différents réseaux de transport et les raccordements à réaliser.

Par ailleurs, la localisation des plates-formes logistiques en Wallonie ainsi que les connexions inter-sites par les différents modes de transport seront également présentés sous forme de cartes.

4.4. Aménagement des plates-formes et terminaux

Pour chaque site, la part des terrains mouillés et/ou raccordés au chemin de fer dans la surface totale sera déterminée.

Un plan schématique de chaque plate-forme sera établi afin de définir :

- sa situation par rapport à son environnement ;
- la situation du terminal intermodal ;
- son équipement :
 - le terminal multimodal (engins de transbordement, longueur de quai) ;
 - la superficie (m²) destinée au stockage de conteneurs ;
 - la superficie (m²) destinée à la construction d'entrepôts ;
 - la superficie (m²) destinée à d'autres bâtiments (bureaux, douane, etc.) ;
 - les aménagements intérieurs à effectuer en termes d'infrastructure.

Le développement de ces plans schématiques impliquera la consultation des membres de la Structure d'Accompagnement afin notamment de confronter l'analyse aux projets des ports et des intercommunales de développement.

4.5. Statut des terrains

Les aspects suivants concernant le statut des terrains seront abordés :

- Quel propriétaire pour les terrains ?
- Quelles sont les modifications nécessaires au Plan de Secteur ?
- Comment établir un cadre légal pour l'attribution à l'activité logistique de terrains mouillés et/ou raccordés au chemin de fer par l'intégration au Plan de Secteur d'une mention 'logistique' ?
- Comment développer les systèmes de concession soumis à des règles de 'flux garanti' par la voie d'eau ou par le rail ?

Pour y répondre, une analyse sera faite de la situation actuelle dans les régions voisines, notamment en termes de partenariats privés-publics.

L'application des options identifiées sera analysée par rapport aux particularités et aux contraintes de la situation wallonne et fera l'objet d'un débat avec les membres de la Structure d'Accompagnement.

Les questions suivantes relatives à l'assainissement des friches industrielles seront abordées :

- La définition de critères de sélection pour les terrains à réserver à l'activité logistique ;
- Les moyens nécessaires à la réalisation d'un cadastre des terrains mouillés et embranchés ;
- Les possibilités de hiérarchisation des terrains prioritaires à assainir en fonction de leur proximité à la voie d'eau et de leurs potentialités pour l'accueil d'activités économiques/logistiques (Décret Sol).

Pour la région liégeoise, on utilisera les résultats de l'étude relative au redéploiement de l'activité économique dans la région liégeoise.

4.6. Schéma d'exploitation

Des options relatives au schéma d'exploitation des plates-formes logistiques et des terminaux seront identifiées par une analyse des systèmes d'exploitation en application dans des plates-formes situées dans les régions voisines, par exemple: la plate-forme Delta 3 à Dourges, le Port Autonome de Paris et la plate-forme LogPort à Duisbourg. Les partenariats qui s'y sont développés seront analysés.

Ces schémas d'exploitation seront évalués par rapport aux particularités et aux contraintes de la situation wallonne afin de déterminer leur faisabilité en Région Wallonne. Les résultats de cette analyse seront débattus avec les membres de la Structure d'Accompagnement.

Les aspects suivants seront pris en compte :

- Le développement éventuel de partenariats entre les ports maritimes, les ports autonomes et les exploitants des terminaux terrestres, par exemple pour l'organisation de navettes fluviales, pour optimiser les transbordements entre les navires de mer et les unités fluviales ainsi que la fluidité de passage portuaire des bateaux fluviaux ou pour renforcer les flux d'informations informatisés entre les partenaires,...
- Le développement de partenariats entre ports autonomes pour créer un outil de gestion commun ;
- L'accélération de la procédure administrative de l'octroi de subventions aux ports autonomes ;
- Le développement éventuel de partenariats privés-publics ;
- La révision des aides pour le développement d'associations commerciales ;
- Les éventuels partenariats à développer pour l'organisation de services de groupage par les terminaux ;
- La coordination avec les gestionnaires des voies navigables des pays et régions voisines ;
- La nécessité de réaliser, pour les nouvelles plates-formes logistiques, des études d'incidences et des plans de mobilité pour les personnes.

5. EVALUATION DES IMPACTS DU SCHEMA RETENU

5.1. Impacts sur la localisation des entreprises

Les restructurations spatiales qui ne manqueront pas de se produire suite à la mise en œuvre du schéma retenu et de la mise en service d'infrastructures intermodales performantes dans les régions voisines encourageront les entreprises wallonnes et étrangères à considérer leur migration vers les régions les mieux équipées, engendrant par là une concurrence interrégionale importante. Les entreprises directement intéressées par l'infrastructure et les services performants entraîneront par ailleurs dans leur sillage, leurs sous-traitants. Ceux-ci se verront dans l'obligation de déménager, au risque de ne plus être compétitifs, car localisés trop loin, par rapports aux nouveaux sous-traitants potentiels locaux.

L'étude de pré-commercialisation du parc logistique de Dourges (appelée également Delta3), dans le Nord-Pas-de-Calais, a mis en évidence que le pouvoir d'attraction d'une telle infrastructure s'étend, pour les entreprises les plus intéressées, sur un rayon de 250 km. Cela signifie que les entreprises situées dans ce rayon de 250 km sont susceptibles de déménager pour rejoindre le site mis en place sur lequel elles bénéficieront d'une bonne qualité de service et de desserte.

Cette étude est basée sur la technique d'enquête des "préférences déclarées" et plus précisément sur les choix des personnes interviewées face à des alternatives de localisation fictives mais chiffrées. Les options proposées dans l'enquête sont basées sur la localisation de locaux d'entreposage. Le modèle de comportement utilise les réponses de quelque 150 cadres supérieurs sélectionnés parmi un échantillon de sociétés cibles belges et françaises.

L'analyse des impacts de la mise en œuvre du schéma retenu sur la localisation des entreprises sera basée sur les conclusions et les résultats obtenus lors de cette étude.

5.2. Impacts sur le rééquilibrage des modes de transport

La Commission Européenne a identifié, dans son Livre Blanc sur les transports, le rééquilibrage des modes de transport comme un facteur essentiel au développement durable du transport de marchandises en Europe.

L'analyse effectuée préalablement au cours de cette étude a montré que la répartition modale à l'horizon 2020 dépendra très fortement du prix des différents modes de transport en concurrence.

La mise en œuvre du schéma stratégique retenu aura pour effet d'influencer ces prix, principalement par la mise en concurrence des ports maritimes et de leurs moyens d'accès. Il n'est pas possible d'estimer ces prix à priori.

Pour évaluer l'impact possible de ces variations de prix sur la répartition modale, nous nous référons aux courbes d'élasticités résultant d'études préalables¹.

¹ En particulier:

- Beuthe, M., Jourquin, B., Geerts, JF. et Koul à Ndjang'Ha, C. (2001). Freight transportation demand elasticities : a geographic multimodal transportation network analysis. Transportation Research Part E 37 : 253-266.

Nous disposons en particulier des réponses (ou élasticités) du modèle multimodal, développé pour la Région Wallonne en 1998, à des modifications de prix (internalisation, ...).

5.3. Impacts sur les infrastructures de transport

L'accessibilité est une condition primordiale à l'accueil et au développement d'activités logistiques et économiques en Région Wallonne.

Il est par conséquent essentiel, pour répondre à la demande, d'évaluer les capacités nécessaires pour chaque mode de transport afin d'éviter la congestion des réseaux.

Pour évaluer les capacités nécessaires, nous considérerons successivement la charge de chaque réseau monomodal isolément. Sur base des résultats, nous définirons les travaux d'infrastructures complémentaires à réaliser en cas de saturation de l'un ou l'autre mode.

5.4. Impacts sur la sécurité, sur la consommation d'énergie et sur l'environnement

Les impacts sur la sécurité, la consommation d'énergie et l'environnement seront également évalués à l'aide de courbes d'élasticités pertinentes établies au cours d'études précédentes².

L'évaluation des impacts sur l'environnement concernera les émissions des polluants suivants : CO₂, CO, SO₂, COV, NO_x et les particules.

5.5. Impacts en termes de développement économique et de création d'emplois

L'analyse des impacts du schéma retenu sur l'économie et l'emploi devrait être réalisée au moyen du modèle REMI dont dispose l'IWEPS. Des contacts officiels sont pris dans ce sens.

- De Jong, G. (2003). Elasticities and policy impacts in freight transport in Europe. Association for European Transport.

² En particulier :

- Beuthe, M., Degrandart, F. Geerts, JF et Jourquin, B. (2002). External costs of the Belgian interurban freight traffic : a network analysis of their internalisation. Transportation Research Part D 7 : 285-301.

6. DEFINITION DES MESURES COMPLEMENTAIRES A METTRE EN OEUVRE

Lors des phases précédentes de l'étude, de nombreuses mesures à mettre en œuvre dans divers domaines complémentaires ont été identifiées, notamment au cours des ateliers de discussions avec les membres de la Structure d'Accompagnement. Ces mesures ont pour objectif d'améliorer la compétitivité de la Région Wallonne par rapport aux régions voisines concurrentes.

Les résultats d'études réalisées pour le compte de la Région Wallonne³ ainsi que des études effectuées dans les régions voisines⁴ ont également mis en évidence des mesures à considérer.

La liste de ces mesures est reprise ci-dessous. **Après un examen de leur pertinence**, ces mesures seront détaillées quant à leur définition et aux conditions de leur mise en œuvre.

Aspects réglementaires et fiscaux

- Mise en place d'une taxe kilométrique (de l'ordre de 0,15 €/v.km) pour les poids lourds de plus de 3,5 t circulant sur les autoroutes wallonnes en cohérence avec le développement de la directive européenne relative à la tarification des infrastructures (proposition de directive modifiant la directive 1999/62/CE) ;
- Aligement des droits de navigation sur les pays voisins (0,00025 €/t-km) ;
- Subordination de l'octroi de subsides pour la réalisation de nouveaux embranchements ferroviaires de terrains à la réalisation effective d'un tonnage ferroviaire défini par les entreprises qui s'y implantent;
- Subsides aux opérations de transbordement;
- Révision des restrictions et critères d'éligibilité des aides fiscales en faveur des bateliers ;
- Récupération de la TVA sur les investissements réalisés par le MET et la SOFICO dans le cadre de la gestion et de l'entretien des voies navigables ;
- Autorisations de la navigation de nuit et dominicale, surtout sur le Canal Albert / élargissement des heures de manœuvre des ouvrages d'arts en conséquence / restructuration du plan d'affectation des éclusiers/ simplification de l'accès à la profession de batelier/ réglementation en matière de protection sociale des bateliers (notamment relativement au temps de travail)/ révision du règlement général de navigation intérieur⁵ ;
- Ratification de la Convention de Budapest (CMNI) relative au régime harmonisé de responsabilité du transporteur fluvial à l'égard des marchandises ;
- Harmonisation de la signalisation le long des voies d'eau ;

³ Etude visant à analyser et à définir certaines mesures plaidant en faveur du transport fluvial

⁴ Faire le choix du transport fluvial : l'Avis des entreprises – Enquête Voies Navigables de France, PricewaterhouseCoopers.

⁵ Ces mesures forment un ensemble qui doit être appliqué dans son intégralité pour être effectif.

- Révision des missions de l'OPVN.

Développements techniques

- Promotion d'études techniques pour la construction de petites unités fluviales spécialisées ;
- Analyses à effectuer pour déterminer le degré de développement optimal des flux informatisés d'informations (NTIC) entre opérateurs et avec les chargeurs en termes de coûts/bénéfices : gestion des trafics en temps réels, tracking & tracing , ...
- River Information System (RIS) ;
- Etude des besoins et des opportunités d'utilisation d'une bourse virtuelle du fret ;
- Innovations techniques de transbordement (transbordements plus rapides, automatisés, flexibilité, standardisation des conteneurs,...) ;
- Adaptation aux nouvelles exigences en termes de sécurité des conteneurs (CIS) ;
- Assurance qualité.

Formation

- Développement d'une formation 'Intégrateur de fret' (FOREM Bierset) ;
- Renforcement des formations pour les bateliers, création d'un guichet unique, avec antennes décentralisées, pour l'information relative à l'accès à la profession de batelier, aux démarches à effectuer et aux formations disponibles (ITB, OPVN) ;
- Formation aux modes de transports alternatifs et à la complémentarité entre modes de transport pour les entreprises/chargeurs en association avec l'UWE ;
- Formation aux NTICs avec aides particulières pour les PME ;
- Promotion du multilinguisme.

Promotion

- Brochure de promotion de l'offre wallonne en termes de transport et de logistique ;
- Actions de promotion par les délégations de l'AWEX ;
- Bureau unique d'informations pour les investisseurs ;
- Promotion du métier de batelier.

Ces mesures seront analysées afin de déterminer leurs priorités respectives, leur degré de faisabilité, les impacts attendus de leur mise en œuvre et le rôle de la Région Wallonne dans leur mise en œuvre (décision du Gouvernement Wallon, accords interrégionaux, promotion de la mesure auprès des institutions internationales, etc.).

Les résultats de cette analyse seront présentés sous forme de tableau comme illustré ci-dessous.

| | Mesure 1 | Mesure 2 | Mesure 3 | Mesure 4 | Mesure 5 |
|--|-------------------------------|--|-------------------------------|-------------------------|---|
| Impacts sur la sécurité | + | 0 | + | ++ | +++ |
| Impacts sur l'environnement | ++ | + | + | ++ | + |
| Impact sur l'économie et l'emploi | + | ++ | +++ | + | + |
| Impact sur le rééquilibrage des modes de transport | ++ | +++ | ++ | ++ | ++ |
| Impacts sur la congestion | ++ | +++ | ++ | ++ | ++ |
| Coûts | + | -- | - | +++ | + |
| Facilité de mise en oeuvre | ++ | -- | ++ | ++ | - |
| Action de la Région Wallonne | Arrêté du Gouvernement Wallon | Promotion de l'initiative auprès de l'Union Européenne | Accord interrégional | Aide à l'investissement | Subsides |
| Partenariats à développer | / | / | Partenariats entre opérateurs | / | Ports maritimes/ exploitants de terminaux |

Les résultats de cette analyse seront confrontés à la Structure d'Accompagnement.

7. MISE EN COHERENCE DU SCHEMA HENNUYER ET DU SCHEMA STRATEGIQUE VOLONTARISTE POUR LA WALLONIE

Afin de garantir la cohérence entre le schéma Hennuyer et le schéma stratégique volontariste proposé pour la Wallonie, STRATEC et IBM Consulting-Tractebel ont à plusieurs reprises confronté les résultats intermédiaires des deux études.

Il résulte de ces discussions que les recommandations des deux études sont cohérentes et peuvent être implémentées de manière complémentaire.

Cette complémentarité sera exposée.

8. DEVELOPPEMENT D'UN BUSINESS PLAN POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA RETENU

Les résultats des analyses présentées ici permettront le développement d'un business plan qui constituera le produit final de l'étude. Il s'agit de mettre au point un plan global de mise en œuvre détaillé en volets, et comportant en particulier un volet financier ainsi qu'un échéancier prévisionnels.

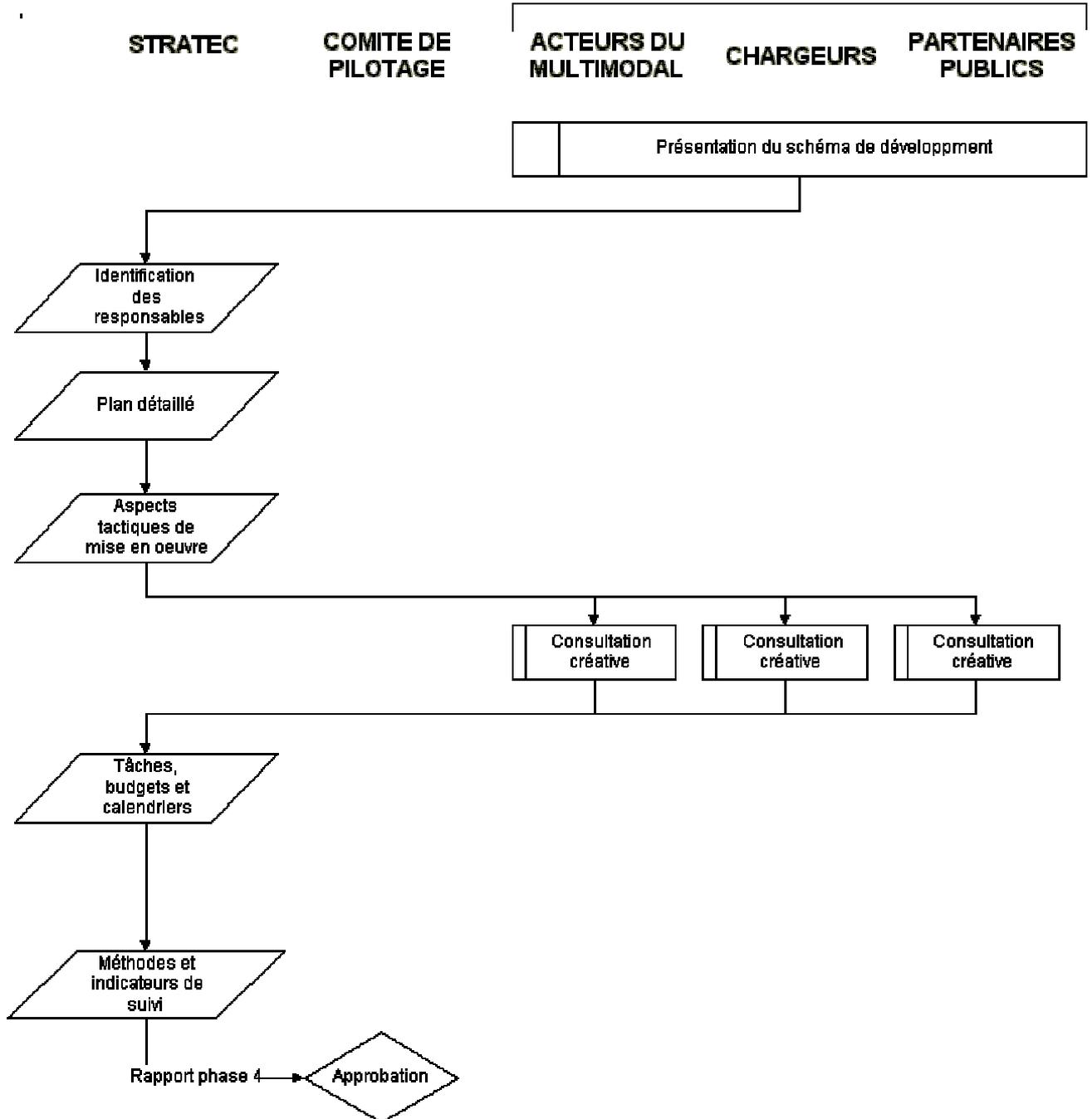
Toutefois, il est important de rappeler que le montage opérationnel « sur le terrain » (négociations des partenariats, engagements financiers effectifs, études de faisabilité détaillées des infrastructures, cahier des charges des réalisations, rédaction des textes légaux,...) des différents volets dépasse largement le cadre de cette mission.

Pour le développement de ce business plan, il est prévu de consulter intensément la Structure d'Accompagnement afin :

- De « coller » aux réalités de terrain et particulièrement dans la mise au point d'un échéancier de réalisation réaliste ;
- De s'assurer de l'adhésion des différents acteurs dans la mise en œuvre ultérieure du Schéma ;
- De définir les structures, fonctions et responsabilités pour la réalisation des différents aspects de chacun des volets ;
- De s'assurer des cohérences verticales et transversales de la mise en œuvre du Schéma ;
- D'initier les futurs partenariats publics/privés nécessaires notamment au financement ;
- De proposer les méthodes de suivi.

Les aspects de l'intervention de la Structure d'Accompagnement sont décrits dans le schéma présenté ci-après.

STRUCTURE D'ACCOMPAGNEMENT



STRATEC S.A.

On élaborera par ailleurs une liste d'indicateurs ainsi qu'une méthode d'établissement de ceux-ci permettant le suivi de la mise œuvre.

Sur base de ce qui précède, la liste des volets portera au moins sur :

Volet 1 : Les infrastructures ferroviaires, routières et hydrauliques

Volet 2 : L'exploitation des réseaux

Volet 3 : L'exploitation des terminaux

Volet 4 : Le développement des parcs logistiques

Le développement (acquisition, concession, équipement, structures de gestion) des sites retenus pour les parcs logistiques et les règles de sélection des entreprises admises à s'y installer.

Volet 5 : Les aspects réglementaires

Les règles relatives au transport proprement dit ainsi que les règles d'urbanisme à modifier pour mieux orienter les choix de localisation.

Volet 6 : La fiscalité du transport, la fiscalité foncière et la tarification d'usage des infrastructures

Volet 7 : Les principes d'organisation des collectes/distributions en zone urbaine, en détaillant selon les types de matières concernées.

Volet 8 : La formation et l'information

Chaque volet contiendra :

- La définition des mesures
- Leur justifications stratégiques et leur priorité
- Leur aspects tactiques et leur mise en œuvre :
 - Responsable de la mise en œuvre et du suivi
 - Etudes préalables à mener
 - Interactions avec d'autres acteurs locaux, régionaux, nationaux et européens
 - Risques d'échec ou de déviation des objectifs et réponses à envisager
 - Modalités de mise en œuvre
 - Modalités de suivi
 - Financement

- Les aspects opérationnels :
 - Décomposition des tâches
 - Calendriers
 - Tâches de mise en œuvre et budgets par responsable
 - Indicateurs de suivi
 - Méthode d'établissement, étalonnage et fréquence d'établissement des indicateurs

A titre d'exemple le tableau ci-après illustre ce qui pourrait être réalisé pour le volet 8.

| Volet 8 : Formation et information | | Responsable |
|--|---|--|
| Objectifs à atteindre | Accroître la compétitivité des entreprises de transport et de logistique régionales | STRATEC – output des phases précédentes de l'étude |
| Justifications stratégiques et priorité | La concurrence accrue rencontrée dans le secteur du transport professionnel de marchandises oblige les entreprises à faire preuve d'un très grand professionnalisme. Les entreprises de transport et de logistique sont demandeuses d'une main d'œuvre qualifiée. | STRATEC – output des phases précédentes de l'étude |
| Mesures à réaliser | <p>Actuellement, les formations actuellement dispensées dans les différents pays de l'Union Européenne sont loin d'être uniformes. Le principe d'un règlement européen régissant l'accès à la profession dans les différents Etats membres conduirait à une harmonisation. Il faudrait par conséquent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • obtenir, via la Politique Européenne Commune des Transports (PCT) l'harmonisation des conditions d'accès à la profession pour toute l'Europe (instaurer en la matière, non pas une directive, mais bien plutôt un règlement); • relever le niveau de formation professionnelle c'est-à-dire : <ul style="list-style-type: none"> ○ faire en sorte que les formations suivies , en vue de l'examen d'accès à la profession, soient d'un très bon niveau et comportent un enseignement ne se limitant pas aux seuls aspects techniques de la profession. Il devra porter sur matières telles que les techniques informatiques et télématiques, les langues étrangères dont la connaissance est rendue nécessaire par l'internationalisation des opérations de transport, la gestion financière et comptable ○ parallèlement à la formation requise à l'accès à la profession de transporteur, il faut promouvoir la mise en place de formations spécifiques, de degrés divers, aux nouveaux métiers du transport et de la logistique qui répondent aux nouveaux besoins exprimés par la profession tels que : formation à la gestion d'entrepôts, formation à la logistique des échanges internationaux, distribution...). Ce type de formation à mettre en place aux différents niveaux de l'enseignement (écoles secondaires techniques, FOREM, université...) devraient être parrainés par les autorités publiques, tant régionales que fédérales, en charge des transports (Ministres des transports,...). On veillera à ce que ces formations s'établissent et soit gérées en étroite collaboration avec les entreprises du secteur. | STRATEC – output des phases précédentes de l'étude |

| | | |
|---|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'une bourse régionale de la sous-traitance en logistique et transport, notamment en traction. | |
| Etudes préalables à mener | <ul style="list-style-type: none"> • ... | STRATEC / Comité de Pilotage |
| Outils et ressources | <ul style="list-style-type: none"> • Règlement européen • Autorité fédérale en charge des transports : Ministère des Communications et de l'Infrastructure • Formation professionnelle • Bourse des transporteurs • | STRATEC – output des phases précédentes de l'étude |
| Responsables de la mise en œuvre et du suivi | <ul style="list-style-type: none"> • Commission et Parlement européens • FOREM, écoles, universités • Autorités en charge des transports : Ministre des transports, ... • Ports autonomes • | STRATEC, avec l'aide du CP, identifie les responsables potentiels des actions |
| Interactions avec d'autres acteurs locaux, régionaux, nationaux et européens | <ul style="list-style-type: none"> • Identification des acteurs • Identification des domaines d'interactions | STRATEC identifie ces acteurs et les domaines d'interaction, avec l'aide du responsable potentiel de chaque action |
| Risques d'échec ou de déviation des objectifs et réponses à envisager | <ul style="list-style-type: none"> • Identification des risques d'échec • Identification des déviations potentielles par rapport aux objectifs fixés • Liste des réponses à envisager | STRATEC identifie avec le responsable les risques, les déviations potentielles et les réponses à envisager |
| Financement | <ul style="list-style-type: none"> • Estimation des montants à financer • Planning des dépenses • Identifications des sources de financement • Montages à réaliser en particulier partenariats publics/privés | STRATEC, avec le responsable de l'action, prépare un plan financier initial, approximatif sur ces points. Le futur responsable développera un plan détaillé et effectuera les recherches effectives de financement, les montages, etc. |

| | | |
|------------------------------------|--|--|
| Modalités de mise en œuvre | <ul style="list-style-type: none"> • Décomposition en tâches et budget par responsable | STRATEC, avec le responsable de l'action, prépare un plan d'action, approximatif sur ces points. Le futur responsable développera un plan d'action détaillé, avec échéances. |
| Calendrier de mise en œuvre | <ul style="list-style-type: none"> • Décomposition en tâches et calendrier par responsable | STRATEC, avec le responsable de l'action, prépare un plan d'action, approximatif sur ces points. Le futur responsable développera un planning précis |
| Indicateurs de suivi | <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de formations proposées, nombre d'élèves inscrits, satisfaction des entreprises de transport en matière de qualification de main d'œuvre • Evolution du pourcentage d'opérations de transport réalisées à vide | STRATEC propose les indicateurs, les méthodes pour les établir et les mesurer, leur étalonnage. Le CP-CM effectue le suivi. |

9. L'ADAPTABILITE DU SCHEMA A DES MODIFICATIONS DU CONTEXTE

Etant donné l'horizon de l'étude (2020), il se peut que l'on soit confronté lors des différentes phases de la mise en œuvre du schéma volontariste à des modifications du contexte, notamment en termes de développement économique et d'éventuelles évolutions du secteur.

Les principaux obstacles qui pourraient ralentir/bloquer la mise en œuvre du Schéma seront mis en évidence. Il pourrait s'agir entre autres :

- de raisons budgétaires ;
- d'une croissance plus rapide ou d'un ralentissement plus prononcé de l'activité économique ;
- de la délocalisation d'entreprises résultant de variables économiques ;
- du report ou de l'annulation de décisions dépendant d'institutions internationales (ex. Canal Seine Nord) ;
- de la non-réalisation ou du report de décisions dépendant de pays/régions voisines (ex : navigation de nuit sur le Canal Albert en Flandre) ;
- de la déviation de l'évolution des trafics dans le port d'Anvers par rapport aux prévisions (durée prolongée des travaux d'infrastructure du port, report de trafics sur d'autres ports,.....).

Les impacts majeurs et mineurs seront résumés sous forme de tableau.

Nous analyserons les possibilités d'actions à considérer en cas de rencontre d'obstacles. Il sera déterminé, par exemple s'il serait possible d'envisager un plan de secours et ce que cela pourrait engendrer comme conséquences.

10. PLANNING

| Date | Objectif | Participants à la réunion |
|-------------------------------|---|--|
| 10 février 2004 | Présentation du schéma retenu | Tous les membres de la Structure d'Accompagnement |
| 24 février 2004 | Présentation du schéma retenu au Conseil d'Orientation de l'Observatoire Wallon de la Mobilité | Membres du Conseil d'Orientation de l'Observatoire Wallon de la Mobilité |
| Mi-février à début avril 2004 | Consultation relative aux programmes de développement proposés pour les terminaux intermodaux et les plates-formes logistiques Consultations relatives au développement du business plan | Ports, exploitants de terminaux et intercommunales de développement . Membres de la Structure d'Accompagnement concernés par chaque volet |
| Mi-avril 2004 | Approbation du business plan par le Comité de Pilotage | Membres du Comité de Pilotage |
| Mi- avril 2004 | Présentation finale du projet | Tous les membres de la Structure d'Accompagnement |
| Fin avril | Fin de l'étude | |