

## **Avis A.1062**

**sur le plan intégré « transport & logistique »**

**Adopté par le Bureau le 12 mars 2012**

## A. PREAMBULE

---

Dans le cadre des débats sur la reconversion économique de la région wallonne, les partenaires sociaux ont toujours vu dans le secteur du transport et de la logistique un des piliers incontournables du redéploiement socio-économique wallon. Cela provient du fait qu'il contient en lui-même un important potentiel de création d'activités et d'emplois, qu'il propose un large éventail d'activités et de services, notamment à haute valeur ajoutée, et qu'il constitue un outil essentiel au service de l'économie régionale.

Dès le début des années 2000, le CESW s'est ainsi attelé à rencontrer les acteurs majeurs du secteur : autorités politiques, administrations, représentants des différents modes de transport, services de promotion de la région à l'étranger, opérateurs, consultants, cluster, pôle de compétitivité, ... Au fil de ces échanges et de ses travaux, le CESW a élaboré puis affiné ses recommandations au Gouvernement wallon et lui en a fait part à plusieurs reprises via différents canaux (avis d'initiative, mémorandums, courriers aux Ministres compétents, assemblée générale thématique du CESW,...).

On peut ainsi notamment rappeler deux avis transversaux datant de 2004, l'un sur la politique de transport, l'autre sur le transport et la logistique en région wallonne, qui pour l'essentiel restent d'actualité. Le CESW y réclamait déjà la mise en œuvre d'une politique régionale de transport plurimodale, cohérente et transversale, basée sur une vision stratégique et prospective.

Le CESW regrette que ses recommandations n'ont, pour la plupart, toujours pas été mises en œuvre à l'heure actuelle, même si des premières avancées ont été réalisées dans la bonne direction. Ainsi, le CESW s'est bien évidemment réjoui de la sélection du transport et de la logistique parmi les pôles de compétitivité mis en place dans le cadre du Plan Marshall. De même, il accueille avec satisfaction l'intention manifestée par le Gouvernement wallon dans sa DPR, de « *définir un véritable plan intégré « transport et logistique » pour la Wallonie, garantissant la cohérence territoriale, économique, sociale, environnementale et budgétaire* ».

A mi-législature, le CESW estime qu'il y a maintenant urgence à dépasser le stade des intentions et à ne plus tergiverser dans l'élaboration et la concrétisation d'un tel plan. Par le biais de cet avis d'initiative, il appelle instamment le Gouvernement à se saisir de cette question et vient lui préciser son point de vue à ce propos.

## B. AVIS

---

### ► Une méthodologie pragmatique

De multiples études ont été menées à ce jour en matière de transport et logistique, associant de manière variable ses acteurs et intégrant à des degrés divers ses différentes facettes (infrastructures, exploitation, R&D, formation, promotion du secteur,...). Et depuis le début de la législature, différents Ministres du Gouvernement ont fait réaliser des études modales complémentaires (étude ferroviaire, étude sur les ports intérieurs, cadastre des terrains situés le long des voies navigables). Il est vrai que le développement de ce secteur relève des compétences de nombreux Ministres, réclamant par la même une centralisation et une transversalité dans la démarche menée.

Le CESW regrette que ces études se soient faites de manière disparate en dehors de tout schéma directeur. Idéalement, elles auraient pourtant dû s'aligner sur des orientations stratégiques édictées au niveau régional. A défaut, le CESW considère que les multiples études réalisées à ce jour doivent maintenant alimenter la conception du plan intégré attendu en matière de transport et logistique, et permettre de le traduire en actions concrètes. Les informations et compétences réunies au cours de ces études sont en effet largement suffisantes que pour s'atteler dès maintenant à la mise au point du plan intégré. Il conviendra de ne pas le cantonner aux seules infrastructures, mais d'y englober tous les aspects connexes, comme la formation, la R&D, le financement, la planification,....

Pour aboutir à un plan transversal qui reflète les aspirations du secteur, plutôt que de repartir d'une feuille blanche, il convient en effet de mener une approche pragmatique en reprenant les éléments validés des études menées précédemment, en exploitant l'expertise présente chez les acteurs publics et privés, et en compilant les informations et suggestions les plus pertinentes sous la forme de fiches pratiques et thématiques (infrastructures, formation, R&D, organisation administrative, planification territoriale, financement,...).

Ce plan devra alors servir de guide pour toute décision ayant trait au développement du secteur, dans le cadre d'une gouvernance revue de manière à garantir tout à la fois la cohérence des actions menées et les dynamiques locales.

### ► Une gouvernance efficace et rationnelle

Dans son avis A.728 du 26 janvier 2004, conforté par l'avis A.748 du 13 septembre 2004, le CESW plaide déjà pour une intégration opérationnelle des différentes politiques ou mesures modales afin d'assurer la cohérence et l'efficacité de la politique de transport et logistique.

Une politique intégrée suppose une certaine centralisation en matière de réflexion, de coordination, de décision, de mise en œuvre et de financement. Dès lors, un lieu de centralisation, se substituant idéalement à certains outils existants, doit venir garantir la mise en œuvre de la stratégie prédéfinie, l'actualisation des axes stratégiques en fonction des grands enjeux économiques, sociaux, logistiques et environnementaux, et l'alignement des différentes actions menées aux différents échelons sur les lignes directrices édictées. Il jouera également un rôle précieux d'interlocuteur privilégié à l'égard des différents acteurs, simplifiant ainsi les relations avec les organismes concernés (SPW, IDE, Spaque,...) et avec les investisseurs.

Cette centralisation ne doit toutefois pas se faire au préjudice des dynamiques locales instaurées par les acteurs de terrain. Le CESW insiste dès lors pour que les opérateurs locaux restent chargés, voire confortés, dans le volet opérationnel de la mise en œuvre des mesures stratégiques et dotés d'une capacité décisionnelle dans les dossiers exigeant une réactivité rapide. Ils se verraient ainsi confirmés comme relais et points d'appui dans la concrétisation de la politique régionale de transport et logistique.

## **Conclusion**

Le Gouvernement s'est engagé dans sa DPR à définir un plan intégré « transport et logistique ». Le CESW ne peut malheureusement que constater des attermoissements dans l'avancement de ce dossier de première importance pour le développement régional. Ce n'est pourtant qu'avec l'appui de cet outil et d'un encadrement rationalisé que la région pourra réellement exploiter son potentiel logistique et valoriser auprès des investisseurs sa localisation attractive, au cœur de la « banane » européenne et à la croisée de grands corridors européens. L'objectif final visé est de développer les activités économiques présentes et d'en capter de nouvelles génératrices de valeur ajoutée et d'emplois, tout en répondant aux engagements climatiques de la Wallonie et en tenant compte du cadre européen défini dans le Livre blanc de la Commission européenne sur les transports à l'horizon 2050.

L'urgence en la matière et le contexte budgétaire imposent le recours à une méthodologie pragmatique pour définir le plan intégré et la mise en place d'une gouvernance efficace et rationnelle pour le traduire sur le terrain. D'une part, il appartient au Gouvernement de définir, dans les meilleurs délais, l'organigramme de la politique plurimodale de transport en visant l'efficacité maximale et la rationalisation des structures actuelles. D'autre part, il est impératif aux yeux des partenaires sociaux de procéder à cette réorganisation sans générer d'impact budgétaire, voire en optimisant le bénéfice des économies d'échelle probablement induites par une refonte de la gouvernance en matière de transport et logistique.

-----

**AVIS A. 728**

**CONCERNANT LA POLITIQUE DE TRANSPORT  
EN REGION WALLONNE**



Adopté par le Bureau le 26 janvier 2004  
par l'Assemblée générale le 9 février 2004

Au cours de l'année 2003, le CESRW a auditionné plusieurs acteurs de la politique régionale en matière d'infrastructures de transport, tout en restant extrêmement attentif aux développements intervenus dans le cadre du plan pluriannuel d'investissements de la SNCB<sup>1</sup>. A partir de ces rencontres, le CESRW a tiré une première série de constats qu'il peut succinctement exprimer de la manière suivante :

- la région wallonne dispose de réels et nombreux atouts sur le plan des infrastructures de transport (réseau routier étendu, réseau navigable au gabarit européen, capacités aéroportuaires et ferroviaires en voie d'extension), atouts que la Région devrait valoriser davantage vis-à-vis de l'extérieur ;
- si les réseaux de transport wallons bénéficient globalement aujourd'hui de marges de capacité, ces marges ne préservent pas la région d'un risque de congestion dans un futur rapproché au vu de l'évolution continue à la hausse des indicateurs en matière de transport ;
- les investissements en matière d'infrastructures sont primordiaux pour le maintien de leur qualité et de leur capacité, mais aussi pour le développement économique et social de la région ;
- des infrastructures de qualité complétées par des services performants à destination technique et de confort constituent une condition nécessaire pour développer et attirer des entreprises, en particulier des opérateurs logistiques ;
- les infrastructures wallonnes souffrent toutefois d'un déficit d'entretien et d'adaptation à certains besoins au niveau de la conception, de l'équipement et des services connexes ;
- la systématisation des programmes d'investissements pluriannuels pour les différents modes devrait davantage permettre d'améliorer la qualité de service et compléter utilement les réseaux concernés ;
- la politique actuelle en matière de transport est par trop cloisonnée (par mode, par sous-région, par type de transport...) et souffre d'un manque de cohérence et de coordination préjudiciable à l'exploitation des atouts wallons.

Partant de ces observations, le CESRW tient à adresser d'initiative au Gouvernement wallon cet avis sur la politique de transport entendue au sens large, en ce compris le secteur de la logistique. La politique préconisée dans cet avis concerne avant tout les réseaux et infrastructures de transport de marchandises, sachant qu'ils concernent pleinement l'ensemble des modes de transport dans un contexte d'intermodalité et qu'ils constituent un vecteur de développement de l'économie régionale, et plus généralement du développement durable.

---

<sup>1</sup> Les institutions rencontrées sont les suivantes : Cabinets du Ministre-Président J.-C. Van Cauwenberghe, des Ministres Michel Daerden, José Daras et Michel Foret, Direction générale des Autoroutes et des Routes du M.E.T, Direction générale des Voies hydrauliques du M.E.T., Port autonome de Liège, Port autonome de Charleroi, Port autonome du Centre et de l'Ouest, Port autonome de Namur, Office de Promotion des Voies Navigables, Société wallonne des Aéroports (SOWAER), Brussels South Charleroi Airport, S.A.B. (Liege Airport), Office for Foreign Investors, S.N.C.B.



Le CESRW estime que la Région doit, si elle veut s'inscrire dans les grands flux économiques internationaux et en bénéficier, se doter dans les plus brefs délais d'une **vision stratégique et prospective au niveau de sa politique de transport** considérée selon toutes ses composantes de manière interactive. Une telle vision politique doit être axée sur le long terme et faire l'objet d'une planification détachée des échéanciers politiques. Elle présuppose :

1. une prise en compte du transport non comme une fin en soi, mais comme un facteur de développement économique et social au service des échanges intra-régionaux et intra-européens et qui vise une minimisation des nuisances environnementales ;
2. une intégration des prévisions en matière macro-économique, de stratégies des ports maritimes et fluviaux, d'impacts des élargissements successifs de l'Union européenne (notamment sur les différents flux de transport),...

Selon le CESRW, la politique régionale de transport doit se traduire par une **intégration opérationnelle des approches menées sur les différents modes**, qui :

- permette de dépasser les cloisonnements modaux, spécifiques, sous-régionaux,...
- apporte un plus évident en matière de cohérence et d'efficacité, tant à l'intérieur des frontières régionales que vis-à-vis des régions et pays voisins.

Dans cette optique, l'intégration préconisée doit se concrétiser au moyen d'une **centralisation en matière de réflexion, de coordination, de décision et de mise en œuvre** (en ce compris les aspects liés au financement) au niveau de la politique de transport.

Le CESRW invite le Gouvernement wallon à entamer dès à présent une réflexion quant aux modalités d'installation d'un **lieu de centralisation d'une politique plurimodale de transport**, que ce soit par le biais de l'élargissement du champ de compétences d'un organe existant ou, si nécessaire, par le biais de la création d'un nouvel organe permanent.

Conscient de l'ampleur d'une telle tâche et des délais qu'elle implique, le CESRW demande parallèlement au Gouvernement wallon de procéder à brève échéance à des aménagements visant à assurer une **plus grande cohérence sur les plans administratif et politique**. A cette fin, le CESRW plaide pour :

- une meilleure collaboration entre les administrations régionales concernées, le MET et le MRW, ainsi qu'entre les services compétents au sein de chaque administration ;
- un regroupement dès la prochaine législature des compétences ministérielles liées au transport (infrastructures et mobilité au minimum) au sein d'un unique portefeuille ministériel ;
- une coordination - en ce compris administrative - suivie avec les politiques de transport menées aux niveaux européen, fédéral et des autres Régions.

Enfin, pour assurer le financement d'une politique de transport ambitieuse, le CESRW invite le Gouvernement wallon à envisager l'éventail des **sources de financement potentielles**, entre autres le recours à des partenariats public/privé, l'affectation équilibrée aux infrastructures de transport des recettes additionnelles générées par la future taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, ou encore la création d'un Fonds d'investissements dans les infrastructures.

Ces premières recommandations à caractère politique, dictées par une certaine urgence en la matière, seront précisées et complétées par le CESRW dans le cadre de son mémorandum à l'intention du prochain Gouvernement wallon.



**AVIS A. 748**

**SUR LE TRANSPORT ET LA LOGISTIQUE  
EN REGION WALLONNE**



CONSEIL **e**  
ÉCONOMIQUE **c**  
ET SOCIAL  
DE LA RÉGION  
WALLONNE

ADOPTÉ PAR LE BUREAU LE 13 SEPTEMBRE 2004





## 1. Préambule

Dans son avis A.728 du 26/01/2004 concernant la politique de transport en région wallonne et dans son mémorandum 2004-2009 à l'intention du Gouvernement wallon, le CESRW a fait part de la manière dont il conçoit le cadre politique général en matière de transport. En résumé, le CESRW prône au travers de ces deux documents la mise en œuvre d'une politique régionale de transport plurimodale, cohérente et transversale, en réclamant notamment :

- l'adoption d'une vision stratégique et prospective en matière de politique régionale de transport ;
- une intégration opérationnelle des politiques modales de transport ;
- l'installation d'un lieu de centralisation d'une politique plurimodale de transport, par le biais de l'élargissement du champ de compétences d'un organe existant ou, si nécessaire, par le biais de la création d'un nouvel organe permanent ;
- des aménagements à court terme visant à assurer une plus grande cohérence sur les plans administratif et politique.

Le CESRW adresse ici d'initiative un avis en deux temps qui vient compléter ou préciser ces premières recommandations transversales. Le premier volet propose une série de mesures à mettre en œuvre pour assurer le développement du secteur porteur du transport et de la logistique. Le second volet reprend les actions par mode de transport que le CESRW juge prioritaires pour doter la région des infrastructures nécessaires au développement de ce secteur et de l'économie wallonne en général. Le CESRW part en effet du principe que la valorisation du potentiel logistique de la région ne peut se concevoir sans un appui sur des réseaux de transport performants et interconnectés.

## **2. Avis**

### **I. CONCERNANT LE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE**

Diverses études montrent que la région wallonne dispose de nombreux atouts sur le plan logistique (positionnement géographique, infrastructures de transport, offre de terrains à prix concurrentiels, dynamique immobilière soutenue, disponibilité de la main-d'œuvre, installations de service,...) et se positionne dès lors parmi les régions européennes les plus attractives aux yeux des investisseurs potentiels.

Le CESRW juge primordial pour le développement socio-économique de la région d'exploiter au maximum ces potentialités, dans la mesure où le secteur du transport et l'évolution de la logistique constituent un vecteur important d'emplois et de valeur ajoutée mais aussi un outil au service de l'ensemble des entreprises de la région.

Le CESRW estime que le développement des différents volets du secteur logistique en région wallonne passe par une série d'actions touchant à divers domaines. A ce stade de la réflexion, le CESRW tient à faire part des positions suivantes qui sont notamment le fruit de rencontres avec des acteurs du secteur du transport et de la logistique.



#### **A. Au niveau des études préliminaires**

Sans vouloir multiplier les études, le CESRW considère que des études plus concrètes doivent être réalisées dans les plus brefs délais :

- quant à la mise en place d'un schéma multimodal performant en région wallonne, complémentairement à l'étude « Elaboration d'un schéma de développement intégré des réseaux et terminaux de fret en région wallonne » réalisée par Stratec. Le CESRW fait en effet remarquer que divers acteurs concernés ont exprimé de sérieuses réserves quant à cette étude et aux suites qu'il convient d'y donner ;
- quant au potentiel de développement du secteur logistique lié au projet de TGV fret<sup>1</sup>, sachant que les hubs européens des intégrateurs FEDEX, DHL, TNT et UPS sont situés sur ou à proximité de la ligne TGV Londres-Paris-Bruxelles-Liège-Cologne-Francfort et prochainement reliés à Amsterdam.

#### **B. Au niveau des orientations stratégiques**

Sans préjuger du résultat des études à mener, le CESRW estime que la Région doit dès à présent conduire une politique plurimodale basée sur les grandes orientations suivantes :

- le développement d'un réseau de plates-formes plurimodales desservies par le maximum possible de modes de transport ; dans cette optique, la mise en place d'un réseau axé sur le potentiel rail/route avec implantation de plates-formes à proximité du réseau ferroviaire et complété par des connexions ciblées aux autres modes de transport paraît être une voie à privilégier ;
- le renforcement de la complémentarité entre modes, tant au niveau de l'infrastructure que de l'exploitation. En particulier, la politique à l'égard du développement des plates-

---

<sup>1</sup> L'exploitation d'une relation TGV/TVE marchandises entre Paris et Liège est ainsi examinée par un groupe de travail réunissant la SAB, ADP, RFF, la SNCF, la SNCB, TNT, DHL et Fedex.

formes multimodales doit être menée indépendamment de toute considération locale et dans le sens d'une intégration de la région dans le réseau logistique et de transport européen ;

- une présence équilibrée en région wallonne de prestataires logistiques de niveaux 2PL, 3PL et 4PL (ainsi classés selon l'éventail d'activités et de services qu'ils proposent<sup>2</sup>) avec la recherche de services à haute valeur ajoutée ;
- une cohérence de l'approche wallonne avec les stratégies et les enjeux à la fois interrégionaux et internationaux (et en particulier européens) ;
- un appui au développement du secteur logistique et des plates-formes multimodales sur des réseaux de télécommunications performants ;
- une approche politique entre autres basée sur l'aménagement du territoire, notamment pour ce qui concerne l'affectation des terrains à vocation économique. A ce sujet, le CESRW plaide pour l'intégration de la notion de zones logistiques ou de transport dans les plans de secteur ainsi que pour l'harmonisation de cession de ces terrains par les divers opérateurs (intercommunales et ports autonomes en particulier).

### C. Au niveau du support politico-administratif

La mise en œuvre des grandes orientations stratégiques doit pouvoir s'appuyer sur :

- un développement de nouvelles expertises au sein de l'administration régionale, notamment au niveau du rail et de la multimodalité. A ce propos, le CESRW accueille favorablement l'installation d'une cellule ferroviaire au sein du MET et plaide pour la création d'une cellule compétente en matière de multimodalité intégrant la logistique ;
- une amélioration de la connaissance des projets européens et de leurs résultats au sein du MET et du MRW, qui serait relayée et diffusée auprès des autres entités publiques mais aussi du secteur privé ;
- une représentation wallonne compétente et efficace au sein des organes de transport fédéraux et un renforcement de la défense des intérêts wallons par les représentants politiques (fédéraux et régionaux) wallons auprès des instances fédérales et européennes, pour permettre un renforcement de l'impact économique en Wallonie des politiques de transport décidées à d'autres niveaux de pouvoir ;
- une promotion auprès des régions voisines des projets d'infrastructures dont l'intérêt dépasse les frontières régionales (par exemple, réalisation de l'autoroute Charleroi-Charleville, utilisation de la plate-forme TGV de Zaventem par des TGV fret au départ de Bierset, amélioration de la connexion par voies navigables avec la Seine), promotion qui devrait notamment s'exercer, en concertation avec l'autorité fédérale, dans le cadre des réseaux trans-européens de transport (RTE-T) ;
- une évaluation comparative (benchmarking) récurrente des divers réseaux de transport wallons avec ceux des régions voisines (volumes de trafic, budgets d'investissement et d'entretien,...) ;
- un soutien clair et organisé au recours plus systématique à des unités de chargement normalisées (colis - palettes - conteneurs) facilitant incontestablement le processus de consolidation intermodale des flux de marchandises ;

---

<sup>2</sup> Plus précisément, les prestataires logistiques sont traditionnellement répartis en 4 catégories :

- 1<sup>st</sup> Party Logistics (1PL): entreprises gérant leur parc de véhicules et leurs entrepôts et se chargeant de l'expédition ;
- 2<sup>nd</sup> Party Logistics (2PL): fournisseurs de services logistiques de base tels que le stockage et l'expédition ;
- 3<sup>rd</sup> Party Logistics (3PL): entreprises sous-traitantes prenant en charge des tâches telles que le transport, la manutention et le stockage et des services à valeur ajoutée tels que la confection ou l'assemblage ;
- 4<sup>th</sup> Party Logistics (4PL): entreprises sans moyens physiques propres se chargeant de la planification, du pilotage et de la gestion globale d'un réseau de prestataires logistiques et de leurs clients.



- un soutien public récurrent aux investissements dans le secteur par le biais notamment d'outils financiers tels que le volet transport des lois d'expansion économique ou le plan d'aides aux voies navigables, mais aussi par une présence affirmée et structurée de la Wallonie dans les programmes d'aides européens (Marco Polo, RTE, 6<sup>ème</sup> programme cadre...);
- un développement de la recherche et développement en matière de transport en Wallonie, notamment en matière de nouvelles technologies de l'information et de la communication.

#### **D. Au niveau de la promotion du potentiel wallon**

Selon le CESRW, la promotion des atouts wallons en matière de transport et de logistique requiert de la part des autorités politiques :

- la mise au point concertée d'une définition uniformisée de la logistique à laquelle les différents acteurs concernés, et notamment les acteurs chargés de la promotion du secteur, peuvent se référer ;
- une intensification de l'information, visant à la rendre permanente et complète, de la politique de transport régionale vers les organes chargés de promouvoir la Wallonie auprès d'investisseurs étrangers potentiels (l'Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers en particulier, de même que les intercommunales de développement économique) ;
- un soutien public renforcé à une politique commerciale vantant vis-à-vis des investisseurs étrangers les atouts de la région en matière d'infrastructures, de services offerts et de logistique ;
- la mobilisation des différents acteurs autour d'un projet logistique porteur pour la région, en assurant notamment la collaboration et la complémentarité des ensembles économiques régionaux et sous-régionaux dans l'intérêt régional et en définissant clairement leur rôle (intercommunales de développement économique, Pôle transport, cluster Transport & Logistique,...).



#### **E. Au niveau de la politique de formation**

Le CESRW tient avant tout à rappeler que des programmes de formations ciblées sur le transport et la logistique ne s'avèrent pertinents que si les qualifications trouvent à s'exprimer dans des plates-formes performantes.

Le CESRW accueille favorablement le Plan de formation « Forma-Liège » conclu entre le précédent Ministre de l'Emploi et de la Formation et le Forem afin de soutenir la reconversion de l'économie liégeoise. Ce plan couvrant la période 2005-2009 réserve en effet 24% de l'enveloppe budgétaire globale et 1.200 formations individuelles supplémentaires sur un total de 5.130 au secteur du transport et de la logistique. Si ce plan constitue une première avancée dans la bonne direction, le CESRW estime qu'il convient d'amplifier au niveau régional la formation aux métiers directs et indirects du transport et des différents niveaux de la logistique :

- en généralisant à l'ensemble du territoire la formule du Forem Logistics qui donne des résultats probants ;
- en envisageant la création d'une cellule de reconversion vers la logistique pour l'ensemble des bassins industriels ;
- en assurant, après étude sur la qualité des emplois, des formations en accord avec les fonctions requises par les différents types de prestations logistiques (2PL, 3PL et 4PL) ;



- en proposant des formations dédiées à diverses professions des modes de transport (batellerie, matelots, logistique fluviale, routiers, ferroviaires, plates-formes, zonings industriels,...).

## **II. CONCERNANT LES ACTIONS PRIORITAIRES PAR MODE DE TRANSPORT**

Le mémorandum 2004-2009 du CESRW signale dans son volet consacré à la politique de mobilité et de transport que le CESRW a défini une série d'actions prioritaires par mode de transport. Le CESRW les reprend dans le cadre de cet avis, en attirant l'attention sur le fait que ces actions sont recommandées tant d'un point de vue strictement modal que dans l'optique de la mise en place d'une véritable plurimodalité, les deux approches étant indissociables dans le cadre d'un projet cohérent en matière de transport et de logistique.

### **A. Au niveau de la route**

Le CESRW juge prioritaire de :

- compléter le Plan stratégique Horizon 2004 de la DG1 du MET par un plan à plus long terme, qui intègre tant les aspects qualitatifs (entretien, sécurisation) que la réalisation des projets nécessaires à l'optimisation du réseau et à son intégration dans les flux européens, notamment : ring sud de Bruxelles (liaison Haut-Ittre-Quenast), sortie sud de Charleroi vers Charleville, liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays, liaison Arlon-Longwy, mise à 3 voies de la E42,... ;
- exploiter au maximum les possibilités télématiques au niveau de la gestion du réseau routier ;
- concrétiser le projet de réseau routier structurant défini par le MET et la DGATLP, notamment par la mise en place d'itinéraires pour poids lourds aménagés pour une desserte efficace des zones d'activités économiques, portuaires, aéroportuaires et des plates-formes multimodales.

### **B. Au niveau des aéroports**

Le CESRW relève la nécessité de :

- favoriser la complémentarité entre les aéroports régionaux ;
- inscrire le transport aérien dans une optique d'intermodalité, ce qui suppose notamment de doter les aéroports de bonnes connexions ferroviaires et routières ;
- initier une réflexion globale sur la politique aéroportuaire à long terme (au-delà de l'horizon 2006 des programmes d'investissements des aéroports régionaux), qui intègre l'exploitation par les aéroports régionaux existants du potentiel économique de décentralisation de l'activité de l'aéroport de Zaventem (limité territorialement dans son développement).

### **C. Au niveau des voies navigables**

Le CESRW demande au Gouvernement wallon de :

- renforcer son action quant à la problématique cruciale du dragage des voies navigables et de la gestion des boues ;
- garantir une disponibilité de terrains mouillés équipés pour tous les ports autonomes ;

- doter l'OPVN et les ports autonomes de moyens leur permettant de faire de la prospection proactive auprès des entreprises situées dans des zones ayant un potentiel d'accès efficient à la voie d'eau ;
- développer les systèmes wi-fi (internet sans fil) au bénéfice de la voie fluviale ;
- initier une réflexion sur l'implantation en Wallonie d'activités ciblées (valeur ajoutée, synergies régionales) au profil axé sur la voie d'eau, notamment dans le cadre de la reconversion des bassins d'ancienne industrialisation (sillon Meuse - Sambre, région du Centre, Borinage...).

#### **D. Au niveau du réseau ferroviaire**

Le CESRW demande au Gouvernement wallon de défendre :

- le dédoublement des axes majeurs du réseau, pour permettre une mixité de l'exploitation sans arbitrage entre transport de voyageurs et transport de marchandises ;
- de bonnes interconnexions avec les réseaux voisins, tant pour les liaisons locales que pour les relations internationales ;
- la prise en compte du réseau ferré pour l'installation de pôles et de zones d'activités économiques et pour l'existant, un remaillage du réseau ferré via des plates-formes multimodales de qualité et l'embranchement de telles zones.

#### **E. Au niveau des transports par conduites (pipe-lines)**

Le CESRW attire l'attention du Gouvernement wallon sur la nécessité de :

- permettre la mise en place de routes sécurisées de pipe-lines, notamment en tirant les leçons de l'accident de Ghislengien, comme alternative pour l'acheminement de gammes de produits liquides, pulvérulents ou fluidifiables ;
- susciter à cet effet l'intérêt des deux autres régions (niveau fédéral) ainsi que des pays limitrophes (niveau européen), notamment dans le cadre des RTE-T.

Le CESRW considère cet avis comme une base de discussion avec le nouveau Gouvernement et se réserve le droit de préciser si nécessaire certaines positions dans le cadre d'une matière qui se veut en perpétuelle évolution.