



Congrès régional de la Mobilité des Marchandises

Edition 2023 - Actes

Chères lectrices, chers lecteurs,

Tenant en main un exemplaire ou consultant une version électronique des présents actes du premier Congrès régional de la Mobilité des Marchandises, vous avez probablement contribué directement ou indirectement à leur contenu au travers de votre participation à la séance académique, ou par votre implication lors des espaces de concertation thématiques.

Cette première édition, organisée avec la collaboration du pôle de compétitivité Logistics in Wallonia et de l'Union wallonne des Entreprises, a démontré tout le potentiel d'une mobilisation transversale de la grande diversité d'acteurs impliqués dans les défis auxquels doit faire face la mobilité des marchandises sur le territoire wallon.

Nous étions plus d'une centaine à faire le point sur la première année d'opérationnalisation de la Stratégie Régionale de la Mobilité des Marchandises et à nous concerter lors de tables rondes thématiques afin d'identifier des pistes d'actions pour satisfaire les enjeux climatiques tout en favorisant le développement économique.

Nous nous réjouissons de cette première édition et mettrons tout en œuvre pour pérenniser ce processus de concertation au sein de groupes de travail thématiques.

Nous vous donnons d'ores et déjà rendez-vous pour la seconde édition de ce congrès qui se tiendra en 2025.

Bonne lecture,

Nicolas Rigo

Chef de Programme SRM/M

Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises

Table des matières

Séance académique.....	4
Tables rondes thématiques.....	7
Comment accélérer le développement de l'intermodalité et des infrastructures ?	8
Comment accélérer la transition et l'amélioration de l'efficacité énergétique ?	12
Comment modérer la demande de transport ?	14
Et ensuite ?	16
Annexe 1 : Tables rondes « Intermodalité et Infrastructures »	17
Annexe 2 : Table ronde « Transition et Efficacité énergétique »	19
Annexe 3 : Table ronde « Modération de la Demande »	20

Séance académique

La séance académique a permis de faire le bilan de la première opérationnalisation de la Stratégie Régionale de Mobilité – Volet Marchandises (SRM/M). Les interventions des orateurs sont disponibles sous format vidéo sur le [portail de la mobilité en Wallonie](#).

Monsieur Etienne Willame, Directeur Général du SPW Mobilité et Infrastructures (SPW MI) a introduit la journée en rappelant la genèse de la SRM/M trouvant ses racines dans la Vision FAST – Fluidité Accessibilité Santé Sécurité et Transfert Modal - adoptée par le Gouvernement Wallon en 2017 posant le « Pourquoi ». Ce fut également l'occasion de mettre à nouveau en évidence les enjeux poursuivis de réduction d'émissions de gaz à effet de serre, de report modal, de réflexion quant à la demande de transport et à son efficacité.



Monsieur Pascal Moens, directeur de la Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises (DTIM – SPW MI) a ensuite présenté la structure de pilotage de la SRM/M. Ce fut l'occasion de découvrir l'approche « *Bottom-Up* » mise en place afin d'assurer une concertation des acteurs du secteur au sein de groupes de travail. Cette structure permet de remonter les pistes d'actions identifiées par le secteur vers un comité stratégique composé de la majorité des représentants du Gouvernement Wallon, de la majorité des représentants du SPW, de l'IWEPS (Institut Wallon de l'Etude, de la Prospective et de la Statistique) et du HCS (Haut Conseil Stratégique). Ce comité analysera les orientations qui lui sont soumises.

Monsieur Bernard Piette, administrateur délégué du pôle de compétitivité Logistics in Wallonia (LiW) a présenté le groupe de travail « Préparer le futur » qui leur a été confié. Ce groupe de travail, le premier des six groupes de travail de la SRM/M à avoir été lancé a pour mission de mener une veille prospective et identifier les actions prioritaires à entreprendre sous la coordination de Logistics in Wallonia qui en est le promoteur. En outre, au sein de ce groupe de travail, Logistics in Wallonia coordonne également un appel à projet dédié.

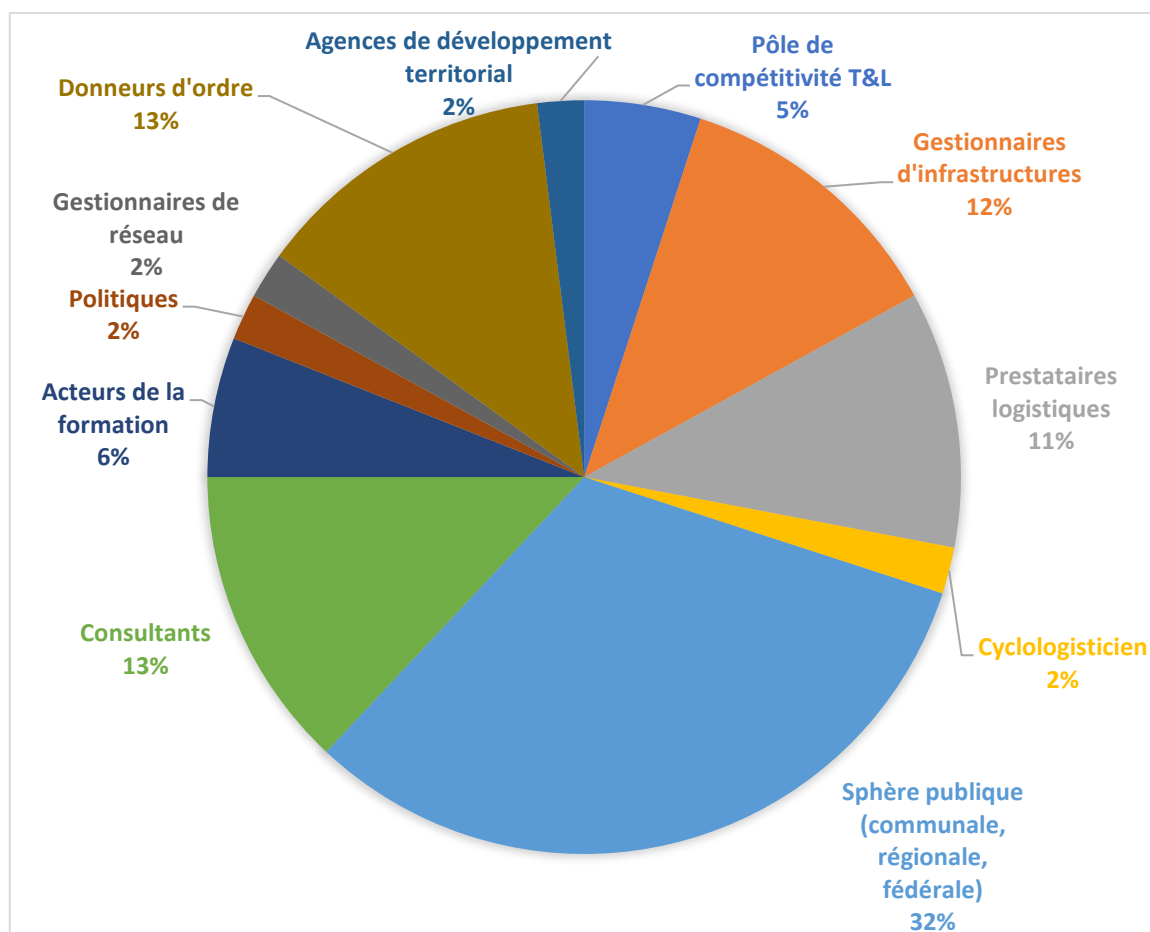


Le bilan des projets lancés depuis l'opérationnalisation de la SRM/M a été réalisé par **Monsieur Nicolas Rigo, chef de programme de la SRM/M** au sein de la DTIM – SPW MI. Ce fut l'occasion d'exposer brièvement les missions en cours portant sur, par exemple :

- L'établissement d'un guide de bonnes pratiques en logistique urbaine à destination des villes et communes ;
- L'identification des filières économiques porteuses en terme de report modal ;
- Le développement d'un éco-calculateur pour le transport de marchandises.

Cette session a permis également de faire un focus sur le développement du cadastre dynamique des terrains multimodaux présenté par **Monsieur Grégoire Vandecasteele, en charge de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme** au sein de la DTIM – SPW MI.

Après ce premier bilan, les acteurs du secteur ont pu renforcer leurs relations voire en créer de nouvelles. En effet, cette première édition du congrès a rassemblé une grande diversité de profils telle que présentée sur le graphique ci-dessous. Ce fut une première en Wallonie. Nous avons souhaité mettre en évidence la présence d'acteurs tels que les cyclo-logisticiens, prestataires logistiques par substance mais avec certaines spécificités qui méritaient un profil dédié. Il est également à noter que certaines fédérations de secteur étaient représentées. Pour les besoins des présents actes, elles ont été intégrées au profil du secteur y associé. Il est aussi à noter que cette diversité de profils s'appuie sur le nombre de représentants de chaque type.



Dans la continuité des précédents orateurs, **Monsieur Nicolas Rigo** a présenté la méthode de labélisation SRM/M. Reposant sur une grille multi critères, cette méthode permet de reconnaître officiellement des initiatives du secteur développées « hors » de la SRM/M. Ceci alimente le pilotage transversal de la stratégie.



Deux témoignages ont suivi. **Monsieur Nicolas Dubois, chef du Programme Seine-Escaut (SPW MI)** a présenté l'avancement des opérations du programme destiné à ancrer davantage la Wallonie sur la carte du transport fluvial européen. Il a ensuite présenté le résultat de la labélisation SRM/M en soulignant les contributions du programme Seine-Escaut aux objectifs poursuivis tout en inscrivant ce programme au sein des 24 grandes mesures définies dans la SRM/M.



Monsieur **Pierre Fils, Director Group Sustainability chez Bpost** a ensuite présenté l'initiative Ecozones portant sur la densité du réseau, l'installation d'armoires à colis, le remplacement des véhicules par des vélos, des diables et des véhicules électriques. Cette initiative est d'ores et déjà opérationnelle dans six villes Wallonnes et planifiée dans sept autres.

Monsieur Philippe Henry, Vice-Président et Ministre du Climat, de l'Energie, de la Mobilité et des Infrastructures a clôturé cette séance académique en rappelant le caractère essentiel du présent congrès au regard notamment de l'urgence écologique.

Le comité stratégique de la SRM/M a ensuite été installé. Il se réunira au minimum une fois par an sous l'impulsion du ministre, pour assurer le suivi et l'orientation de la Stratégie, la première fois au premier semestre 2024, et il validera un premier rapport d'activité.

Tables rondes thématiques

A la suite de la séance plénière, les tables rondes ont permis d'organiser la concertation d'un grand nombre d'acteurs autour des trois thématiques suivantes :

- « Comment accélérer le développement de l'intermodalité et des infrastructures ? » ;
- « Comment accélérer la transition énergétique et l'amélioration de l'efficacité énergétique ? » ;
- « Comment modérer la demande de transport ? ».

Cette concertation avait pour objectif de permettre aux acteurs du secteur de partager les actions concrètes qu'ils proposent pour répondre aux questions sur base de leurs connaissances des enjeux et des besoins du terrain.

Au cours de ces tables rondes, les participants ont été amenés à émettre une série d'idées et dans le cadre d'une méthode collaborative, sélectionner et prioriser ces idées tout en estimant leurs impacts. L'objectif était l'identification de 10 idées par table ronde.

L'ensemble des idées écartées en cours de processus sont reprises en annexe car elles constituent aussi de la matière afin d'alimenter les réflexions par la suite.

Il est à noter qu'au vu du nombre d'inscrits, la table ronde « Intermodalité et Infrastructures » a été doublée menant à deux fiches « Partim 1 » et « Partim 2 ».

Table ronde « Intermodalité et Infrastructures » (Partim 1) - Contexte

Les profils suivants ont contribué aux discussions de cette table ronde :

- **Prestataires logistiques (cyclo, voie d'eau, rail, route),**
- **Donneurs d'ordre,**
- **Gestionnaires d'infrastructures,**
- **Consultants,**
- **Sphère publique (communale, régionale),**
- **Pôle de compétitivité T&L,**
- **Acteurs de la formation.**

En suivant la méthodologie précédemment décrite, 10 actions ont été retenues, elles sont listées dans la fiche des résultats présentée à la page suivante.

Ces actions ont été évaluées par les participants au regard de leurs impacts possibles sur les objectifs suivants :

1. Réduction des émissions de GES (O1),
2. Réduction de la pollution atmosphérique (O2),
3. Réduction des nuisances sonores (O3),
4. Réduction des accidents (O4),
5. Réduction de la congestion (O5),

En outre, les participants ont dû également se positionner sur la contribution de ces 10 pistes d'actions aux enjeux plus larges que se fixe la Wallonie au travers des objectifs 6 et 8 ci-dessous. De plus, la création de valeurs a été également considérée (O7).

6. Création d'emplois (O6),
7. Créations de valeurs (O7),
8. Diminution de la pauvreté (O8).

Le tableau présenté dans la fiche ci-dessous est donc le résultat d'une évaluation commune par l'ensemble des participants à la table ronde.

Il est à noter qu'à ce stade, nous n'avons pas classé les actions selon leur « efficacité globale » qui résulterait de l'agrégation de leurs impacts sur les différents objectifs. Un tel score global résulte en effet d'une pondération préalable des objectifs, ce qui pourrait varier selon les profils et desiderata de chacun.

Table ronde « Intermodalité et Infrastructures » (Partim 1) - Résultats

1. Faciliter l'accès à des sillons¹ ferroviaires (online) afin d'approcher la souplesse du transport routier (Action_01).
2. S'assurer de l'organisation de feroutage² sur le territoire (Action_02).
3. Identifier, acquérir et affecter les terrains « bien situés » en termes de mobilité des marchandises et définir les conditions urbanistiques applicables jusqu'à l'obtention du permis (Action_03).
4. Simplifier certaines procédures douanières (au sein de la zone aéroportuaire) (Action_04).
5. Mettre à disposition les données opérationnelles relatives au transport (tout type de modes confondus) et permettre la transparence des flux de transport de manière intégrée (Action_05).
6. Affiner l'inventaire des terrains multimodaux (en prêtant attention au réseau ferroviaire) et en faire une démarche d'aménagement du territoire pour le développement des hubs multimodaux (Action_06).
7. Créer des plateformes et hubs multimodaux locaux et ainsi créer un maillage du territoire plus fin en ce compris le long des fleuves (Action_07).
8. Promouvoir les métiers de la multimodalité, fluviaux / ferroviaires et liés à la cyclo-logistique. Rendre plus accessibles les formations en Wallonie (Action_08).
9. Augmenter la disponibilité, la transparence, la disponibilité et la fiabilité des ouvrages de franchissement (Action_09).
10. Veiller à la neutralité des opérateurs de plateformes de transbordement via une coordination publique transparente (Action_10).

	O1	O2	O3	O4	O5	O6	O7	O8
Action_01								
Action_02								
Action_03								
Action_04								
Action_05								
Action_06								
Action_07								
Action_08								
Action_09								
Action_10								

Code couleur : Impact positif – Vert , Impact nul – Jaune

1. Réduction des émissions de GES (O1).
2. Réduction de la pollution atmosphérique (O2).
3. Réduction des nuisances sonores (O3).
4. Réduction des accidents (O4).
5. Réduction de la congestion (O5).
6. Création d'emplois (O6).
7. Créations de valeurs (O7).
8. Diminution de la pauvreté (O8).

¹ Capacité d'infrastructure allouée à la circulation d'un train entre deux points d'un réseau ferroviaire pendant une période de temps donnée.

² Transport ferré de véhicules routiers.

Table ronde « Intermodalité et Infrastructures » (Partim 2) - Contexte

Les profils suivants ont contribué aux discussions de cette table ronde :

- **Prestataires logistiques (cyclo, voie d'eau, rail, route),**
- **Consultants,**
- **Sphère publique (régional),**
- **Gestionnaires d'infrastructure,**
- **Acteurs de la formation.**

En suivant la méthodologie précédemment décrite, 10 actions ont été retenues, elles sont listées dans la fiche des résultats présentée à la page suivante.

Ces actions ont été évaluées par les participants au regard de leurs impacts possibles sur les objectifs suivants :

1. Réduction des émissions de GES (O1),
2. Réduction de la pollution atmosphérique (O2),
3. Réduction des nuisances sonores (O3),
4. Réduction des accidents (O4),
5. Réduction de la congestion (O5),

En outre, les participants ont dû également se positionner sur la contribution de ces 10 pistes d'actions aux enjeux plus larges que se fixe la Wallonie au travers des objectifs 6 et 8 ci-dessous. De plus, la création de valeurs a été également considérée (O7).

6. Création d'emplois (O6),
7. Créations de valeurs (O7),
8. Diminution de la pauvreté (O8),

Le tableau présenté dans la fiche ci-dessous est donc le résultat d'une évaluation commune par l'ensemble des participants à la table ronde.

Il est à noter qu'à ce stade, nous n'avons pas classé les actions selon leur « efficacité globale » qui résulterait de l'agrégation de leurs impacts sur les différents objectifs. Un tel score global résulte en effet d'une pondération préalable des objectifs, ce qui pourrait varier selon les profils et desiderata de chacun.

Table ronde « Intermodalité et Infrastructures » (Partim 2) – Résultats

11. Réserver les terrains mouillés ou raccordés au réseau ferroviaire exclusivement aux entreprises des modes alternatifs (Action_11).
12. Sensibiliser les entreprises sur les différentes possibilités / solutions de transport (Action_12).
13. Etablir un cadre budgétaire spécifique adéquat pour développer des connexions multimodales (urbaines ou non) (Action_13).
14. Renforcer le niveau de service et maximiser l'usage des infrastructures ; exemple : 24/24 aux écluses, gestion des incidents, élaboration d'un « plan B » (Action_14).
15. Soutien aux investissements pour l'automatisation de la flotte fluviale afin de remédier à la pénurie de personnel navigant (Action_15).
16. Développer des outils de collecte de données des marchandises transportées, standardiser ces données (Action_16).
17. Analyser les besoins d'infrastructures pour développer les flux logistiques intermodaux vers et dans les villes (Action_17).
18. Etablir des standards pour faciliter l'utilisation de la cyclo-logistique en relation avec la voie d'eau (outils de transbordement, accostage, contenants) (Action_18).
19. Favoriser l'information et la formation sur les solutions multimodales et/ou modes alternatifs à la route notamment à destination des logisticiens (Action_19).
20. Sensibiliser et permettre aux petites entités qui n'ont pas encore rejoint « le cadre » d'y entrer afin de leur montrer les enjeux majeurs poursuivis (Action_20).

	O1	O2	O3	O4	O5	O6	O7	O8
Action_11						Faible		
Action_12	Faible	Faible	Faible	Faible	Faible			
Action_13								
Action_14						Faible		Faible
Action_15								
Action_16			Faible			Faible		
Action_17								
Action_18								
Action_19			Faible					
Action_20								

Code couleur : Impact positif – Vert, Impact nul – Jaune

1. Réduction des émissions de GES (O1).
2. Réduction de la pollution atmosphérique (O2).
3. Réduction des nuisances sonores (O3).
4. Réduction des accidents (O4).
5. Réduction de la congestion (O5).
6. Création d'emplois (O6).
7. Créations de valeurs (O7).
8. Diminution de la pauvreté (O8).

Comment accélérer la transition et l'amélioration de l'efficacité énergétique ?

Table ronde « Transition et Efficacité énergétique » – Contexte

Les profils suivants ont contribué aux discussions de cette table ronde :

- **Sphère publique (régionale),**
- **Prestataires logistiques (cyclo, voie d'eau, rail, route),**
- **Acteurs de la formation,**
- **Gestionnaires d'infrastructure,**
- **Pôle de compétitivité.**

En suivant la méthodologie précédemment décrite, 10 actions ont été retenues, elles sont listées dans la fiche des résultats présentée à la page suivante.

Ces actions ont été évaluées par les participants au regard de leurs impacts possibles sur les objectifs suivants :

1. Réduction des émissions de GES (O1),
2. Réduction de la pollution atmosphérique (O2),
3. Réduction des nuisances sonores (O3),
4. Réduction des accidents (O4),
5. Réduction de la congestion (O5),

En outre, les participants ont dû également se positionner sur la contribution de ces 10 pistes d'actions aux enjeux plus larges que se fixe la Wallonie au travers des objectifs 6 et 8 ci-dessous. De plus, la création de valeurs a été également considérée (O7).

6. Création d'emplois (O6),
7. Créations de valeurs (O7),
8. Diminution de la pauvreté (O8).

Le tableau présenté dans la fiche ci-dessous est donc le résultat d'une évaluation commune par l'ensemble des participants à la table ronde.

Il est à noter qu'à ce stade, nous n'avons pas classé les actions selon leur « efficacité globale » qui résulterait de l'agrégation de leurs impacts sur les différents objectifs. Un tel score global résulte en effet d'une pondération préalable des objectifs, ce qui pourrait varier selon les profils et desiderata de chacun.

Table ronde « Transition et Efficience énergétique » – Résultats

Il est à noter que dans cette table ronde, neuf actions ont été retenues dans le cadre d'un consensus.

21. Comprendre et analyser les besoins des utilisateurs afin d'informer et expliquer les bénéfices en termes de transition énergétique (Action_21).
22. Revoir les dispositifs fiscaux s'appliquant au transport de marchandises afin d'inciter la mise en œuvre de technologies et carburants émergents (Action_22).
23. Favoriser un mix énergétique conjoint comprenant l'électricité, les biocarburants, les carburants synthétiques, l'hydrogène, en assouplissant la réglementation relative à la mise en œuvre de nouvelles sources d'énergie (Action_23).
24. Inciter à utiliser les « meilleurs » modes de transport lorsqu'ils sont disponibles (Action_24).
25. Accélérer la décarbonation des transports en ciblant entre autres les flottes de navigation intérieure (et maritime) notamment par la mise en œuvre de solutions de cofinancement innovantes (Action_25).
26. Massifier le transport en offrant un service de pick-up de palettes/colis par zoning industriel en ciblant les PME (Action_26).
27. Rapprocher l'industrie de masse des utilisateurs via du *re-shoring* engendrant une diminution des transports longue distance et une maîtrise des productions et coûts énergétiques liés (Action_27).
28. Adapter l'infrastructure urbaine pour optimiser le développement de l'économie circulaire grâce à la création de hubs logistiques répondant aux besoins (Action_28).
29. Intégrer les modes fluvial et ferroviaire dans l'acheminement des colis et des marchandises en centre-ville en profitant du réseau existant (Action_29).

	O1	O2	O3	O4	O5	O6	O7	O8
Action_21								
Action_22								
Action_23								
Action_24								
Action_25								
Action_26								
Action_27								
Action_28								
Action_29								

Code couleur : Impact positif – Vert ; Impact nul – Jaune

1. Réduction des émissions de GES (O1).
2. Réduction de la pollution atmosphérique (O2).
3. Réduction des nuisances sonores (O3).
4. Réduction des accidents (O4).
5. Réduction de la congestion (O5).
6. Création d'emplois (O6).
7. Créations de valeurs (O7).
8. Diminution de la pauvreté (O8).

Comment modérer la demande de transport ?

Table ronde « Modération de la Demande » – Contexte

Les profils suivants ont contribué aux discussions de cette table ronde :

- **Prestataires logistiques (cyclo, voie d'eau, rail, route),**
- **Consultants,**
- **Sphère publique (régionale),**
- **Gestionnaires d'infrastructure,**
- **Acteurs de la formation.**

En suivant la méthodologie précédemment décrite, 10 actions ont été retenues, elles sont listées dans la fiche des résultats présentée à la page suivante.

Ces actions ont été évaluées par les participants au regard de leurs impacts possibles sur les objectifs suivants :

1. Réduction des émissions de GES (O1),
2. Réduction de la pollution atmosphérique (O2),
3. Réduction des nuisances sonores (O3),
4. Réduction des accidents (O4),
5. Réduction de la congestion (O5),

En outre, les participants ont dû également se positionner sur la contribution de ces 10 pistes d'actions aux enjeux plus larges que se fixe la Wallonie au travers des objectifs 6 et 8 ci-dessous. De plus, la création de valeurs a été également considérée (O7).

6. Création d'emplois (O6),
7. Créations de valeurs (O7),
8. Diminution de la pauvreté (O8).

Le tableau présenté dans la fiche ci-dessous est donc le résultat d'une évaluation commune par l'ensemble des participants à la table ronde.

Il est à noter qu'à ce stade, nous n'avons pas classé les actions selon leur « efficacité globale » qui résulterait de l'agrégation de leurs impacts sur les différents objectifs. Un tel score global résulte en effet d'une pondération préalable des objectifs, ce qui pourrait varier selon les profils et desiderata de chacun.

Table ronde « Modération de la Demande » – Résultats

Remarque : huit idées sont retenues dans ce cadre-ci.

- 30. Digitalisation (Action_30).
- 31. Sensibiliser et communiquer (Action_31).
- 32. Favoriser la cyclo-logistique (Action_32).
- 33. Relocaliser la production (Action_33).
- 34. Réduction de l'étalement urbain (Action_34).
- 35. Développer les projets « écozone » pour la distribution urbaine (Action_35).
- 36. Favoriser les circuits courts (Action_36).
- 37. Augmenter le prix du transport pour le client en fonction de différents critères (Action_37).

	O1	O2	O3	O4	O5	O6	O7	O8
Action_30	Faible					Faible		
Action_31								
Action_32					Faible			
Action_33		Faible	Faible		Faible			Faible
Action_34			Faible	Faible	Faible			
Action_35			Faible					
Action_36		Faible	Faible		Faible			Faible
Action_37							Faible	

Code couleur : Impact positif – Vert ; Impact nul – Jaune

- 1. Réduction des émissions de GES (O1).
- 2. Réduction de la pollution atmosphérique (O2).
- 3. Réduction des nuisances sonores (O3).
- 4. Réduction des accidents (O4).
- 5. Réduction de la congestion (O5).
- 6. Création d'emplois (O6).
- 7. Créations de valeurs (O7).
- 8. Diminution de la pauvreté (O8).

Et ensuite ?

Les présents actes seront présentés lors du premier comité stratégique de la SRM/M qui se tiendra au premier semestre 2024. Ils seront disponibles sur le [portail de la mobilité en Wallonie](#).

Ils alimenteront également la réflexion des groupes de travail de la SRM/M, assurant ainsi la pérennisation du processus de concertation.

En effet, pour rappel, et comme brièvement mentionné dans la section « Séance académique », la SRM/M s'articule autour d'une structure de pilotage permettant d'alimenter les discussions à partir des acteurs du terrain. Cette concertation s'exprime au travers de tables rondes thématiques telles que celles décrites ci-dessus mais aussi au sein des groupes de travail thématiques de la SRM/M, chacun piloté par un promoteur. Le groupe de travail « Préparer le futur » a été lancé en décembre 2023. Les autres groupes devraient être lancés courant 2024.

Les groupes de travail thématiques sont :

- « **Préparer le futur** » (Promoteur: Logistics in Wallonia) ;
- « **Renforcer l'efficacité et la sécurité du transport** » ;
- « **Optimiser les chaînes de déplacement multimodales sur le territoire** » ;
- « **Développer les infrastructures au service des usagers** » ;
- « **Guider vers des transports durables** » ;
- « **Renforcer le rôle moteur des pouvoirs publics** ».

Le promoteur est un ambassadeur avec une légitimité forte sur les actions de son groupe de travail. Le promoteur identifie, en concertation avec le chef de programme, les membres de son groupe de travail, assure un rôle de médiateur et identifie les ressources nécessaires aux projets du groupe. Le cas échéant, il gère, en collaboration avec la Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises (SPW MI), les appels à projet ou les appels d'offre qui seraient amenés à être lancés dans le cadre de son groupe de travail.

Le groupe de travail est composé des parties prenantes identifiées par le promoteur du groupe de travail et le chef de programme. Il a pour mission de mener à bien les activités du groupe de travail telles que l'identification des pistes d'actions clés pour satisfaire aux enjeux de la SRM/M. Le cas échéant, il sélectionne les projets dans le cadre d'appels à projet liés à sa thématique et participe à des comités de suivi dans le cadre de marchés de service. Il est présidé par le promoteur et se réunit à la demande de ce dernier qui en assure le secrétariat. Il se réunit en moyenne tous les trois mois.

Annexe 1 : Tables rondes « Intermodalité et Infrastructures »

L'ensemble des idées écartées en cours de processus sont reprises ci-après car elles constituent aussi de la matière afin d'alimenter les réflexions par la suite.

- **Aménager les quais et systèmes de chargement** en fonction du moyen de transport et du type de marchandises notamment en lien avec la logistique urbaine.
- Développer des **hubs urbains proches des voies d'eau**.
- Développer des **centres de consolidation urbains** gérés par un tiers de confiance pour faciliter la livraison du dernier kilomètre en vélo cargo.
- **Adapter** les plateformes fluviales (quais de déchargement) **en faveur des cyclo-logisticiens**.
- Déployer un **réseau de micro-hubs logistiques urbains** adaptés à la logistique du dernier kilomètre.
- **Appliquer le modèle de conteneurisation** des marchandises **à l'échelle des zones urbaines** et des véhicules légers durables.
- Mettre au point une **gamme de conteneurs modulables** s'inspirant de projets existants et **compatibles avec les micro-conteneurs urbains**.
- Avoir une réflexion d'aménagement du territoire pour la **localisation optimale des hubs de mobilité connectés**.
- **Réaffiner les pôles multimodaux** identifiés en ajoutant la proximité des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T), avec des sécantes > 1000m, en intégrant les pôles logistiques existants.
- **Redistribuer le foncier** de manière plus optimale.
- **Intégrer la logistique dès la naissance** du processus de création et de développement **d'un produit**.
- Dans le cadre de la SRM/M, mettre en place un **coordinateur rassemblant** autour de la table les **différents acteurs** nécessaires pour concrétiser le **report modal**.
- Promouvoir la **simplification administrative** et la **standardisation des processus opérationnels**.
- **Harmoniser l'accès aux subsides** accordés pour le développement de lignes de transport alternatif afin de ne pas favoriser un mode de transport.
- Se doter d'une politique et d'une **vision ferroviaire wallonne** et définir les projets majeurs et s'assurer de leur financement.
- Renforcer les politiques locales de **restriction d'accès en zone urbaine** pour les activités logistiques dans les quartiers à forte densité.
- Réduire l'attractivité du transport longue distance par la route en **augmentant significativement la redevance kilométrique pour les poids lourds**. **Faciliter les démarches administratives** nécessaires **pour développer** et mettre en service **un site multimodal**.
- **Adapter les schémas tarifaires de redevance kilométrique des camions** et **l'uniformiser à tous les pays**.
- **Faciliter** les procédures dans **l'obtention des permis des plateformes multimodales**.
- Prévoir des **incitants financiers** et mettre à disposition des entreprises, des **services concrets**.
- Faciliter financièrement **l'accès à des unités de transport intermodal**.
- Assurer une **vision claire de la vocation territoriale des sites en friche** pour éviter les conflits d'usage ultérieurs.
- Avoir une **stratégie des mobilités à l'échelle des plans urbains de mobilité (PUM)** pour les **marchandises**.

- **Simplifier les procédures urbanistiques** longues et fastidieuses.
- Autoriser **plus de tonnage pour les poids lourds assurant un pré et post acheminement**.
- Avoir un **référentiel commun** à la Wallonie pour les réglementations **d'accès et de livraison des villes**.
- **Améliorer la gouvernance** et la pluralité d'acteurs impliqués dans tout **projet urbain par des mécanismes de gouvernance structurels (consultation et implication d'acteurs logistiques** dans les plans de mobilité).
- Promouvoir le **développement des hubs logistiques à l'entrée des villes** par une meilleure coordination et collaboration avec les acteurs fonciers.
- **Augmenter l'offre de transport sur la voie d'eau** (flotte, personnel formé, alternatives innovantes).
- **Limiter la taille des véhicules** autorisés à pénétrer **dans les centres urbains**.
- Rendre **plus accessibles les axes fluviaux** en termes de coûts et de délais.
- Convaincre, obliger et **persuader les entreprises/chargeurs à réaliser une étude multimodale**.
- Considérer la **dimension internationale/supra régionale des investissements** en infrastructures.
- Augmenter les **contraintes réglementaires** en défaveur des modes de **transport polluant** en faveur de solutions plus durables.
- Développer une **société de transport fret ferroviaire** par les pouvoirs publics, les industriels et les logisticiens.
- Améliorer la **fiabilité des ouvrages**.
- Valoriser les **performances de solutions alternatives durables** pour la livraison du dernier kilomètre (CO₂, efficacité, externalités, etc.)
- Imposer **l'utilisation de l'éco calculateur SPW** pour le choix du transport de marchandises.
- Augmenter la **performance environnementale du transport par voie d'eau** pour le rendre encore plus attrayant.
- Développer un mode **ferroviaire alternatif**, telle que la **technologie magnétique** pour le décarboner.
- Optimiser les **dimensions des bateaux** pour un meilleur rendement.
- Renforcer les **liens entre** gestionnaires de plateforme multimodale, les fournisseurs et les transporteurs à l'aide **d'outils digitaux** de communication et de partage d'information.
- Développer des outils informatiques pour faciliter le **suivi des marchandises et le partage d'information** ainsi que la **planification du transport**.
- Développer une **plateforme centralisant les informations** telles que tirant d'air, tirant d'eau, accessibilité des écluses.
- Développer une **plateforme** en vue de **mettre en contact les entreprises** souhaitant faire du transport par rail dans une même région.
- **Mutualiser les infrastructures** pour permettre à un maximum d'acteurs économiques d'y avoir accès.
- Identifier et **quantifier le fret susceptible de transfert modal**.
- **Inventaire global des flux** sur le réseau existant et les infrastructures existantes.
- Avoir à disposition une étude/**carte reprenant l'intégralité des infrastructures eau/rail** et la mettre à disposition des entreprises.
- **Faire connaître d'avantage les initiatives du SPW, de LiW et de l'UWE** et des **services de qualité qu'ils offrent**.

Annexe 2 : Table ronde « Transition et Efficience énergétique »

L'ensemble des idées écartées en cours de processus sont reprises ci-après car elles constituent aussi de la matière afin d'alimenter les réflexions par la suite.

- Tout comme le RAVEL, **développer** davantage de **(auto) routes vélo**.
- **Adaptation de l'offre de cale** à la demande de l'industrie et **construction de bateaux adaptés**, voire cofinancement des chargeurs.
- Utilisation de la source **d'énergie naturelle pour la production d'hydrogène**.
- **Favoriser la recherche** pour permettre la **production locale de sources alternatives d'énergie (H₂)**.
- **Développer le réseau de distribution de carburants alternatifs** à l'échelle européenne.
- **Réduire les coûts d'accès aux moteurs à carburants alternatifs**, démocratiser l'accès aux équipements de dépollution.
- **Amplifier le mécanisme d'aide aux modernisation/remplacement des motorisations dans le secteur de la batellerie**.
- **Partenariat technique** avec fournisseurs et chantiers navals.
- **Favoriser les carburants alternatifs** afin de les rendre compétitifs par rapport aux carburants fossiles.
- **Encadrer réglementairement la transition énergétique** en matière de transport de **marchandises dangereuses**.
- Avoir une **démarche proactive dans le chef de l'administration**, notamment vis-à-vis des sociétés (information, accompagnement, etc.).
- **Revoir la taxe de mise en circulation et la fiscalité régionale** pour les véhicules à motorisation alternative (prélèvement kilométrique).
- **Intégration des coûts externes** dans la tarification à l'usage des infrastructures.
- Mettre en place un système de « **score** » **au niveau européen** semblable au « **nutriscore** » pour **identifier les entreprises** les plus **investies** dans la **transition énergétique**.
- Etablir des études ciblées quant aux **risques** que représente **l'efficience énergétique en matière de transport de marchandises dangereuses**, afin qu'elles puissent être soumises aux groupes d'experts de l'ONU (en charge de la réglementation ADR).
- **Informers les utilisateurs** des possibilités existantes en terme énergétique.
- **Lister les coûts des énergies** et leurs avantages.
- **Mettre en avant les autres carburants alternatifs au même titre que l'alternative électrique**.
- **Créer un « business case » où les bénéfices de l'écologisation sont clairs**.

Annexe 3 : Table ronde « Modération de la Demande »

L'ensemble des idées écartées en cours de processus sont reprises ci-après car elles constituent aussi de la matière afin d'alimenter les réflexions par la suite.

- Travailler sur l'**accessibilité des points du territoire** et notamment en concentrant les efforts aux différents points du territoire, interconnecter utilement.
- **Aménagement des zones d'activités économiques** qui favorise les déplacements (vélos, voitures, piétons, camions).
- Créer des **centres de distribution urbains** associés à des services de **cyclo-logistique**.
- Création d'un **hub de livraison commun** aux plateformes internet (mieux répartir/organiser les livraisons).
- Instaurer des **centres de consolidation en ville** où les **concurrents collaborent** pour limiter le nombre de véhicules au centre-ville.
- **Relocaliser les activités commerciales** en centre-ville.
- **Relocaliser des entreprises** pour une meilleure gestion des déplacements.
- **Renforcer des centralités** en vue de réduire les distances à parcourir.
- **Limiter l'étalement urbain** et relocaliser les services dans les centralités.
- **Développer des quartiers d'entreprises** « productrices de biens » qui répondent à leurs besoins localement afin d'éviter les allers-retours de transport de marchandises entre différents sites.
- **Relocaliser l'industrie** en priorisant le critère accessibilité.
- Créer des **usines de création de biens de récupération** en Wallonie pour limiter les importations.
- Favoriser des **plateformes multimodales eau-fer de grande taille** plutôt que de les multiplier afin de favoriser le shift modal (massification = réduction des coûts).
- **Agir sur la production et le traitement de déchets ménagers** (plastique) pour limiter leur transport.
- **Privilégier les points relais** pour la distribution des petits colis plutôt que les livraisons à domicile et, en amont, imposer l'**obligation** d'avoir un **opérateur unique pour gérer les centres consolidation** et obliger les sociétés concurrentes à collaborer (limiter le nombre de véhicules).
- Soutenir la **R&D** pour **développer des nouvelles filières de production** dans une logique de circuits courts.
- Inciter les pouvoirs publics à intégrer une **obligation de transport durable dans leurs achats** par une imposition par le Gouvernement wallon aux SPW et UAP (exemple : suppression des livraisons de petites fournitures de bureau J+1).
- **Empêcher l'installation de services n'ayant pas trait au transport de marchandises dans des zones à haut potentiel multimodal.**
- **Augmenter le prix de revient des transports à fortes émissions de carbone.**
- **Incitants financiers pour éviter les trajets à vide.**
- **Légiférer en matière de retour** (échanges de produits, ...) et **informer sur l'approche « logistique verte »** (écoconception incluse).
- **Accroître le prix du transport** (prélèvement km, accises, ...) en le répercutant sur le prix final des produits.
- **Interdire les livraisons gratuites** et prévoir un prix de livraison en fonction du délai (plus le client accepte un délai long, moins il paie).

- **Obligation** aux magasins **de vendre des produits locaux**.
- **Privilégier les produits** provenant de **zones plus proches (clauses marchés publics)**.
- Pour les **marchés publics de travaux**, **prendre en compte l'impact CO₂** de l'installation des chantiers afin d'encourager la proximité pour les entreprises/matériaux.
- **Interdire les camions en ville** pour que la distribution des marchandises se fasse par véhicules légers et propres depuis des centres de distribution en périphérie.
- **Contraindre l'accès à certains territoires** pour susciter le changement (Bpost et la cyclo-logistique).
- **Règlementation** sur les **distances maximales** parcourues en **mode routier**.
- **Appliquer** les diverses **mesures** visées dans le **PACE** selon la logique réduire/éviter, report modal, amélioration de l'efficacité / efficience.
- **Consolider les livraisons – limiter les trajets à vide – augmenter le coût du transport urgent** pour le client – **développer les circuits courts**.
- Utiliser les **transports en communs urbains** pour le **transport de colis**.
- **Mutualiser la demande** de transport **au sein d'un parc d'activités économiques** via un « *collectif mobility manager PAE* ».
- **Diminuer/supprimer les parcours à vide** (camions, wagons, conteneurs, barges).
- **Optimiser** le taux de **remplissage des camions**.
- **Coordonner les volumes au départ des hubs logistiques**/plateformes multimodales (partage de volumes/capacités/rechargement).
- **Grouper les marchandises** de différents fournisseurs pour la **même destination**.
- **Eviter le retour** des marchandises **sans conditions** (financières).
- Inciter à la **mutualisation des flux**.
- **Favoriser la reprise de colis lorsqu'un livreur quitte la ville**.
- **Retravailler les circuits de distribution** pour les rendre plus efficaces. Eviter qu'un livreur ne passe plusieurs fois par jour au même endroit.
- Avoir un **opérateur neutre** pour **gérer les centres de consolidation** afin d'inviter les sociétés concurrentes à collaborer.
- Donner la possibilité aux **clients de choisir le créneau horaire et le jour de livraison**.
- **Renforcer la connaissance des besoins (observatoire mobilité)** pour trouver les meilleures solutions et réduire ces besoins.
- **Campagne de communication vers les citoyens** pour inciter à, d'une part, arrêter de commander en ligne et, d'autre part, stopper les délais courts de livraison.
- **Diminuer l'urgence de livraison** et sensibiliser les acteurs.