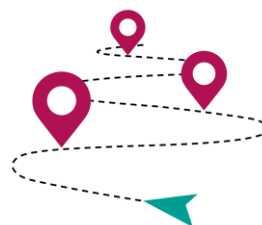




Congrès régional de la Mobilité des Marchandises

Édition 2025 — Actes

Avec la collaboration d'AKT for Wallonia



Avant-propos

[Cette seconde édition du Congrès](#) régional de la Mobilité des Marchandises s'inscrit dans la continuité de 2023 et confirme la dynamique de concertation transversale réunissant acteurs publics, entreprises, pôles de compétitivité et experts. En 2025, le Congrès a mis l'accent sur le bilan d'exécution de la SRM/M, l'installation du nouveau groupe de travail « Fret Forward Wallonia », et l'activation de projets concrets (cyclologistique, chantiers publics, initiatives industrielles), avant d'ouvrir, l'après-midi, quatre ateliers thématiques orientés solutions opérationnelles et indicateurs de suivi.

Nous étions presque 200 au Palais des Congrès de Liège à faire le point sur les années passées à opérationnaliser la Stratégie Régionale de la Mobilité des Marchandises et à nous concerter lors d'ateliers thématiques afin d'identifier des pistes d'actions pour satisfaire les enjeux climatiques tout en favorisant le développement économique.

Nous vous donnons d'ores et déjà rendez-vous pour la prochaine édition de ce congrès qui se tiendra en 2027.

Sommaire

1. Séance académique
2. Ateliers thématiques
3. Et ensuite ?
4. Annexes



Séance académique

La séance académique a présenté l'état d'avancement de la Stratégie Régionale de Mobilité des Marchandises (SRM/M), les enseignements du groupe 'Préparer le futur', le lancement du GT 'Fret Forward Wallonia', des projets cyclologistiques, des cas concrets de gestion des chantiers routiers, des initiatives industrielles de report modal et des propositions d'AKT, avant les conclusions ministérielles. Les interventions des orateurs sont disponibles sous format vidéo sur le [portail de la mobilité en Wallonie](#).

Introduction

L'Administrateur général de l'IWEPS, Sébastien Brunet, a replacé la SRM/M dans ses enjeux (réduction des émissions, report modal, efficacité) et souligné l'importance du pilotage par les données et du monitoring pour guider les décisions. Il a ouvert la séance en rappelant la finalité stratégique de la SRM/M : réduire les émissions, améliorer l'efficacité et renforcer la compétitivité. Il a insisté sur le rôle central des données et du monitoring pour piloter la stratégie, soulignant que « sans indicateurs fiables, il n'y a pas de gouvernance efficace ». Il a également mis en avant la dimension collective : la SRM/M n'est pas une politique isolée mais un levier transversal, articulé avec l'aménagement du territoire, l'énergie et l'environnement. Enfin, il a appelé à une mobilisation continue des acteurs pour transformer les ambitions en résultats concrets.

Bilan SRM/M : quoi de neuf en deux ans ?

Monsieur Pol Flamend, directeur général du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures, a présenté un bilan contrasté : des avancées notables (gouvernance structurée, outils comme l'écocalculateur, primes cyclologistiques, schéma d'investissement des voies hydrauliques), mais des indicateurs qui évoluent trop lentement.

Il a insisté sur la nécessité d'accélérer la transition, en valorisant les projets innovants et en renforçant la concertation public-privé. Parmi les points clés :

- Coûts externes du transport de marchandises estimés à 3,7 milliards €/an (pollution, congestion, bruit, accidents).
- Part modale routière toujours dominante, malgré les efforts pour le report modal.



Fret Forward Wallonia : présentation du nouveau groupe de travail



Frédéric Bruneteau, directeur général de Ptolemus, et Stephen Boucher, directeur général de Dreamocracy, ont présenté le nouveau groupe de travail « *Fret Forward Wallonia* », conçu pour accélérer la mise en œuvre de la SRM/M et répondre aux défis de la vision FAST 2030. Ce GT se concentre sur trois axes majeurs : la décarbonation, l'inscription de la multimodalité sur le territoire et la sécurité du transport de marchandises.

L'objectif est double : assurer le suivi des actions existantes et co-construire des projets innovants, réalistes et opérationnels, impliquant acteurs publics et privés.

Le GT réunira entre 30 et 50 membres répartis en sous-groupes thématiques et travaillera selon une méthodologie collaborative basée sur l'intelligence collective. Le calendrier s'étend jusqu'en 2027, avec des étapes clés : diagnostic, idéation, finalisation des projets et transmission des recommandations au comité stratégique. Le SPW MI encadre et soutien le groupe de travail en vue de recevoir les recommandations, soutenir les initiatives et garantir la transparence du suivi.

Ce lancement marque une nouvelle phase structurante pour la SRM/M, avec une ambition claire : faire de la Wallonie un territoire multimodal, décarboné et sécurisé grâce à des projets concrets et une gouvernance participative.

Les projets de la SRM/M – présentation de projets portant sur la cyclologistique

Philippe Van de Casteele, directeur général de la *Belgian Cycle Logistics Federation*, a mis en avant la cyclologistique comme solution clé pour la logistique urbaine durable. Il a rappelé ses atouts : efficacité dans les zones denses, complémentarité avec les autres modes, réduction des émissions et création d'emplois locaux. L'intervention a également présenté deux projets SRM/M : la structuration d'une filière professionnelle avec un programme de formation pilote pour coursiers, et l'amélioration de la robustesse du matériel utilisé par les cyclologistes. Ces initiatives visent à professionnaliser le secteur, réduire les coûts de maintenance et favoriser son essor en Wallonie.



Secteur public : Gestion des chantiers routiers – impacts sur la mobilité et l’empreinte environnementale – cas concrets du SPW MI

Pierre Nigro, expert à la Direction des Techniques routières, a illustré comment la gestion des chantiers routiers peut réduire leur impact environnemental et améliorer la mobilité. Il a présenté des cas concrets, comme la réhabilitation de l'A4 avec une plateforme locale de recyclage permettant d'éviter 22 500 trajets et plus de 2 millions de kilomètres, ou encore l'aménagement du carrefour N4-N25 et la cyclostrade E411, qui valorisent les terres excédentaires. Ces exemples montrent qu'une planification intelligente et l'intégration de critères CO₂ dans les marchés publics peuvent générer des économies significatives et contribuer aux objectifs de la SRM/M.

Secteur privé : Holcim et les enjeux de la mobilité des marchandises

Karim Abouhafes, responsable du développement durable, et Sébastien Houtrelle, responsable capex, environnement et ressources minérales chez Holcim, ont présenté la stratégie de Holcim pour réduire l'impact environnemental de ses activités logistiques. L'entreprise transporte près de 8,8 millions de tonnes par an, dont 88 % par route, 13,5 % par voie fluviale et moins de 1 % par rail. Pour inverser cette tendance, Holcim investit dans des projets de report modal ambitieux : le site de Leffe vise à transférer 75 % de ses flux vers la voie d'eau, ce qui permettra d'éviter 50 000 trajets de camions et plus de 3 000 tonnes de CO₂ par an. À Tournai, la Carrière du Milieu bénéficiera d'un quai et d'un convoyeur pour augmenter de 50 % la part fluviale d'ici 2030. Enfin, le programme GO4ZERO prévoit des connexions ferroviaires dédiées et des wagons sur mesure pour sécuriser l'approvisionnement en calcaire. Ces projets illustrent la volonté d'Holcim de combiner performance industrielle et transition écologique.

Propositions d'AKT face aux défis de la SRM/M

Frédéric Panier, directeur général d'AKT, a exposé les propositions d'AKT pour répondre aux défis de la SRM/M, en s'appuyant sur la feuille de route PAKTE 2030. L'objectif est de concilier décarbonation et compétitivité des entreprises wallonnes. AKT recommande de renforcer la gouvernance, d'accélérer la mise en place d'indicateurs fiables et de développer des mécanismes de financement adaptés pour soutenir les projets innovants. L'intervention a également insisté sur l'importance de la collaboration public privé et sur la nécessité d'anticiper les évolutions réglementaires pour permettre aux entreprises de s'adapter rapidement. Ces



propositions visent à positionner la Wallonie comme un acteur moteur de la transition logistique.

Présentation du comité d'orientation stratégique

Le comité d'orientation stratégique a été présenté comme l'organe central de gouvernance de la SRM. Il réunit les représentants du Gouvernement, du SPW, de l'IWEPS et des acteurs clés du secteur pour assurer le suivi et l'orientation de la stratégie¹. Son rôle est de valider les rapports d'activité, d'ajuster les priorités et de garantir la cohérence des actions avec les objectifs régionaux. Le comité se réunit au moins une fois par an sous l'impulsion du ministre, afin de piloter les évolutions et d'intégrer les recommandations issues des groupes de travail et des ateliers.

Conclusions – Ministre François Desquesnes

La porte-parole du Ministre, a clôturé la séance en soulignant l'importance stratégique de la SRM pour la Wallonie. Il a insisté sur la cohérence des leviers mobilisés : aménagement du territoire, investissements dans les voies hydrauliques, fusion des ports autonomes, ajustement de la redevance kilométrique et électrification des transports. François Desquesnes a appelé à une mobilisation collective pour atteindre les objectifs de décarbonation et de multimodalité, affirmant que les deux prochaines années seront décisives pour inscrire la Wallonie dans une trajectoire durable et compétitive.

Pour en savoir plus sur la séance académique de la matinée, [Sébastien Brunet a réalisé un résumé de celle-ci.](#)

¹ À la suite du Congrès, le Ministre a manifesté le souhait d'associer des acteurs clés du secteur aux travaux du Comité.



Ateliers thématiques

Les ateliers de l'après-midi ont été conçus pour faire émerger des idées concrètes et actionnables à court et moyen termes, avec sélection/priorisation et mise en perspective des impacts (SRM/M, monitoring, indicateurs). Chaque atelier avait pour but de traduire les échanges en pistes d'actions réalistes, en lien avec les enjeux identifiés. Ils ont permis une grande concertation d'acteurs de référence dans leur domaine autour de 4 thématiques :

- La décarbonation, l'inscription de la multimodalité sur le territoire et la sécurisation du transport de marchandises
- La pénurie de main d'œuvre dans les enjeux de la stratégie
- La mobilité locale des marchandises
- Le tableau de bord de la mobilité : les grands indicateurs marchandises

Les notes complètes de ces ateliers sont en cours d'examen au sein de l'administration. Les paragraphes suivants en présentent une synthèse.

Décarbonation, inscription de la multimodalité sur le territoire et sécurisation du transport de marchandises

Cet atelier a été animé par le nouveau groupe de travail *Fret Forward Wallonia*, présenté lors de la séance académique. Il est chargé de définir des projets en matière de décarbonation, d'inscription des chaînes multimodales sur le territoire et de sécurisation du transport de marchandises sur le territoire wallon dans le contexte de la vision FAST 2030.

Trois sous-groupes ont partagé sur une carte de la Région wallonne et un tableau leurs expériences récentes, positives ou négatives en lien avec trois sous-thèmes relatifs à l'enjeu général du lancement : la décarbonation, l'inscription de la multimodalité sur le territoire, et la sécurité. L'objectif était ainsi de permettre aux participants de commencer à définir le périmètre et les priorités du GT, et de mieux appréhender l'utilité et la manière de travailler de ce GT.

Le sous-groupe consacré à la décarbonation a mis en lumière la nécessité pour la Wallonie de sortir d'une posture de suiveuse pour adopter une stratégie plus volontariste. Les participants ont souligné que la réussite de la transition passait par une meilleure interopérabilité avec les territoires voisins, tant les enjeux dépassent les frontières régionales. Deux axes structurants se sont dégagés : l'énergie et les infrastructures. Le frein le plus marquant concerne la fragilité du réseau électrique, jugé insuffisant pour accompagner l'émergence de projets bas carbone à grande



échelle. À l'inverse, l'ouverture d'une station de recharge pour poids lourds a été citée comme exemple de mobilisation réussie du secteur privé lorsqu'un cadre favorable est présent.

Le sous-groupe multimodalité a rappelé que le report modal nécessite bien davantage qu'un investissement en infrastructures : il dépend d'une coordination forte entre modes et d'une vision dépassant les approches trop localisées. Si certains sites quadrimodaux démontrent le potentiel logistique wallon, les participants ont dénoncé des dispositifs sous utilisés et un manque de transparence dans la conception des infrastructures. Ils pointent également une fragmentation du secteur, aggravée par la faiblesse des concertations, ainsi que l'existence de monopoles freinant la fluidité du système. Enfin, ils appellent à investir d'abord dans l'existant et à repenser le rôle des acteurs portuaires dans l'écosystème multimodal.

Le sous-groupe « Multimodalité & sécurité » a souligné que la localisation des entreprises reste un enjeu stratégique : nombre d'entre elles s'implantent encore dans des zones où seul le mode routier est disponible, limitant toute perspective de report modal. Les participants ont également pointé la lenteur de la réglementation, qui empêche d'expérimenter des innovations, notamment en navigation. Leur principal "coup de gueule" porte sur la faible collaboration interrégionale et inter-états, source de véritables goulets d'étranglement, comme à Aachen. Le groupe a néanmoins relevé des améliorations de capacité dans le sud de la région. Enfin, il a rappelé que la sécurité reste indissociable du partage de l'espace : le développement des livraisons à vélo, par exemple, crée de nouveaux risques qui doivent être anticipés.

En synthèse, les trois groupes convergent vers un même message : la Wallonie doit renforcer son ambition, moderniser ses infrastructures énergétiques, mieux coordonner ses acteurs et décloisonner ses politiques pour permettre une transition efficace vers une logistique décarbonée, multimodale et sécurisée.

Pénurie de main-d'œuvre

L'atelier consacré à la pénurie de main d'œuvre a mis en évidence l'ampleur des tensions qui touchent aujourd'hui le secteur du transport et de la logistique. Les chiffres du Forem montrent un secteur dynamique mais sous pression, avec 2 400 établissements, 50 000 emplois et plus de 12 500 offres publiées au premier semestre 2025, dont une partie concerne des métiers en pénurie ou considérés comme critiques. Les participants ont souligné que ces difficultés de recrutement s'inscrivent dans un contexte de transformation profonde : digitalisation, automatisation, explosion du e-



Au cours de l'atelier, les acteurs présents ont identifié les métiers les plus touchés, notamment les chauffeurs poids lourds, le personnel de navigation intérieure, les conducteurs de train, les électromécaniciens, les logisticiens diplômés ou encore les caristes. Ils ont relevé des métiers en mutation tels que les éclusiers, les capitaines à distance ou les mécaniciens, ainsi que l'émergence de nouvelles fonctions liées à l'IA, à la télégestion, à la cyclologistique ou à la digitalisation des chaînes logistiques. Ces évolutions appellent des compétences nouvelles et des parcours de formation adaptés.

Concernant la batellerie, les difficultés relèvent d'un déficit d'attractivité, d'une formation longue et parfois peu lisible, de contraintes familiales fortes et d'un accès limité au financement pour les indépendants. Le projet vise à simplifier les parcours de formation, harmoniser les rémunérations entre Régions, faciliter l'accès aux stages et mieux faire connaître ces métiers auprès des jeunes, en renforçant la coordination avec la Fédération Wallonie-Bruxelles.

La mobilité locale des marchandises

La première concerne la sensibilisation et la communication à destination des communes, commerçants et entreprises. Les participants ont souligné le manque de visibilité des solutions existantes, le besoin de partager les bonnes pratiques et l'importance de créer une culture commune autour de la mobilité locale. L'idée d'un label dédié, d'un calculateur de logistique durable et de capsules vidéo illustrant des usages exemplaires (comme les livraisons en vélo cargo) s'est imposée. Les acteurs recommandent également de mieux activer le foncier communal pour accueillir des initiatives de cyclologistique et d'impliquer des organisations telles que le SPW, l'UVCW, la BCLF ou l'IWEPS.

La deuxième action prioritaire porte sur la réglementation locale des accès en centre-ville, aujourd'hui très hétérogène d'une commune à l'autre. Les participants appellent à un inventaire régional suivi d'un cadre légal harmonisé, adaptable aux différentes tailles de villes. Ils insistent sur la nécessité d'un langage commun et d'une standardisation des zones de livraison, trop souvent incomprises ou mal utilisées. L'objectif est que logisticiens et citoyens puissent anticiper clairement les conditions d'accès et assimiler plus facilement les règles en vigueur.

Enfin, la troisième action, plus structurelle, consiste à généraliser les "hubs colis" comme alternative à la livraison à domicile. Certains participants évoquent même l'idée d'une interdiction complète des livraisons domicile, ou l'introduction d'incitants forts pour encourager un changement d'habitude. Les discussions soulignent toutefois que ces hubs doivent être accessibles à tous les logisticiens, densément répartis, et idéalement couplés à d'autres services du quotidien (alimentation, pain, boissons). Une harmonisation des systèmes de traçabilité entre opérateurs et une implication du niveau fédéral, via BOSA, sont jugées indispensables pour rendre ce modèle réellement fonctionnel.

Globalement, l'atelier met en lumière une volonté commune : structurer et clarifier les leviers de la mobilité locale afin de créer un écosystème plus cohérent, plus lisible et mieux adapté aux exigences d'un transport urbain durable.

Tableau de bord de la mobilité : les grands indicateurs marchandises

L'atelier consacré au tableau de bord de la mobilité a mis en évidence la nécessité de construire un indicateur global capable de refléter, de manière claire et lisible, l'évolution des externalités liées aux transports en Wallonie. Les participants ont insisté sur le fait que l'indicateur ne pouvait pas se limiter au CO₂ : il doit intégrer une vision élargie, conforme aux principes DNSH (Do No Significant Harm), en englobant notamment le bruit, la pollution de l'air, les accidents, la congestion, le changement



La question de l'unité de mesure a suscité des points de vue divergents. Certains défendaient un indicateur "FAST" où l'année de référence vaut 100, d'autres préconisaient un benchmark européen pour positionner la Wallonie de manière comparative. Tous ont convergé vers la nécessité d'une actualisation régulière, idéalement tous les deux ans, en cohérence avec le rythme du congrès. Les discussions ont aussi souligné que, pour être crédible et éviter le greenwashing, l'indicateur devra être transparent, fondé sur des données disponibles pour tous les modes de transport et construit selon une méthode commune et robuste.

Enfin, l'atelier a mis en évidence un enjeu essentiel : un tableau de bord n'a d'impact que s'il est approprié par ses utilisateurs. Il devra donc parler aussi bien aux décideurs publics qu'aux entreprises et, autant que possible, aux citoyens. Dans un contexte où la plupart ne perçoivent pas les coûts externes de leurs choix de mobilité, l'indicateur devra devenir une boussole accessible, permettant de visualiser les retombées (positives ou négatives) des décisions individuelles et collectives. Cette dimension pédagogique est jugée indispensable pour renforcer l'adhésion sociale aux politiques de mobilité durable.



Et ensuite ?

Les actes seront présentés au comité stratégique de la SRM et mis à disposition via le portail de la mobilité. Ils alimenteront les groupes de travail thématiques, dont ‘Fret Forward Wallonia’ pour 2025–2027. Les suites incluent :

- consolidation des propositions issues des ateliers (fiches actions, responsables, échéances) ;
- mise à jour du Tableau de bord (incluant de nouveaux indicateurs) ;
- coordination avec les acteurs territoriaux et sectoriels ;
- publication d’un rapport d’activité SRM/M.

