



Atelier “Mobilité et transport”

Groupe de mesures 2: Favoriser des modes alternatifs et durables de transport de marchandises

Sur proposition du groupe de travail, ce titre a été modifié comme suit :

Favoriser le caractère durable du transport de marchandises

Le document initial rassemblant les propositions de ce groupe de travail a été établi au cours de la réunion du jeudi 22 mai 2008 et a été diffusé par e-mail pour recueillir les demandes de modification du texte. Les demandes de modification ont fait l'objet d'une discussion le mardi 27 mai 2008 au sein du groupe de travail, ce qui a conduit à la rédaction d'un seul texte pour les propositions. En d'autres termes, toutes les propositions ci-dessous ont été approuvées à l'unanimité.

Nous remercions les membres du groupe de travail pour leur contribution positive à la préparation des propositions et pour leur volonté d'aboutir à un texte commun.

Remarque générale préliminaire

Toutes les propositions ci-dessous ont trait à la promotion du caractère durable des réponses à la demande de transports de marchandises, telle qu'elle se présente aujourd'hui et en fonction de son volume tendanciel. **Le groupe de travail attire néanmoins l'attention sur le fait** que la première manière de réduire l'incidence du transport de marchandises sur l'environnement consiste à réduire autant que possible la demande de transports, en tenant compte de la réalité économique.

A. Propositions soumises au groupe de travail après une phase de concertation préalable

Prévoir des incitants pour un renouvellement accéléré du parc de camions.

1. Interdire l'accès au territoire belge aux catégories de camions les plus nuisibles

Il va de soi qu'une telle interdiction concerne également la flotte belge. Il n'y a pas de données chiffrées sur le nombre de camions belges concernés par une telle mesure. Par ailleurs, les acteurs les plus touchés seront les transporteurs occasionnels (comme les petites entreprises et les indépendants). De plus, on ignore tout de l'impact de ce transport occasionnel sur l'environnement. Il a également été demandé – sans qu'il y ait eu de réponse – si le contrôle technique n'avait pas un rôle à jouer en cette matière.

Pour ces raisons, la réunion a estimé ne pas devoir proposer de mesure dans ce contexte. Néanmoins, on retient la possibilité que les instances compétentes puissent limiter de façon coordonnée l'accès à leur réseau en fonction des caractéristiques environnementales des véhicules (c'est-à-dire en fonction des normes européennes en la matière).

2. Interdire la revente à l'exportation de véhicules dont les émissions excèdent les normes à fixer pour les gaz à effet de serre et d'autres polluants.

Par manque de données concrètes, la réunion ne souhaite pas prendre position sur ce point.

3. Défendre, au niveau de la représentation permanente auprès de l'UE, les points de vue les plus exigeants quant à l'introduction de la norme Euro-VI (tant sur le plan du calendrier que pour celui des objectifs).

La réunion souhaite que la Belgique soutienne la proposition actuelle de la Commission Européenne :

- Le 1er avril 2013 pour l'homologation de nouveaux types de camions
- Le 1er octobre 2014 pour tous les camions mis en circulation

La réunion se déclare également en faveur d'intervalles suffisants entre les normes UE successives.

4. Prévoir une prime afin de favoriser un renouvellement plus rapide de la flotte.

La réunion se déclare d'accord pour prévoir, dans un cadre global, des incitants fiscaux au niveau fédéral afin de parvenir à un renouvellement de la flotte de transport qui soit plus rapide tout en s'accompagnant de gains environnementaux.

Maintenir la subsidiarité du transport combiné rail-route, en tenant compte des incidences éventuelles sur la navigation fluviale.

La réunion souscrit à cette proposition, tout en précisant ce qui suit :

- il convient de tenir compte de l'évaluation de cette mesure pour la période écoulée ; cette évaluation est en cours. Il est demandé d'effectuer, le cas échéant, les corrections requises sur la base de cette évaluation ;
- la navigation fluviale a dû constater que « globalement », cette mesure a été concomitante d'une augmentation du trafic ferroviaire au détriment de la navigation fluviale. Ce secteur propose dès lors que les deux modes – le rail mais aussi la navigation fluviale – évoluent, en concertation avec le niveau fédéral et les Régions, vers un système « d'égalité de traitement devant les incitants ». Cfr ci-dessous, « Un Marco Polo pour la Belgique ».

Rail

Favoriser une croissance annuelle de 5 % du nombre de tonnes/km transportées au cours de la période 2006-2012.

La réunion se déclare d'accord avec les initiatives préconisées, qui se situent principalement dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire.

Il s'agit pour l'essentiel :

1. d'une augmentation de la capacité de transport par rail ;
2. de l'utilisation cohérente du rail en fonction de la localisation des pôles économiques et de l'aménagement du territoire.

La réunion pose que pour la mise en œuvre de certaines des mesures proposées, une coordination européenne s'avère indispensable et que la planification de grands projets d'infrastructure ferroviaire est déterminée dans une grande mesure par le calendrier de délivrance des permis (de construire) nécessaires ; or, cette délivrance est une compétence régionale.

La croissance annuelle de 5 % (en tonnes/km) sera nécessaire pour répondre à l'augmentation attendue du transport de marchandises ; cet objectif reste toutefois insuffisant pour offrir une alternative réelle à la route et en faire diminuer les parts de marché (en %).

Navigation fluviale

Déterminer par le biais d'une étude scientifique les mesures et les adaptations techniques susceptibles d'augmenter le rendement des bateaux de navigation intérieure et/ou de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants. Pour la mise en œuvre effective de ces mesures, des incitants fiscaux, des primes ou un système de « tiers investisseur » pourraient être indiqués. La réalisation de ce dernier point nécessite la création d'un cadre adéquat de la part des pouvoirs publics.

La réunion souscrit à cette position.

Mettre en place un système fiscal et une imposition efficace et cohérente pour le transport des marchandises par route.

Remarque générale préliminaire

La tarification à l'usage n'est pas une mesure que l'on peut mettre en œuvre de façon isolée. L'introduction de cette tarification doit être considérée dans le cadre de la fiscalité globale du transport (accises, taxe de mise en circulation, taxe de circulation, TVA, ...) afin d'éviter tout effet cumulatif et de préserver la position concurrentielle des entreprises.

La fiscalité des transports doit également être réexaminée en fonction des principes du « pollueur payeur » et du « consommateur payeur ».

Il est demandé que l'ensemble des faits et conséquences soient connus avant une introduction effective d'une tarification à l'usage. Cela implique :

- que les objectifs soient clairement fixés (moins de pollution, moins d'émissions de CO₂, moins de congestion, ...),
- que les effets soient quantifiés au préalable (notamment selon l'importance des reports modaux),
- que l'affectation des recettes en soit connue : retour vers l'infrastructure (et son entretien), la mobilité et des projets ayant pour but d'agir sur les causes des coûts externes et au rétablissement de l'environnement et de la santé publique
- qu'il y ait une bonne visibilité sur toutes les conditions connexes,
- que la politique concernée soit stable dans le temps,
- que soit défini un calendrier clairement déterminé et garanti en vue d'une introduction phasée de la redevance kilométrique pour les camions et camionnettes, les voitures de tourisme et les autres modes (rail et navigation intérieure).

Il convient d'étudier soigneusement l'impact de l'augmentation des coûts du transport quant à ses conséquences économiques sur le secteur du transport routier d'une part et quant à la compétitivité des entreprises belges d'autre part.

La redevance kilométrique, de son côté, doit être ingénieuse et fine, de façon à tenir compte de façon optimale des différents paramètres (heure, type de route, lieu, type de moteur, ...).

Son introduction devrait intervenir en même temps que dans les pays limitrophes, de préférence dans le cadre le plus large mais à tout le moins dans le périmètre du BENELUX, afin de ne pas compromettre la position concurrentielle de l'économie belge et des ports en particulier.

De même, il serait impensable que l'on introduise des systèmes différents au sein du Benelux. Il convient que les autorités compétentes en Belgique poursuivent la mise en place d'un seul système (et d'une seule facturation) au sein de l'Union Européenne.

Dans ce cadre, un rôle de coordination vis-à-vis des Régions pourrait être réservé au service chargé de l'homologation des équipements (qui relève de la compétence fédérale).

La réunion se déclare d'accord avec cette mesure aux conditions énoncées ci-dessus.

Ne plus imposer les stocks

Par manque de données concrètes, la réunion ne souhaite pas prendre position sur ce point.

La réunion estime néanmoins que ce point mérite d'être élaboré plus avant et qu'il pourrait être réexaminé à un stade ultérieur.

A ce propos, cfr aussi la fiscalité en matière de biens immobiliers destinés à la logistique (entrepôts) et les études d'impact sur la mobilité pour ce qui concerne ces investissements.

o o o o

B. Autres propositions

Un Marco Polo pour la Belgique.

La mise sur pied d'un programme Marco Polo pour la Belgique s'impose. En d'autres termes :

« Étendre le système de soutien à tous les secteurs du transport : le rail et la navigation intérieure, mais aussi la route. Ce système n'est pas exclusivement destiné à favoriser les reports modaux, mais doit également servir à d'autres actions, dont celles du programme européen Marco Polo, à savoir :

Action à effet de catalyseur : « mettre en branle un processus effectif »

Toute action innovante qui permet de dépasser les importants obstacles structurels qui existent sur le marché du transport des marchandises. Par « obstacle structurel sur le marché », on entend toute entrave non réglementaire, de fait et non temporaire, au bon fonctionnement de la chaîne de transport de marchandises.

L'obstacle doit être clairement défini. Ensuite, il convient de proposer une solution à fort contenu novateur et intégrant le principe de la co-modalité au vrai sens du terme.

Action en vue d'éviter le transport

Toute action innovante qui intègre le transport dans la logistique de production afin d'éviter un pourcentage important du transport routier, avec maintien de la capacité de production globale et de l'emploi sur le territoire concerné.

Action en vue d'un processus d'apprentissage commun

« affronter un marché logistique et du transport qui devient de plus en plus complexe »

Favoriser une politique ambitieuse en matière de pipe-lines

Mettre en oeuvre des projets d'éco-conduite (route, navigation intérieure et rail)

La réunion demande :

- que l'éco-conduite soit reprise au programme de la formation à la conduite
- que les pouvoirs publics créent un cadre offrant un soutien aux entités pour la mise en place et le maintien de la culture d'entreprise requise et d'autres éléments de soutien nécessaires. En effet, l'éco-conduite n'est pas seulement une question d'attitude et de comportement des chauffeurs, mais demande une focalisation de l'ensemble de la culture d'entreprise autour de ce thème.

Montage de spoilers sur les camions

Une étude néerlandaise récente a montré que cette mesure permet d'obtenir jusqu'à 5 % d'économies. Sur la base de cette étude, **la réunion propose** d'accompagner cette démarche de mesures de soutien appropriées (p.ex. exonération de la TVA pour les déflecteurs).

Étude portant sur une réduction généralisée de la vitesse sur les autoroutes

Cette étude porterait sur une réduction généralisée de la vitesse sur les autoroutes (cette réduction existe déjà pour les camions, mais une étude globale qui intégrerait également les voitures de tourisme fait défaut). Une telle étude devra être confiée à une institution scientifique et être suivie par un groupe d'accompagnement dans lequel siègeraient les secteurs concernés. Les résultats d'une telle étude sont à prendre ou à laisser en bloc. **La réunion marque son accord pour l'exécution de l'étude aux conditions ci-dessus.**

Montage de filtres à particules sur les camions déjà en circulation, accompagné d'un stimulant ou d'une subvention

La réunion préconise la création de stimulants fédéraux supplémentaires pour l'introduction de cette mesure.

Pour le rail :

- **Ferroutage (camions sur train)**
- **Stimuler le transport limité de marchandises par train voyageurs**
- **Mise à l'arrêt des moteurs des locomotives diesel aux arrêts**

Ces trois propositions ne sont pas retenues en raison d'une vue insuffisante sur leur impact. La réunion demande aux opérateurs ferroviaires d'examiner plus avant ces trois propositions.

- **Subvention du trafic ferroviaire diffus**

Le trafic ferroviaire diffus est largement déficitaire en raison du coût important lié au rassemblement de wagons individuels à partir des divers points de chargement dans une gare de formation en vue de la composition de trains complets pour le transport sur longue distance. A l'instar de la subvention du transport combiné, il est demandé d'envisager une subvention des « trains antennes » du transport en trafic diffus.

La réunion se déclare d'accord avec cette mesure à condition que l'impact économique et écologique en soit suffisamment étayé.

Cette problématique existe aussi dans la navigation intérieure. Il convient dès lors d'examiner également cette mesure du point de vue de ce mode de transport.

Pour la navigation intérieure :

Par comparaison avec ses principaux concurrents, la Belgique compte un nombre relativement important d'unités anciennes et de petite taille. La réglementation actuelle d'exonération fiscale lors d'un réinvestissement de la plus-value est trop stricte, surtout pour les bateaux de petite taille ; elle doit être affinée d'urgence afin de permettre l'incorporation de bateaux performants sur le plan écologique dans la flotte belge. Cette mesure demande une adaptation de l'article 44ter du CIB (Code des impôts sur les revenus)

Une extension du champ d'application de la déduction pour investissement majorée devrait favoriser l'adaptation des bateaux existants en vue d'un plus grand respect de l'environnement (investissements éconergiques, technologies à faibles émissions en monte ajoutée ou en post-équipement, ...) grâce à cette règle de déduction pour investissement.

La réunion marque son accord avec cette mesure.

Pour la navigation, les mesures suivantes sont également proposées :

- La révision de la directive sur la qualité des combustibles prévoit une teneur en soufre inférieure pour les combustibles destinés à la navigation intérieure. Cette directive pourrait entrer en vigueur fin 2009. Il serait judicieux de prévoir des stimulants afin que ces combustibles soient utilisés plus tôt (par la flotte des différents pouvoirs dans un rôle d'exemple, par d'autres bateaux moyennant certains incitants, ...).
- L'emploi de filtres à particules dans la navigation intérieure se justifie en cas d'utilisation de combustibles à faible taux de soufre : il est indiqué de prévoir dans ce cas une subside ou d'autres stimulants en vue de l'emploi de filtres à particules ou d'autres technologies de réduction des émissions.
- De nouvelles dispositions relatives aux combustibles marins sont récemment entrées en vigueur. Le combustible fourni par les entreprises de soutage doit faire l'objet de contrôles. Ces contrôles sont essentiels et devraient être étendus. Il devrait exister à cet égard une meilleure concertation et une meilleure coordination entre les différentes autorités concernées (niveau fédéral, niveau régional et ports). Il conviendrait de définir clairement quels sont les acteurs habilités à effectuer les différents contrôles.

- Au mouillage, les bateaux pourraient utiliser l'alimentation électrique du quai au lieu de leurs moteurs auxiliaires. Cela réduirait les émissions dans les ports (qui se trouvent souvent dans des zones densément peuplées). Des normes internationales sont nécessaires pour les équipements d'alimentation électrique aux quais pour les besoins de la navigation intérieure. La Belgique devrait défendre l'élaboration de ces normes aux plans européen et international (au sein de l'Organisation maritime internationale).

La réunion marque son accord avec l'ensemble de ces propositions.

Pour le secteur du transport routier :

- Un élargissement des fenêtres temporelles pour les opérations de chargement et de déchargement. Une étude à mener devra vérifier quels sont les avantages et les inconvénients sur le plan écologique, social et économique d'un système qui permettrait d'effectuer les opérations de chargement et de déchargement en dehors des heures « normales » de travail.

Avantage pour l'environnement : une fraction importante du transport pourrait s'effectuer en dehors des heures sujettes aux files.

La réunion marque son accord avec cette proposition d'étude.

- Système de cabotage. La Belgique entreprend des actions pour supprimer toutes les entraves au transport à la fois routier et fluvial dans le système de cabotage actuellement en vigueur.

Avantage pour l'environnement : réduction maximale des retours à vide.

La réunion marque son accord avec cette proposition.

- Utilisation inappropriée de véhicules agricoles. Le secteur du transport demande que les pouvoirs publics prennent des mesures afin de contrecarrer le phénomène croissant de l'utilisation inappropriée de véhicules agricoles. De plus en plus souvent, les tracteurs agricoles (prestataires à façon !) sont utilisés pour le transport de terre et divers autres transports, notamment dans le travail d'entreprise.

Avantage pour l'environnement : Il est évident que ces transports locaux s'effectuent à l'aide de véhicules qui sur le plan du respect de l'environnement, de la fiscalisation de la consommation de HC, ... sont largement inférieurs à ceux du transport routier régulier qui, en Belgique, correspond à la classe environnementale la plus élevée.

La réunion se déclare d'accord avec la demande de mesures en la matière.

Remarques finales

1. Nos ateliers avaient trait au transport de marchandises par route, voies fluviales et rail. Il existe cependant d'autres modes dans lesquels le transport de marchandises occupe une place plus ou moins importante : le transport aérien, le secteur maritime, y compris celui à courte distance (short sea shipping) et les pipe-lines.

Il est demandé aux autorités compétentes d'évaluer les incidences sur l'environnement à tout le moins du transport aérien et du transport maritime, et de défendre dans les forums appropriés des mesures susceptibles d'en réduire les effets négatifs sur l'environnement.

2. De même, on attire l'attention sur les implications budgétaires des différentes mesures proposées dans ce document. Ce faisant, le groupe de travail précise qu'il ne prend pas position quant au(x) niveau(x) politique(x) au(x)quel(s) peuvent se prendre les décisions concernant les stimulants financiers.

Annexe

Le contexte belge peut être précisé à l'aide des chiffres mentionnés lors de la réunion du 21 mai 2008

TRANSPORT DE MARCHANDISES: PRINCIPAUX MODES DE TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE BELGE

Mode de transport en chiffres absolus	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Quantités transportées (en 1.000 tonnes)	684.235	668.561	676.655	680.077	691.841	696.078	713.589
Navigation intérieure	120.944	128.561	135.115	137.755	147.765	168.093	166.447
Chemin de fer	61.279	57.050	57.198	55.732	58.454	60.976	62.189
Transport routier (a) (b)	502.012	482.950	484.342	486.590	485.621	467.008	484.953
- trafic intérieur	320.494	297.596	306.290	299.199	274.580	271.903	281.229
- entrées	74.905	74.092	72.710	73.317	78.828	75.234	76.298
- sorties	90.556	92.740	87.936	86.836	88.977	81.568	86.922
- transit sans transbordement	16.057	18.521	17.406	27.237	43.236	38.303	40.504
Tonnes-kilomètres prestées (en million tkm)	65.754	67.296	66.646	66.743	64.778	63.463	65.797
Navigation intérieure	7.313	7.732	8.150	8.302	8.459	8.720	8.973
Chemin de fer	7.674	7.080	7.298	7.293	7.691	8.130	8.572
Transport routier (a) (b)	50.767	52.484	51.198	51.147	48.628	46.613	48.252
- trafic intérieur	23.539	24.681	24.491	23.038	23.200	23.272	23.829
- entrées	11.236	11.114	10.906	10.998	7.883	7.523	7.630
- sorties	13.583	13.911	13.190	13.025	8.898	8.157	8.692
- transit sans transbordement	2.409	2.778	2.611	4.086	8.647	7.661	8.101

Source: Direction générale Statistique et Information économique et SNCB

Mode de transport en %	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Quantités transportées (en 1.000 tonnes)							
Navigation intérieure	17,7%	19,2%	20,0%	20,3%	21,4%	24,1%	23,3%
Chemin de fer	9,0%	8,5%	8,5%	8,2%	8,4%	8,8%	8,7%
Transport routier (a) (b)	73,4%	72,2%	71,6%	71,5%	70,2%	67,1%	68,0%
- trafic intérieur	63,8%	61,6%	63,2%	61,5%	56,5%	58,2%	58,0%
- entrées	14,9%	15,3%	15,0%	15,1%	16,2%	16,1%	15,7%
- sorties	18,0%	19,2%	18,2%	17,8%	18,3%	17,5%	17,9%
- transit sans transbordement	3,2%	3,8%	3,6%	5,6%	8,9%	8,2%	8,4%
Tonnes-kilomètres prestées (en million tkm)							
Navigation intérieure	11,1%	11,5%	12,2%	12,4%	13,1%	13,7%	13,6%
Chemin de fer	11,7%	10,5%	11,0%	10,9%	11,9%	12,8%	13,0%
Transport routier (a) (b)	77,2%	78,0%	76,8%	76,6%	75,1%	73,4%	73,3%
- trafic intérieur	46,4%	47,0%	47,8%	45,0%	47,7%	49,9%	49,4%
- entrées	22,1%	21,2%	21,3%	21,5%	16,2%	32,3%	15,8%
- sorties	26,8%	26,5%	25,8%	25,5%	18,3%	108,4%	18,0%
- transit sans transbordement	4,7%	5,3%	5,1%	8,0%	17,8%	93,9%	16,8%

Source: Direction générale Statistique et Information économique et SNCB

Perspectives de croissance européennes :

Ces chiffres situent le contexte et mettent différents points en avant :

1. Les ambitions de croissance du transport de marchandises par rail (5 % annuellement)
2. Le transport par route perd des parts de marché (passant de 73,4 % en 2000 à 68 % en 2006)

Les différents modes de transport de marchandises (rail, eau, route) sont complémentaires plutôt que concurrents.