

Note de recommandation – report modal

1. Introduction

L'analyse réalisée visait à étudier les conditions de développement du transport fluvial depuis et vers l'arrondissement de Huy-Waremme, en soulignant le potentiel logistique du parc d'activités économiques (PAE) d'Engis, stratégiquement situé le long de la Meuse, avec des connexions existantes aux réseaux routiers et ferroviaires, et la présence d'entreprises actives dans le secteur des déchets et des matériaux recyclables. Le transport fluvial, bien que déjà utilisé par certaines entreprises pour des volumes importants, ne l'est pas pour des volumes restreints.

L'essor du transport fluvial pour les petits volumes repose sur la mutualisation des flux expérimentée dans plusieurs projets européens, qui permet à des entreprises de partager un même transport dans une logique collective de report modal. Cette approche a la capacité de renforcer le développement économique du territoire et de réduire les nuisances routières, notamment les émissions de gaz à effet de serre et la congestion sur des axes sensibles tels que la N90 ou le tronçon Loncin-Cheratte, couramment empruntés pour transporter des produits valorisables en camions benne, à fond mouvant ou en conteneurs bâchés depuis la zone de Huy/Engis vers les industries de la Basse-Meuse.

Le développement d'un terminal à Engis ouvre la voie à une logistique multimodale et s'inscrit pleinement dans une dynamique régionale de modernisation des infrastructures portuaires. L'analyse a mis en lumière des opportunités liées au développement d'infrastructures adaptées au transbordement, ainsi qu'à l'évolution des incitants financiers, notamment en s'inspirant de cas en France et en Flandre. Ces constats ont conduit à la formulation de recommandations ayant le potentiel de soutenir la transition modale et rendre le transport fluvial plus attractif pour les entreprises locales.

Le schéma logistique analysé concernait le transport de conteneurs déchets essentiellement chargés à Engis et déchargés dans la zone de Monsin – Herstal – Lixhe. Cet itinéraire, réalisable deux à trois fois par semaine, a la capacité d'éviter jusqu'à 10.000 camions par an. Cela se traduit donc par une baisse des nuisances routières et des émissions, et un gain en qualité de vie et sécurité pour les riverains. La mise en œuvre d'une logistique multimodale collaborative exige une synchronisation précise entre les différents acteurs : chargeurs, opérateurs fluviaux, prestataires de manutention et plateformes multimodales. La complexité réside principalement dans l'organisation et le suivi de cette chaîne logistique, qui nécessite à la fois un outil logiciel performant pour planifier et coordonner les opérations, et une gouvernance active impliquant l'ensemble des parties prenantes pour en garantir la cohérence et l'efficacité.

2. Observations

France

Le transport fluvial en France offre des exemples concrets et inspirants pour le développement de solutions similaires en Wallonie. Deux initiatives ont été relevées en particulier :

- Le SEVEDE¹, une collectivité qui a mis en place une logistique fluviale opérationnelle pour le transport de déchets conteneurisés fondée sur la simplicité des infrastructures ;
- L'aide à la pince, un dispositif financier incitatif soutenant le transport combiné en France, réduisant l'écart économique entre le transport routier et le transport multimodal.

Ces deux exemples, bien que non directement transposables, sont riches d'enseignements pour le contexte wallon, tant en matière d'opérations que de soutien public.

Le SEVEDE constitue un exemple abouti de logistique fluviale durable appliquée au transport de déchets conteneurisés dans un cadre opérationnel régulier et maîtrisé. Chaque semaine, entre trois et quatre rotations fluviales assurent l'acheminement des déchets depuis le centre de transfert du Havre jusqu'à l'unité de valorisation énergétique ECOSTU'AIR. La proximité de la Seine et du canal de Tancarville a rendu possible l'organisation de ce transport par voie d'eau, permettant ainsi le transit de près de 80.000 tonnes de déchets par an. Le transport est assuré par une barge non motorisée de 98 mètres de long sur 14 mètres de large, couplée à un pousseur, ayant une capacité de 48 conteneurs TEU, répartis sur 4 conteneurs de large. Le chargement s'effectue via un quai RoRo (Roll-on/Roll-off), un système de manutention qui permet le chargement et le déchargement direct de conteneurs de type Ampliroll sur la barge à l'aide de camions, sans recours à des grues ou portiques. Ce dispositif réduit notablement les coûts de manutention, simplifie les opérations et améliore leur cadence. Le service est programmé du lundi au vendredi. Il débute dès l'ouverture du centre de transfert par la dépose de conteneurs et bennes vides, suivie du chargement des conteneurs pleins jusqu'à midi. Le départ de la barge est ajusté en fonction des horaires de marée, afin de permettre le passage de l'écluse de Tancarville. Le terminal de Radicatel est atteint après un trajet d'environ 2 heures 30. Les 800 derniers mètres séparant le quai du site d'ECOSTU'AIR sont parcourus par camion. Une fois sur place, les conteneurs sont déchargés et vidés directement dans la fosse de l'usine. La barge effectue ensuite le trajet retour dans la soirée, afin d'être à quai dès le lendemain matin pour une nouvelle rotation. En 2021, par exemple, ce schéma logistique avait permis l'acheminement de plus de 8.100 conteneurs et bennes (ordures ménagères, incinérables de déchetteries, et refus de tri).

L'aide à la pince est une subvention accordée par l'État français pour soutenir l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises. Ce dispositif est réservé aux services dont la distance est d'au moins 80 kilomètres, sauf pour le transport de déchets et la distribution urbaine. Il vise à compenser les surcoûts liés aux opérations de transbordement entre les modes de transport. Pour les trafics de l'année 2024, l'aide versée s'élève à 27 euros par manutention éligible, soit 54 euros pour une manutention à l'origine et une à la destination. Elle est destinée aux opérateurs de transport combiné et aux commissionnaires de transport mettant en œuvre des services réguliers, soit à l'intérieur du territoire métropolitain français, soit entre la France et d'autres États membres de l'Union européenne. Pour être éligible, le service de transport doit

¹ Syndicat d'Élimination et de Valorisation Énergétique des Déchets de l'Estuaire

inclure un segment principal non routier, qu'il soit ferroviaire, fluvial ou maritime à courte distance, et être complété par un préacheminement ou un post-acheminement routier. Ce dispositif s'inscrit dans le cadre de la directive européenne 92/106/CEE, qui encourage le développement du transport combiné en Europe. Il est également encadré par le décret n° 2010-793 du 12 juillet 2010, qui établit les conditions d'éligibilité et les modalités d'attribution des aides. Il est piloté par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM) et mis en œuvre en partenariat avec les Voies Navigables de France (VNF), qui attestent les flux réalisés. Les bénéficiaires potentiels – opérateurs de transport combiné et commissionnaires de transport – doivent répondre à des appels à manifestation d'intérêt (AMI) publiés par le Ministère de la Transition Écologique.

Flandre

En Flandre, l'intercommunale IOK constitue un autre exemple de mise en œuvre d'une logistique fluviale efficace adaptée aux flux de déchets régionaux. Depuis 2016, des flux sont transférés vers la voie d'eau en exploitant la connexion de ses sites à différents canaux navigables :

Le modèle logistique repose sur un circuit en boucle entre trois sites : Beerse (déchets organiques), Mol (site de transfert), Geel (déchets résiduels). Les flux sont organisés selon un schéma régulier de rotation de conteneurs, avec chargements directs par camion de conteneurs type Ampliroll sur un bateau du type Zulu grâce à des quais à hauteur adaptée, sans recours à des équipements lourds sauf à Geel qui dispose d'un engin de levage. En 2022, IOK a ainsi transporté par voie d'eau 45.000 tonnes, soit environ 6.000 trajets camions évités sur les routes. Le Zulu permet de transporter 13 conteneurs. Les investissements dans les infrastructures de quai ont été réalisés via un partenariat public-privé, avec un cofinancement de 80 % par Vlaamse Waterweg et 20 % par IOK. Outre la possibilité de réduire les coûts de manutention par le chargement de conteneurs par camion directement sur le pont du bateau, le schéma logistique est rendu possible grâce à une réduction de taxe environnementale de 12 €/tonne (précédemment de 4 €/tonne) accordée par OVAM² et par la volonté de réduire les impacts générés par le transport routier. Cette expérience démontre qu'il est possible de bénéficier du transport fluvial pour le transport conteneurisé de déchets sur des distances relativement courtes pour autant que des moyens de manutention adaptés soient permis.

² Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij

3. Recommandations

Les exemples français et flamands démontrent que le développement du transport fluvial de déchets repose autant sur des choix techniques que sur un cadre incitatif clair et une coordination territoriale efficace. Afin de soutenir cette dynamique en Wallonie, plusieurs leviers concrets peuvent être développés :

Travailler sur les infrastructures de transbordement

Le réseau wallon présente des hauteurs de quai importantes, notamment sur la Meuse, ce qui constitue un frein à la fluidité et à la simplicité offertes par un chargement direct de conteneurs, à l'aide d'un camion Ampliroll, de bateaux du type Zulu ou de pontons. Cela entraîne la nécessité d'avoir recours à des engins de levage coûteux, tels que les reachstackers ou les portiques, dont la disponibilité n'est pas garantie partout. Une manière d'assurer un chargement direct de conteneurs par camion (sans infrastructure verticale) peut être d'utiliser des pontons flottants équipés de passerelles mobiles, ou d'aménager des quais RoRo à l'image de celui déjà opérationnel à Seraing. Il est recommandé d'engager, en concertation avec le SPW, une réflexion sur des solutions d'infrastructures adaptées permettant de faciliter la manutention de marchandises conteneurisées à moindre coût. La réduction des coûts de transbordement constitue une priorité. Toutefois, d'autres aménagements peuvent également renforcer l'efficacité et la durabilité du transport fluvial sur les zones portuaires de l'arrondissement de Huy-Waremme. Il pourrait s'agir notamment de la sécurisation des quais pour permettre un contrôle d'accès à des zones de stockage temporaire des marchandises, ou encore, à terme, à des conteneurs de batteries interchangeables pour bateaux, acheminés et évacués par camion.

Soutenir la reconduction et l'adaptation des aides au transport fluvial

La prime aux services réguliers de transport de conteneurs constitue un levier incitatif essentiel pour favoriser le report modal vers le fluvial. Dans le cadre du plan d'aide wallon actuellement en vigueur, le montant attribué varie de 12 à 40 euros par conteneur, en fonction de la taille. Cependant, l'échéance de ce plan prévue pour fin 2025, conjuguée à un contexte budgétaire incertain, soulève des interrogations quant à sa reconduction. Il apparaît dès lors crucial de prolonger ce dispositif, qui facilite concrètement la mise en œuvre de nouveaux services fluviaux réguliers et le report modal de nouveaux flux. Par ailleurs, la fin du plan actuel constitue une opportunité de révision pour mieux l'adapter aux réalités logistiques actuelles et futures. Cela pourrait ainsi favoriser le report modal de nouveaux flux entre terminaux intérieurs, en particulier pour les déchets et produits valorisables, ainsi que pour les marchandises à destination des zones urbaines. Enfin, l'introduction d'une indexation du montant de la prime par conteneur permettrait de mieux refléter l'évolution des coûts d'exploitation, qu'il s'agisse de carburant, de main-d'œuvre ou de manutention, et garantirait la pertinence économique de l'aide sur la durée.

Adapter les redevances portuaires

Aujourd'hui, la redevance est due à la fois au départ et à l'arrivée dans un même port, pénalisant les trajets à courte distance. Il serait judicieux d'envisager une modulation tarifaire des redevances portuaires, notamment pour les services réguliers intra-wallons.