

A la rencontre de **Philippe Henry**, Ministre wallon de la mobilité



« Le programme Marco Polo vise toujours bien à inciter les entreprises à transférer le trafic marchandises de la route vers le maritime à courte distance, le rail et la navigation intérieure. »

modes de transport durables et en encourageant le report modal.

Cela nécessite de définir une vision globale et planifiée de développement du secteur et de **promouvoir l'intermodalité du réseau** (liens entre le fleuve, le rail et la route) pour garantir une **meilleure mobilité** et une cohérence territoriale, économique, sociale et environnementale. **Le transport de marchandises en ville doit également être conçu autrement.**

UPT : La Déclaration du Gouvernement wallon prévoit un chapitre « PROMOUVOIR LA MOBILITE DURABLE POUR TOUS ».

Quels sont les grands axes qui touchent au transport de marchandises ?

Philippe Henry : Comme signalé dans la Déclaration de Politique générale, de nombreuses études présentent la Wallonie comme un pôle essentiel pour développer des activités de transport et de logistique

Un pôle de compétitivité est d'ailleurs consacré à ce secteur, largement intégré dans les grands flux européens. Il importe, dès lors, d'accompagner sa croissance, en le réorientant vers des

La Déclaration de Politique générale du Gouvernement wallon est à cet égard particulièrement explicite : elle intègre largement la question du transport de marchandises, preuve de l'intérêt apporté à la question. J'invite chacun à la consulter et à y trouver une somme de mesures tant transversales que spécifiques aux trois grands modes de transport de marchandises (route, eau, fer).



Le système actuel d'Eurovignette est peu performant.

commerciaux), des acteurs-opérateurs inter-multi-modaux qui puissent gérer, offrir, faire valoir un service optimal de livraison, combinant les meilleurs modes à chaque étape.

Quelle est votre vision de la taxe kilométrique ?

La création d'un système de taxation au km, appelé à remplacer l'Eurovignette, devra s'accompagner de la mise en place d'un **système de contrôle performant vis-à-vis de tous les camions, y compris les camions étrangers.**

Le système actuel d'Eurovignette est, de ce point de vue, peu performant. En effet, la nécessité pour les transporteurs étrangers de s'acquitter de l'Eurovignette est déforcée par la sortie de l'Allemagne qui a mis en place son propre système de taxation au km, et le sera encore davantage avec la sortie des Pays-Bas annoncée dès 2012.

L'objectif est également de mettre en place un système cohérent au niveau belge (à travers toutes les régions), et si possible au-delà, et qui limitera au maximum les tracasseries administratives pour les transporteurs (facturation automatique).

La taxation au km est à voir, avant tout, comme une incitation envers les transporteurs à optimiser encore davantage leurs services (éviter les trajets à vide) et à utiliser les véhicules les plus performants du point de vue environnemental.

L'UPTR a été très étonnée de voir réapparaître le terme « report modal » alors même que ce concept est « mort-né ». La Commission européenne a fait marche-arrière après avoir tiré le constat de l'échec total de la politique de transfert modal. Chacun s'accorde aujourd'hui pour défendre l'idée de la co-modalité. Chacun occupant le terrain sur lequel il est le plus performant (économiquement comme écologiquement). Quelle est votre vision dans ce débat ?

Je suis, à mon tour, étonné de ce que vous me dites sur la « marche-arrière » de la Commission européenne à ce sujet.

Car le troisième – et dernier en cours, à ma connaissance - appel à projets du programme Marco Polo lancé le 10 février 2009 visait toujours bien à inciter les entreprises à transférer le trafic marchandises de la route vers le maritime à courte distance, le rail et la navigation intérieure.

Ce programme européen « Marco Polo », s'il encourage bien le report ou transfert modal, l'étend également aux « solutions multimodales, actions à effet catalyseur (suppression d'obstacles structurels comme la vitesse insuffisante des trains de marchandises), actions de mise en commun des connaissances, actions en faveur des autoroutes de la mer, actions d'évitement de trafic ».

En accord avec votre question et le programme européen, ma conviction est bien qu'il faut aller vers une orientation inter- et multi- modale, et cesser d'opposer les modes de transport, mais au contraire, les articuler au mieux, pour des raisons à la fois économiques et de respect de notre environnement.

Dans ce sens, ce qui mériterait un développement, à mon avis, plus que les opérateurs modaux de chaque mode, ce serait, à tous niveaux (de l'entreprise au client, en passant par les intermédiaires logistiques et

L'idée d'interdire la circulation des camions le dimanche refait surface. Pour l'UPTR, du point de vue mobilité, c'est la vraie « fausse bonne idée » par excellence car on va reporter le trafic du dimanche sur les autres jours de la semaine avec les conséquences sur la congestion des routes. Quel est votre point de vue ?

Comme vous le savez, cette disposition existe déjà dans de nombreux pays ou régions d'Europe, chez certains pays voisins notamment, sans que ces pays, ne soient revenus sur leur décision sur base d'effets qui auraient été particulièrement néfastes. La question mérite donc d'être envisagée.

Le problème principal, consiste, comme souvent, dans la disparité de règlements entre les différents pays. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement wallon s'est de fait engagé à étudier, sans a priori et dans toutes ses dimensions, la possibilité d'instaurer cette interdiction de la circulation des poids lourds le dimanche, en concertation avec les autres Gouvernements belges, voire européens.

Y a-t-il des projets d'infrastructures routières complémentaires en Région wallonne afin d'asseoir la position géographique de la Belgique comme plate-forme logistique européenne ?

Un certain nombre de pistes sont effectivement à l'étude. Dans la Déclaration de Politique générale, l'ensemble du Gouvernement wallon s'est engagé à veiller, en fonction des

disponibilités budgétaires, à :

- aménager des traversées d'agglomération et prévoir, dans un nombre limité de cas, des voies de contournement ;

- concrétiser la route de liaison N54 entre Lobbes et Erquelines, au travers d'un axe léger (une bande dans chaque sens) ;

- mener à bien le projet de la sortie sud de Charleroi, au travers d'une liaison entre le rond-point de « Ma campagne » et la sortie de la « Blanche borne » sur le ring (deux fois une bande) et d'un complément d'étude d'incidences sur un tunnel (2 fois une bande) sous le Bultia. De plus, le trafic local et vers le centre de l'agglomération sera amélioré par la création d'une nouvelle ligne de tram en site propre entre Nalinnes, Bultia et Charleroi ;

- réaliser le contournement de Couvin et prendre dès le début de la législature, en concertation avec les autorités locales, des mesures radicales pour sécuriser la traversée du centre (signalisation adaptée, 169 aménagements de sécurité pour les piétons, limitation du trafic dangereux à certaines heures de la journée, etc.) ;

- ne pas poursuivre le projet autoroutier à l'est de Liège (la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays) et examiner les conséquences de cette décision en ce qui concerne la zone de réservation, et dès à présent, rechercher des solutions pour les propriétaires d'immeubles situés dans cette zone et désireux de clarifier leur situation.

Vous succédez à Isabelle Durand en qualité de Ministre de la Mobilité. Ne craignez-vous pas la comparaison avec cette personnalité forte qui a marqué les esprits des transporteurs pour longtemps ?

Je suis Ministre wallon de la Mobilité, et non Ministre fédéral, comme le fut Isabelle Durant. J'occupe effectivement partiellement des fonctions équivalentes mais au niveau régional. Cela constitue une nuance importante en termes d'attributions et de compétences. Au niveau régional, je succède plus précisément au Ministre André Antoine, et, une législature précédente encore, à José Daras qui fut, lui aussi, un excellent Ministre.

Cela étant dit, autant Isabelle Durant que José Daras ont marqué leur mandat par une grande volonté et capacité d'écoute et de dialogue, y compris contradictoire, avec les différents opérateurs, tant publics que privés, volonté dans laquelle je souhaite m'inscrire totalement. Et je pense que c'est à ces qualités que vous faites allusion, en citant Madame Isabelle Durand. Il s'agit là d'une culture politique que je partage naturellement et évidemment.

« La taxation au km est à voir, avant tout, comme une incitation envers les transporteurs à optimiser encore davantage leurs services (éviter les trajets à vide) et à utiliser les véhicules les plus performants du point de vue environnemental. »