

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN RÉGION WALLONNE

Julien Juprelle - Attaché scientifique à l'IWEPS

Ce numéro des « Brèves » vise à présenter les atouts dont dispose la Wallonie en matière de réseaux et d'infrastructures de transport : grande densité, réserves de capacité, faibles coûts à l'usage, ... Les infrastructures de transport sont un atout important pour le développement économique d'une région car elles favorisent l'accessibilité du territoire et la mobilité des biens et des personnes. La littérature économique s'accorde en général pour considérer qu'une infrastructure de transport efficiente est une condition nécessaire au développement économique des régions¹.

DONNÉES DE CADRAGE LIÉES AU TERRITOIRE WALLON

Superficie (2007) : 16 844 km² (soit 55,2% de l'espace national) dont 5,3% est utilisé pour les transports et les communications, 5 provinces et 262 communes

Population totale (01/01/2008) : 3 476 775 habitants soit 32,4% de la population belge

Densité (01/01/2008) : 206,4 habitants au km²

Valeur ajoutée du secteur transport (en € courants, 2006) : 3 483 millions d'€ soit 5,3% de la V.A. de la Wallonie (la V.A. transports Belgique 16 471 millions d'€ soit 5,8% de la V.A. Belgique).

Le point de vue choisi pour le présent exposé se concentre essentiellement sur les infrastructures disponibles pour le transport de marchandises dans une perspective de développement économique. Certains choix ont été faits. Ainsi, des dimensions pourtant pertinentes dans l'étude des infrastructures de transport, comme l'impact des différents modes sur l'environnement, sur l'aménagement du territoire, sur la santé, ... ne sont pas abordés.

LA WALLONIE, RÉGION LA PLUS ATTRACTIVE EN 2008

La Wallonie dispose de nombreuses infrastructures de transport qui se caractérisent par leur bonne qualité, leur grande densité (tableau ci-contre), leur réserve de capacité ainsi que leurs faibles coûts à l'usage. Elles favorisent ainsi l'accessibilité du territoire et la mobilité des biens et des personnes.

Selon le récent « European Distribution Report 2008 » de Cushman & Wakefield (expert international en immobilier), la Belgique demeure le numéro un du classement européen des lieux d'implantation les plus attractifs pour l'industrie et la logistique². La Wallonie y rejoint la Flandre à la première place du classement par région, confirmant ainsi sa forte progression, en termes d'attractivité logistique au niveau européen : 7ème en 2004, 2ème en 2006 et première en 2008³. La comparaison des informations par unité NUTS2 (données disponibles 2004 et 2006) nous apprend que les provinces wallonnes sont également très bien classées : la province de Liège conserve la 2ème place (derrière le Limbourg), le Hainaut obtient la 3ème, la province de Namur la 6ème et le Brabant wallon se situe à la 13ème place⁴.

Au vu de ces éléments, le Gouvernement wallon mise entre autre sur le secteur de la logistique pour assurer son redéploiement économique⁵. Les atouts dans ce domaine sont en effet assez nombreux⁶, citons entre autres : la proximité des ports maritimes d'Anvers et de Rotterdam reliés par le canal Albert à la région liégeoise ; la centralité par rapport aux marchés européens de consommation⁷ ; la centralité par rapport aux flux nord-sud et est-ouest ; une large disponibilité de terrains pour l'accueil de nouvelles activités⁸ ainsi qu'une accessibilité de grande qualité grâce à un réseau routier extrêmement dense connecté aux

TABLEAU 1 : DENSITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN 2005*

	Superficie (1000 km ²)	Densité des réseaux de transport en km/1000 km ²			km autoroute par million d'habitants
		Réseau autoroutier	Réseau ferroviaire	Réseau fluvial	
EU27	4 423,0	13	46	9	121
EU15	3 236,3	17	47	10	144
EU12	1 086,7	4	47	8	37
Région wallonne	16,8	52	98	27	255
Belgique	30,5	57	115	50	166
Allemagne	357,0	34	101	19	148
Angleterre	244,1	15	70	4	60
France	544,0	19	54	10	170
Luxembourg	2,6	57	106	14	313
Pays-Bas	41,5	56	68	149	143

* Année commune pour la comparaison avec les données européennes

Source : EC DG TREN- Eurostat (2007) – Calculs : IWEPS-OWM

réseaux des régions voisines, grâce à un maillage ferroviaire important dont un axe particulier pour le fret (Athus-Meuse), grâce enfin à deux aéroports régionaux et à des ports fluviaux en pleine expansion.

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

UN RÉSEAU ROUTIER PARMIS LES PLUS DENSES D'EUROPE

Les réseaux routiers belge et wallon ont connu un important développement depuis les années septante. Ils bénéficient d'une position géographiquement intéressante. Les 869 kilomètres d'autoroutes wallonnes se trouvent au centre des réseaux des transports européens (RTE)⁹ et s'articulent autour de deux axes importants, à savoir : l'axe nord-sud (Pays-Bas - France) et l'axe ouest-est (France/Grande-Bretagne - Allemagne).

Qu'il soit rapporté à sa superficie ou à sa population, la Wallonie dispose d'un réseau routier parmi les plus denses d'Europe, et c'est particulièrement vrai pour son réseau autoroutier (255 kilomètres par million d'habitants). Le réseau routier global de la Région wallonne s'étend sur plus de 80 633 kilomètres (2007) et a progressé durant la période 1990-2007 de 9,5% (11,7% au niveau du réseau autoroutier).

La Région wallonne envisage de poursuivre le développement de ses infrastructures routières au travers de projets visant à réduire les points de relative saturation et à terminer certains chaînons manquants de liaisons européennes, notamment au niveau des RTE : citons par exemple, la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays pour terminer le « bouclage » du réseau autoroutier périphérique de Liège, la modernisation de l'axe Charleroi-Couvin vers Reims,... Reste la question de la disponibilité de moyens financiers importants mais nécessaires pour assurer un entretien raisonnable des réseaux routiers existants (et ce, sans rentrer ici dans le débat sur une réallocation des ressources vers d'autres modes). Selon différentes organisations internationales de la route, il est en effet nécessaire, pour le maintien d'un bon état d'un réseau routier ou autoroutier, de prévoir un budget d'entretien équivalent à 1,5 voire à 2% de sa valeur patrimoniale ; ce qui n'était pas le cas en Région wallonne en 2001¹⁰ (le budget d'entretien de 2001 représentait 0,62% de la valeur patrimoniale estimée à 14 662 millions d'euros). Un investissement additionnel de six cents millions d'euros pour des travaux routiers (principalement d'entretien), étalés sur la période 2009-2011, est cependant prévu par le

plan de relance anti-crise décidé par le Gouvernement wallon (décembre 2008).

En 2007, un peu moins de 38 milliards de véhicules-kilomètres (véhicules belges et étrangers) ont été recensés sur l'ensemble du réseau routier wallon (99,74 milliards pour la Belgique) ce qui représente une progression de 25,26% depuis 1995. Ce sont les autoroutes qui présentent la croissance de trafic la plus conséquente, avec une hausse de 42,93% entre 1995 et 2006 (+ 38,25% au niveau belge¹¹). La Wallonie recèle cependant encore des réserves de capacité par rapport aux autres régions belges car, bien que son trafic (véhicules-kilomètres) soit celui qui progresse le plus, elle présente la densité de trafic¹² la plus basse du pays.

Malgré les progrès enregistrés par les autres modes, la route reste l'élément incontournable au niveau de la répartition modale, tant dans le transport de marchandises (86% des tonnes-kilomètres) que des personnes (91% des voyageurs-kilomètres)¹³.

UN RÉSEAU FERROVIAIRE À CONSOLIDER, AU CARREFOUR DE GRANDS AXES EUROPÉENS

Au niveau des infrastructures ferroviaires (matière non régionalisée), le réseau ferré belge a connu jusqu'à la fin des années 1990, une diminution de sa longueur relativement plus marquée en Wallonie qu'en Flandre. Le réseau ferré wallon représente en 2007, 46% du réseau belge et reste, avec ses 1 639 km de lignes, l'un des plus denses d'Europe (98 kilomètres de lignes ferroviaires pour 1 000 km² de territoire, cfr tableau 1). Les récentes extensions correspondent à la construction de lignes à grande vitesse Paris-Bruxelles et Bruxelles-Liège-Cologne.

L'offre ferroviaire pour le transport de personnes est principalement orientée vers Bruxelles, pôle d'emploi et centre du réseau ferré belge. Les travaux de modernisation réalisés ou en cours sur le réseau wallon ont pour but d'améliorer la vitesse et/ou

la fréquence sur les liaisons entre les principales villes wallonnes et aussi entre ces dernières et Bruxelles : ligne à grande vitesse Liège-Bruxelles, dédoublement des lignes dans le cadre des travaux du RER vers Bruxelles, etc.

Les trois principaux axes ferrés dédiés au transport de marchandises en Région wallonne sont la dorsale wallonne et la Haute Sambre (axe Allemagne-France), la liaison nord-sud reliant Anvers à l'Athus-Meuse (axe Bénélux-Suisse-Italie) et la liaison Allemagne-Anvers via Visé et Montzen. Le trafic international en transit via les points frontières de Wallonie est par ailleurs assez conséquent (95% des tonnes en transit par la Belgique passent via le territoire wallon¹⁴) ; cela s'explique par le fait que la majorité des points d'échanges ferroviaires, en nombre et en importance relative, entre la Belgique et les autres pays se situent en Wallonie, conséquence de son positionnement géographique stratégique dans le réseau européen et par rapport aux grands ports maritimes de la façade atlantique.

En 2007, le transport de personnes et de marchandises par chemin de fer en Wallonie représente respectivement 30% (voyageurs-kilomètres) et 51% (tonnes-kilomètres) du trafic ferroviaire enregistré en Belgique. Le nombre de voyageurs transportés connaît une progression moyenne par an de 3,4% depuis 2000 (2 926 millions de voyageurs-kilomètres en 2007, +40,7% entre 1995 et 2007). Le trafic ferroviaire de marchandises est lui aussi en augmentation principalement ces dernières années (+7% par rapport à 1995) et ce malgré le recul enregistré en 2007 (3 946 tonnes-kilomètres¹⁵, soit -5% par rapport à 2006).

LES VOIES FLUVIALES, UN RÉSEAU QUI CONTINUE À SE DÉVELOPPER

Le réseau wallon des voies navigables offre de larges possibilités pour le développement du

TABLEAU 2 : DENSITÉS DU RÉSEAU ROUTIER AU 1ER JANVIER 2005*

	Région wallonne	Belgique	UE15	UE27
Densité du réseau autoroutier				
En km/1 000 km ²	52	57	17	13
En km/million d'habitants	255	166	144	121
Densité du réseau routier (routes et autoroutes)				
En km/1 000 km ²	4 732	4 963	1 201	-
En km/million d'habitants	23 375	14 403	10 022	-

* Année commune pour comparaison avec les données européennes

Sources : SPF Economie - SIE (INS), SPFMT, Eurostat – Calculs : IWEPS - OWM

transport par voie d'eau et joue un rôle important par rapport au réseau rhénan et au trafic Nord-Sud. Actuellement, 81% des 451,3 km de voies navigables wallonnes permettent aux bateaux au gabarit de type européen (classe IV, 1 350 tonnes) de relier les pôles économiques et les grands ports maritimes et intérieurs.

La Région wallonne poursuit la modernisation de son réseau en améliorant l'intégration stratégique de ce dernier au cœur de l'Europe fluviale via, notamment, les initiatives et réalisations suivantes¹⁶ :

- les nouvelles écluses à Lanaye, Ivoy-Ramet et Ampsin-Neuville pour le développement du bassin mosan dans le cadre du projet RTE-T prioritaire Meuse/Rhin-Main-Danube (subside européen 17,59 millions sur la période 2009-2013) ;
- le projet Seine-Escaut-Est (autre projet prioritaire RTE-T, subside européen 23,88 millions sur la période 2009-2013), connexion modernisée par le Hainaut à la future autoroute fluviale Paris/Anvers/Rotterdam ;
- le soutien aux ports autonomes par l'aménagement de plateformes logistiques, avec le concours du plan Marshall et certains cofinancements européens ;
- la mise en œuvre d'une gestion durable des boues de dragage et l'amélioration de l'exploitation des voies navigables, de la gestion de l'eau et des barrages, etc.

Dans son souhait de développement durable et afin de faciliter le recours à d'autres modes de transport que la route, le Gouvernement wallon a décidé, dans le cadre du plan d'actions prioritaires pour l'avenir wallon (plan Marshall), la mise à zéro des droits de navigation (en application depuis 2006) et une aide à l'équipement des zones portuaires, à savoir un financement alternatif en faveur des ports autonomes à concurrence de 40,6 millions d'euros (soit une multiplication par dix des moyens dont disposent les ports annuellement pour leurs projets).

Par ailleurs, le plan wallon d'aides au transport par voie navigable (1996-2007), qui porte sur le soutien à l'adaptation technique de la flotte, à l'équipement en matériel de transbordement et au transport fluvial de conteneurs, s'est concrétisé par 413 demandes d'aides pour un investissement global de 34,2 millions d'euros dont 7,5 millions octroyées par la Région. De plus, la Commission Européenne a approuvé les aides wallonnes au transport combiné en vigueur durant la période 2008-2013 (budget annuel 3,5 millions d'euros).

Ces diverses mesures contribuent à accroître

l'attractivité du transport fluvial. Entre 1996 et 2007, la progression du trafic de marchandises par voies navigables en Wallonie s'élève à 37,5% des tonnes transportées et à 53,5% pour les tonnes-kilomètres. Les résultats en 2007 sont de 1 825 tonnes-kilomètres et 43,9 millions de tonnes de marchandises.

QUATRE PORTS AUTONOMES

Les activités portuaires sont principalement réalisées dans les quatre ports autonomes wallons, le port autonome de Liège (PAL, 3ème port intérieur européen avec un trafic fluvio-maritime de près de 16 millions de tonnes par voie d'eau), le port autonome de Namur (PAN, 4,5 millions de T.), le port autonome de Charleroi (PAC, 2,5 millions de T.) et le port autonome du Centre ouest (PACO, 5,5 millions de T.). La navette fluviale à conteneurs, créée en 2003 entre la région liégeoise et Anvers, a connu une nouvelle progression en 2006 pour atteindre le chiffre de 18 566 EVP¹⁷ transportés.

Les zones portuaires, toutes accessibles aux bateaux de 1 350 tonnes en Wallonie (voire de 9 000 tonnes pour certaines zones du PAL), ont un rôle important pour l'acheminement des marchandises, d'autant que le transport fluvial apparaît comme le seul mode terrestre continental disposant de suffisamment de réserves de capacité, lui permettant d'absorber la croissance du trafic de conteneurs maritimes prévue au port d'Anvers, le trafic dans les différents ports étant d'ailleurs en progression. C'est notamment pour cette raison que la Région investit dans un projet tel que celui de la plateforme multimodale Liège Trilogiport (43,6 millions d'euros, opérationnelle en 2011), zone provisoirement de 100 ha le long du canal Albert accessible par les trois modes terrestres avec des liaisons performantes vers trois ports de mer.

DES PLATEFORMES POUR PLUS DE COMODALITÉ¹⁸ »

Pour remédier aux problèmes de congestion routière, la Région wallonne investit également en vue de faciliter la connexion entre les différents réseaux de transport de marchandises et dispose sur son territoire de plusieurs plateformes multimodales : Terminal container d'Athus (rail - route), Liège Renory (route - rail - eau), Liège Logistics Intermodal (air - rail - route), Charleroi Dry Port (rail - route - eau), Dry Port Mouscron Lille (rail - route). A cette liste, on peut ajouter le terminal rail-route du parc Ardenne Logistics de Neufchâteau (étude en cours) et les deux projets trimodaux : le Liège Trilogiport (eau - route - rail) et le raccordement ferré à Garocentre (rail - route - eau) près de La Louvière, les différents

projets pour de nouveaux terminaux bénéficiant des aides du plan Marshall.

DEUX AÉROPORTS DANS LESQUELS LA RÉGION INVESTIT MASSIVEMENT

Concernant les infrastructures aéroportuaires, la Région wallonne compte deux sites considérés comme pôles de développement économique et lieux d'intermodalité, à savoir Liège Airport et Brussels South Charleroi.

La Région wallonne y poursuit ses investissements. Ainsi, après la construction récente de deux nouveaux « terminal passagers » d'une capacité respective de un et cinq millions de passagers, elle finance les travaux d'allongement de la piste principale de Liège Airport afin de porter celle-ci à 3 700 mètres, ce qui devrait permettre à l'aéroport d'attirer davantage d'opérateurs aériens de fret pour des vols long-courriers (Asie, Amérique du sud, etc.) et la création de 500 nouveaux emplois directs sur le site dans les cinq ans.

D'autres investissements sont prévus à savoir :

- pour l'aéroport de Charleroi : l'allongement de la piste à 3 200 mètres, la construction d'une nouvelle gare ferroviaire sous l'aéroport intégrée à la liaison ferroviaire Charleroi Sud-Bruxelles-Midi ;
- pour l'aéroport de Liège, le projet d'aménagement d'une gare TGV fret permettant l'utilisation de la ligne à grande vitesse toute proche (projet Carex, cargo rail express entre grands aéroports européens).

LE 8ÈME AÉROPORT CARGO EUROPÉEN

Les résultats enregistrés dans le trafic fret aérien par l'aéroport de Liège (518 655 tonnes en 2008), seul aéroport wallon dans ce domaine, font de celui-ci le 8ème aéroport cargo européen¹⁹. Depuis 1996 (6 781 tonnes), les quantités transportées à Liège ont été multipliées par 76, suite notamment à l'implantation de nouveaux opérateurs cargo. L'activité passagers a, quant à elle, plus que triplé (3,9) sur la même période (426 216 passagers) et progressé d'un peu plus de 19% en 2008 par rapport à 2007.

UNE FORTE AUGMENTATION DU TRANSPORT DE PASSAGERS À CHARLEROI

Le trafic sur l'aéroport de Charleroi concerne quasi uniquement le transport de personnes, soit 2,950 millions de passagers en 2008²⁰ (+ 20% par rapport à 2007). La forte progression de ces dernières années trouve principalement son explication dans le développement des activités d'une importante compagnie low cost (Ryanair) desservant le site

GRAPHIQUE 1 : ÉVOLUTION DU TRANSPORT AÉRIEN CUMULÉ²¹ (PERSONNES ET FRET) À LIÈGE AIRPORT ET CHARLEROI BRUXELLES SUD



Sources : SPW-DGO2 Mobilité et calculs IWEPS-OWM

aéroportuaire. Enfin, soulignons qu'en Wallonie, l'offre en transport voyageur par avion concerne des vols charters ou des liaisons avec d'autres aéroports régionaux.

LES PIPELINES

Deux réseaux de conduites ou pipelines traversent le sol wallon, l'un pour les conduites civiles (gaz naturel, oxygène, hydrogène, ...) et l'autre pour les conduites de l'OTAN (carburants et lubrifiants à usage militaire).

CONCLUSION

Les éléments énumérés montrent que la Région wallonne dispose d'atouts liés à sa position géographique et à l'importance de son infrastructure de transport. La complémentarité des modes, assurée notamment par le développement de plateformes multimodales, doit faciliter un développement équilibré et durable du transport.

Le développement des infrastructures de transports doit cependant aussi intégrer les impacts sur l'environnement (émissions de GES, ...), et les risques que fait peser à moyen terme la pénurie potentielle de carburants d'origine fossile²².

Les infrastructures développées dans les régions voisines devraient également être prises en compte pour compléter le panorama que nous avons dressé et permettre de mieux apprécier nos potentialités économiques...

domaines identifiés dans le cadre du plan d'actions prioritaires pour l'avenir wallon (Plan Marshall) ; le pôle de compétitivité « Logistics in Wallonia » sur les bases du Cluster « Transport & Logistique Wallonie – Belgium » a pour mission de positionner la Wallonie comme la terre d'excellence en logistique. (www.logisticsinwallonia.be)

⁶ Comme on peut s'en rendre compte en consultant le tome 8 « Transports et Infrastructures » de l'Atlas Transfrontalier (2008).

⁷ Zone popularisée sous le concept de « banane bleue », soit la représentation d'une dorsale économique et démographique qui traverse l'Europe du Lancashire à la Toscane.

⁸ Une série de réformes sont entreprises actuellement, notamment dans le cadre du Plan Marshall, afin de libérer encore plus d'espace pour de nouvelles zones d'activités économiques et de simplifier les procédures d'acquisition.

⁹ Le projet de structure spatiale proposé par le Schéma de développement régional (SDER) recherche une meilleure intégration de la Wallonie dans les RTE via le renforcement des quatre eurocorridors (Lille-Bruxelles, Bruxelles-Liège, Lille-Liège et Bruxelles-Luxembourg).

¹⁰ Dernier calcul réalisé en 2001. Ministère wallon de l'équipement et des transports, Direction générale des routes et autoroutes, Rapport d'activités 2006.

¹¹ Service Public Fédéral Mobilité et Transport (2008).

¹² Le trafic de véhicules (véhicules-kilomètres) est rapporté à la longueur des réseaux qui le supportent.

¹³ Il s'agit de la comparaison des parts modales de la route, du ferroviaire et du fluvial au niveau du transport de marchandises et de la comparaison des parts modales de la route (voiture, camionnette et moto), du ferroviaire et du transport par bus et tram en ce qui concerne le transport de personnes ; IWEPS (2007)

¹⁴ Diagnostic de la mobilité en Wallonie, Iweps-OWM, document non publié, octobre 2004.

¹⁵ Sources : SNCB, Données non publiées, Iweps-OWM

¹⁶ SPW-DGO2 Mobilité et Voies Hydrauliques Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité (DPVI), 2008.

¹⁷ «Equivalent Vingt pieds» («twenty-foot equivalent unit» ou «TEU» en anglais) est une unité de mesure intégrée des conteneurs compte-tenu de leur diversité.

¹⁸ Pour la Commission européenne, la modalité est définie comme «le recours efficace à différents modes de transport isolément ou en combinaison» dans le but d'obtenir une «utilisation optimale et durable des ressources».

¹⁹ Il est même 24ème dans le classement du top30 mondial des aéroports de fret international (chiffres de 2007). Airport Council International (2008)

²⁰ A titre de comparaison, l'aéroport national de Zaventem a enregistré 18,5 millions de passagers en 2008.

²¹ L'accroissement d'activité sur les deux sites aéroportuaires wallons peut également être illustrée à l'aide de l'unité work load unit (wlu). L'unité work load unit (wlu) permet d'agréger les données de trafic de personnes et de fret afin de comparer les aéroports entre eux. La norme est qu'un passager équivaut à un wlu et une tonne de fret vaut dix wlu. L'unité wlu est inspirée des conclusions d'une étude réalisée par l'association Airports Council International (ACI) affirmant que le transport par avion d'un million de passagers ou de 100 000 tonnes de fret génère un millier d'emplois directs sur le site aéroportuaire.

²² Au niveau mondial, environ 50% du pétrole est utilisé dans les transports. Et les transports reposent à 98% sur le pétrole.