



© CÉDRIC VALENCE

TRANSPORT DE MARCHANDISES

SESSAM

TRANSPORT DE MARCHANDISES

PRINCIPES GENERAUX

Le transport de marchandises est une composante essentielle de notre économie qui garantit l'approvisionnement des entreprises et des commerces. Suite aux mutations de l'économie mondiale, on a assisté à un éclatement des structures de production et de distribution et on est passé d'une économie de stocks à une économie de flux. Ces changements ont favorisé la suprématie du transport routier de marchandises au détriment du rail qui desservait autrefois très finement les industries de l'Entre Sambre et Meuse.

La zone d'étude reste cependant relativement épargnée par des problématiques aiguës de congestion routière ou de transit de poids lourds, à l'exception de l'axe de la N5-E420. Les principaux enjeux portent sur la filière de l'industrie extractive, dont le report modal vers la voie d'eau ou le transport ferroviaire doit être encouragé. Des actions pour améliorer la circulation des poids lourds sont également présentées ci-après.

ACTION E1 – ENCOURAGER LE REPORT MODAL DE LA FILIERE EXTRACTIVE

Constat

Le secteur extractif est l'une des seules industries encore massivement présente dans la zone d'études. Il existe en effet 9 carrières en activité qui produisent environ 3 millions de tonnes par an, à destination de la sidérurgie, des fabricants d'engrais, de la chimie, de l'industrie de la chaux et du secteur des matériaux de construction. Cette production est appelée à progressivement doubler, à la faveur du projet de nouvelle carrière de la société Carmeuse à Hemptinne, mais aussi de projets d'extension de carrières existantes (carrière « Berthe » à Florennes, carrière de Villers-le-Gambon, etc.). Pour la zone d'étude, cet accroissement de la production est à la fois une opportunité (pérennisation de l'activité, création d'emploi) et une menace si ses incidences environnementales ne sont pas suffisamment prises en compte, notamment en ce qui concerne la mobilité.

En effet, le transport de la production de ces carrières se fait aujourd'hui essentiellement par la route. Seule la carrière des « Pétions » à Yves-Gomezée fait un usage important des modes alternatifs à la route (en l'occurrence le chemin de fer). Quelques carrières font également usage de la voie d'eau, moyennant un pré-acheminement routier. Il en résulte des flux de poids lourds importants à l'approche des carrières et sur certains axes routiers (N5-E420, N975 Florennes – Gerpinnes - Châtelet). La fluidité du trafic, la sécurité routière et la qualité de vie des riverains (dans la traversée de Florennes, de Gerpinnes, etc.) s'en trouvent ainsi dégradées.



Figure 1 : camion en attente d'être chargés à la carrière « Berthe » de Florennes (source : Technum)

Tant l'accroissement attendu des volumes de production que l'évolution du contexte économique plaident pour un report plus massif du transport routier vers le chemin de fer et la voie navigable (moyennant un pré-acheminement routier). En effet, d'une part le réseau routier ne peut, sans investissement massif, accepter des flux supplémentaires importants de poids lourds, alors que l'incidence environnementale de ces flux serait conséquente. D'autre part, la congestion croissante du réseau routier et l'absence d'alternative au transport routier pèsera de plus en plus sur la compétitivité des entreprises du secteur extractif, à mesure que la hausse du coût du pétrole et les évolutions de la fiscalité routière (taxe kilométrique, etc.) se répercuteront sur les prix du transport routier. Enfin, les modes massifiés (fer, fluvial) trouvent d'autant plus facilement leur pertinence que la distance d'acheminement croît. Opter pour le rail ou la voie d'eau est une opportunité pour atteindre de nouveaux marchés, comme par exemple l'Ile-de-France où les gisements de matériaux se tarissent. Cela peut compenser le recul de l'activité sidérurgique en Wallonie (qui était un débouché important pour la pierre à chaux des carrières).

Objectifs

- Encourager le report modal de la filière extractive
- Contenir les trafics de poids lourds
- Valoriser les infrastructures ferroviaires et fluviales existantes
- Améliorer la compétitivité des entreprises de la zone

Mise en œuvre

Le recensement des caractéristiques des carrières existantes et projetées, une rencontre avec des représentants du secteur carrier sous l'égide de la fédération des industries extractives et de l'UWE et notre expertise dans le domaine du transport de marchandises nous ont permis d'avancer des pistes de réflexion visant à rencontrer les objectifs.

Transport ferroviaire

La zone d'étude est irriguée par l'axe ferroviaire Charleroi – Couvin. Le transport ferroviaire de marchandise n'est cependant pertinent que dans des conditions bien précises :

- Des volumes (tonnage x distance) de production élevés, si possible avec des produits ayant une certaine valeur ajoutée ;
- Un nombre de destination limitée et une stabilité dans la production, qui permette la mise sur pied d'une organisation systématique répétitive ;
- Une infrastructure qui permette le chargement, l'insertion et la circulation de trains de marchandises sur la ligne Charleroi - Couvin ;
- La présence de prestataires logistiques et d'opérateurs ferroviaires capables d'exécuter le service (chargement des wagons, circulation des convois) dans des conditions compétitives par rapport aux autres modes de transport, et avec suffisamment de flexibilité. Or beaucoup

d'entreprises wallonnes se plaignent d'une qualité de service insuffisante au regard des prix demandés.

Rencontrer ces différentes conditions n'est donc actuellement pas aisé, ce qui limite le champ d'application du fret ferroviaire.

Ces conditions sont actuellement réunies pour la carrière « des Petons » (qui expédie en effet chaque jour un à deux trains complets vers une usine du groupe Solvay en Allemagne, et ce pendant au moins 30 ans). Elles le seront également pour le projet de carrière d'Hemptinne, pour lequel, vu les caractéristiques du projet, la Région impose à juste titre à Carmeuse l'usage exclusif du transport ferroviaire.



Figure 2 : la carrière « Les Petons » (Groupe Solvay) d'Yves-Gomezée a décidé au début des années 2000 de miser sur le transport ferroviaire, et d'investir dans des équipements performants, un choix justifié par l'important flux entre la carrière et une usine du groupe en Allemagne (source : Laurent Joseph).

Pour les autres exploitations de la zone d'étude, les conditions ne sont selon nous pas réunies pour envisager un raccordement ferroviaire dédié à une seule entreprise : les flux sont modérés, avec des destinations éclatées, certains sites sont relativement éloignés du réseau ferroviaire. Bref, pris isolément, l'importance de l'investissement initial au regard des perspectives de trafic et la

difficulté de mettre sur pied une organisation ferroviaire efficace ne permettent pas de rendre pertinent le transport ferroviaire.

Les réflexions doivent dès lors s'orienter vers une **solution mutualisable**, commune à plusieurs entreprises. D'une logique de réflexion centrée sur les besoins de chaque entreprise prise isolément, il faut passer à une réflexion commune à tout le bassin de l'Entre Sambre et Meuse visant à développer les **synergies industrielles**. Ce type de raisonnement est en plein essor dans différents secteurs industriels. Des entreprises, même concurrentes, peuvent en effet trouver un bénéfice réciproque à collaborer autour d'une problématique commune. La section « bonnes pratiques » reprend d'ailleurs ci-dessous quelques exemples concrets.

Concrètement, il s'agirait de créer un « **Railport** », soit une plateforme de chargement ferroviaire commune aux différentes entreprises de la zone. Il s'agirait donc de concentrer, en un lieu bien choisi, une installation de chargement, des zones de stockage et éventuellement d'autres activités logistiques (recalibrage, ensachage, etc.) contribuant à la création de valeur ajoutée. La concentration des flux sur une seule infrastructure, le regroupement des trafics, la mutualisation des investissements et des équipements permettraient alors de rendre plus pertinent le transport ferroviaire. Ce type d'installation est courant dans certains pays européens, comme l'Allemagne ou la Suisse. Le contexte de la zone d'étude se prête bien à une telle réflexion (présence de plusieurs carrières d'importance moyenne sur un territoire limité).



Figure 3 : déchargement de granulats dans un Railport en Allemagne (source : DB-Schenker)

Pour concrétiser ce projet, il importe cependant avant tout :

1. Que les entreprises aient la volonté de s'orienter vers une telle optique de mutualisation. Les exploitants devraient en effet créer une structure commune type « GIE » (Groupement d'Intérêts Economiques), qui serait chargé de concrétiser et de faire exploiter la plateforme commune (avec des soutiens publics possibles pour l'infrastructure). Mettre sur pied une telle collaboration entre des entreprises géographiquement voisines, et souvent concurrentes, reste actuellement un écueil de taille. Les expériences d'autres entreprises (voir ci-dessous), les échanges déjà initiés entre 4 sociétés pour améliorer la gestion des eaux dans la région de Florennes, l'inéluctable renchérissement des coûts des carburants et la raréfaction des financements publics permettent cependant de penser que cette révolution copernicienne dans les relations inter-entreprises peut également prendre forme dans le sud de l'Entre Sambre et Meuse ;
2. Que les caractéristiques des flux de trafic permettent la mise sur pied d'une organisation ferroviaire efficace. malgré nos démarches auprès des exploitants, nous n'avons pas pu réunir suffisamment d'informations pour

TRANSPORT DE MARCHANDISES

valider ce point (tonnage par destination, coût approximatif du transport routier, etc.). Il devrait donc être éventuellement approfondi par la suite ;

3. Qu'un site remplisse les conditions visées, à savoir :
 - a. Bonne localisation géographique, au barycentre des différents utilisateurs potentiels ;
 - b. Raccordement ferroviaire aisé et possibilité d'implanter une à 2 voies d'environ 450 m de long (train complet) ;
 - c. Possibilité d'implanter une zone de stockage et de chargement attenante aux voies (20-25 m de large) ;
 - d. Accès routier facile pour les pré-acheminements ;
 - e. Nuisances minimales pour d'éventuels riverains.

Il s'agirait donc d'une installation modeste, occupant environ 1 à 1,5 Ha de superficie. Des localisations potentielles pour l'implantation d'une telle plateforme sont reprises dans le tableau ci-dessous.

4. Il importe que la ligne Charleroi – Couvin permette un surplus de circulation marchandises. Ce point n'est cependant pas très contraignant. Exprimés en nombre de trains, les flux générés par un tel Railport seront modérés (atteindre un à 2 trains par jour serait déjà un résultat très significatif), et des modifications ponctuelles de l'infrastructure sont possibles pour en augmenter la capacité (signalisation, voie de croisement, etc.). **Un surplus de trafic fret viendrait renforcer l'utilité du sillon ferroviaire, et participerait à en garantir la pérennité.**

5. Enfin, il est indispensable que des opérateurs ferroviaires soient disposés à desservir dans des conditions attractives un tel Railport. La question est plus vaste et concerne en fait l'intégralité du territoire wallon, où il est capital de favoriser l'éclosion d'opérateurs ferroviaires aptes à desservir de manière adaptée les industriels lo-

caux. La préexistence de dessertes ferroviaires importantes (actuellement pour la carrière « des Petons », et à l'avenir vraisemblablement pour la carrière Carmeuse d'Hemptinne) est cependant un facteur favorable pour la zone SESSAM. Des opérateurs ferroviaires disposeront en effet des ressources (machines, personnel) et de la « connaissance de ligne » pour circuler sur l'axe Charleroi-Couvin. Ces ressources pourraient donc être facilement renforcées pour desservir un éventuel raccordement supplémentaire. La qualité de service, aujourd'hui souvent insuffisante, devra également être au rendez-vous à l'avenir, pour convaincre les chargeurs de miser à nouveau sur le fret ferroviaire.

Les sites envisageables pour implanter un Railport

Le tableau ci-dessous reprend différents sites potentiels. Aucun site n'est directement disponible, tous nécessitent des investissements plus ou moins importants. Ce travail « exploratoire » devra donc être approfondi en cas d'intérêt des exploitants, tant d'un point de vue technique que de la pertinence économique de la solution :

| Site potentiel | Avantages | Inconvénients |
|--|--|--|
| Hemptinne : en prolongation (vers l'est) des futures installations du raccordement Carmeuse | Raccordement aisé au réseau ferroviaire Synergie possible avec la desserte ferroviaire de Carmeuse Bonne localisation par rapport aux carrières Berthe et de Merlemont Peu/pas de riverains | Implique un accord avec Carmeuse Accès routier à aménager |
| Yves-Gomezée : en prolongation (vers le sud) des installations | Bonne localisation Proximité N5-E420 | Accès routier à aménager depuis N5-E420 |

| | | |
|---|--|--|
| de la carrière Berthe | Pas de riverain Valorisation des infrastructures Infrabel existantes | Contraintes de relief (?) |
| Philippeville : ancienne cours à marchandises de la gare | Bonne localisation Raccordement ferroviaire aisé Terrain probablement toujours dans le domaine ferroviaire | Accès routier traversant des zones bâties Proximité de riverains |
| Mariembourg : ancienne zone de chargement de la gare (utilisée jusqu'en 2000 par des carriers), située en face du musée CF3V | Raccordement ferroviaire existant Infrastructure ferroviaire à renouveler de toute façon prochainement (opportunité pour améliorer la configuration des lieux pour un coût marginal) Pas de riverain | Accès routier difficile Montée de Mariembourg à Philippeville (limitation charge des trains) |
| Mariembourg : extension du zoning à l'est de la N5-E420 | Raccordement ferroviaire aisé (ancienne ligne vers Chimay à reposer sur quelques centaines de mètres) Accès routier Zone industrielle | Riverain assez proche (en fonction de la localisation précise du site) Montée de Mariembourg à Philippeville (limitation charge des trains) |

Transport fluvial

Les conditions d'utilisation du transport fluvial sont *a priori* moins restrictives que pour le transport ferroviaire, mais la zone d'étude pâtit naturellement de son éloignement avec le réseau des voies navigables. Plusieurs gros débouchés des carrières de l'Entre Sambre et Meuse sont cependant situés en bordure de voie d'eau

(à Gand, Terneuzen, etc.), et le transport fluvial est d'ailleurs déjà utilisé par la carrière « Berthe » de Florennes, la carrière de Merlemont et épisodiquement la carrière « Les Petons », moyennant un pré-acheminement routier, généralement à destination des ports situés sur la Sambre (Pont-de-Loup, etc.). Cela montre que le transport fluvial peut déjà aujourd'hui se révéler pertinent, même avec un pré-acheminement routier, et pourrait voir son rôle s'accroître à l'avenir considérant l'évolution attendue du contexte du transport de marchandises.



Figure 4 : les matériaux de construction figurent en tête des produits transportés sur la voie d'eau en Wallonie. Ce secteur est donc déjà bien rôdé au transport fluvial (source : SPW-DPVNI)

L'usage du fluvial implique de disposer de plateformes de transbordement performantes, dotées de capacité de stockage et de manutention. Etant donné l'éloignement de la voie d'eau par rapport aux gisements, il est en effet important que les exploitants de carrière puissent constituer progressivement un stock en bord d'eau (avec quelques véhicules qui font des rotations entre le quai et la carrière), et ce que ce stock soit périodiquement chargé dans une barge de grand gabarit. De telles installations existent notamment à Pont-de-Loup et Auvélais sur la Sambre, à Heer-Agimont et Givet sur la Haute-Meuse. Les carrières du nord de la zone

TRANSPORT DE MARCHANDISES

d'étude (Florennes, Yves-Gomezée) ont intérêt à gagner les ports de la Sambre, alors que depuis le sud de la zone d'étude c'est la Haute-Meuse qui est la plus proche. Ces deux voies d'eau permettent la navigation de bateaux de grand gabarit (~2.000 t). Un usage plus important de ces ports est techniquement possible, mais dépend des négociations financières et opérationnelles entre exploitants de carrière, opérateurs portuaires et transporteurs.

L'action des pouvoirs publics peut cependant encourager cet usage par différents leviers :

- Expertise : le SPW-DPVNI (Promotion de la Voie Navigable et de l'Intermodalité) est disposé à étudier avec les entreprises des projets de report vers la voie d'eau ou le rail ;
- Mise à disposition et équipement de terrains portuaires : les ports autonomes (Charleroi / Namur) remplissent ce rôle ;
- Itinéraires routiers performants vers les ports : le projet de raccord de la carrière « Berthe » de Florennes vers la N98 doit permettre d'éviter le transit des poids lourds à travers Florennes, Gerpennes et Acoz. Plus généralement, l'usage du réseau structurant doit être encouragé (N5-E420 et N98 vers les ports de la Sambre, N40 vers la Meuse), et le report sur des voiries locales interdits ou dissuadés.

De manière analogue à la réflexion esquissée pour le transport ferroviaire, une démarche commune des différents exploitants, regroupés par exemple sous l'égide d'un GIE, permettrait d'accroître la pertinence du transport fluvial :

- Force de négociation accrue du GIE vis-à-vis des gestionnaires de plateformes portuaires ;
- Sécurisation de la « cale » (les bateaux), en concluant des engagements avec des bateliers (mise à disposition de X bateaux). Cet aspect est particulièrement im-

portant sur la Haute-Meuse où les trafics sont faibles et les bateaux rares.

La carte en **annexe** illustre nos réflexions pour le transport ferroviaire et fluvial.

Acteurs

- Entreprises du secteur extractif
- SPW – DPVNI (Promotion de la voie navigable et de l'intermodalité)
- Ports Autonomes
- Infrabel
- Autres acteurs du transport de marchandises (opérateurs ferroviaires, affréteurs fluviaux, exploitants de terminaux, etc.).

Budget et financement

Le SPW-DPVNI accorde des aides financières de 20 à 30% des investissements en terrain, équipements, matériels et études permettant un usage plus important du transport fluvial ou ferroviaire. Des aides à l'investissement économique existent également. Le programme européen « Marco Polo » accorde également des aides aux transports alternatifs à la route.

Plus d'infos DPVNI: http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/promotion/transport/pla_n_wallon.html

Plus d'infos Marco Polo : <http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/>

Bonnes pratiques

Le même train pour les deux carrières de Lessines

A Lessines, les carrières voisines « de l'Ermitage » (Holcim) et « CUP » (CUP-Eurovia) ont décidé d'unir leurs ressources pour mettre sur pied une navette ferroviaire vers les marchés de la Picardie et l'Ile-de-France. Un opérateur ferroviaire a ainsi été sélectionné. Celui-ci met à disposition des deux entreprises un train complet (~1.300 t nettes). Ce train est trois fois par semaine à la fois chargé dans les installations de la carrière CUP, et sur un terrain bordant les voies où Holcim constitue un stock moyennant pré-acheminement routier (la carrière d'Holcim étant située à quelques kilomètres des voies). Les deux entreprises « contribuent » au même train en fonction de leurs commandes respectives, et ce train circule vers des plateformes de regroupement de matériaux de construction ou d'enrobage routiers en Picardie ou en Ile-de-France, des marchés auparavant non desservis par ces deux carrières belges. Cette organisation donne satisfaction aux entreprises, qui, bien que concurrentes, y trouvent chacune un intérêt propre. Un intermédiaire joue le rôle de cheville ouvrière et est garant de la neutralité entre les deux entreprises.



Figure 5 : zone de chargement d'Holcim à proximité de la gare de Lessines, desservie par une navette de camions depuis la carrière (source : Technum)

Une plateforme commune pour l'industrie de la céramique

En Italie, les industriels du secteur de la céramique (concentrés dans la région de Bologne et de Modène), sont notamment à l'origine de la création d'un « Railport » à Dinazzano. Ce Railport permet de recevoir des matières premières (argiles), et d'expédier des produits semi-finis ou finis (céramiques, tuiles, etc.) par voie ferroviaire dans toute l'Europe. Les produits sont rassemblés sur le Railport par voie routière. De nouveau, le regroupement des flux de différents industriels du même secteur a permis de rendre pertinente une solution ferroviaire.



Figure 6 : déchargement d'un train au Railport de Dinazzano (source : DB-Schenker)

Une organisation logistique commune pour deux géants de la pharmacie

Dans un tout autre secteur d'activité, mais tout autant concurrentiel, on peut citer l'initiative de Baxter et d'UCB, qui ont décidé de mettre en commun leur « supply chain » entre la Belgique et l'Europe de l'Est (« Carpooling Cargo »). Le regroupement des flux des deux entreprises permet des économies financières et environnementales, car une solution de transport ferroviaire combiné est ainsi rendue pertinente.



Bundling and consolidation

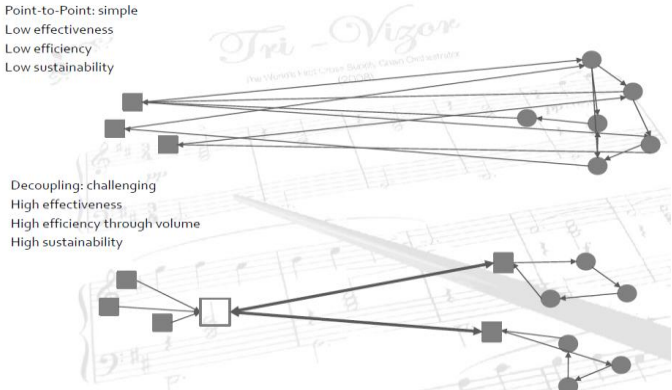


Figure 7 : principe de l'organisation commune UCB – Baxter vers l'Europe de l'est (source : Trivizor)

ACTION E2 – DEVELOPPER LES REFLEXIONS SUR « L'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE » ET LES « SYNERGIES INDUSTRIELLES »

Constat

Le concept d'écologie industrielle vise à développer les synergies entre différentes entreprises voisines, afin que, par exemple, une entreprise valorise les déchets d'une autre. Une autre piste est la mise en commun de services ou d'infrastructure au sein d'une zone bien délimitée (cf. action précédente). Cela permet des bénéfices économiques et environnementaux, et contribue également à « fixer » de l'activité économique sur le territoire. En ce qui concerne les transports, l'application de ce type de réflexion doit permettre de réduire les flux de transports, ou de rendre pertinentes des solutions mutualisées de transport.

Objectifs

- Optimiser les flux de transport
- Renforcer la compétitivité des entreprises locales

Mise en œuvre

L'idée de développer une plateforme commune ferroviaire pour les carrières de la zone d'étude a été traitée spécifiquement ci-avant. Pour les autres secteurs d'activités, les réflexions doivent être initiées au niveau des Z.A.E. Le SPW a ainsi lancé un appel à projet pour développer des « éco-zonings » en Wallonie et la ZAE de Chimay – Baileux a été sélectionnée dans ce cadre. Des subides régionaux doivent permettre de réaliser des études de faisabilité visant à développer ces synergies industrielles (gestion de l'eau, énergie, mutualisation des services, etc.).

En ce qui concerne spécifiquement les transports, et au-delà du cas spécifique de Chimay – Baileux, un axe important de réflexion nous semble celui de l'**optimisation des tournées des véhicules**¹. Etant donné la relative faible densité d'activité sur la zone d'études, et son éloignement par rapport au réseau autoroutier principal, il est probable que les offres de transport y soient moins attractives que dans d'autres localisations plus « centrales », en raison de la difficulté pour les transporteurs d'y trouver du « fret de retour ». Une question analogue se pose pour la « cale » fluviale sur la Haute-Meuse (peu de bateaux en passage cherchant un fret de retour). Les nouvelles technologies de suivi et de localisation permettent cependant d'optimiser facilement les tournées, à partir du moment où les entreprises seraient prêtes à centraliser leurs besoins auprès d'une plateforme commune type « GIE », GIE qui travaillerait alors en partenariat avec des transporteurs. Ce type de démarche permettrait par exemple à un camion qui décharge dans l'entreprise A, d'aller recharger dans l'entreprise B située à quelques kilomètres (alors que ce type de synergie est aujourd'hui peu pratiqué, en raison de l'absence d'information).

Le principal frein pour initier ce type de réflexion est constitué par la confidentialité des offres de prix, la confiance réciproque entre les acteurs, le contexte de concurrence parfois entre les entreprises, etc.. Vaincre ces réticences implique de travailler au départ avec un noyau réduit d'entreprises « pionnières », de s'entourer d'un tiers qui puisse jouer un rôle de neutralité par rapport aux différentes entreprises, d'étudier et de s'inspirer d'autres expériences menées à l'étranger, etc.

Acteurs

- Entreprises
- Intercommunales de développement économique (IGRETEC, BEP)

¹ On estime qu'en Europe seuls 43% des poids lourds sont parfaitement remplis, les 57% étant partiellement chargés ou vides.



Budget et financement

Les besoins financiers pour ce type de démarche se limitent à des aides au démarrage, l'objectif étant à terme de permettre des économies.

Bonnes pratiques

Voir le cas d'UCB et Baxter ci-dessus

Un GIE de chargeurs "Pointe de Bretagne" pour optimiser les transports routiers

Cinq entreprises actives dans la filière de l'agro alimentaire à l'ouest de la Bretagne se sont regroupées en GIE afin d'améliorer l'efficacité de leurs expéditions routières. Cette démarche partait du constat que la localisation excentrée de la Bretagne y limitait la compétitivité des offres de transports.

Le but de la démarche est de regrouper les différents flux afin de maximiser le remplissage des véhicules. Le même transporteur se charge ainsi de toutes les commandes d'un pool d'industriels, alors qu'auparavant chacun utilisait des transporteurs différents. Ce projet innovant a reçu un soutien financier européen, national et local.

TRANSPORT DE MARCHANDISES



Figure 8 : schéma de l'organisation du GIE « Pointe de Bretagne » (source : <http://www.chargeurspointedebretagne.com>)

Plus d'informations :

<http://www.chargeurspointedebretagne.com>

Des programmes de recherches et de soutiens dédiés

En France, le projet « Comethe » vise à concevoir des outils d'aide à la décision pour la mise en œuvre de l'écologie industrielle sur un parc d'activités ou un territoire. Ces travaux se sont appuyés sur 5 territoires pilotes en France.

Plus d'informations : <http://www.comethe.org/>

En Wallonie, l'appel à projet « eco-zoning » a permis de sélectionner 5 Z.A.E (dont celle de Chimay-Baileux) pour initier des actions d'écologie et de synergies industrielles.

Plus d'informations : <http://ecozoning.wallonie.be/site/index.php>

ACTION E3 – AMELIORER LES TRAFICS DE POIDS LOURDS

Constat

Les poids-lourds empruntent généralement le réseau routier à grand gabarit, mais la congestion des axes principaux (et singulièrement de la N5-E420 pour la zone d'étude) incite certains transporteurs à privilégier des routes alternatives qui passent au travers des agglomérations, induisant des nuisances sonores et visuelles. Par ailleurs, le secteur du transport routier se distingue par un taux important d'entorses aux réglementations (surcharge des camions, non-respect des temps de conduite, non-respect des législations sociales, etc.)². Cela fausse la concurrence au sein du secteur, entre les modes de transport (rail, route, fer), impacte la sécurité routière et accélère l'usure du réseau routier.

Objectifs

- Orienter le trafic lourd vers les axes les plus adaptés ;
- Protéger les centres urbains et les villages du trafic lourd de transit ;
- Rendre le trafic de poids-lourds plus sûr et assurer le respect des réglementations.

² Dans toutes les campagnes récentes de contrôles des poids lourds menées par la Police fédérale on relevait un taux d'infraction de 25% environ (temps de conduite, législation sociale, etc.). La Cour des Comptes rapporte dans son audit sur la gestion du réseau routier en Wallonie que lors d'une campagne de pesage de véhicules réalisée par la police en 2010-2011 dans les six centres de pesée autoroutiers wallons, 426 véhicules, parmi 815 pesées effectuées, étaient en surcharge, soit 52,3 % ! La masse maximale enregistrée s'éleva à 62,64 tonnes (contre 44 tonnes autorisées) !

Mise en œuvre

Afin d'orienter le trafic lourd vers les axes routiers les plus adaptés, il est nécessaire de renforcer et d'uniformiser la signalisation des itinéraires prioritaires entre les pôles générateurs (entreprises, commerces ; zones d'activités, carrières) et le réseau structurant. La carte **en annexe** représente le réseau routier à valoriser pour le transport de marchandises. On remarque que la majorité des pôles générateurs de trafic de marchandises de la zone d'étude se trouvent à proximité immédiate du réseau structurant. Cette opportunité doit être valorisée. La cartographie des axes prioritaires permet de définir par élimination les axes qui devraient être interdits aux véhicules de plus de 7,5t, excepté pour la desserte locale.

Une collaboration avec les sociétés d'édition de systèmes de navigation est également nécessaire et permettrait d'éviter dans de nombreux cas le passage de poids-lourds dans les agglomérations. La sensibilisation des entreprises et la publication de brochures d'information à destination des transporteurs est également utile, afin de leur expliquer la démarche et de leur indiquer les itinéraires à suivre et la signalisation mise en place (voir le cas de la Charte des carrières de la province de Liège ci-dessous).

En ce qui concerne la traversée des agglomérations, trois cas particuliers sont à distinguer :

- A **Florennes**, le trafic notamment émis par la carrière « Berthe » transite actuellement à travers le centre-ville. Ce trafic poursuit souvent vers Châtelet (accès à l'autoroute ou chargement dans des barges fluviales), en transitant également par le centre de Gerpinnes. La construction d'une voirie de liaison entre la carrière et la N98 est nécessaire pour résoudre ce problème, a fortiori si le projet d'extension de la carrière se concrétise. Il implique alors d'utiliser un port de la Basse-Sambre (Auvellais, etc.), en lieu et place du port de Pont-de-Loup (Châtelet), afin de ne pas reporter les flux sur la route Châtelet – Gerpinnes – Florennes. Ce projet, initié dans le cadre du PICM, est en cours de discussion entre



TRANSPORT DE MARCHANDISES

l'exploitant, la Commune et la Région. Le développement éventuel d'un « Railport », notamment destiné à la carrière « Berthe », doit également être pris en compte dans les réflexions.

- A **Couvin**, le trafic issu des carrières de Lompret et de Bailleux (voire de Wallers-en-Fagnes) continuera à transiter par l'Avenue de la Libération (N99), avant de virer sur la N5-E420 au carrefour situé face à la gare. Le tracé du futur contournement ne permettra en effet pas de capter les flux provenant de l'ouest (N99 depuis Chimay). L'enjeu porte donc ici sur l'aménagement physique de la voirie existante, qui doit clairement inciter à la réduction de vitesse et à une cohabitation apaisée entre les différents modes. L'actuelle N5 devra également être reconfigurée à l'horizon de la mise en service du contournement (voir Volet Transport routier).
- A **Beaumont**, et plus généralement sur l'axe de la N53 Charleroi – Beaumont – Chimay, l'amélioration programmée des liaisons Maubeuge – Charleroi et Rocroi – Charleroi pourrait permettre de diminuer légèrement les trafics de poids lourds de transit, bien que la part de ces transits soit faible dans le trafic global.

Enfin, il nous semble important de renforcer les contrôles. Installer, en particulier sur la N5-E420, un équipement de pesée « haute vitesse » jouerait un rôle dissuasif important (voir la section « Bonnes pratiques » ci-dessous). Il faut également sensibiliser les zones de Police et les entreprises à la problématique des poids lourds en surcharge et renforcer les contrôles. Nous rejoignons ainsi les récentes recommandations de la Cour des Comptes à ce sujet.

Acteurs

- Entreprises
- Intercommunales de développement économique (IGRETEC, BEP)

- Gestionnaires de voiries (SPW, Sofico, Communes)
- Zones de Police

Budget et financement

Les modalités de financement (et d'exploitation) du projet de voirie qui relierait la carrière « Berthe » de Florennes à la N98 doivent être négociées entre les différents partenaires, dans le cadre plus global du projet d'extension de la carrière.

Les autres actions proposées dans ce point sont du ressort des gestionnaires de voiries (SPW, SOFICO, Communes).

Bonnes pratiques

Une charte pour les carrières de la province de Liège

Des communes de la province de Liège se sont regroupées dès 1998 autour de la problématique du charroi des carrières. Celle-ci est alors étudiée en concertation avec les différents acteurs concernés : les carriers, la SNCB, le SPW (MET à l'époque), les communes et les représentants des transporteurs. Afin de limiter les nuisances générées par le charroi, l'idée adoptée est d'orienter les camions au plus vite vers des grands axes comme l'autoroute E25 et la route du Condroz N63. Sur base des recommandations du Plan de Mobilité, six sociétés travaillant ou transportant la pierre se sont regroupées autour d'une « Charte de Bonne Conduite des produits de carrières ». Aujourd'hui, la charte fédère 7 carriers, 14 transporteurs, 5 communes et 3 zones de police. Les engagements portent sur les surcharges, les vitesses en agglomération, les itinéraires, la propreté des voiries et les heures de chargement.

Plus d'infos :

http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/planification_realisations/pcm/charte_carrieres/

Des équipements pour peser les poids lourds en Flandre

Depuis 2008, la Région flamande a mis au point un programme de lutte contre les poids lourds surchargés : le système prévoit douze installations de pesage « haute vitesse », qui permettent de peser les véhicules sans les arrêter ni les ralentir. D'après la Cour des Comptes, quatre installations de ce type étaient entièrement opérationnelles en mars 2011. La SOFICO prévoit de mener un projet similaire en Wallonie, mais les modalités pratiques (nombre et localisation des stations) ne nous sont pas connues.



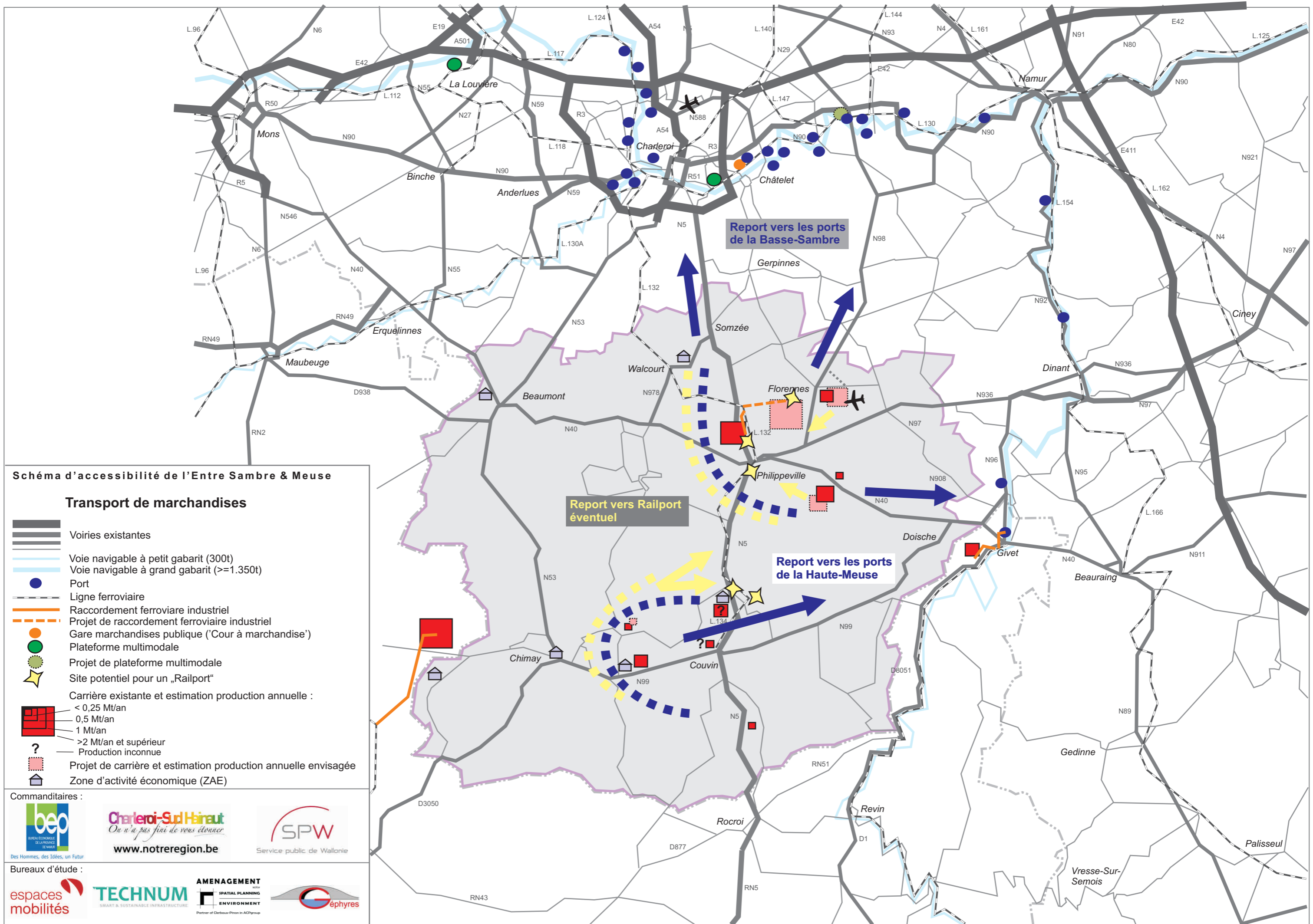


Schéma d'accessibilité de l'Entre Sambre & Meuse

Transport de marchandises

- Voiries existantes
- Voie navigable à petit gabarit (300t)
- Voie navigable à grand gabarit (>=1.350t)
- Port
- Ligne ferroviaire
- Raccordement ferroviaire industriel
- Projet de raccordement ferroviaire industriel
- Gare marchandises publique ('Cour à marchandise')
- Plateforme multimodale
- Projet de plateforme multimodale
- Site potentiel pour un „Railport“
- Carrière existante et estimation production annuelle :
 - < 0,25 Mt/an
 - 0,5 Mt/an
 - 1 Mt/an
 - >2 Mt/an et supérieur
 - Production inconnue
- Projet de carrière et estimation production annuelle envisagée
- Zone d'activité économique (ZAE)

Commanditaires :



Bureaux d'étude :

