

## 10. Umwelt / Gesundheit / Energie

### 10.1. La problématique de la mobilité continue de coûter très cher à notre économie

Sur des routes qui ne pourraient absorber davantage de voitures et de camions, il se forme tous les jours des centaines de kilomètres de bouchons : la mobilité reste le maillon faible du tissu économique belge. En dépit d'énormes investissements dans l'infrastructure routière, il semble que les autorités soient loin d'être au bout de leurs peines, surtout après le rude hiver que nous avons connu. La recherche de nouvelles solutions est loin d'être évidente. S'il existe certaines alternatives révolutionnaires, le 'bouchon' financier pourrait être particulièrement dur à faire sauter.

COMMENÇONS PAR LA problématique 'congestion'. Pour notre économie en général, et pour le secteur du transport en particulier, son coût quotidien est exorbitant. S'il y a peu, la solution des 'super-camions' pouvait apparaître comme une alternative valable, elle soulevait de très nombreuses questions. Par ailleurs, le volume actuel de nos camions - 120 m<sup>3</sup> - est déjà conséquent. Et les transporteurs qui auraient besoin de plus de volume de chargement peuvent très bien accrocher une remorque à leurs camions ...

#### **Des super-camions?**

Il n'y a qu'en Belgique que leur utilisation reste très limitée. D'où la question de savoir si on les fera réellement rouler un jour et si, finalement, ils offrent la garantie d'une diminution des problèmes d'embouteillages. Beaucoup de transporteurs répondent négativement à cette dernière question et cherchent des alternatives valables, comme le transport fluvial ou le ferroutage. Si l'on disposait de bonnes liaisons fluviales et si les différents moyens de transport étaient bien interconnectés, cela résoudrait déjà de nombreuses difficultés. Mais avant que ce changement ne devienne réalité, le chemin risque d'être long. Près de trois quarts (72%) du volume total des marchandises sont transportés par la route. On s'attaque donc là au moteur de notre économie. Ces dernières années, le nombre d'entreprises de transport a d'ailleurs notablement diminué. Les statistiques 2009 de la Febetra démontrent que depuis 1965 le nombre d'entreprises avait diminué de près de 5000 unités. Les deux Flandres et Anvers sont incontestablement le gros point noir du trafic alors que le Luxembourg, le Brabant Wallon et la province Namur sont logés à bien meilleure enseigne.

#### **La mobilité durable**

Il n'y a pas que les marchandises qui doivent arriver à destination dans les délais, toutes les personnes qui travaillent sont évidemment également concernées. Elles sont coincées dans les mêmes files que les camions, ce qui ne manque pas de provoquer mauvaise humeur et grincements de dents... Ici non plus les solutions toutes faites n'existent pas. Pourtant, les entreprises ont tout intérêt à en trouver. Un collaborateur qui rejoint sans difficulté son lieu de travail - en train ou en covoiturage par exemple - attaque sa journée de meilleures dispositions d'esprit. Les entreprises pourraient encourager leurs collaborateurs qui habitent à proximité à utiliser le vélo. Chaque nouveau cycliste participe au désengorgement du trafic, sans compter le bénéfice personnel, aussi bien physique que mental. Mais la solution n'est pas idéale parce que tout le monde ne rentre pas directement chez soi après le travail: on passe prendre les enfants à l'école, il faut faire les courses, etc. En plus, il y a des activités plus amusantes que de se rendre au bureau quand il pleut à seaux. En tout état de cause, le vélo reste l'outil de mobilité durable par excellence, à conseiller absolument!

## **Une image positive**

Dans la problématique de la 'nouvelle' mobilité, tout tourne autour de la flexibilité. La traditionnelle voiture de société reste très populaire mais est régulièrement 'échangée' contre d'autres types d'avantages. Les entreprises situées à proximité d'une gare, peuvent, par exemple, conclure un contrat Railease. Dans cette formule, le déplacement en train vient compléter l'utilisation d'un véhicule en leasing. Vu la complémentarité des deux moyens de transport, le concept a fait de nombreux adeptes: en fonction de son emploi du temps et des distances à parcourir, l'utilisateur choisira tantôt la voiture, tantôt le train. Les avantages, fiscaux notamment, dont l'entreprise bénéficie, sont loin d'être négligeables. En outre, cela lui permet de se profiler comme une 'entreprise responsable', véhiculant une image positive auprès des consommateurs mais aussi auprès de ses (futurs) collaborateurs. En Flandre, le Pendelfonds subventionne les entreprises qui favorisent la durabilité des déplacements domicile-lieu de travail.

## **Le trafic fluvial**

Pour de nombreuses entreprises, le trafic fluvial n'est pas une préoccupation première. Par ailleurs, celles qui offrent ce type de service se livrent à une concurrence féroce avec les transporteurs routiers qui, en cette période de crise, travaillent à la limite du seuil de rentabilité. Le transport fluvial en souffre, qui a vu ses volumes transportés sérieusement diminuer. Malgré tout, on continue de croire à l'avenir de ce type de transport parce que, tôt ou tard, les routes qui mènent à Anvers seront totalement étranglées par les camions. Le transport fluvial finira par se poser en alternative valable pour les entreprises soucieuses de faire livrer leurs marchandises dans des temps raisonnables. Plus les distances s'allongent, plus les transporteurs fluviaux se posent en concurrents de la route. Les autorités pourraient imaginer des mesures d'encouragement aux entreprises qui utiliseraient de préférence le transport fluvial. Le coût en serait dérisoire. Il existe depuis 2008 un nouveau système de subsidiation : l'entreprise perçoit 17,50 euros par conteneur transporté par voie fluviale. En échange de ce subside, il doit exister un engagement à faire transporter par cette voie un volume minimum, à peine d'amende si l'engagement n'est pas respecté. Les transporteurs fluviaux estiment que ce subside est ridiculement bas comparé aux aides allouées au transport routier. Et ils ne manquent pas non plus d'arguments: il faut 80 camions pour transporter l'équivalent des 110 conteneurs qu'un bateau de 20 pieds est capable d'emporter.

## **L'importance des ports**

Malgré tout, sans le transport fluvial et sans ports, une grande partie de notre économie tomberait... à l'eau! Le port d'Ostende est le moteur de l'industrie de la Reine des Plages puisque 4.700 emplois y sont directement liés. Dans ce calcul, on ne tient pas compte des entreprises qui s'installent dans la région en raison de la proximité du port. A Gand, on parle de 28.000 emplois directs et de 38.000 indirects. Ensemble, ils représentent 15% de la totalité des emplois en Flandre Orientale. Des statistiques récentes de la Banque Nationale démontrent que l'ensemble des entreprises liées à la présence d'un port génèrent près de 7 milliards de valeur ajoutée. Dans un port d'envergure mondiale comme Anvers, les chiffres sont encore plus impressionnants: le deuxième port européen et le septième port mondial a traité l'an dernier 157,8 millions de tonnes de marchandises.

## **Désenclavement**

A Anvers, le dossier de l'Oosterweel (achèvement du ring) a déjà fait couler énormément d'encre et l'effervescence née autour de ce projet agite encore tous les esprits. Il y a quelques années, en plein cœur des palabres sur la solution à retenir pour fermer le ring - un pont (le Lange Wapper) et/ou un tunnel- un gros entrepreneur gantois avait proposé une alternative: le transport souterrain des marchandises. Il s'agissait d'un transport 'tout électrique' géré électroniquement, avec des systèmes de chargement et de déchargement entièrement automatisés. De tels systèmes sont en plein développement ailleurs, mais la question est de savoir si notre pays est prêt pour ce genre de révolution.

Le même entrepreneur avait déjà proposé une alternative écologique et moins coûteuse pour la liaison ferroviaire du Liefkenshoek: un tapis roulant pour conteneurs aurait tourné en continu, en circuit fermé souterrain. Le principe qui fonde cette vision des choses est que le transport en surface des marchandises aura un impact sociétal de plus en plus lourd et que la législation à son sujet devra encore être remaniée. Par contre, le transport souterrain garantit une réelle continuité et est moins gourmand en énergie. De plus, son installation se fait sans dommages pour la surface. Le système permettrait de 'retirer du trafic' 5.555 camions-conteneurs par jour. Son coût serait de 650 millions, y compris le financement, la construction et l'entretien pendant 38 ans. Tous ces avantages suffiront-ils à inciter les autorités à investir ? Une fois de plus, la question reste posée...

Bart Vancauwenberghe  
PME-KMO Business Magazine N° 290  
EcoMagazine – Juin 2010