

Les Jeunes MR soulignent l'importance de développer et renforcer l'utilisation du transport fluvial et ferroviaire de marchandises.

Le transport routier est le principal mode de transport de marchandises en Wallonie et sa part modale s'est renforcée au détriment du transport ferroviaire et fluvial. Ainsi, entre 1990 et 2009[1], la part modale du transport par route est passée de 66 % à 84 % tandis que celle du transport ferroviaire a diminué de 27 % à 10 %. La part modale du transport fluvial est quant à elle restée stable (6 à 7 %). L'importance du transport routier s'explique notamment par sa grande flexibilité (accessibilité et souplesse d'utilisation), accentuée par la forte croissance du parc de véhicules légers (camionnettes), ainsi que par une infrastructure très dense sur le territoire wallon. Toutefois, cette prédominance du transport routier crée des problèmes de mobilité et joue un impact sur l'environnement.

Aujourd'hui, le transport fluvial offre de nombreux avantages environnementaux ainsi qu'un réseau performant dans notre pays. Sur certains types de marchandises et certaines destinations, la voie ferrée demeure également un acteur incontournable du transport de marchandises. Néanmoins, il lui faut maintenant relever de nouveaux défis sur de nouveaux marchés.

Contrairement à la route, le transport ferroviaire éprouve une certaine difficulté à sortir aisément de ses frontières pour diverses raisons techniques et réglementaires. Cette réalité représente une véritable difficulté pour le rail dans le marché concurrentiel des transports et lui fait indéniablement perdre des parts de marché. La libéralisation du rail via la mise en application des directives européennes est donc une chance pour le chemin de fer de capter de nouveaux marchés et de réduire l'écart de concurrence avec la route.

Les Jeunes MR proposent de développer et renforcer l'utilisation du transport fluvial et ferroviaire de marchandises en imposant une taxe de ferroutage à l'exemple de la Suisse et en multipliant les plates-formes logistiques multimodales.

---

[1] La dernière donnée régionale en t-km disponible pour le ferroviaire est de 2009, la demande totale ne peut plus être calculée pour les années suivantes.