

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES

DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE

REVITALISATION DU FRET FERROVIAIRE EN WALLONIE

Rapport d'analyse

Cellule Ferroviaire

Décembre 2015



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur – Tél : 081 77 30 93
Fax. : 081 77 38 22 - Mèl : rail-dgo2@spw.wallonie.be

Décembre 2015

TABLE DES MATIERES

PREFACE	1
DEMARCHE	2
CONTEXTE.....	5
1. CONTEXTES ECONOMIQUE ET STRUCTUREL.....	5
1.1. Exportations, importations et transit en Wallonie tous modes confondus.....	5
1.2. Evolution du contexte économique et nouvelles attentes envers le ferroviaire.....	7
1.3. Libéralisation du rail	8
1.4. Contexte financier belge	9
2. ROLE ET RESPONSABILITE DES ACTEURS.....	13
3. CONTEXTE ORGANISATIONEL BELGE.....	15
3.1. Procédures pour devenir un opérateur ferroviaire en Belgique.....	15
3.2. Situation de l’opérateur historique	16
3.3. Opérateurs ferroviaires en Belgique	18
3.4. Procédures d’accès au réseau pour un industriel	19
4. IMPORTANCE DU FRET FERROVIAIRE POUR LA WALLONIE	21
4.1. Contexte général	21
4.2. Les projets prioritaires retenus par le gouvernement wallon.....	21
5. TOUR D’HORIZON DU FRET FERROVIAIRE EN EUROPE ET AUX ETATS-UNIS.....	25
6. POLITIQUES D’AIDES AU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES	30
6.1. Principes de subventionnement et impact sur le transport de marchandises	30
6.2. Cadre dans lequel les subventionnements peuvent intervenir	33
6.3. Comparaison par rapport à l’étranger	34
7. CONCLUSIONS	37
VOLET INFRASTRUCTURE	38
1. RESEAU EUROPEEN	38
2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU RESEAU BELGE	41
2.1. Un réseau belge dense	41
2.2. Classification des lignes pour une meilleure gestion de l’entretien	41

2.3.	Un gabarit des lignes standard et relativement confortable	43
2.4.	Une déclivité forte sur certains tronçons.....	44
2.5.	Des charges admissibles importantes	45
2.6.	Un réseau capacitaire avec quelques problèmes localisés	46
2.7.	Les principaux itinéraires de fret.....	48
2.8.	Le stationnement des trains.....	49
2.9.	L'énergie sur le réseau.....	51
2.10.	Les systèmes de sécurité	53
2.11.	Conclusions.....	53
3.	L'ENTRETIEN DU RESEAU.....	54
4.	LES RACCORDEMENTS INDUSTRIELS	56
4.1.	Localisation des raccordements	56
4.2.	Type de marchandises chargées/déchargées	59
4.3.	Volumes générés	59
4.4.	Conclusions.....	60
5.	LES LIGNES INDUSTRIELLES.....	61
5.1.	Description des lignes industrielles en Wallonie.....	61
5.2.	Conclusions.....	68
6.	LES GARES DE FORMATION ET DE TRIAGES	69
6.1.	Petites gares à proximité du client final	69
6.2.	Gares de formation qui regroupent les trafics locaux.....	69
6.3.	Gares de triage	73
6.4.	Conclusions.....	74
7.	LES TERMINAUX DE TRANSBORDEMENT MULTIMODAUX	76
7.1.	Description des plateformes multimodales en Wallonie	76
7.2.	Réseau de terminaux multimodaux en Wallonie	80
7.3.	Principaux terminaux voisins de la Wallonie.....	82
7.4.	Niveau de service des terminaux	85
7.5.	Conclusions.....	85
8.	LES ATTENTES DES ACTEURS EN TERMES D'INFRASTRUCTURE	86

8.1.	Réseau entretenu et opérationnel	86
8.2.	Communication sur l’évolution du réseau	86
8.3.	Stationnement de trains facilité	87
8.4.	Maintien en état des gares de triage et/ou formation	88
8.5.	Application claire du last miles	89
8.6.	Contrôle « rationnel » de l’infrastructure	89
8.7.	Communication proactive et transparence	89
9.	PROPOSITION DE PLAN D’ACTIONS – INFRASTRUCTURES	90
9.1.	Axe 1 : Définition d’une vision stratégique pour l’avenir du réseau	90
9.2.	Axe 2 : Adapter/conservé les outils nécessaires aux industriels	93
9.3.	Axe 3 : Chercher un équilibre économique pour les différents acteurs	103
9.4.	Axe 4 : Améliorer la concertation entre Infrabel et les industriels	108
9.5.	Axe 5 : Accroître la visibilité du ferroviaire	109
9.6.	Axe 6 : Encourager le rééquilibrage modal	111
10.	CONCLUSIONS	113
VOLET EXPLOITATION DU RESEAU FERROVIAIRE		114
1.	ACTEURS DU FRET FERROVIAIRE	114
2.	CARACTERISTIQUES DU TRANSPORT FERRE DE MARCHANDISES	115
2.1.	Un marché qui se redresse lentement	115
2.2.	Un trafic ferroviaire largement tourné vers l’international	116
2.3.	Un trafic composé essentiellement de trains complets	117
2.4.	Un marché ferroviaire principalement axé sur l’acier	118
2.5.	Des flux orientés vers la France et l’Allemagne	118
2.6.	Un marché disposant de potentiel	120
3.	ORGANISATION GENERALE	123
3.1.	Grands principes	123
3.2.	Organisation pour le wagon isolé	124
3.3.	Organisation interne de l’opérateur	132
3.4.	Planification de l’horaire fret	133
3.5.	Tarification du ferroviaire	134

4.	LES ATTENTES DES ACTEURS EN TERMES D’EXPLOITATION	136
4.1.	Amélioration de la qualité de service.....	136
4.2.	Amélioration du prix des prestations	139
5.	PROPOSITION DE PLAN D’ACTIONS – EXPLOITATION	142
5.1.	Axe 1 : Améliorer la qualité du service.....	142
5.2.	Axe 2 : Redévelopper le trafic diffus en inscrivant la Wallonie à l’international	143
5.3.	Axe 3 : Favoriser la concurrence sur la desserte locale pour améliorer le service	145
6.	CONCLUSIONS	148
	VOLET SERVICES FERROVIAIRES	150
1.	REPARATION ET NETTOYAGE DE MATERIEL ROULANT	151
1.1.	Référentiel de réparation	151
1.2.	Les ateliers d’entretien et de réparation.....	152
1.3.	Les ateliers de nettoyage du matériel roulant	155
2.	LOCATION DU MATERIEL ROULANT	157
2.1.	Les grands principes	157
2.2.	Sociétés de location de wagons et conditions	157
2.3.	Sociétés de location de locomotives et conditions	158
3.	FORMATION	160
3.1.	Formation des conducteurs.....	160
3.2.	Formation du personnel de sécurité	161
3.3.	Constats pour la formation en Wallonie	162
4.	LES ATTENTES DES ACTEURS EN TERMES DE SERVICES	164
4.1.	Développer des services pour les industriels	164
4.2.	Développer des services pour les opérateurs/loueurs	165
5.	PROPOSITION DE PLAN D’ACTIONS - SERVICES.....	166
5.1.	Formation du personnel	166
5.2.	Location, entretien et nettoyage de matériel roulant	167
5.3.	Innovation.....	168
5.4.	Stockage en Wallonie	168
5.5.	Accès à l’énergie	168

5.6.	Création d’un pôle régional de service.....	169
6.	CONCLUSIONS	170
	VOLET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	171
1.	UNE PLACE PRIVILEGIEE DANS LES FLUX DE TRANSPORTS EUROPEENS.....	171
1.1.	La Wallonie au cœur de bassins de consommation européens importants	171
1.2.	La Wallonie au cœur de bassins de production en Europe	173
1.3.	Place par rapport aux ports maritimes.....	173
2.	UNE PRODUCTION INDUSTRIELLE CONCENTREE SUR LA DORSALE WALLONNE ET VERS BRUXELLES.....	176
3.	UNE GESTION DES TERRAINS INDUSTRIELS AMELIORABLE	178
3.1.	Une gestion morcelée entre les acteurs et entre les territoires	178
3.2.	Des procédures nécessaires mais qui trainent en longueur	179
3.3.	Liste des terrains industriels stratégiques par rapport aux réseaux de transport massifié	180
4.	LES ATTENTES DES ACTEURS EN TERMES D’AMENAGEMENT DU TERRITOIRE.....	182
5.	PROPOSITION DE PLAN D’ACTION – VOLET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE.....	183
5.1.	Gestion régionale des terrains de grandes dimensions et à fort potentiel vis-à-vis des transports alternatifs au routier.....	183
5.2.	Réserver les terrains stratégiques aux entreprises susceptibles d’utiliser le rail.....	184
	CONCLUSIONS	193
	BIBLIOGRAPHIE.....	195
	ANNEXES.....	197
	Annexe 1 : Projets prioritaires.....	198
	Annexe 2 : Personnes rencontrées.....	199
	Annexe 3 : Données disponibles sur les flux de marchandises	202

PREFACE

La Cellule Ferroviaire au sein du SPW – DGO2, reconstituée en mars 2012, a reçu pour mission de devenir un vrai centre d’expertise en matière ferroviaire. Elle réalise ainsi toutes ses études en interne et traite tant les aspects liés aux voyageurs qu’aux marchandises.

Après les analyses du Plan Pluriannuel d’Investissements du groupe SNCB et du Plan de Transport SNCB, elle dresse aujourd’hui un portrait du fret ferroviaire plus particulièrement en Wallonie.

La revitalisation du fret ferroviaire est bien entendu un objectif ambitieux. La Cellule Ferroviaire tente d’y apporter une réponse mais attire, dès à présent, l’attention du lecteur sur la complexité du monde ferroviaire et en particulier celui des marchandises. En effet, le fret ferroviaire peut être comparé à un puzzle où chaque pièce même la plus infime a son importance et implique que chaque pièce soit posée à sa juste place pour obtenir des résultats.

Ce rapport dresse ainsi un portrait d’une situation donnée, celle de l’année 2015. Tirées de leur contexte, les conclusions de ce rapport et les recommandations formulées perdraient de leur pertinence.

DEMARCHE

Plusieurs événements ont alarmé la Cellule Ferroviaire et l’ont conduit à se lancer dans la définition d’une stratégie en matière de fret ferroviaire pour la revitalisation du rail en Wallonie.

- une absence de stratégie en matière de fret ferroviaire dans le Plan pluriannuel d’investissements (PPI) du groupe SNCB¹ ;
- un manque d’investissements de l’ordre de 500 mio en Wallonie pour l’entretien de notre réseau pendant les 9 premières années du plan soit de 2013 à 2021 ;
- une inquiétude de la part de nos entreprises utilisatrices du rail quant à la pérennité de leur installation ferroviaire.

L’analyse du PPI menée par la Cellule Ferroviaire date de 2013, soit avant les restrictions budgétaires imposées sous la législature du 1^{er} Ministre actuel, Charles Michel. Le non-entretien de notre réseau mais surtout le non renouvellement des voies accessoires arrivées en fin de vie est donc aujourd’hui encore plus prégnants. Actuellement, Infrabel souffre d’un manque de moyens financiers pour entretenir l’entièreté du réseau.

L’ambition première était donc d’identifier les infrastructures à sauvegarder en Wallonie et ainsi s’armer contre d’éventuelles décisions de démantèlement du réseau et/ou d’outils logistiques.

La Cellule Ferroviaire a dès lors décidé d’analyser d’une part, l’état des infrastructures wallonnes et, d’autre part, les flux actuels et potentiels sur le réseau.

La problématique des opérateurs et en particulier celle de la SNCB-Logistics se greffe cependant encore sur ce tissu fragile. L’avenir de nos centres de tri est mis en péril. Plus aucun tri n’est effectué à Ronet, Stockem ou Montzen et seulement quelques wagons sont encore regroupés à Kinkempois et Monceau. Un certain nombre de voies et d’aiguillages ont ainsi été supprimés à Kinkempois et Montzen. Quant à Ronet et Monceau, ils servent actuellement de base de stockage du matériel roulant mais qu’advient-il ensuite ?

Le non-entretien des composantes du réseau conduit à des effets boules de neige en termes de coût.

Infrabel ne souhaite plus investir dans des infrastructures qui ne sont plus utilisées.

Quels sont donc encore les atouts de la Wallonie ? Est-il possible de développer de nouveaux services afin de garantir l’utilisation de nos installations ? Quelle est la situation de nos entreprises ? Peut-on s’attendre à une augmentation des volumes ? Que devons-nous sauvegarder à tout prix ?

¹ L’analyse du PPI est disponible sur le portail mobilité de la Région wallonne

Ce rapport tente de répondre à ces questions.

Au niveau des infrastructures :

- analyser l’état des infrastructures wallonnes ;
- définir les besoins en infrastructures pour répondre aux besoins des industriels ;
- identifier les projets à accompagner.

Au niveau de l’exploitation :

- identifier les besoins des industriels et les carences du système actuel ;
- identifier les interventions possibles de la région en termes de services, de cadre législatif, de subventions et de suivi des politiques aux niveaux fédéral et européen.

Au niveau de l’aménagement du territoire :

- identifier les terrains stratégiques ;
- mettre en place une stratégie pour gérer ces terrains.

Il s’agit d’une première version car l’objectif est d’établir une stratégie fret pour l’ensemble du territoire wallon qui tienne compte de tous les modes de transport. Vu l’urgence à la base de ce projet, à savoir l’inscription des projets prioritaires dans le PPI en cours de négociation, ce rapport n’aborde pour l’instant que le mode ferroviaire. Il va de soi que le train ne peut fonctionner sans les autres modes, comme l’aménagement du territoire ne peut être appréhender sans la mobilité et inversement. C’est pourquoi ce rapport sera encore complété.

La récolte des attentes des acteurs est le fruit d’un important travail de consultation et d’analyse des informations recueillies. La Cellule Ferroviaire souhaite profiter de l’occasion pour remercier vivement toutes les entreprises qui nous ont aidé à établir cette vision et à réaliser l’analyse dense décrite dans ce rapport. Les demandes des industriels en termes d’infrastructures ont été traitées au niveau : de l’état et l’entretien du réseau, du stationnement, des évolutions attendues, des gares de formation, de la communication, des dessertes finales, du contrôle de l’infrastructure et de la gestion des travaux. Les industriels ont également fait part de nombreuses attentes en termes d’exploitation et de services qui sont exposées dans les chapitres suivants.

La Cellule Ferroviaire souhaite assurer un suivi annuel des données ferroviaires des industriels wallons afin de disposer des connaissances de terrain suffisantes lors des moments de concertations avec le Fédéral, Infrabel et les opérateurs ferroviaires. Toutes les données ont été agrégées et ne seront nullement divulguées sans l’accord de l’entreprise.

Outre les entreprises utilisatrices du rail, la Cellule Ferroviaire a rencontré l’AWEX, le Port d’Antwerpen, la plateforme de Bettembourg, l’UWE, LiW, les syndicats, toutes les Intercommunales de Développement Economique wallonne pour le volet infrastructure. Pour le volet exploitation, elle a rencontré un certain nombre d’opérateurs (B Logistics, DB Schenker NL, Europorte, Eurorail, OSR

France) et pour le volet service des ateliers (WMS, SARI) et des loueurs de matériel (VTG, Alpha trains).

Toute une série de contacts informels ont également été pris. La liste des contacts est présentée en annexe à ce rapport.

CONTEXTE

Ce premier chapitre dresse un portrait de la situation économique, structurelle et politique dans lequel s’inscrit le transport de marchandises par voie ferrée. Il abordera ainsi, tour à tour, les contextes économique et structurel, la libéralisation du rail et le contexte organisationnel belge pour finalement poser la question de l’importance du ferroviaire en Belgique et à l’international.

1. CONTEXTES ECONOMIQUE ET STRUCTUREL

Avant d’analyser le marché ferroviaire du transport de marchandise, il est intéressant de présenter brièvement les flux de marchandises en Wallonie tous modes confondus pour identifier les secteurs sur lesquels le ferroviaire pourrait jouer un rôle. Tour à tour, les exportations, les importations, le trafic interne et les transit de marchandises en Wallonie sont abordés.

1.1. Exportations, importations et transit en Wallonie tous modes confondus

Parmi les exportations wallonnes, présentées sur le graphique ci après, plusieurs secteurs se prêtent particulièrement au fret ferroviaire :

- les combustibles (12% des exportations) ;
- l’acier (12%) ;
- les véhicules (3%).

Les produits pharmaceutiques représentent une part importante des exportations wallonnes. Ces produits sont généralement peu compatibles avec le ferroviaire ou nécessitent un transport multimodal (containers)

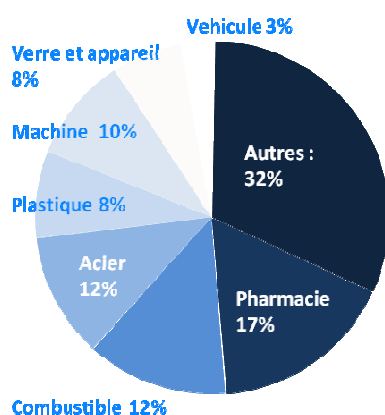


Figure 1 – Exportation wallonnes par produit, d’après IWEPS/BNB sur la période 2009/2011

Les produits importés en Wallonie et compatibles avec le transport ferroviaire sont identiques à ceux mis en lumière dans l’exportation à savoir :

- l’acier (10%)
- les combustibles (5%)
- les véhicules (7%)

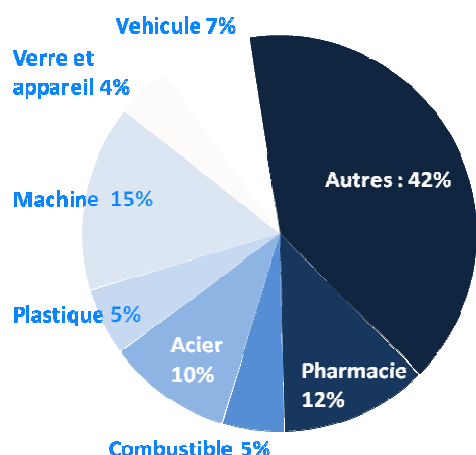


Figure 2 – Importations wallonnes par produit, d’après IWEPS/BNB sur la période 2009/2011

Peu d’informations précises sur le type de marchandises en transport interne ou en transit en Wallonie sont disponibles.

Les distances internes à la Wallonie étant relativement courtes, le ferroviaire peut jouer un rôle mais limité :

- pour les transports de marchandises dangereuses (chimie, essence) ou exceptionnel ;
- les transports pondéreux à condition que les conditions de chargement et déchargement soient efficaces et bon marchés (généralement entre deux sites d’un même industriel).

En ce qui concerne les trafics de transit, le ferroviaire a un rôle à jouer pour les transits massifiés et de longue distance. Cela concerne essentiellement l’accès aux ports mais aussi les trafics entre l’ouest et l’est de l’Europe. Les enjeux sur ces trafics sont à la fois de limiter leur impact, en les faisant passer par le train plutôt que par la route par exemple, et de faire payer le coût réel du passage de ces marchandises. La Wallonie pourrait aussi apporter une valeur-ajoutée aux produits ou en termes de logistique.

Le fret ferroviaire (comme le transport fluvial) est historiquement le moyen de transport privilégié pour les marchandises pondéreuses. Par sa place au cœur de l’Europe industrielle, la Wallonie a hérité d’un réseau ferroviaire dense et de qualité, ainsi que d’outils logistiques de premier plan (Monceau, Kinkempois, etc.). Toutefois ces dernières années, les attentes du milieu économique ont

évolué. Le réseau et les acteurs qui l’exploitent peinent aujourd’hui à s’adapter à ces nouvelles demandes.

1.2. Evolution du contexte économique et nouvelles attentes envers le ferroviaire

La structure de l’économie s’est métamorphosée en une trentaine d’années avec des conséquences importantes sur le fret ferroviaire. Les faits les plus marquants sont :

- **le déclin de l’industrie lourde** : client important des transports ferroviaires de marchandises, le déclin de ce pan de l’économie wallonne ces dernières années a entraîné avec lui une chute des flux ferroviaires générés sur le territoire. La crise de 2008 a porté un coup important au secteur sidérurgique qui représente aujourd’hui encore la grande majorité des flux en Wallonie.
- **la mondialisation des flux et la délocalisation de la production hors de Belgique** : les ports maritimes gagnent en importance. Les marchandises arrivent en nombre et en particulier sous forme de containers comme à Antwerpen pour être ensuite distribuées dans toute l’Europe. Par ailleurs, certaines usines se sont délocalisées principalement en Asie ou en Europe de l’Est pour se rapprocher des marchés dynamiques et profiter des coûts moindres. L’Europe perd certaines productions comme l’acier par exemple.
- **la généralisation des demandes spécifiques** : la création de produits génériques est de plus en plus rare. Pour se différencier, les produits se personnalisent pour les besoins des clients (y compris dans des secteurs comme l’acier) ; réduisant de fait les volumes des lots à expédier.
- **La réduction des stocks et mode de production à flux tendus**: de moins en moins d’entreprises peuvent ou souhaitent travailler avec des stocks. La production se fait désormais essentiellement après commande du client et doit être expédiée le plus rapidement possible. Les stocks sont le plus souvent limités au minimum fonctionnel. Les entreprises doivent donc envoyer/recevoir fréquemment des flux moins importants en quantité.
- **La réduction des délais admissibles** : l’amélioration des transports et des chaînes logistiques permettent au client d’exiger aujourd’hui des délais de livraison très courts.
- **La raréfaction des terrains et augmentation du prix au m²**: les grands terrains et les terrains à haut potentiel (raccordés au rail et/ou à la voie d’eau) se raréfient en Wallonie. Les installations pour les modes massifiés sont onéreuses. Les entreprises utilisatrices du rail ne peuvent plus se permettre d’étendre leur capacité de stockage.

Le ferroviaire en Belgique, mais aussi dans de nombreux pays européens, n’a pas été particulièrement réactif à ces évolutions. Son manque de souplesse, de régularité et de flexibilité par rapport au transport routier a entraîné une érosion de sa part de marché. Enfin, au delà des problématiques du réseau, la raison du déclin des flux ferroviaires ces dernières années est également à chercher dans l’exploitation et les services proposés.

1.3. Libéralisation du rail

En plus de l’évolution économique, le secteur du transport ferroviaire a connu de nombreux bouleversements institutionnels ces dernières années. La libéralisation du transport ferroviaire de marchandises en Europe a eu un impact important à l’échelle continentale surtout pour les pays les moins préparés.

1.3.1. Une stratégie européenne pour revitaliser le rail

En vue de réaliser les objectifs fixés dans sa stratégie Europe 2020, l’Europe encourage fortement le transfert modal de la route vers le rail et la voie d’eau.

Dans son Livre Blanc de 2001 sur les transports, la Commission européenne identifie le transport ferroviaire comme LE secteur stratégique qui conditionne, en particulier pour les marchandises, le succès de ce rééquilibrage modal.

Or, toujours selon ce même Livre Blanc, le réseau ferroviaire communautaire souffre d’un manque d’infrastructures adaptées au transport moderne, d’une absence d’interopérabilité entre les réseaux et les systèmes, de peu de recherche de technologies innovantes, et finalement, de la fiabilité incertaine d’un service qui ne répond pas aux besoins des utilisateurs.

Afin de revitaliser le transport par rail, l’Union Européenne recommande la création d’ :

- un espace ferroviaire européen intégré, performant, compétitif et sûr ;
- un réseau de lignes ferroviaires exclusivement dédié au fret.

1.3.2. Un processus par étapes

La Commission s’est aussi engagée depuis plusieurs décennies dans un long processus de libéralisation du rail, convaincue que l’introduction des forces du marché dans les chemins de fer incitera les entreprises ferroviaires à réduire leurs coûts, améliorer la qualité des services, proposer de nouveaux produits et développer de nouveaux marchés, et partant, favoriser l’utilisation du rail. Cette ouverture des marchés doit également s’accompagner de l’harmonisation des pratiques en termes d’interopérabilité et de sécurité.

En 1991 déjà, avec la toute première directive en matière ferroviaire, la Commission enjoignait les Etats membres à séparer la gestion des infrastructures ferroviaires de l’exploitation des services de transport, afin de permettre le libre accès aux infrastructures à de nouvelles entreprises ferroviaires.

La libéralisation du marché du fret ferroviaire s’est réalisée progressivement et au travers de deux paquets de mesures législatives :

- Le premier paquet de mesures adopté en 2001 permettait une ouverture limitée du fret uniquement sur le Réseau Transeuropéen de Fret Ferroviaire (RTEFF) à partir du 15 mars 2003.

- L’adoption du 2ème paquet ferroviaire en 2004 a permis l’ouverture à la concurrence du transport de marchandises :
 - sur le réseau ferroviaire international, à partir du 1^{er} janvier 2006
 - sur le réseau national, à partir du 1^{er} janvier 2007.

L’impact de la libéralisation sur le secteur est difficile à dissocier de la modification du paysage industriel en Europe ou de la crise qui a eu lieu ces dernières années. Les pays où le secteur ferroviaire était plus fort et où des restructurations avaient déjà été réalisées (Allemagne, Autriche, Suède, etc.) ont néanmoins été impactés à la marge. A l’opposé, les pays où le ferroviaire était en difficulté ou mal préparé à la concurrence, cette libéralisation a encouragé la disparition des services les moins rentables pour le ferroviaire.

Pour les opérateurs ferroviaires, cette libéralisation est une opportunité de proposer des services de fret de part et d’autre de l’Europe sans discontinuité. Leurs marchés étant plus vastes, les distances parcourues sont plus longues et le transport par rail en devient plus rentable, ce qui devrait permettre de réduire les coûts, et partant, rendre le transport par rail plus compétitif.

De plus, le transport des marchandises étant garanti de bout en bout par un seul opérateur, celui-ci ayant une meilleure maîtrise des délais, devrait pouvoir offrir une fiabilité accrue à ses clients, et partant, rendre le transport par rail plus attractif.

1.4. Contexte financier belge

L’affectation des moyens financiers par le Fédéral au gestionnaire d’infrastructure belge, Infrabel, est détaillée dans le Plan Pluriannuel d’investissements d’Infrabel.

Le Plan Pluriannuel d’Investissements (PPI) de la SNCB et d’Infrabel contient tous les projets relatifs à l’acquisition, l’aménagement, l’entretien, la gestion et l’exploitation de l’infrastructure et du matériel roulant pour 13 ans de 2013 à 2025. Il ne comprend donc pas les petits entretiens réguliers de l’infrastructure réalisés par Infrabel, ni les charges pour la circulation des trains de la SNCB qui sont repris dans un budget séparé, qualifié de dotation d’exploitation.

Jusqu’à présent, le PPI a fait l’objet de deux décisions au niveau fédéral et une décision au niveau de la Région wallonne.

Le PPI a été adopté le 19 juillet 2013 par le gouvernement fédéral pour un montant de 25,987 mia soit $\pm$ 2 mia/an dont 500 mio pour un éventuel cofinancement des Régions de 2017 à 2025.

Outre les montants en jeu, cette décision comprend également la volonté de s’inscrire dans un PPI dit « coulissant » étant donné :

- les incertitudes pour le long terme relatives d’une part à la situation des finances publiques et d’autre part à l’évolution de la demande pour la mobilité ferroviaire,
- la nécessité de dégager à moyen terme une vision concertée pour répondre aux problèmes d’engorgement et de desserte de la zone de Bruxelles.

Deux aspects de cette décision concernaient spécifiquement le transport marchandise. Le Conseil des ministres fédéral s’est en effet encore prononcé pour :

«Le maintien de l’ensemble du réseau, en particulier des lignes classées «C» desservant les zones les moins densément peuplées du pays, constitue une priorité permettant de garantir un service public de qualité accessible à tous. Pour cette raison, Infrabel, à la demande du Ministre des Entreprises publiques, s’est engagée à maintenir pour toute la durée du plan, et en particulier les premières années, ces lignes au niveau requis pour une exploitation sûre et de qualité pour les voyageurs. » ;

« Une attention particulière est accordée aux travaux visant à améliorer le trafic de marchandises, en intégrant les perspectives de croissance attendues pour ce secteur. Outre la mise en œuvre des corridors de fret européens, une desserte efficace des ports est nécessaire. »

Dans sa décision, le Fédéral mettait également un budget de 3,066 mia à disposition des Régions en les invitant à définir les projets ferroviaires qui seraient les plus intéressants pour elles. Les négociations ont débouché sur le montant alloué à chaque Région pour la définition de leurs projets prioritaires.

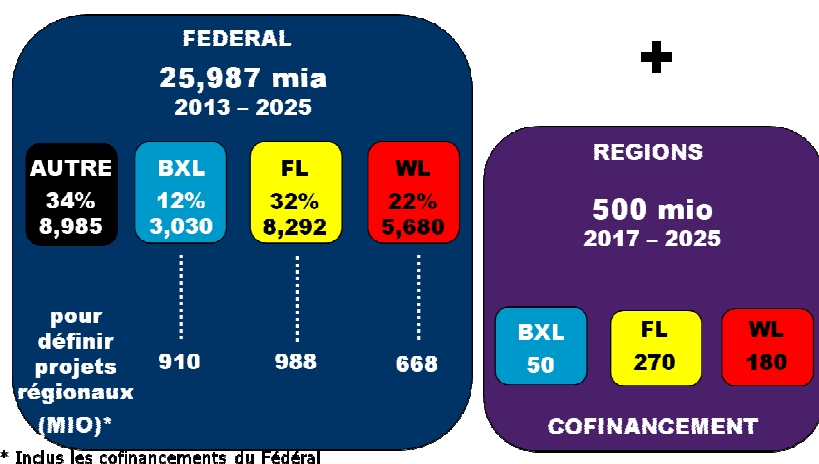


Figure 3 : Représentation de l’intervention des Régions et du Fédéral dans le PPI (Cellule Ferroviaire, 2013)

Le 7 novembre 2013, le gouvernement wallon actait « l’engagement du fédéral en faveur du maintien pour toute la durée du plan des lignes C au niveau requis pour une exploitation sûre et de qualité », considérait « cette décision comme vitale pour préserver les perspectives d’avenir du réseau ferroviaire wallon » et demandait « de voir garantir les fondamentaux (sécurité, maintenance, ponctualité, performance et capacité du matériel roulant) et le maintien du réseau existant sans qu’aucune ligne ne soit supprimée ou menacée en laissant hors de contrôle les coûts nécessaires à leur maintenance ».

Le gouvernement wallon faisait le choix de ces projets prioritaires sur base d’un budget de 948 mio soit 668 + 180 + 100 (qui seraient déjà puisés dans le PPI 2026+)² et décidait ainsi de réserver de 2017 à 2025, 310 millions pour des projets marchandises dont 60 mio pour les gares de triage.

Dans ce cadre, la région wallonne a retenu notamment les projets marchandises suivant:

- la réhabilitation des gares de triages ;
- la réouverture de la ligne Mons – Valenciennes
- l’aménagement d’un corridor Est Ouest
- l’amélioration de la ligne Mons – Bruxelles

A l’heure actuelle, la Région flamande n’a pas encore pris la décision de cofinancer des projets contrairement aux Régions wallonne et Bruxelloise.

Le 12 décembre 2013, le gouvernement fédéral prenait acte des projets prioritaires des Régions et décidait d’adapter le PPI dans le second semestre 2013 pour tenir compte en autres des projets prioritaires des Régions mais précisait que « *Tous ces projets doivent encore faire l’objet d’une analyse approfondie pour déterminer leurs coûts d’investissement et d’exploitation, leurs impacts socio-économiques ainsi que leur alignement avec la stratégie ferroviaire fédérale.* »

Issus en grande partie de l’étude relative à la situation et aux perspectives du réseau ferroviaire en Wallonie³, ces projets auraient dû être évalués par le SPF mobilité pour les prioriser à l’échelle nationale. Ensuite, il était prévu de les inclure dans la prochaine mouture du PPI. Finalement, l’exercice sur la faisabilité technique et financière des projets prioritaires wallons a été mené en coopération avec Infrabel et en partie avec la SNCB⁴ mais les projets prioritaires n’ont jamais été intégrés dans le PPI.

Or le PPI actuellement prévoyait un budget de 62,2 mio sur près de 26 mia pour 6 projets marchandises :

- Installation de pesées automatiques = 3,8 mio (2014 à 2018)
- Voie d’évitement de 750 m = 13,6 mio (2019 à 2025)
- Grill de Kinkempois = 15 mio (pour 2016 à 2022)
- Rac Holcim = 1,8 mio (pour 2015 à 2017)
- L150 Carmeuse – L132 voie d’évitement = 4,5 mio (pour 2016 à 2018)
- L147 – Auvelais-Fleurus – mise à double voie = 23,5 mio (de 2022 à 2025)

² Voir Annexe 1 pour plus de détails

³ Etude relative à la situation et aux perspectives du réseau ferroviaire en Wallonie, Tritel, 2011

⁴ La SNCB « Stations » n’a en effet pas souhaité évaluer nos projets prioritaires.

Il était donc important que la Wallonie demande l’affectation d’un budget supplémentaire de 310 mio pour des projets marchandises. Ils sont décrits dans le paragraphe relatif à l’importance du fret pour la Wallonie.

Le 10 juillet 2015, la Ministre Galant présentait la Vision stratégique pour le rail en Belgique. Parmi les mesures proposées, l’une concerne la priorisation des investissements et l’attribution du rôle de stratège et d’arbitre de l’Etat. Les mesures consistent notamment :

- à systématiser l’analyse coût/bénéfice des investissements par rapport au client ;
- limiter le PPI à 5 ans (2016-2020) ;
- inviter les Régions au sein d’une cellule d’investissement ;
- laisser le gouvernement fixer les objectifs stratégiques.

A l’heure actuelle, le PPI n’a pas encore été modifié ni pour intégrer les restrictions budgétaires, ni pour introduire les projets prioritaires des Régions. Vu les délais fixés (PPI s’étendant de 2016 à 2020) et la nouvelle volonté d’évaluer tous les projets entre autres sur base du degré de maturité de ceux-ci, la Wallonie risque fort de se voir refuser tout autre investissement que ceux qui sont en cours. La Cellule Ferroviaire plaide donc pour le développement d’une vision à long terme afin de sauvegarder nos fondamentaux.

2. ROLE ET RESPONSABILITE DES ACTEURS

Le système du fret ferroviaire est régi par quatre acteurs principaux: opérateurs, gestionnaires d’infrastructure, pouvoirs publics et entreprises. Chaque acteur, à son niveau, porte une responsabilité vis-à-vis du déclin du ferroviaire :

- **Les opérateurs** : peu préparés à l’ouverture à la concurrence et face aux évolutions structurelles de l’économie évoquées ci-dessus, l’opérateur historique, la SNCB-Logistics, s’est retrouvée dans une situation financière préoccupante. Le grand écart entre stabilité financière et desserte fine du territoire est manifestement devenue une position intenable. La SNCB-Logistics s’est dès lors concentrée sur les secteurs plus rentables (trains complets, transport combiné) en délaissant en partie le trafic isolé, a réorganisé les dessertes des clients et augmenté ses tarifs. La **concentration des activités du groupe sur le hub d’Antwerpen est symptomatique de ce repositionnement et rend entre autres le trafic en wagon isolé en Wallonie la plupart du temps inefficace**. L’ouverture du marché a entraîné l’apparition de nouveaux opérateurs en Belgique. Néanmoins, les problématiques pour ces nouveaux entrants sont identiques à celles de l’opérateur historique. Les parts de marché gagnées par ces opérateurs concernent quasiment exclusivement les trains complets (activité la plus rentable).
- **Les pouvoirs publics** : les gouvernements fédéral et wallon ont exprimés leur volonté d’entretenir le réseau pour le conserver en l’état. Néanmoins, les réductions des budgets alloués à Infrabel décidées lors des conclaves budgétaires ont hypothéqué les possibilités pour le gestionnaire de réseau de mener à bien cette mission. Ces prises de position sans mise à disposition de moyens révèlent que les pouvoirs publics même s’ils ne veulent pas en assumer la responsabilité, n’ont pas de solution financière pour conserver l’ensemble du réseau dans un état convenable. Il manquait de l’ordre de 500 millions en Wallonie pour les 9 premières années du plan soit de 2013 à 2021 selon l’ancienne version du PPI en cours d’actualisation.
La Wallonie manque aussi d’une vision stratégique pour l’ensemble de son territoire quant à l’affectation des terrains. Trop souvent le choix d’implantation d’une société est évalué sur base du nombre d’emplois qui seraient créés sans vision de l’accessibilité future du territoire que la Région souhaite défendre à long terme. Cela a aussi conduit à des investissements publics conséquents dans des plateformes dont le potentiel est aujourd’hui nul vu le non-engagement de tous les partenaires du projet.
- **Le gestionnaire du réseau** : Infrabel répond actuellement aux besoins des opérateurs qui ont souvent une vision à court terme de l’exploitation du territoire et qui dès lors ne répond pas aux mêmes temporalités. Infrabel a ainsi investi dans des sites qui, aujourd’hui, ne sont plus desservis par des opérateurs. Les réductions des moyens par rapport aux besoins déterminés par Infrabel rendent la conservation de l’ensemble du réseau dans un état correct impossible. Pourtant, ce manque de moyens ne peut justifier un manque de stratégie pour la pérennisation d’un réseau répondant aux

besoins des industriels dans la mesure des moyens à disposition. Une approche orientée client doit être adoptée pour analyser comment rencontrer les besoins des industriels avec des moyens limités. Aucune stratégie de ce type n'a été, à notre connaissance, présentée par Infrabel. Les voies industrielles, en grande partie classées dans la catégorie D⁵, n'ont pas été rénovées récemment. La question de leur remise à niveau va nécessairement se poser.

- **Les entreprises / chargeurs** : les chargeurs ont vu leur service se dégrader et les prix augmenter et cela face à une concurrence routière toujours meilleure. Ces éléments ne jouent pas en faveur du rail. L'investissement dans des infrastructures ferroviaires est également coûteux. Dans le contexte économique incertain, les industriels sont désormais frileux à consentir des investissements ne pouvant être amortis sur des périodes de l'ordre de 2-3 ans. La lourdeur administrative du mode ferroviaire (normes de sécurité, multitude des acteurs, etc.) décourage les utilisateurs actuels et effraye les candidats potentiels. Beaucoup d'industriels se sont désengagés de ce mode de transport, isolant un peu plus les derniers utilisateurs (peu de clients/fournisseurs raccordés, augmentation des prix, etc.).

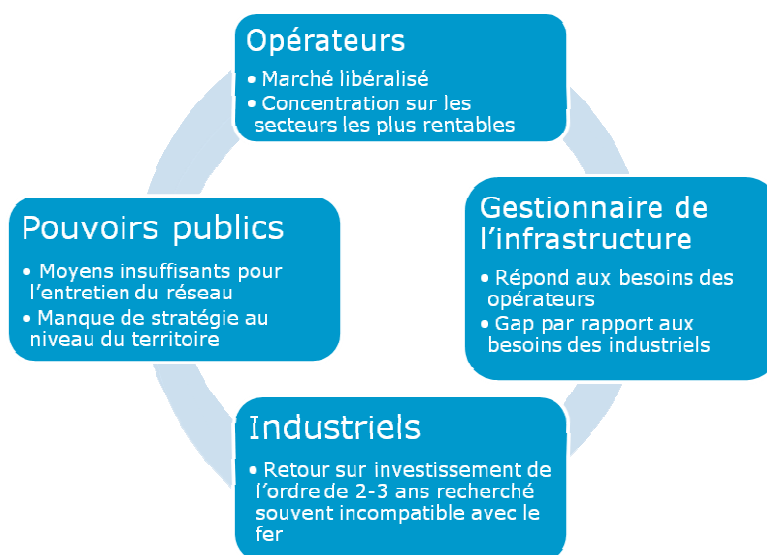


Figure 4 : Illustration du cercle vicieux du fret ferroviaire en Wallonie (Cellule Ferroviaire, 2014)

Cependant, ce cercle vicieux n'est pas une fatalité. Certains pays comme la Suisse ou l'Autriche connaissent une augmentation des volumes transportés par rail.

⁵ Dans le cadre de l'entretien de ces voies, Infrabel a décomposé le réseau en 4 catégories (A, B, C et D), voir « Classification des lignes » dans la suite du document

3. CONTEXTE ORGANISATIONEL BELGE

Le transport ferroviaire de marchandises est organisé autour du gestionnaire d’infrastructure et des opérateurs. En ce qui concerne les opérateurs, depuis l’ouverture du marché, de nouveaux acteurs sont apparus et l’état belge a dû venir au secours de l’opérateur historique. Les paragraphes suivants dépeignent ce contexte national.

3.1. Procédures pour devenir un opérateur ferroviaire en Belgique

Le réseau appartient au gestionnaire de l’infrastructure Infrabel sous la tutelle du SPF mobilité. Les conditions d’accès au réseau sont décrites dans le document de référence du réseau.

Pour opérer sur ce réseau, une entreprise doit posséder une **licence d’entreprise ferroviaire** dont les conditions d’obtention sont décrites dans l’Arrêté Royal relatif à la licence d’entreprise ferroviaire (16 janvier 2007) et comporte notamment des conditions :

- de capacité financière ;
- de capacité professionnelle ;
- d’honorabilité ;
- de couverture de responsabilité civile.

La licence est obtenue dans les 90 jours suivant l’envoi de la demande au ministre et est réexaminée tous les 5 ans.

Récemment, un arrêté royal portant sur les **exigences applicables au matériel roulant n’utilisant pas de sillons** a été adopté pour permettre de faciliter les conditions d’accès au réseau pour la desserte locale. Cet arrêté définit des conditions d’homologation plus souples pour le matériel roulant sur les dessertes finales. Les enjeux de cet arrêté sont :

- **la définition de la non-utilisation de sillon :**

« Un matériel roulant n'utilisant pas de sillons est un matériel roulant qui se trouve dans l'une des hypothèses suivantes :

i) Le véhicule circule, soit exclusivement sur des sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire, soit dans le cadre de parcours effectués pour l'accès ou la sortie de ces sections de voies. Ces circulations se font sous le couvert de l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

*ii) Le véhicule circule **uniquement** entre l'installation d'un raccordement privé et une installation ferroviaire sous le couvert d'un protocole local pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;*

*iii) Le véhicule circule **uniquement** dans les faisceaux du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en vue d'effectuer des opérations de triage ou de garage sous le couvert d'un protocole local pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;*

iv) Le véhicule est utilisé par les services de secours sur des voies mises temporairement hors service pour les besoins d'une intervention ou d'un exercice. Ces circulations se font sous le couvert de l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. »

▪ **La possibilité d'utiliser sous dérogation des voies principales et locales :**

« **Le gestionnaire de l'infrastructure** peut autoriser la circulation du matériel roulant n'utilisant pas de sillons **via une partie de voie principale ou une ligne locale** à la condition que cette particularité et les éventuelles mesures de sécurité qui en découlent soient reprises dans le protocole local pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qui s'y rapporte ».

Cet arrêté peut simplifier les éléments nécessaires pour un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) pour desservir des lignes industrielles. Toutefois pour être utile, le regroupement des wagons doit se faire au niveau d'une gare du réseau national. Il est nécessaire de définir précisément le réseau sur lequel l'utilisation de cet arrêté est possible en Wallonie et quelles sont les possibilités de dérogation pour rejoindre les gares de formation. Actuellement, cet arrêté est utilisé en Wallonie uniquement par le terminal conteneur d'Athus. En effet, l'opérateur du terminal réalise les dessertes finales entre son site et la gare d'Athus.

3.2. Situation de l'opérateur historique

En mai 2010, la Commission européenne marque son accord sur le Plan de restructuration de la future SNCB-Logistics sur base entre autres des constats suivants : structure de gestion inadaptée, coûts fixes trop élevés, qualité de services insuffisante et peu adaptée aux clients mais surtout une promesse de compte en équilibre pour 2014.

Le 1 février 2011, la SNCB-Logistics devient une filiale du groupe SNCB avec une perte de 185 mio d'euros 2011 et une promesse d'aide de 135 mio de l'Etat fédéral via la SNCB avec en contre-partie, aucune cession (partielle ou totale) d'activités endéans les 10 ans.

La situation financière de B-Logistics est préoccupante avec en 2012 une perte de 70M€ pour un chiffre d'affaire de l'ordre de 400M€.

En 3 ans (bilans de 2011 à 2013), la SNCB-Logistics a perdu 291 mio. Elle a puisé dans son capital de départ pour limiter les pertes

	2011	2012	2013
Fond propre	286	218	182
Dette	275	265	264
Perte	185	70	36

Depuis les comptes ont été assainis mais moyennant :

- des augmentations de tarif pouvant atteindre +60% depuis 2012 pour certains clients ;
- des ventes d'actifs ;

- la réduction du volume transporté pour se recentrer sur les secteurs les plus rentables
- l'abandon de Monceau et Kinkempois pour les activités de tri (non renouvellement et remplacement du personnel wallon,...concentration sur Antwerpen)
- la suppression de la plupart des relations internationales depuis la Wallonie...

Les prestations de transports réalisées par B-Logistics sont passées de 55 millions de tonnes à 30 millions de tonnes actuellement (selon le site internet de l'opérateur). Il est donc primordial de voir si cette stratégie tient la route à moyen terme et ne va pas encourager une nouvelle érosion des trafics qui serait fatale à la compagnie.

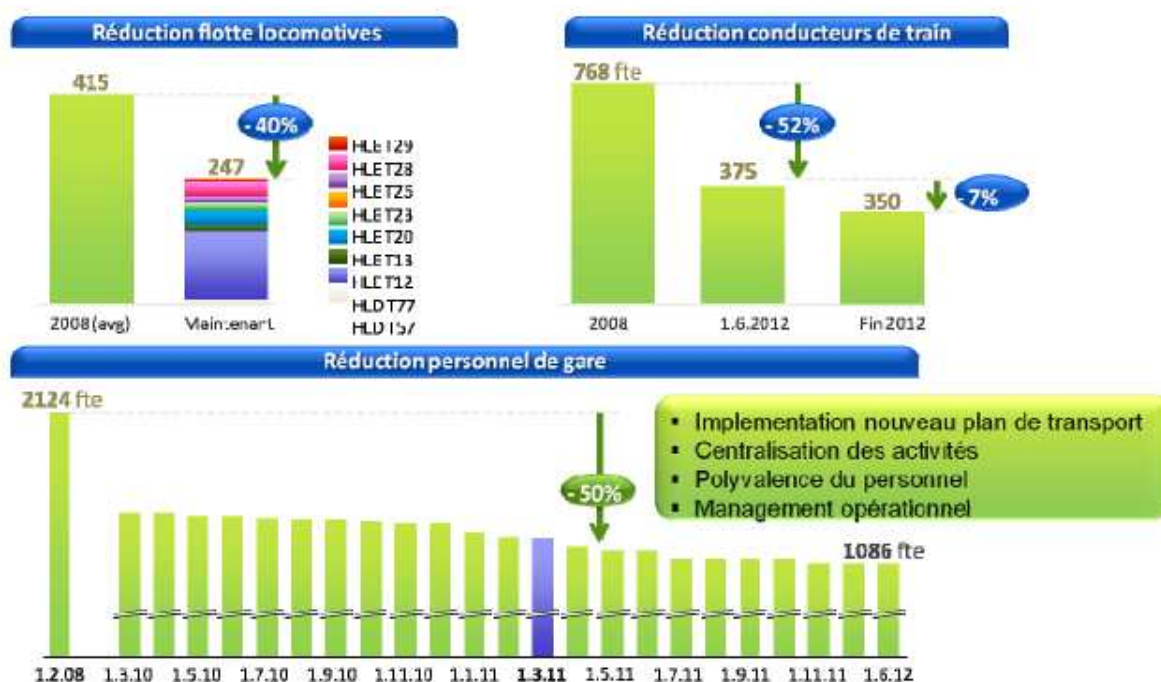


Figure 5 : Illustration de l'évolution des moyens de production de B-Logistics (B-Logistics, 2014)

Suite à la déclaration mi-2013, de la fin du régime d'aides à la promotion de services réguliers de transport combiné annoncée pour le 30 juin 2014, la SNCB-Logistics menace de fermer le main hub d'Antwerpen au 1/11/13. Les subsides sont finalement prolongés jusqu'en 2016 mais à l'heure actuelle, le main hub est toujours fermé.

Elle étudie ensuite la possibilité d'une éventuelle reprise par un opérateur concurrent, plaide pour une intervention financière et contacte ainsi les grandes entreprises et les pouvoirs publics.

Parallèlement, le Port d'Antwerpen, quant à lui, crée la SA Railport Antwerpen en 2013 (1^{er} CA le 11/10/13) – composé du port d'Antwerpen, Essenscia et Alphaport- et lance une étude sur les éventuelles possibilités de reprise. Le gouvernement flamand (poussé par le Port d'Antwerpen) demande en février 2013 la neutralité des gares lors de la scission du groupe SNCB et le

prolongement de 3 ans des subsides au trafic diffus et combiné le temps que le port puisse ouvrir le marché à tout opérateur. En septembre 2014, l’administration flamande lance une étude en vue de créer un cadre quantitatif pour la stratégie en fret ferroviaire. Quant au Port d’Antwerpen, il développe leur Businessplan visant, entre autres, à garantir un « open Access » à Antwerpen-Nord comme unique gare de formation en Belgique. Le Railport s’est inscrit comme entreprise ferroviaire afin de gérer elle-même les contacts avec Infrabel, commander les sillons nécessaires, sous-traiter les activités logistiques à n’importe quel opérateur (et pas nécessairement la SNCB-Logistics).

Le **gouvernement wallon quant à lui, en date du 15 mai 2014**, a décidé d’une participation possible de la Région au financement de l’entreprise. La Wallonie pouvait intervenir pour un montant maximum de 10 millions et avait confié cette mission déléguée à la SOGEPA.

De nombreuses solutions ont été envisagées pour recapitaliser la société : rachat par des opérateurs étrangers (SNCF, DB Schenker, etc.) ou des sociétés d’investissements. Finalement le 30 mars 2015, la SNCB a annoncé la prise de 66.6% du capital de B-Logistics par Argos Soditic. Aucune intervention publique n’a donc eu lieu à l’heure actuelle.

3.3. Opérateurs ferroviaires en Belgique

En Belgique, l’opérateur historique, B Logistics, reste l’opérateur principal de fret ferroviaire avec environ 80% des tonnes.km transportées. D’autres opérateurs sont apparus suite à l’ouverture du marché à la concurrence en 2006⁶ :

- Captrain Benelux, filiale du groupe français SNCF
- CFL Cargo, propriété de CFL et d’Arcelor-Mittal
- **Crossrail Benelux, filiale du groupe suisse Crossrail**
- **DB Schenker Rail Nederland, filiale du groupe Allemand DB Schenker**
- ERS Railways, filiale de l’armateur Maersk Line
- Euro Cargo Rail, filiale du groupe allemand DB Schenker
- **Europorte France, filiale du groupe Eurotunnel**
- **Railtraxx SPRL**
- Rotterdam Rail Feeding
- Rurtalbahn Benelux
- **SNCF Fret, filiale du groupe français SNCF**
- Transport

En gras sont indiqués les opérateurs qui réalisent des flux pour les industriels wallons.

⁶ Situation de décembre 2015

3.4. Procédures d’accès au réseau pour un industriel

3.4.1. Raccordement au réseau ferroviaire

La mise en place d’un raccordement sur le réseau national est proposée par Infrabel à travers le produit « YourConnection ». Les demandes techniquement réalisables sont acceptées à condition qu’un trafic minimum puisse être assuré. Aucun chiffre officiel n’a été mis en avant, mais l’ordre de grandeur pourrait être de 1'500 wagons expédiés par an sur le raccordement pour que celui-ci soit mise en place. Ce chiffre est un ordre de grandeur mais Infrabel analyse au cas par cas.

La mise en place d’un raccordement pour une entreprise nécessite a minima :

- des adaptations du réseau Infrabel :
 - o un aiguillage sur la voie principale (raccordement sur une seule des voies) et la refonte de la signalisation ;
 - o une aiguille de déraillement pour protéger les voies principales d’un éventuel véhicule en dérive.
- la réalisation d’un terminal pour l’entreprise :
 - o 1 voie longue si une possibilité de stockage proche sur le réseau existe
 - o sinon 2 voies longues et les aiguillages (pour permettre le dépôt d’un train chargé et la reprise d’un train vide par exemple).

L’ordre de grandeur du coût d’investissement est de 0.5-1.5 M€ pour une durée de vie de 30 ans (raccordement sur voie principale et l’installation des voies chez le client). Infrabel prend en charge une partie de l’investissement en l’occurrence le matériel sur la partie sur son terrain (aiguillage et généralement les 18 premiers mètres linéaires). La fourniture du matériel dans la zone des 18m⁷ peut être estimée à environ 0,3-0.5 M€.

⁷ Infrabel prend généralement à sa charge le matériel qui sera posé sur son terrain. En prenant en compte la largeur de la bande de terrain d’Infrabel et l’angle du raccordement vers le client, la longueur est généralement de 18m.

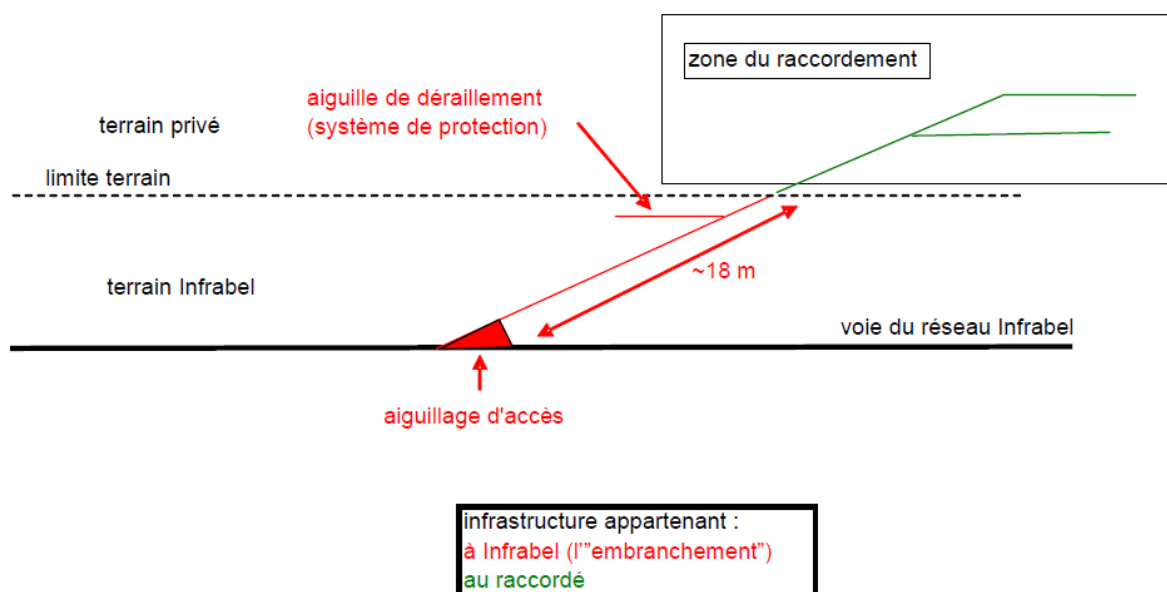


Figure 6 Schéma type d'un raccordement au réseau Infrabel (Infrabel, 2014)

Il faut noter que l'installation d'un raccordement est un processus coûteux pour le gestionnaire d'infrastructure (construction et entretien sur le réseau national) qui ne fait à l'heure actuelle l'objet d'aucun engagement formel de flux sur le moyen ou long terme par l'industriel.

L'entretien de la partie privée du raccordement est de l'ordre de quelques milliers d'euros par an. L'entretien du raccordement sur le terrain d'Infrabel était auparavant facturé si des flux minimums n'étaient pas atteints. Désormais, cet entretien est pris en charge par Infrabel.

L'entretien des aiguillages vers les raccordés étant onéreux pour Infrabel, le gestionnaire de réseau démonte les raccordements ne supportant plus de flux. La mise en place d'un aiguillage étant un processus pouvant être réalisé en 1 ou 2 ans, cette politique de démantèlement est réversible. Toutefois, il est difficile pour une entreprise dans le contexte économique actuel, de réactiver un raccordement sur la base de promesse de flux dans un an ou deux. La fermeture du raccordement est donc généralement synonyme d'abandon définitif de ce mode de transport dans la chaîne logistique.

3.4.2. Location de voies

La location d'une ou de plusieurs voies à Infrabel est une possibilité offerte grâce au produit « Your Tracks ». La durée minimum de location est d'un an. Ce produit est ouvert tant aux industriels qu'aux opérateurs. A l'heure actuelle, Infrabel estime que la location de voies n'est pas son métier premier.

4. IMPORTANCE DU FRET FERROVIAIRE POUR LA WALLONIE

4.1. Contexte général

Malgré l’évolution du contexte économique et la situation structurelle difficile, le fret ferroviaire reste un mode primordial car :

- la Wallonie a une position stratégique dans le système de distribution de marchandises à l’échelle européenne. Pour garantir cette place, elle doit proposer des infrastructures de transport de qualité. Aucun projet routier de grande ampleur n’est prévu en Wallonie, ce qui est dans l’esprit du Plan Régional de Mobilité Durable pour la Wallonie qui recommande une optimisation du réseau routier actuel à l’avenir. Aussi, la route seule, avec ses coûts grandissant et l’apparition de points de congestion chronique, ne peut assurer seule le transport de marchandises ;
- certains industriels ont besoin du ferroviaire pour transporter leurs matières premières ou produits : matières dangereuses, hors gabarit ou pondéreuse. L’abandon du ferroviaire entraînerait inévitablement l’abandon de ces activités ;
- le ferroviaire, à l’instar du fluvial, permet d’étendre les zones de chalandise des productions wallonnes et donc de favoriser l’emploi sur le territoire régional dans des secteurs qui s’établissent à plus petite échelle ;
- le secteur du transport de marchandises par fer en Wallonie représente de l’ordre de 900 équivalents temps plein⁸. Les savoir-faire développés sont une richesse que la Wallonie doit s’efforcer de conserver.

4.2. Les projets prioritaires retenus par le gouvernement wallon

Dans le cadre du PPI, la Région wallonne a fait le choix de projets prioritaires dont des projets marchandises (310 mio). Pour rappel, de nombreuses incertitudes concernant les budgets relatifs aux projets prioritaires des Régions existent. A l’heure actuelle, la Wallonie ne connaît pas encore le budget global du PPI, ni les montants révisés pour les projets souhaités par les Régions. Ce chapitre décrit les projets prioritaires marchandises à savoir :

- 1) Augmentation de la capacité entre Fleurus-Auvelais et Namur (L147 et L130)
- 2) Optimiser l’axe Athus-Meuse
- 3) Rouvrir la ligne Mons-Valenciennes (L97)
- 4) Augmentation de capacité des lignes mixtes

⁸ D’après le rapport « Veille sectorielle sur le trafic ferroviaire conventionnel diffus en région wallonne, AC+, 2013

4.2.1. Augmenter la capacité entre Fleurus Auvélais et Namur :

Actuellement, le trafic marchandises sur le corridor 2 (Mer du Nord-Méditerranée) est placé sur la ligne Ottignies – Fleurus – Auvélais dans le sens Nord Sud et sur l'axe Moustier – Gembloux – Ottignies dans le sens sud Nord. Le PPI prévoit la mise à double voie de la ligne 147 (Auvélais – Fleurus) pour permettre de faire passer l'ensemble du trafic sur l'axe Ottignies – Fleurus – Auvélais et libérer ainsi la ligne 161 (Ottignies – Namur) qui est fortement chargée au niveau voyageur.

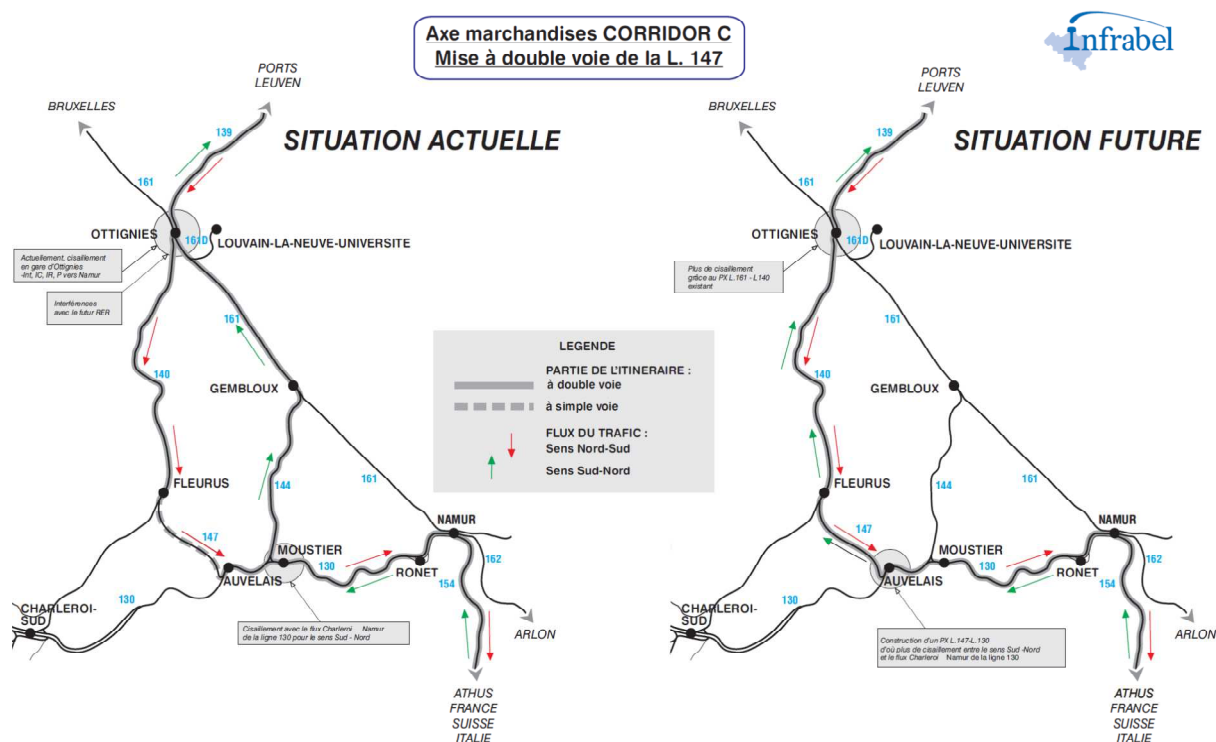


Figure 7 : Modification planifiée du trajet du corridor Mer du Nord - Méditerranée (Infrabel)

Par ce fait, la section Auvélais Namur devient un tronçon stratégique pour le fret ferroviaire en Wallonie car elle fait partie du corridor 2 et de l'axe de la dorsale wallonne. La mise à 3 voies de cette section et la construction d'un passage surélevé au niveau d'Auvélais est donc nécessaire à terme pour assurer ces trafics tout en continuant une augmentation des prestations de transport de voyageurs sur la Dorsale Wallonne (Mons – Charleroi – Namur – Liège).

4.2.2. Optimiser l'axe Athus Meuse :

Sur l'axe Athus-Meuse qui compose une partie du corridor Mer du Nord - Méditerranée, trois tronçons sont encore à voie unique :

- le viaduc d'Anseremme ;
- le tunnel de Houyet ;

- le passage de la frontière française au niveau d’Athus.

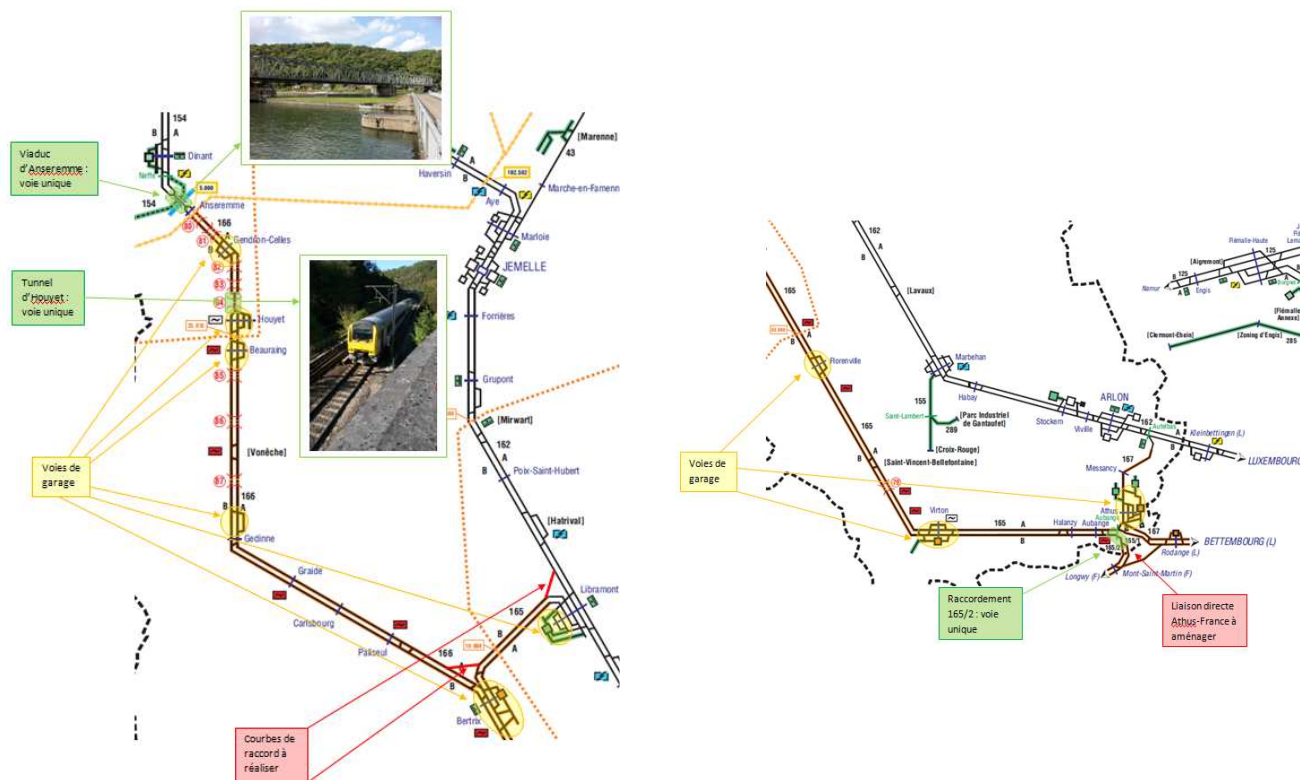


Figure 8 : Carte schématique des tronçons à voie unique sur l’Athus-Meuse (Carte : Infrabel)

Ces trois tronçons doivent supporter les trafics suivants :

- les trafics marchandises (5000 sillons⁹ sur l’axe de l’Athus Meuse soit 15-20 sillons marchandises par jour et par sens)
- le trafic voyageur : 1 train toutes les 2 heures (concerne uniquement le viaduc d’Anseremme et le tunnel d’Houyet)

On peut donc considérer qu’au maximum 2-3 sillons par heure (1 voyageur et 2 marchandises doivent être tracés sur ces voies uniques. Ces contraintes existent mais elles sont supportables. Néanmoins le doublement de ces tronçons et la mise en place de voies de 750m le long du trajet doit permettre d’apporter des réserves de capacité suffisantes à son développement.

En marge de ce projet, la liaison entre le terminal container d’Athus et la France est une opportunité afin :

- d’éviter le passage par le Luxembourg pour rejoindre la France, limitant ainsi les complexités d’itinéraire
- de proposer un itinéraire bis en cas de problème sur le réseau luxembourgeois.

⁹ Infrabel 2013

Ce projet fait l’objet d’un financement FEDER. Néanmoins, à la connaissance de la Cellule Ferroviaire, aucun engagement ferme sur de nouveaux trafics n’a été pris par des industriels ou logisticiens.

4.2.3. Réouverture de la ligne Mons – Valenciennes :

Le projet a un intérêt pour désenclaver le secteur de Tertre pour rejoindre le hub de Tergnier. Ces flux doivent actuellement passer par Erquelines. Outre cet aspect, ce projet concerne essentiellement le port d’Antwerpen et le Valenciennois. A noter, ce tronçon permet un accès à l’artère Nord Est qui est une solution pour écouler les trains d’Antwerpen vers l’est de la France. Le projet retenu dans les projets prioritaires de la région Wallonne prévoit la remise à niveau à simple voie non électrifiée. Du côté Français, le projet a été inscrit au Contrat Etat Région et le financement est donc garanti. A la connaissance de la Cellule Ferroviaire, aucun engagement ferme sur de nouveaux trafics n’a été pris par des industriels ou logisticiens

4.2.4. Augmentation de capacité sur les lignes mixtes

Plusieurs projets retenus par le gouvernement participent à l’augmentation de capacité sur des lignes mixtes. Les projets sont notamment :

- ligne 43 (Liège – Marloie), ajout de deux évitements sur le tronçon à voie unique ;
- ligne 96 (Mons – Bruxelles), augmentation de la capacité dans les gares de Jurbise, Braine-le-Comte ainsi que Tubize et mise à quatre voies partielle entre Braine-le-Comte et Halle ;
- ligne 161 (Namur – Bruxelles), mise à quatre voies partielle entre Louvain-la-Neuve et Rhines ;
- ligne 132 (Charleroi – Couvin), révision de la signalisation, création d’une voie d’évitement à Walcourt, démariage des voies du tunnel de Jamioulx et aménagement des gares de Philippeville et Walcourt.

Ces projets visent d’abord une amélioration pour le trafic voyageur mais ils permettent également de limiter les conflits entre voyageurs et marchandises.

5. TOUR D'HORIZON DU FRET FERROVIAIRE EN EUROPE ET AUX ETATS-UNIS

Le tableau ci-dessous synthétise la situation du fret, les mesures en place et les éléments pouvant être pris en considération pour la Wallonie.

Pays	Suisse Marché libéralisé avec comme opérateurs principaux : CFF Cargo, BLS cargo
Situation du fret ferroviaire	La part modale du fret ferroviaire est très importante (25% des prestations de transport interne et import/export, 40% des tonnes.km) et est encouragée par la politique fédérale. L'objectif est de limiter le trafic routier en transit à travers les Alpes. Le financement se fait à partir de la redevance sur les poids-lourds et la taxe sur les produits pétroliers. 65% du transit de fret à travers les Alpes s'exécutent par train.
Problématiques communes avec la Wallonie	▪ Rentabilité mauvaise du trafic de wagons isolés (peu attrayant par rapport à la route) ▪ Grand écart entre les investissements nécessaires (long terme) et les commandes des clients (court terme) ▪ Stratégie nationale souffrant des stratégies des voisins (France, Italie, etc.) ▪ Subventions dispersées sur de nombreuses plateformes (manque de cohérence à l'échelle nationale) ▪ Impression donnée aux industriels que l'effort est fait pour les flux de transit et pas pour le transport intérieur
Aides publiques	A titre d'exemple voici les aides octroyées sur le budget fédéral ¹⁰: ▪ Une partie des investissements dans les gares de triages (33 MCHF/an) ▪ Une partie des coûts non couverts des gares de triage (100 MCHF/an) ▪ Terminaux (27 MCHF/an) ▪ Voies de raccordement (22M MCHF/an) ▪ Indemnisation du transport non transalpin (30 MCHF/an) ▪ Remboursement redevance poids-lourds pour un trajet de transport combiné (20 MCHF/an) ▪ Indemnité chemins de fer à voie étroite (6 MCHF/an) ▪ Indemnisations transport combiné pour trafic transit : 174.5 MCHF/an (75€ par envoi depuis la Belgique)
Raisons du succès	▪ Historique et géographique : les tunnels routiers n'ont été ouverts

¹⁰ stratégie globale de promotion du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire, Rapport explicatif destiné à la procédure de consultation, 2013

	qu'à partir des années 80. Le ferroviaire avait donc une part de marché importante. Jusqu'aux années 2000, le trafic des camions 40T était interdit en Suisse. ▪ Qualité du service : réseau et service de haute qualité en partie aidé par la redevance camion et la taxe sur les produits pétroliers. Investissement extrêmement lourd dans les nouvelles traversées des Alpes pour permettre des flux plus importants et plus rapides. Train fret circulant à 100km/h de moyenne ▪ Concurrence par rapport au camion : l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche, la redevance kilométrique, l'interdiction de cabotage rendent le trafic poids-lourds moins attractif. ▪ Stratégie à l'échelle internationale : investissements dans des plateformes à l'étranger (Italie, Belgique, Pays-Bas) pour encourager la traversée des Alpes en conteneurs sur des trains. ▪ Libéralisation du secteur : meilleures informations aux clients, optimisation du secteur, amélioration de qualité de service. ▪ Un sujet au cœur des débats : nombreux acteurs s'intéressant au ferroviaire en Suisse se traduisant par une expertise et une littérature abondantes.
Stratégie et pistes d'évolution pour le fret ferroviaire dans le pays	▪ Orienter les subventions sur les plateformes multimodales s'inscrivant dans un schéma national ▪ Intensifier les contrôles des poids-lourds et uniformiser la sécurité routière et ferroviaire ▪ Réserver de la place pour le trafic fret dans l'horaire (réservation anticipative) ▪ Inciter les clients à annoncer les commandes beaucoup plus tôt et réserver de la place pour le trafic fret ▪ Implantation des entreprises ferroviaires dans la chaîne de logistique (plus value) ▪ Création de train-navettes pour le transport intérieur ▪ Raccorder au rail les groupes générant de gros volumes ▪ Encourager l'innovation dans le matériel roulant, la gestion, etc. ▪ Aider le secteur en intervenant sur le prix du sillon ▪ Diminuer le nombre de gare de triage. ▪ Aider les entreprises qui voudraient passer du wagon isolé au transport combiné.

Pays

États-Unis

Marché libéralisé

Situation du fret ferroviaire	Réseau ferroviaire quasi exclusivement propriété des opérateurs fret. Beaucoup de produits miniers transportés sur de très longues distances. But 50% part modale sur les trajets de plus de 500 miles et 40% des tonnes.miles aux USA
Problématiques communes avec la Wallonie	▪ Distribution des flux venant des ports ▪ Système au bord du gouffre dans les années 70/80
Aides publiques	▪ Un crédit d'impôt de 50 cents pour chaque dollar investi. Sur l'infrastructure des shorts liners existent depuis 2004. Ce crédit représente 165M\$ d'investissements par an en moyenne.
Raisons du succès	▪ Libéralisation du secteur précoce en 1980, avec des entreprises possédant leur réseau ▪ Configurations géographique et économique : territoire immense avec des transports de marchandises pondéreuses sur des distances importantes ▪ La mise en place de trains très longs ▪ Organisationnel : coexistence des grands opérateurs qui définissent un schéma national, s'occupent des grands clients, etc. et de short-liners qui prennent en charge la desserte locale, de la commercialisation, de la défense du fret ferroviaire dans les enjeux locaux
Stratégie et pistes d'évolution pour le fret ferroviaire dans le pays	▪ Encourager la connexion entre le fret ferroviaire et les autres modes ▪ Améliorer en priorité les connexions avec les ports et sur les corridors principaux nationaux.

Pays	Allemagne Marché libéralisé depuis 1994, opérateur principal DB : 85%
Situation du fret ferroviaire	Part modale du fret ferroviaire autour des 18% et en croissance ces dernières années. Plus de 300 opérateurs fret dans le pays mais une cinquantaine réellement active et une dizaine regroupant 80% du trafic hors DB Schenker.
Problématiques communes avec la Wallonie	Abus de situation de force par la Deutsche Bahn souvent dénoncé, avec une séparation entre le gestionnaire du réseau et l'opérateur souvent contestée
Raisons du succès	▪ Contexte économique : tissu industriel important avec des flux de marchandises se prêtant bien au ferroviaire. Une industrie fortement exportatrice. Proximité de pays utilisant le ferroviaire (Pays de l'Est, Suisse, Autriche, Pays Baltes) ▪ Libéralisation précoce : choc compétitif, présence de nombreux OFP

	(20% du trafic fait moins de 50km), création de filiale référence en Europe comme DB Schenker ▪ Restructuration du système fret : fermeture de point de desserte, recentrage de l'activité DB Schenker, apparition d'opérateur ferroviaire de proximité et mise à contribution des opérateurs régionaux pour les opérations locales ▪ Stratégie continentale : rachat et participation dans de nombreuses entreprises à l'étranger. ▪ Politique volontariste vis-à-vis des camions : interdiction de rouler le dimanche, redevance kilométrique
--	---

Pays	France
	Marché libéralisé tardivement
Situation du fret ferroviaire	Part modale du ferroviaire pour les tonnes.km transportées en France a été diminuée par 2 depuis 1990. ¹¹ Une partie des infrastructures est dans un état médiocre.
Problématiques communes avec la Wallonie	▪ difficulté et rigidité de l'opérateur historique ; ▪ contexte économique proche entre la Wallonie et certaines régions françaises (Lorraine, Nord-Pas-de-Calais)
Raisons du succès	▪ Groupe de travail en cours suite à la deuxième conférence sur le fret ferroviaire. L'objectif est de définir les conditions à mettre en place pour relancer le fret ferroviaire (législatif, fiscal, organisationnel, etc.)
Stratégie et pistes d'évolution pour le fret ferroviaire dans le pays	▪ Créer un réseau d'autoroutes ferroviaires et allongement des trains ▪ Aider le développement du transport combiné ▪ Développer les Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP) ▪ Développer le fret ferroviaire à grande vitesse ▪ Créer un réseau à priorité d'utilisation fret ▪ Supprimer les goulots ▪ Améliorer la desserte des grands ports ▪ Améliorer le service offert par SNCF Réseau ▪ Développer les connaissances des flux et des origines-destinations ; ▪ Définir un réseau orienté fret : banalisation, caractéristique technique, maillé et interconnecté avec l'Europe et les ports. ▪ Assurer un saut de compétitivité du fret ▪ Aides au démarrage, à la transition, absorption des risques des OFP, agir sur le coût des sillons, bonus-malus en fonction du remplissage des

¹¹ Statistique du Commissariat général au Développement durable : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/indicateurs-indices/f/1933/1339/repartition-modale-transports-interieurs-terrestres.html>

	trains. ▪ Soutenir l’innovation par exemple système d’information pour le gestionnaire d’Infrastructure et les entreprises ferroviaires : gestion des sillons, suivi en temps réel, prévision, automatisation des opérations d’attelage, caisse mobile, etc. ▪ Développer le benchmarking européen.
--	---

Pays	Royaume-Uni Marché libéralisé
Situation du fret ferroviaire	Augmentation des flux par rapport à la période avant la libéralisation. Abandon du trafic de wagons isolés avant la libéralisation. 25% de l’électricité en UK sont créés à partir de charbon transporté en train
Raisons du succès	▪ Concentration du fret sur les secteurs les plus rentables ▪ Libéralisation précoce du réseau ▪ Dynamisme du marché du matériel roulant ▪ Facilité à recruter du personnel
Stratégie et pistes d’évolution pour le fret ferroviaire dans le pays	▪ Adapter les corridors pour des trains de 775 m et 32 tonnes par essieu ▪ Opérabilité 7j/7j et 24h/24h ▪ Uniformisation des gabarits ▪ Renforcement des capacités ▪ Electrification des voies fret ▪ Développement des plateformes intermodales (et notamment pour train de 775m et électrifié)

6. POLITIQUES D’AIDES AU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

Les aides aux transports ferroviaires existent dans de nombreux pays européens. Ces aides ont généralement deux buts :

- accompagner le secteur dans son redressement après la libéralisation européenne et la crise ;
- favoriser l’usage de ce mode par rapport au mode routier qui engendre des coûts indirects importants.

Ce chapitre détaille les aides en Belgique, leur cadre et des exemples de subventions dans d’autres pays européens.

6.1. Principes de subventionnement et impact sur le transport de marchandises

Le transport ferroviaire est ou a été aidé à plusieurs niveaux en Belgique. B-Logistics a notamment reçu une aide importante pour sa restructuration. Les opérateurs sont également toujours soutenus par le fédéral pour leur activité de wagons isolés et de containers en Belgique. La Région Wallonne quant à elle propose une aide pour les industriels réalisant des investissements pour favoriser le report sur les modes alternatifs à la route. Enfin le Port d’Antwerpen a son propre système d’aide pour encourager ce mode. Les paragraphes suivant détaillent ces éléments.

6.1.1. Plan d’aide de l’état fédéral à B-Logistics

En 2010, lors de la séparation de la filaire Fret du groupe SNCB, un plan d’aide de l’Etat (à travers la SNCB) à B-Logistics a été approuvé par la Commission Européenne comportant :

- un non transfert de pertes historiques de la SNCB vers sa branche fret ;
- une compensation pour limiter l’impact financier de l’emploi de personnel statutaire ;
- une augmentation en capital.

Ces mesures représentent un total de 355 millions d’euro. La commission européenne a pris note des engagements suivants :

- ouverture sans discrimination des stations de carburant, des capacités de triages et des terminaux ;
- rentabilité de l’entreprise à partir de 2014 même dans le cas d’un scénario pessimiste.

Cette aide a été permise dans le cadre des aides d’Etat à la restructuration de 2004 qui ne permet d’aider l’entreprise qu’à une reprise (respect de l’aide unique). Aucune aide d’état ne peut donc être de nouveau proposée à B-Logistics.

6.1.2. Subsides aux opérateurs

Deux subventions fédérales sont accordées aux opérateurs et concernent le transport d’unités intermodales et le trafic de wagons isolés.

- **Le trafic d’unité intermodale** (container, caisse mobile, remorque, etc.) tout d’abord est subventionné par le Service Public Fédéral depuis 2005. Il a été reconduit pour l’année 2016. Le budget est de 4.5M€/an. Ces subventions peuvent être obtenues pour les trafics de containers nationaux et interportuaires. La subvention est basée sur la formule suivante 0.14€/km + 28€ pour le trafic intérieur par train et la moitié de cette valeur pour l’interportuaire. Les subventions par unité de transport intermodal est donc de 69.79€/UTI pour un trajet Antwerpen-Athus et 24.25€ par unité de transport intermodal pour un trajet Antwerpen – Zeebrugge.¹²

La Cellule Ferroviaire constate que cette aide possède des défauts importants :

- elle n’encourage pas à trouver un système rentable à moyen et long termes. En effet comme toute aide financière publique, elle est censée être temporaire pour permettre de gérer une situation transitoire avant de trouver un équilibre financier sans aides. Or le renouvellement de ces subventions depuis 2005 et l’absence de dégressivité des aides dans le temps montre que le système peine à trouver sa rentabilité ;
- Elle encourage des concurrences déloyales aux frontières (Athus, Kortrijk) par rapport à des plateformes étrangères. On peut légitimement se demander si, sans les subventions nationales, les flux ferroviaires n’iraient pas plus loin en train en dépassant les frontières belges.

La prudence est de mise lors de l’octroi de subventions. Elles créent un équilibre financier fictif et une dépendance qui peut parfois démotiver les acteurs à chercher des solutions. Par exemple le système du NARCON qui permettait un acheminement des containers jusqu’à Antwerpen puis une redistribution via le main hub a longtemps été largement subventionné. A l’arrêt de ce système, des plateformes se sont adaptées avec un système de trains complets desservant directement des quais et une redistribution fluviale. Ce système est actuellement meilleur marché que le Narcon et n’est pourtant pas subventionné (excepté subvention du port d’Antwerpen pour le réacheminement local). La fin du système de subventions a donc obligé les bénéficiaires à trouver d’autres solutions.

- **Le trafic de wagons isolés** est également subventionné par le gouvernement fédéral. En 2015, le système de subsides pour le trafic diffus a été prolongé. Cette aide est de 0.57€/wagon isolé/km avec un plafonnement de 10.5M€ par année. D’après le cabinet de la ministre Galant, voici quelques exemples de montant de subventions par wagons :

¹² D’après les chiffres présentés par le cabinet de la Ministre Galant au comité de concertation avec la Région Wallonne – 30.04.2015

- Clabecq-Antwerpen: 51,87€
- Beverwijk (Ned.) - Ehein (via Visé): 17,67 €
- Genk - Vorsfelde (Dt) (via Montzen): 73,14 €

La Cellule Ferroviaire estime que ce principe de subventionnement est inadapté au trafic diffus. En effet, l’essentiel des pertes est réalisé sur les opérations d’acheminement et de reprise chez les clients. Un trajet plus long pourra amortir ces coûts sur un nombre de kilomètres plus important. De plus, ce montant est appliqué sans différenciation sur le produit transporté, sur le tonnage, sur l’équilibre financier de la relation.

Le fédéral doit réfléchir à l’avenir de cette aide notamment suite à la mise en place de la tarification poids-lourds en avril 2016 en Wallonie. Les commentaires concernant la subvention aux transports d’unité intermodale ci-avant sont également valables.

A la connaissance de la Cellule Ferroviaire, aucune étude n’a été réalisée sur l’impact de ces deux aides sur l’évolution des flux d’unité intermodale (13% du trafic ferroviaire wallon en tonnes) et de wagons isolés sur le territoire belge (19% du trafic ferroviaire wallon en tonnes).

6.1.3. Subsides aux industriels

La Région Wallonne dispose d’un plan d’aide pour favoriser le report modal pour la période 2014-2020. Ce plan prend en charge 20 à 30 % (selon la taille de l’entreprise) des frais liés aux infrastructures permettant l’augmentation ou la création d’un trafic fluvial ou ferroviaire.

Les investissements éligibles sont présentés sur le site de la direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques¹³ :

- uniquement des matériels neufs, fixes ou mobiles, nécessaires au transbordement de marchandises de/vers la voie navigable et/ou le chemin de fer : grue, bande transporteuse, installation de transbordement pour produits liquides, trémie de chargement, etc.
- l’acquisition des terrains nécessaires au transbordement de marchandises de/vers la voie d’eau ou le chemin de fer
- les aménagements d’infrastructure nécessaires au transbordement de marchandises de/vers la voie d’eau ou le chemin de fer

Cette subvention n’est recevable que si les flux augmentent pour une période minimum de 4 ans et l’aide est plafonnée à 500’000€ par demande.

¹³ http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/promotion/transport/plan_wallon.html

6.1.4. Intervention du port d’Antwerpen

Le port d’Antwerpen subventionne également les projets multimodaux à travers 2 systèmes :

- subventionnement à l’acheminement des containers qui seraient arrivés sur un quai en train et qui devraient retourner sur un autre quai (15€ par container sur une opération qui coûte de l’ordre de 55 à 70€.) ;
- subventionnement de projet dans le cadre de l’entreprise « Intermodal Solution » (Port d’Antwerpen, Essencia, Alphaport). Des projets sont sélectionnés selon 10 critères et une aide est accordée (200’000€ maximum/an/projet, le projet devant être rentable dans les 3 ans).

6.2. Cadre dans lequel les subventionnements peuvent intervenir

L’Europe est garante de la libre concurrence sur son territoire. Les aides d’état sont une entrave à cette libre concurrence. Il existe donc un cadre défini dans lequel les aides doivent s’inscrire.

6.2.1. Base légale

Les aides d’Etat ne sont pas autorisées par l’Europe (Article 107 § 1 du TFUE). La Commission indique que 4 conditions cumulatives doivent être remplies pour que l’on soit en présence d’une aide d’état :

- la mesure doit accorder aux bénéficiaires un avantage qui est de nature à alléger les charges qui pèsent normalement sur l’entreprise (subventions, prêts, prises de participation au capital, avantages fiscaux, intervention diverses,) ;
- cet avantage est octroyé par l’Etat ou au moyen de ressources d’Etat, sous quelque forme que ce soit ;
- la mesure doit fausser la concurrence et affecter les échanges entre Etats Membres ;
- la mesure doit être sélective, en ce sens qu’elle doit favoriser certaines entreprises ou certaines productions.

Des aides peuvent être accordées si elles répondent aux besoins de la coordination des transports (Article 93 TFUE).

Des lignes directrices ont été proposées en 2008 pour indiquer les aides possibles :

- le financement des infrastructures ferroviaires à condition que l’usage soit ouvert et que l’accès soit facturé conformément à la législation communautaire ;
- l’annulation de dette datant d’avant 2001 lorsqu’il s’agit d’une entrave à la gestion de l’entreprise ;
- l’aide à la restructuration des branches fret des entreprises ferroviaires. Ces aides ne peuvent avoir lieu qu’une fois et doivent mener à une gestion durable. B-Logistics a déjà été aidée dans ce cadre ;

- les aides à l’utilisation de l’infrastructure ferroviaire pour compenser les coûts non supportés par des modes plus polluants ;
- les aides à la réduction des coûts externes plus faibles du rail par rapport à la route ;
- les aides favorisant l’interopérabilité, la sécurité et la recherche.

Les aides ne peuvent pas être apportées pour l’acquisition de nouveau matériel roulant pour le fret.¹⁴

Tout projet d’octroi d’une aide doit être **notifié** en temps utile par l’Etat membre à la Commission au moyen d’un formulaire de notification figurant à l’Annexe I, partie I du règlement 794/2004 et transmise électroniquement. Ces aides ne peuvent pas être accordées par les Etats membres avant que la Commission ait pris une décision. La Commission se réserve le droit de prendre une décision provisoire enjoignant l’Etat membre de récupérer avec intérêts, une aide illégalement versée en attendant une décision de sa part.

6.2.2. Conclusions pour le contexte belge

B-Logistics a été aidé en 2010 dans le cadre des aides à la restructuration. L’entreprise devait retrouver l’équilibre financier en 2014. Aucune aide ne peut être désormais attribuée.

Les nouveaux opérateurs (et notamment les opérateurs de proximité) ne peuvent pas être aidés sur le matériel roulant à acquérir, aucune garantie d’état ne peut être apportée pour l’achat initial.

Selon l’organisation choisie, un OFP réalisant le tri sur un secteur pourrait être considéré comme une entreprise fournissant des services d’intérêt économique général et pourrait donc éventuellement recevoir des aides des pouvoirs publics.

Les autres aides possibles pour le ferroviaire belge sont donc cantonnées à la compensation de coûts externes ou de coûts non pris en charges par les autres modes ferroviaires.

6.3. Comparaison par rapport à l’étranger

Trois types d’aides peuvent être octroyés en Europe : les aides à l’exploitation, les aides à l’infrastructure, les aides à l’acquisition de matériel roulant (Suisse). Un document décrivant les aides à l’étranger sera publié sur le portail mobilité de la Région Wallonne.

¹⁴ « Les coûts d’acquisition du matériel roulant à l’usage exclusif du transport de fret ne sont pas admissibles », 2008/C 184/07, Commission Européenne. L’application des directives nécessite parfois d’en faire une interprétation.

6.3.1. Politique d’aide à l’exploitation :

- Plusieurs pays proposent des aides à l’exploitation qui concernent généralement les trafics en isolés et/ou le transport. Les objectifs de ces aides sont de différentes natures :
 - la limitation des externalités, l’Autriche a mis en place un plan d’aide de 200M€/an pour aider le transport de wagons isolés et de transport combiné. Les montants des aides sont calculés selon les externalités évitées grâce au transport ferroviaire (climat, qualité de l’air, bruit, accidents, paysage, pollution de l’eau et du sol). Le même principe de compensation des externalités est utilisé au Royaume-Uni pour subventionner le transport ferroviaire à travers le système Mode Shift Revenue Support (MSRS) ;
 - la limitation du trafic routier, la Suisse a fixé une limite acceptable pour le trafic routier franchissant les alpes. Pour respecter cette limite, des aides de l’ordre de 200MCHF/an (185M€) sont fournis pour le transport ferroviaire à travers les alpes ;
 - la sauvegarde de la desserte locale et du service public, afin d’assurer que le transport de marchandise par voie ferrée ne se concentre pas sur les dessertes les plus rentables, la Suisse a mis en place un système d’aide au wagon isolé et au transport sur voie métrique (36MCHF-30M€). Par ailleurs, la Suisse dépense 100MCHF (90M€) par an pour limiter les coûts d’exploitation des infrastructures de triage et permettre ainsi de limiter les coûts des dessertes locales.
- Les formules d’aides utilisées dépendent généralement du nombre de wagons et de la distance parcourue.
- Les impacts de ces mesures sont difficiles à découpler des autres mesures prises dans ces pays. Par exemple en Suisse, l’augmentation du trafic à travers les Alpes a été largement reprise par le mode ferroviaire. Entre les aides au transfert modal et les contraintes sur les poids lourds, il est difficile de faire la part des choses.

6.3.2. Politique d’aide à l’infrastructure :

- Subvention sur la mise en place de raccordement : ce type d’aide a été développé entre autres en Allemagne, en Suisse, en Autriche. Ces aides sont généralement proposées sous réserve de la réalisation d’un trafic minimum : 720 wagons minimum en Suisse par exemple ou des trafics pendant 11 ans minimum en Autriche.
- Subvention au coût du sillon : afin de limiter les coûts pour les industriels, l’état français compensait jusqu’à présent la différence entre le coût des sillons fret et le coût marginal pour le gestionnaire de réseau. Ces aides (150M€/an) ne sont actuellement plus versées mais le gestionnaire d’infrastructure n’a pas encore répercuté ce fait sur le coût des sillons.
- Subvention pour l’entretien d’infrastructure ferroviaire locale : aux Etats-Unis une partie du réseau appartient à des opérateurs locaux (short liner). Devant les difficultés à entretenir les infrastructures, l’état fédéral propose un crédit d’impôts sur les travaux réalisés sur ces lignes.

6.3.3. Politique d’aide pour l’acquisition de matériel roulant :

- L’acquisition de matériel roulant est facilitée pour les gestionnaires de plateformes multimodales en Suisse (en dehors de l’Europe).

7. CONCLUSIONS

Le transport ferroviaire a été l’un des vecteurs du succès de la Wallonie industrielle. Aujourd’hui, ce mode reste une opportunité pour le territoire régional qui est situé au cœur des flux européens et qui ne peut plus compter que sur la route pour assurer ce statut.

Les contextes économique (déindustrialisation, délocalisation) et institutionnel (libéralisation) ont beaucoup évolué ces dernières décennies. Le transport ferroviaire en Belgique n’a pas su s’adapter aussi rapidement que le transport routier : la libéralisation est incomplète, le service n’est pas assez rapide ou régulier pour le monde industriel, les prix sont élevés, etc. Par conséquence, il n’a, non seulement, pas réussi à attirer les nouveaux flux mais a également perdu une partie importante de ses clients historiques. Le système ferroviaire s’est inscrit dans un cercle vicieux l’entraînant vers une dégradation de l’offre, du réseau et la perception de ce mode par les industriels.

Pourtant en comparant avec d’autres pays, on constate que le déclin du ferroviaire n’est pas une fatalité. Par exemple, les pays qui ont connu une libéralisation précoce (Allemagne, Etats-Unis) ont aujourd’hui un fret ferroviaire florissant. Ces exemples apportent à la Wallonie des pistes de réflexions pour encourager ce mode en terme :

- de financement (taxation routière en faveur du train, prise en main du réseau et de l’exploitation par des privés) ;
- d’organisation (libéralisation aboutie, existence d’opérateurs ferroviaires locaux) ;
- de réglementation (simplification et adaptation des procédures).

Ces éléments sont repris dans les pistes d’action dans la suite de ce rapport.

VOLET INFRASTRUCTURE

Le volet infrastructure est le premier volet qui a retenu l’attention de la Cellule Ferroviaire. Il dresse un état des lieux du réseau avec ses caractéristiques, la manière dont il est géré pour terminer sur les attentes des acteurs. Tour à tour, sont ainsi détaillés le réseau européen, le réseau belge, l’entretien, les raccordements industriels, les lignes industrielles, les gares de formation et de triages, les plateformes multimodales, les attentes des acteurs et une proposition de plan d’actions.

Avant d’aborder les caractéristiques techniques du réseau belge, le contexte européen est décrit ci-dessous.

Les chapitres suivants portent sur les volets exploitation, services et aménagement du territoire.

1. RESEAU EUROPEEN

Au niveau européen, la commission a défini des corridors fret à l’échelle du continent. Ces corridors doivent permettre de faciliter l’acheminement international de fret sur les axes stratégiques. La Wallonie est parcourue par 3 corridors :

- le corridor 1, Rhin-Alpes, entre les ports de la mer du Nord (Antwerpen, Rotterdam, Zeebrugge) et Gênes via la Belgique, l’Allemagne et la Suisse ;
- le corridor 2, Mer du Nord – Méditerranée, entre les ports de la mer du Nord et la région Rhône-Alpes (Lyon, Ambérieu-en-Bugey) ainsi que Bâle via la Belgique et la France ;
- le corridor 8, Mer du Nord – Baltique, reliant les ports de la mer du Nord à la Pologne et les Pays Baltes (Varsovie, Terespol, Kaunas).

Ces corridors européens doivent permettre :

- de circuler avec un système de sécurité unique (ERTMS¹⁵, prévu de manière généralisée en Belgique dans le cadre du PPI) ;
- le passage de train de 750m minimum (adaptation des voies d’évitement le long de l’Athus-Meuse prévue dans le cadre du PPI et des projets prioritaires de la région wallonne) ;
- un guichet unique pour réserver les sillons : désormais les entreprises ferroviaires (ou les plateformes et chargeurs) ne s’adressent qu’à un seul organisme pour réserver un sillon sur le corridor. Un catalogue de sillons pré-réservés est proposé et des règles de priorité ont été émises (par exemple selon la longueur du parcours et le nombre de jours où le sillon est utilisé).

¹⁵ European Rail Traffic Management System

Le planning annuel pour l'attribution de la capacité pour le corridor 2, Mer du Nord – Méditerranée, est le suivant (le planning pour le corridor 1, Rhin-Alpes, est très semblable) :

- le 2^{ème} lundi de janvier, les horaires proposés sont publiés et les demandes peuvent se faire jusqu'en avril où les sillons non demandés sont repropoés ;
- A partir d'octobre jusque 21 jours avant le trajet, des demandes peuvent être faites pour utiliser les réserves de capacité.



Figure 9 – Les corridors fret en Belgique (Infrabel, 2014)

Les flux du corridor 1 et 8 passent sur les infrastructures wallonnes au niveau de Montzen, néanmoins la Wallonie est principalement concernée par le corridor 2 (reliant Antwerpen à Bâle et Lyon via l'Athis-Meuse).

Malgré la volonté de la Commission et des gestionnaires d'infrastructure, l'exploitation sur le corridor 2 n'est pas optimale et souffre notamment¹⁶ :

- des temps de parcours qui ne sont pas très compétitifs (en moyenne le chargement se déplace à 50km/h sur le corridor) ;

¹⁶ D'après : Rail Freight Corridor 2 : Implementation plan timetable 2014

- des coûts non concurrentiels par rapport au corridor 1 (Antwerpen-Rotterdam vers la Suisse, via l’Allemagne). Avec des coûts de sillons 25% plus cher sur le corridor 2 ;
- des contraintes aux frontières (homologation du matériel, besoin de personnel supplémentaire selon les pratiques nationales pour former et couper des trains) ;
- des retards pour la réservation (72h sont nécessaires pour obtenir une réponse sur le corridor 1 contre 2 semaines sur le corridor 2).

En marge de ces corridors, des axes sont également repris comme des éléments de réseau auxiliaires. Dans ce cadre, la dorsale wallonne est associée à la démarche. Afin de pouvoir attirer les financements européens, la Région wallonne a tout intérêt à faire en sorte que la dorsale wallonne devienne non seulement un axe auxiliaire du corridor 2 mais aussi un tronçon d’un axe européen Est Ouest entre le Royaume-Uni et les Pays de l’Est.

2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU RESEAU BELGE

La densité, la classification des lignes, leur gabarit, la déclivité, les charges admissibles et la capacité du réseau sont abordés.

2.1. Un réseau belge dense

Le réseau ferroviaire wallon est dense, 80-85% du territoire se trouve à moins de 10 km d'une voie ferrée et compte 9.000 km de voies (90% électrifiées). La concentration d'industries dans les bassins de Liège et Charleroi a encouragé la réalisation d'un réseau dense de lignes industrielles et de raccordements dans ces bassins.

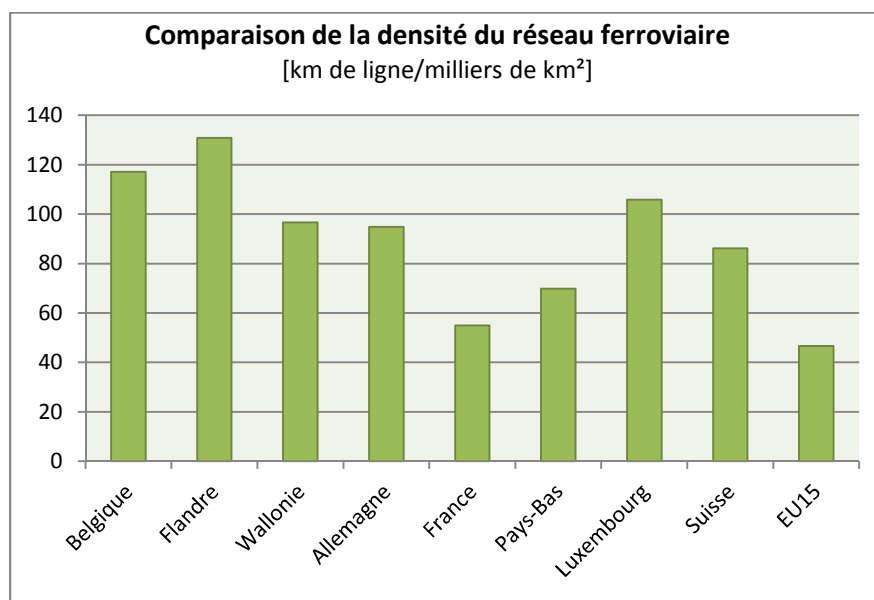


Figure 10 – Densité de réseau pour quelques exemples européens (Tritel, 2012)

Pourtant le réseau a fortement diminué ; un nombre important de voies industrielles ont été fermées.

2.2. Classification des lignes pour une meilleure gestion de l'entretien

Le réseau belge comprend 9.002 km de voies qui se répartissent de la manière suivante :

km de voies	Flandre		Wallonie		Bruxelles		TOTAL	
	km	%	km	%	km	%	km	%
Voies principales	3.148	49%	3.006	47%	292	5%	6.446	72%
Voies secondaires	1.484	58%	858	34%	214	8%	2.556	28%
TOTAL	4.632	51%	3.864	43%	506	6%	9.002	100%

Source : Infrabel 2014

La Wallonie et la Flandre ont un réseau équivalent en termes de longueur de voies principales. En revanche, la Wallonie dispose d’un réseau de voies secondaires nettement moins important que la Flandre.

Afin de rationaliser les investissements, Infrabel s’attèle à réaliser un exercice de catégorisation des lignes en A, B, C et D. Sous D se trouve toutes les voies « non principales ». Sachant que la Wallonie dispose de 858 km de voies non principales, cette catégorisation est inquiétante mais la définition de « principale » peut diverger.

Les voies principales sont ainsi classifiées selon :

- 1) le trafic mesuré
- 2) l’appartenance à un axe d’intérêt transeuropéen
- 3) la criticité des lignes
- 4) l’évolution prévue du nombre de sillons

Le trafic mesuré permet de donner une idée de l’usure du réseau. Il comprend ainsi le nombre de sillons annuels et la catégorisation dans les classes UIC. Certaines lignes peuvent cependant être « surclassées » sur base des autres critères. Ainsi, les lignes C qui se trouveraient dans un corridor européen passeraient dans la catégorie B. La criticité du réseau indique les lignes dont les tronçons sont élémentaires en cas d’incidents. Ces lignes passeraient également de C à B. Enfin, le 4^{ème} critère tient compte des besoins de capacité à l’horizon 2030 sur base des projections du Bureau du Plan.

Finalement, les voies principales sont catégorisées sous A, B et C

- A = 20.000 sillons par voie par an, ± 1.187 km de voies selon les 4 points expliqués précédemment
- B = 10.000 sillons par voie par an, ± 634 km (ea le complexe de Monceau)
- C = toutes les autres lignes

La classification doit permettre un entretien adapté à l’usure des composantes ferroviaires. Infrabel travaille encore sur une méthodologie correspondant davantage aux réalités du terrain.

2.3. Un gabarit des lignes standard et relativement confortable

La quasi-totalité du réseau wallon permet le passage de convois au gabarit PC30 et donc le passage de trains de containers classiques (8'6" de hauteur soit environ 2.59 m). Seule la ligne 132 Charleroi – Couvin ne répond pas aux critères, mais cette ligne n'a pas vocation à recevoir ce type de trafic. Pour les trains de containers plus hauts de type High-Cube (9'6" de hauteur soit environ 2.9 m), le gabarit PC45 est nécessaire si l'on circule avec des wagons non surbaissés. Ce gabarit est accepté sur l'ensemble du réseau mis à part sur les lignes entre Liège et Verviers, Liège et Glons, La Louvière et Binche, ainsi que bien évidemment la ligne entre Charleroi et Couvin (en rouge sur la carte d'Infrabel ci-après). Ces lignes n'ont pas de rôle particulier pour le transport combiné, cela ne pose donc aucun problème.

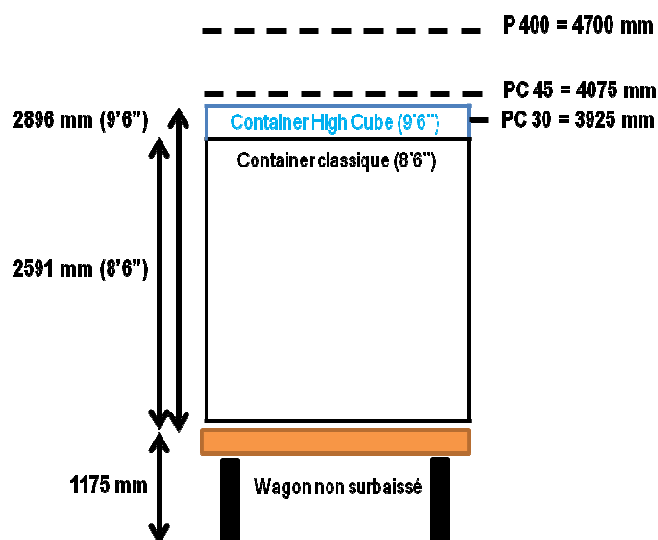


Figure 11 – Comparaison des hauteurs wagon + containers et des gabarits

La majorité du réseau wallon permet même le passage de convois au gabarit P400 qui correspond au standard le plus élevé pour les transports combinés à l'échelle européenne (4.70 m de hauteur). Ce gabarit est utile pour le transport de remorques routières de taille importante. Sur le réseau, ce gabarit n'est pas atteint :

- au niveau de la frontière Luxembourgeoise et française (d'après la carte ci-après)
- entre Jemeppe-sur-Sambre et Gembloux mais à terme ce tronçon ne devrait plus être utilisé pour les flux du corridor 2 (mise à double sens de la ligne 147) ;
- entre Namur et Liège et autour de Liège

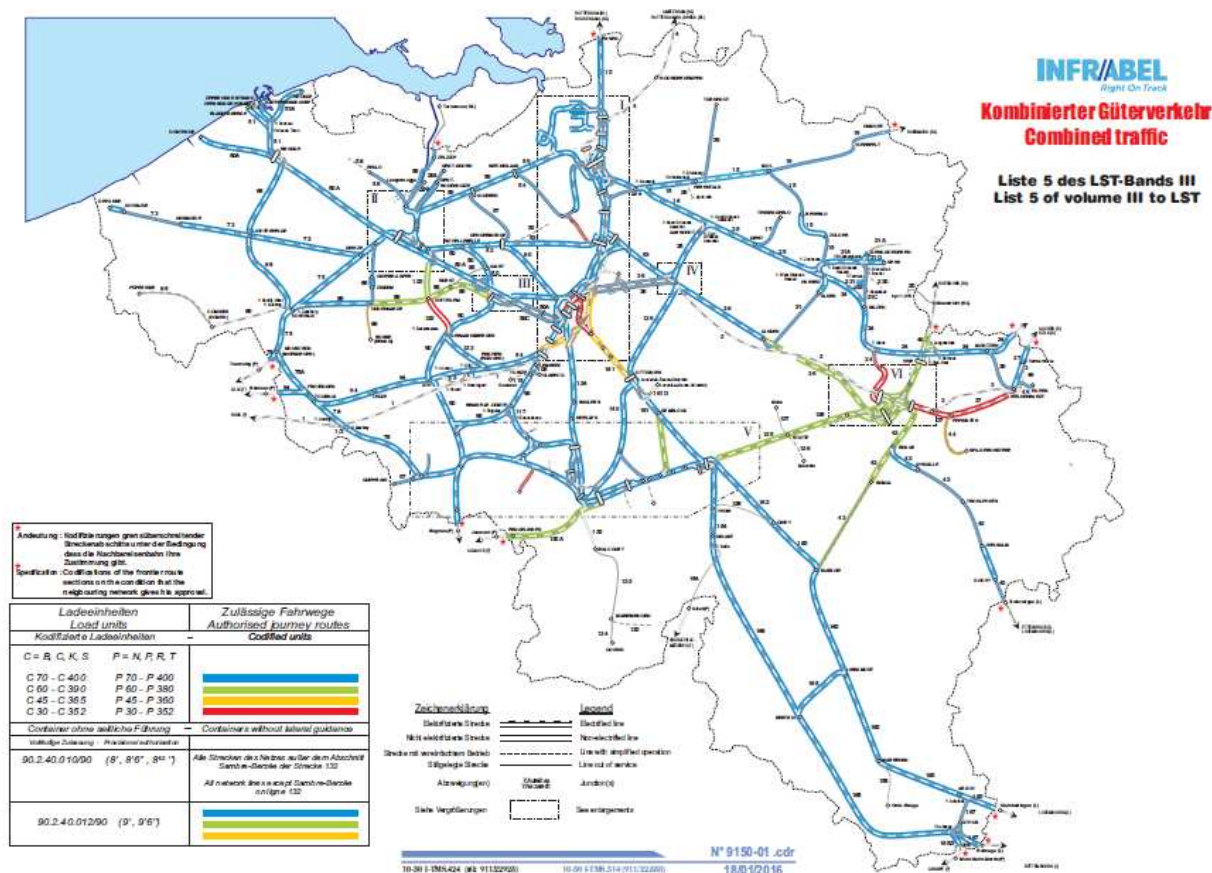


Figure 12 – Gabarit des lignes en Wallonie (Infrabel, juin 2014)

2.4. Une déclivité forte sur certains tronçons

La déclivité est également un critère important pour la facilité ou non à transporter des marchandises. La limite d'adhérence pour un train voyageur peut aller jusqu'à 140/00. Pour un train de marchandise, la valeur admissible est beaucoup plus basse, de l'ordre de 35/00 à cause de la résistance limitée des attelages. Aucun tronçon n'est critique en Wallonie à ce niveau.

Toutefois les déclivités soulèvent deux problématiques :

- le nombre de locomotives nécessaires selon le tonnage des trains à acheminer ;
- La vitesse des sillons marchandises. La différence entre la vitesse des trains voyageurs et ceux marchandises peut augmenter dans les rampes selon la puissance des engins de traction. La capacité nécessaire pour faire circuler le train marchandises peut donc être très importante.

Cette problématique se fait particulièrement sentir :

- Sur l’axe Athus – Meuse où certains trains marchandises se retrouvent parfois en détresse (par exemple au niveau de Florenville) ;
- Entre Jemelle et Marloie où les trains de la carrière Lhoist doivent être montés en 2 fois avant d’être formés à Marloie et de rejoindre Kinkempois ;
- Entre Namur et Gembloux et entre Auvélais et Fleurus pour quitter le sillon Sambre et Meuse.
- Entre Marchiennes-au-Pont et la Louvière, la dorsale wallonne est ainsi contournée entre Monceau et Tournai (via Braine-le-Comte et Ath) pour éviter le profil défavorable ;
- Entre Liège et Vorroux, le trafic marchandises n’emprunte généralement pas cette rampe.

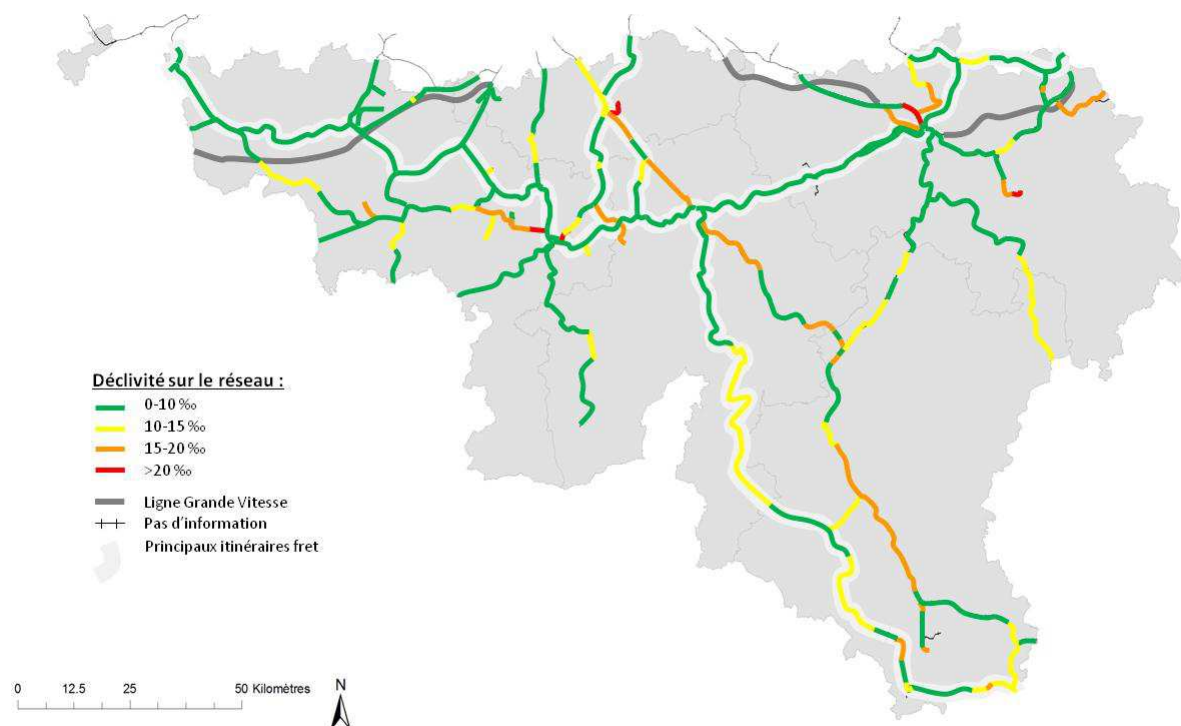


Figure 13 – Carte des déclivités sur le réseau wallon, sur la base des informations d’Infrabel (Cellule Ferroviaire, 2014).

2.5. Des charges admissibles importantes

Concernant les poids des convois, l’UIC a défini une classification des lignes selon les charges admissibles par essieu et en termes de tonnes par mètre linéaire. **L’ensemble du réseau wallon est accessible au convoi ne dépassant pas le cas de charge D4 (22.5t/essieu), ce qui correspond à un standard élevé.** Le poids maximal des convois est limité par rapport au profil de la ligne, à la puissance motrice et à la solidité de l’attelage. A l’exception de quelques trains lourds (par exemple pour le compte d’Arcelor entre Dunkerque et Liège), les trains complets circulant en Wallonie font de l’ordre de 2’000 à 2’400t maximum.

2.6. Un réseau capacitaire avec quelques problèmes localisés

Le réseau ferroviaire en Wallonie dispose de manière générale de réserves de capacité permettant une perméabilité de l’horaire voyageur aux sillons marchandises. Toutefois, des points noirs sont à noter là où les trafics voyageurs sont très importants et/ou les vitesses de circulation entre IC et train marchandises sont importantes, et notamment sur :

- les axes vers Bruxelles dans le périmètre du futur RER (Braine-le-Comte, Nivelles, Ottignies);
- la dorsale wallonne sur les secteurs les plus empruntés par les circulations voyageurs et fret (Charleroi – Namur – Liège) ;
- le tronçon Namur – Ottignies ;
- les axes de l’agglomération liégeoise.

Le nouveau plan de transport par l’augmentation ou la diminution du nombre de trains sur certaines lignes a modifié la capacité du réseau. Par exemple, l’ajout d’un train supplémentaire toute la journée sur la L161 entre Namur et Bruxelles a un impact sur la capacité disponible pour les trains marchandises empruntant le corridor 2 entre la gare d’Ottignies (dont certains trains sont dorénavant en terminus) et Namur vers le Luxembourg.

Quelques points particuliers sont également des points durs pour la capacité fret :

- les cisaillements des axes importants (Tamines, Gembloux, Ottignies) en gare ;
- les secteurs à voie unique (Pont d’Ansemere, Athus, certaines lignes industrielles) selon les voies d’évitement disponibles ;
- les lignes industrielles sans signalisation (exploitation en navette avec un seul train à la fois).



Wallonie



Service public
de Wallonie

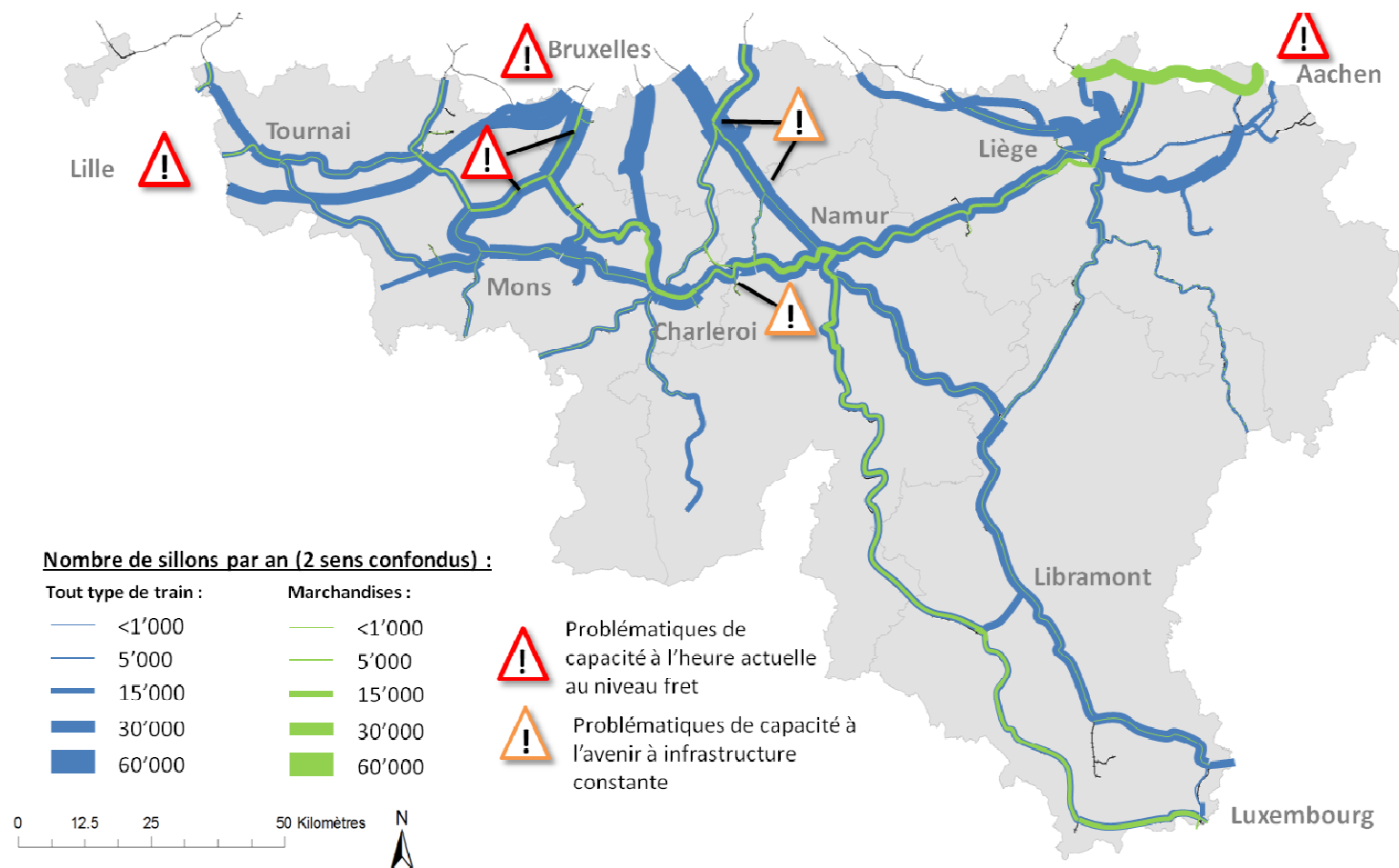


Figure 14 – Sillons par infrastructure et capacité sur le réseau en Wallonie (Cellule Ferroviaire, 2014)



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE

CELLULE FERROVIAIRE

Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur – Tél : 081 77 30 93

Fax : 081 77 38 22 - Mèl : rail-dgo2@spw.wallonie.be

Décembre 2015

Ces éléments limitent la souplesse pour le choix des sillons marchandises mais ne réduisent pas le nombre de sillons disponibles pour ces trafics. En effet, la capacité de ces lignes (à l’exception de Bruxelles) reste importante en dehors des heures de pointes.

A une échelle plus large, les trafics en Wallonie sont également influencés par les problèmes de capacité des pays voisins. Les principaux points noirs sont :

- la traversée de Bruxelles ;
- l’accès au port d’Antwerpen ;
- la saturation des voies Aix-la-Chapelle - Cologne (mixité du trafic avec des trains fret côtoyant le futur Eurostar vers Londres), et la traversée de ces agglomérations;
- la traversée de l’agglomération Lilloise (projet de contournement de l’agglomération lilloise en cours) ;
- la traversée de l’agglomération luxembourgeoise.

Globalement, la qualité des sillons proposés aux industriels n’est pas problématique. La réservation de capacité marchandises sur les axes principaux doit être néanmoins prise en compte pour les perspectives futures (Corridor 2, Itinéraire de Montzen, Dorsale Wallonne).

2.7. Les principaux itinéraires de fret

Les principaux axes de fret en Wallonie sont ceux supportant les flux générés par le port d’Antwerpen et la dorsale wallonne regroupant la majorité des activités industrielles de la région.

- **la route de Montzen** qui relie Antwerpen à l’Allemagne et au corridor européen 1 avec 111'000 tonnes brutes par jour circulant sur l’axe¹⁷. La Flandre a inscrit dans ses projets prioritaires la réactivation du Rhin d’acier qui relie Antwerpen à l’Allemagne au niveau de Neerpelt en passant par les Pays-Bas. La réouverture de cette ligne au profil plus favorable que la route de Montzen capterait les trafics d’Antwerpen vers la Ruhr qui passent actuellement par Montzen ;
- **le corridor européen 2 entre Antwerpen et Luxembourg** : cet axe contourne Bruxelles par Leuven. Entre Ottignies et Namur, les flux nord sud empruntent la ligne Jemeppe – Gembloux – Ottignies alors que les flux Nord – Sud passent par Fleurus avant de rejoindre Jemeppe et Namur. Le PPI prévoit un doublement de la ligne Jemeppe Fleurus pour permettre de faire circuler les deux sens sur la ligne 140 et libérer le tronçon Gembloux Ottignies pour le trafic voyageur ;
- **la dorsale wallonne entre Lille et Montzen.** Entre Tournai et Monceau, l’itinéraire fret passe par Braine-le-Comte et non par Mons pour profiter du profil plus favorable. Entre Namur et Jemeppe, les flux de l’axe 3 et de la dorsale se cumulent. La Région wallonne a retenu dans ses projets prioritaires, le passage à 3 voies de ce tronçon.

¹⁷ Voir carte Infrabel ci après.

- **L'axe Antwerpen – Lille via Mouscron (Corridor 2)** qui relie le port d'Antwerpen et l'agglomération lilloise et la région Nord-Pas de Calais.

La carte ci-après représente les trafics journaliers moyens en termes de tonnes en 2012. Pour réaliser cette carte, Infrabel a regroupé les tonnages annuels de tous les opérateurs et a divisé par 250 jours de circulation effective par an. Les flux des ports de mer ont pris une importance considérable. L'axe Gent – Antwerpen – Route de Montzen vers Aachen West est de loin l'axe le plus fréquenté avec plus de 110'000 t brutes par jour tous sens confondus en 2012. En Wallonie, l'axe Est-Ouest (Lille – Montzen) et Nord Sud (Leuven – Luxembourg) sont les plus chargés. Le tronçon commun de ces deux axes à savoir entre Auvelais et Namur représentait un peu moins de 70'000 t brutes par jour tous sens confondus en 2012.

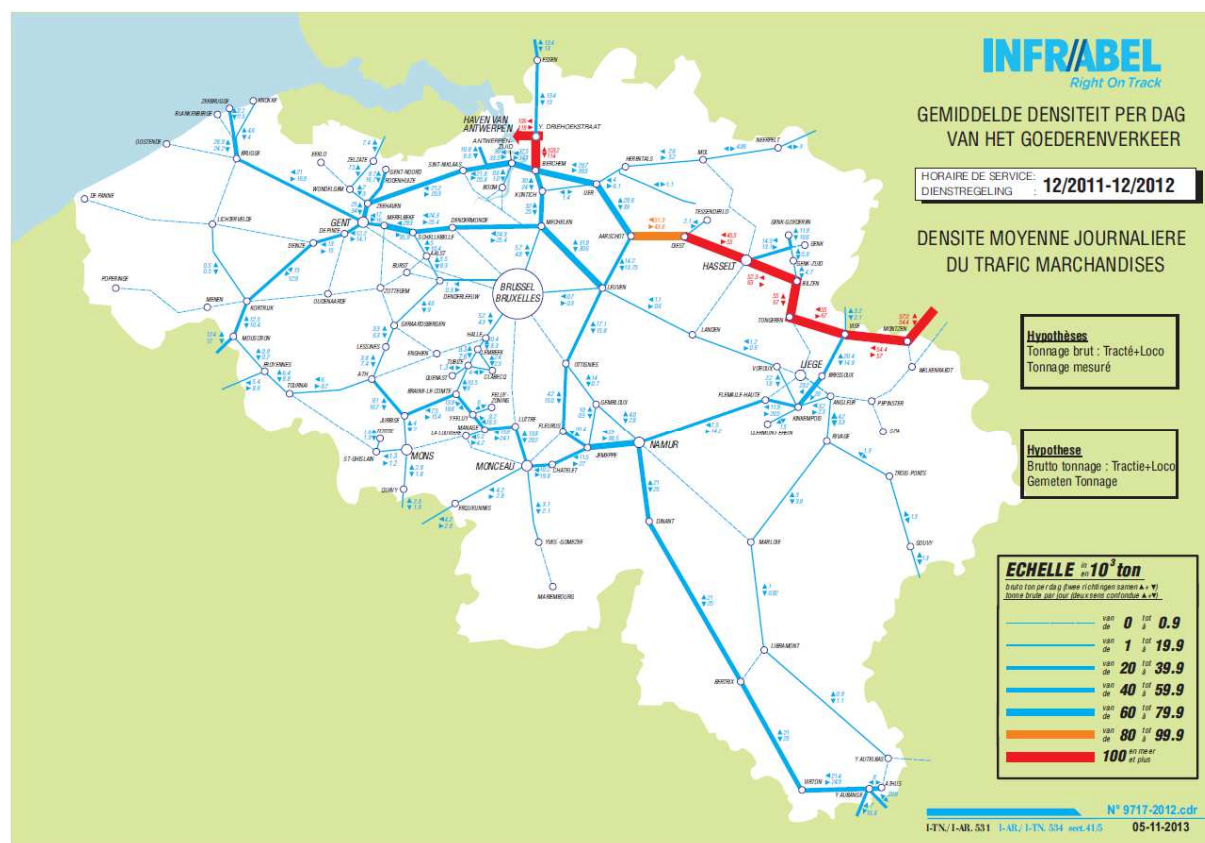


Figure 15 – Carte des itinéraires et flux (Carte Infrabel)

2.8. Le stationnement des trains

Le réseau dispose d'un certain nombre de voies de garage et d'évitement pour le transport de marchandises au niveau des gares identifiées sur la carte ci après. Les voies de garage de longueur

importante sont situées sur les corridors 1, 8 (la route de Montzen) et 2 (Antwerpen Luxembourg) et sur la dorsale wallonne. Ailleurs, les espaces de stationnement dépassent rarement 650m.

Or l'Europe a retenu comme standard une longueur de 750m sur les corridors européens. Il est à noter que les voies d'évitement pouvant accueillir des trains de 750m sont très peu nombreuses en Belgique et le sont encore moins en Wallonie. Le Plan pluriannuel d'investissement « Ambitious » du groupe SNCB prévoyait la mise en place de voies d'évitement sur le corridor 2 au niveau d'Athus, de Florenville, de Tilly et de Godinne mais cette version du plan n'a pas été retenue.

Certains espaces de stationnement pour les trains de marchandises sont également en concurrence avec le stationnement de trains voyageurs (à Châtelet ou Kinkempois par exemple).

Enfin quand des transports de matières dangereuses arrivent dans une gare, ils doivent repartir par le premier train à destination. Des travaux sont prévus pour créer un enclos RID à St-Ghislain ce qui permettrait des stationnements plus longs.

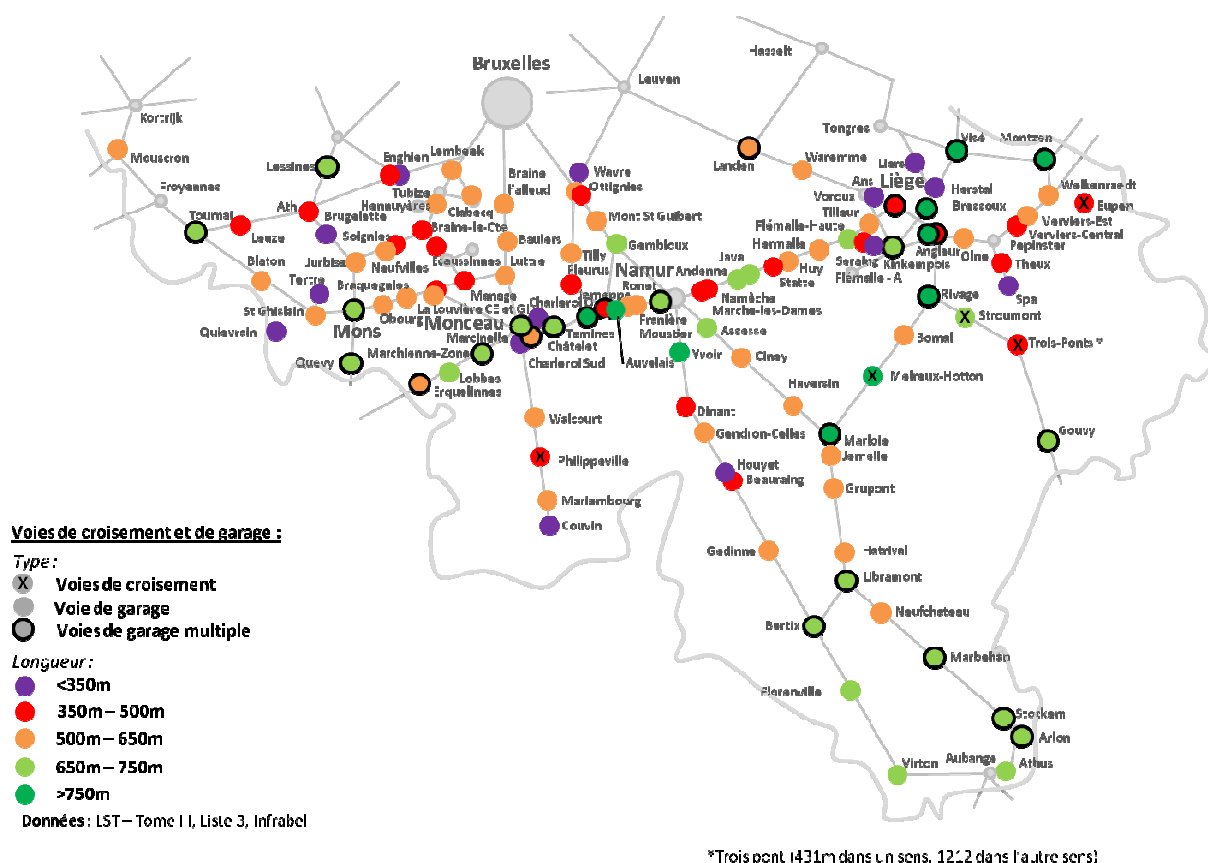


Figure 16 – Voies de garage et d'évitement en Wallonie (DRR, Infrabel, 2014)

2.9. L’énergie sur le réseau

L’essentiel du réseau belge est électrifié (3kV continu et 25kV 50Hz). La carte ci-dessous représente les intensités maximales sur le réseau. En Wallonie, les principaux axes permettent d’utiliser 2400A soit une puissance assez confortable de 7.2MW (peut être limite pour des unités multiples sur un train fret en pleine puissance). L’axe Athus Meuse électrifié en 25kV et les liens vers l’Allemagne (15kV) ne posent pas de problème.

La Cellule Ferroviaire ne dispose pas d’information sur les problèmes propres à la performance et à la répartition des sous-stations. Elle n’est dès lors pas en mesure de dire si la circulation de nombreuses circulations sur un tronçon particulier peut poser des problèmes.

En ce qui concerne les tractions diesels, le réseau ne possède que 3 stations d’approvisionnement accessibles par tous sur le réseau national :

- Montzen (Rail Service Net)
- Zeebrugge (G&V Energy Group)
- Gent (G&V Energy Group)

A Genk, le remplissage est possible mais il n’y a pas d’installation fixe.

Cette pénurie pose un problème en Wallonie pour les nouveaux entrants (obligation de se faire ravitailler par camions ou de réaliser des parcours à vide).

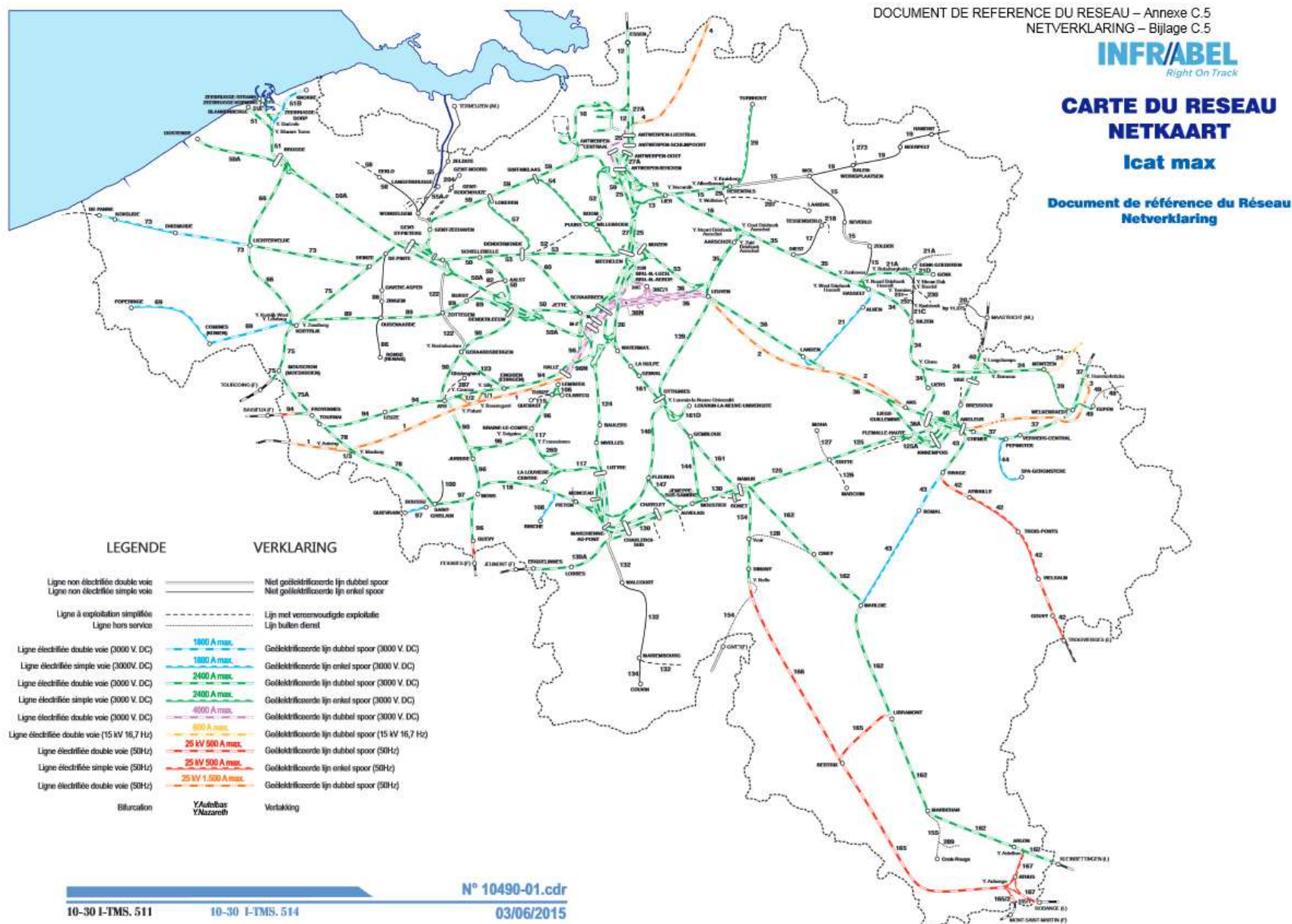


Wallonie



Service public
de Wallonie

Stratégie fret pour la Wallonie– Rapport d'analyse



2.10. Les systèmes de sécurité

Le TBL1+ est le système qui devait être installé partout en Belgique d'ici fin 2015. Ce système consiste à placer des balises 300m avant les signaux afin de vérifier que la vitesse est inférieure à 40km/h si le signal est fermé et enclencher le freinage si ce n'est pas le cas. La carte d'avancement de l'installation est disponible en ligne (Annexe C8 du document de référence du réseau Infrabel).

A l'horizon 2022, Infrabel prévoit le passage au système européen de signalisation ETCS. Dans sa version 2, ce système permet un contrôle continu des courbes de vitesse des circulations limitant ainsi encore plus les risques de dépassement de vitesse ou de signal. Le déploiement rapide de cette technologie en Belgique pose néanmoins un problème aux opérateurs qui doivent mettre à jour leur matériel roulant. Ce point est développé dans la partie exploitation du rapport

2.11. Conclusions

- le réseau Wallon est dense et ce malgré les nombreuses fermetures de lignes qui ont eu lieu ces dernières décennies ;
- une classification des lignes est en cours par Infrabel pour adapter l'entretien aux prestations à fournir ;
- le gabarit sur les lignes, et le tonnage par essieux acceptés sur le réseau sont relativement confortables ;
- la capacité du réseau est limitée par endroit par l'importance du trafic voyageur (Bruxelles par exemple) ;
- les voies de stationnement à la longueur du standard européen sont peu nombreuses ;
- certains endroits du réseau présentent des déclivités importantes nécessitant des déviations des itinéraires frets ou l'utilisation d'unité multiple.

3. L'ENTRETIEN DU RESEAU

Infrabel a mandaté en 2011 l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) pour émettre un avis sur les besoins financiers pour maintenir la capacité du réseau belge sur la période 2013 – 2025.¹⁸

Les principaux enseignements sont :

- des investissements plus importants entre 2005 et 2009 ont permis de palier à certaines pertes de capacité. Toutefois, les coupes budgétaires depuis 2010 sont préjudiciables à la qualité et au maintien du réseau (voir graphique ci après). Un rattrapage est donc nécessaire au début du plan pluriannuel d'investissement du groupe SNCB pour la période 2013-2025, ce qui n'est pas prévu par Infrabel.

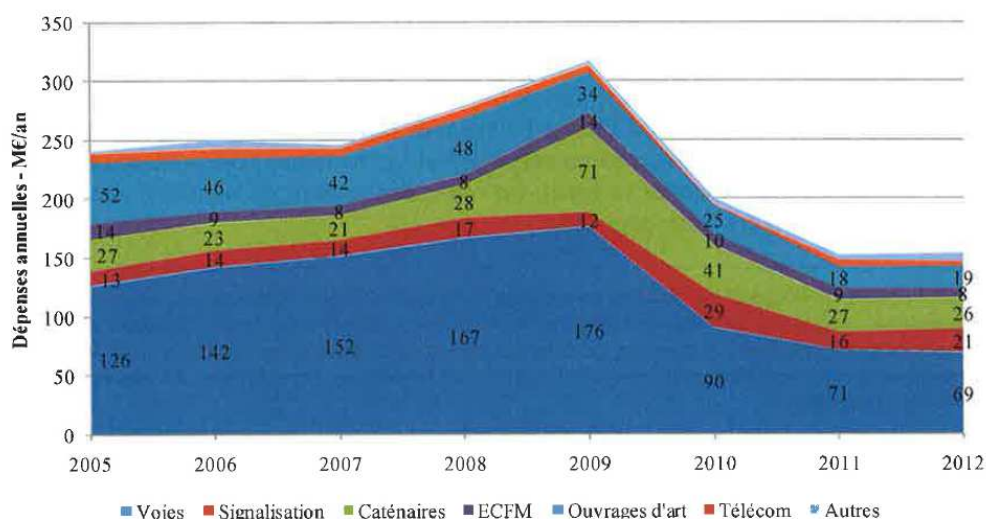


Figure 17 : Evolution des investissements en maintien de capacité, de 2005 à 2012, en M€₂₀₁₀/an (Source : EPFL, avis sur les besoins financiers en maintien de capacité du réseau Belge pendant la période 2013 – 2025, 2011)

- Les besoins en financement prévus par le PPI (V1 - Basic) sont globalement satisfaisants pour maintenir le réseau. Toutefois depuis cette première version du plan de nombreuses coupes budgétaires ont été réalisées.

Tant au parlement fédéral qu'au parlement wallon, Luc Lallemand (Infrabel) a mis en garde sur le manque de moyens pour les lignes les moins utilisées en Wallonie de 2013 à 2021. La Cellule Ferroviaire a estimé qu'il manquerait 500M€ dans les 9 premières années (2013-2021) du plan pour entretenir correctement le réseau Wallon sur base de la 1^{ère} version du PPI.

¹⁸ EPFL, avis sur les besoins financiers en maintien de capacité du réseau Belge pendant la période 2013 – 2025, 2011

Au-delà de ces constats sur le réseau principal, un audit des lignes industrielles a été demandé par les Ministres wallons Henry et Demotte le 3 juin 2014. Le ministre Labille a considéré qu’il s’agissait d’un travail important qui ne pouvait pas être réalisé dans des délais brefs. La Cellule Ferroviaire insiste pour qu’un groupe de travail soit mise en place à ce sujet (Région Wallonne, SPFMT, Infrabel, exploitant).

Aucune des lignes industrielles n’a vu son renouvellement s’effectuer depuis une dizaine d’années.

Le SPF Mobilité et transport a reçu ces 3 dernières années, 7 dossiers par rapport à des mises hors services / démontages de lignes d’Infrabel :

- Démontage de la ligne 138 au-delà du raccordement de la Société Porta Disteel (bk 4.500) jusqu’à la fin de la ligne (ancienne gare d’Acoz incluse (bk 6.179)) ;
- Mise hors service de la ligne 260 entre Monceau (bk 1.538) et Charleroi-Ouest (bk. 5.291) y compris le faisceau Blanchisserie de Dampremy (bk. 6.179) ;
- mise hors exploitation et démontage de la ligne 276 entre la gare de Falilleureux (bk. 0.000) et le raccordement de la société Syngenta Chemicals (bk 1.835) ainsi que des voies accessoires en gare de Familleureux ;
- mise hors exploitation et démontage de la ligne 252 entre la bifurcation Forchies (bk 9.850) et Fontaine-l’Evêque (bk 6.683) et de la ligne 252A entre la bifurcation Fontaine-l’Evêque (bk 0.320) et la fin de la ligne (bk 1.480), ainsi que les voies accessoires en gare de Fontaine-l’Evêque ;
- mise hors exploitation et démontage de la ligne 260A entre la bifurcation Docherie (bk 0.270) et Docherie-Amercoeur (Centrale) fin de la ligne (bk 1.513), ainsi que les voies accessoires et les appareils de voie en gare de La Docherie ;
- mise hors exploitation et démontage de la ligne 141 entre Manage (bk 0.750) et Seneffe fin de la ligne (bk 2.859) ainsi que les voies accessoires et des appareils de voie ;
- proposition de mise hors service et démontage de la ligne 260 entre Monceau (bk 1.251) et Charleroi-Ouest (bk 5.291), des raccordements « Carsid n°4 » ; « Carsid n°8 » et « Thy-Marcinelle » et des faisceaux « groupe Nord » et « Blancherie », voie accessoires et appareils de voie.

Les défauts d’entretien du réseau pour la période 2013 – 2020 sont prévisibles en Wallonie. Ce problème illustre bien le manque de débat sur l’avenir du réseau. On constate une déconnexion complète entre les décisions politiques, les budgets alloués au ferroviaire et les réalités du terrain.

4. LES RACCORDEMENTS INDUSTRIELS

Les raccords industriels sont abordés sous l’angle de leur localisation, de leurs activités et des volumes générés. La pérennité de ceux-ci est la condition sine qua non à l’acheminement des marchandises des industriels wallons.

4.1. Localisation des raccords

On compte en Belgique environ 300 raccords aujourd’hui alors qu’ils étaient de l’ordre de 1’000 (cours et raccords) en 1981¹⁹. Aujourd’hui, Infrabel recense 80 raccords en Région Wallonne. Après vérification par la Cellule Ferroviaire, à l’heure actuelle, **53 raccords sont encore actifs**²⁰ (flux plus ou moins réguliers) et 27 sont actuellement non utilisés ou fermés.

Dans le cadre de la concentration des cabines de signalisation qui a lieu sur l’ensemble du territoire belge, la signalisation d’entrée/sortie de ces raccords doit être reprise. Cette mise à niveau engendre des coûts importants pour Infrabel et la question de la préservation de ces raccords se pose donc au fur et à mesure de l’avancée des travaux.

Avant la mise hors service d’un raccord, l’industriel concerné est normalement contacté par Infrabel et le SPF. Un aiguillage démonté sur la voie principale peut être remis en service dans un délai de deux ans. Ce temps est relativement bref, mais il est généralement incompatible avec les échéances des industriels.

Pour des raisons de coût (entretien, concentration des cabines, etc.), les raccords non utilisés actuellement sont remis en question. Ces raccords se trouvent dans des situations disparates :

Les sites industriels fermés	raccordement Duferco à Charleroi, Cockerill/Chertal à Liège, Saint-Gobain
Les sites où le système ferroviaire n’est plus adapté	sites carriers (Lustin, Namêche, Rivage), Nestlé Waters, CBR Visé
Les sites en attente d’opportunités	Dryport Mouscron, SCAM, Scierie Fruytier, Euroports-Liège sont des sites ayant reçus par le passé des flux mais qui ne sont plus actifs actuellement. Deux raccords de l’IDELUX n’ont jamais supporté de trafic : le pôle Bois à Gouvy (trafic démarré en fev.2016) et Ardenne Logistics

¹⁹ D’après le rapport « Veille sectorielle sur le trafic ferroviaire conventionnel diffus en région wallonne, AC+, 2013

²⁰ Situation septembre 2014

Six projets de raccordements sont par ailleurs envisagés ou à l’étude :

- Hemptinne (Carrière Carmeuse) : nouvelle carrière pouvant alimenter le site d’Aisemont. Le transport entre les deux sites serait réalisé par train.
- Antoing (Holcim-Obesco2) : nouvelle carrière pouvant alimenter le site d’Obourg. Le transport entre les deux sites serait réalisé par train.
- Antoing (Cimescalt), la cimenterie est située à proximité de la voie ferrée. L’opportunité d’un raccordement a été étudiée mais l’équilibre financier n’avait alors pas été trouvé.
- Lessines (déplacement du site de chargement de CUP), suite à l’épuisement de la carrière actuelle, CUP projette l’exploitation d’un site à proximité avec un raccordement ferroviaire possible sur la ligne 87.
- Ghlin (PACO), la plateforme fluviale est en cours de raccordement à la ligne 100 permettant de rejoindre la gare de Saint Ghislain.
- Herstal (Trilogiport), le raccordement de la plateforme multimodale est réalisé mais son fonctionnement nécessite la remise en service de la ligne 214 d’Infrabel entre l’île Monsin et le site de Chertal. Une convention entre la Région Wallonne, le port de Liège et Arcelor Mittal a été signée en 2015 pour l’utilisation des voies sur le site de Chertal.

Les raccordements actifs sont principalement localisés sur la Dorsale Wallonne, sur l’axe Lille – Bruxelles et sur l’axe Bruxelles – Luxembourg.



Wallonie



Service public
de Wallonie

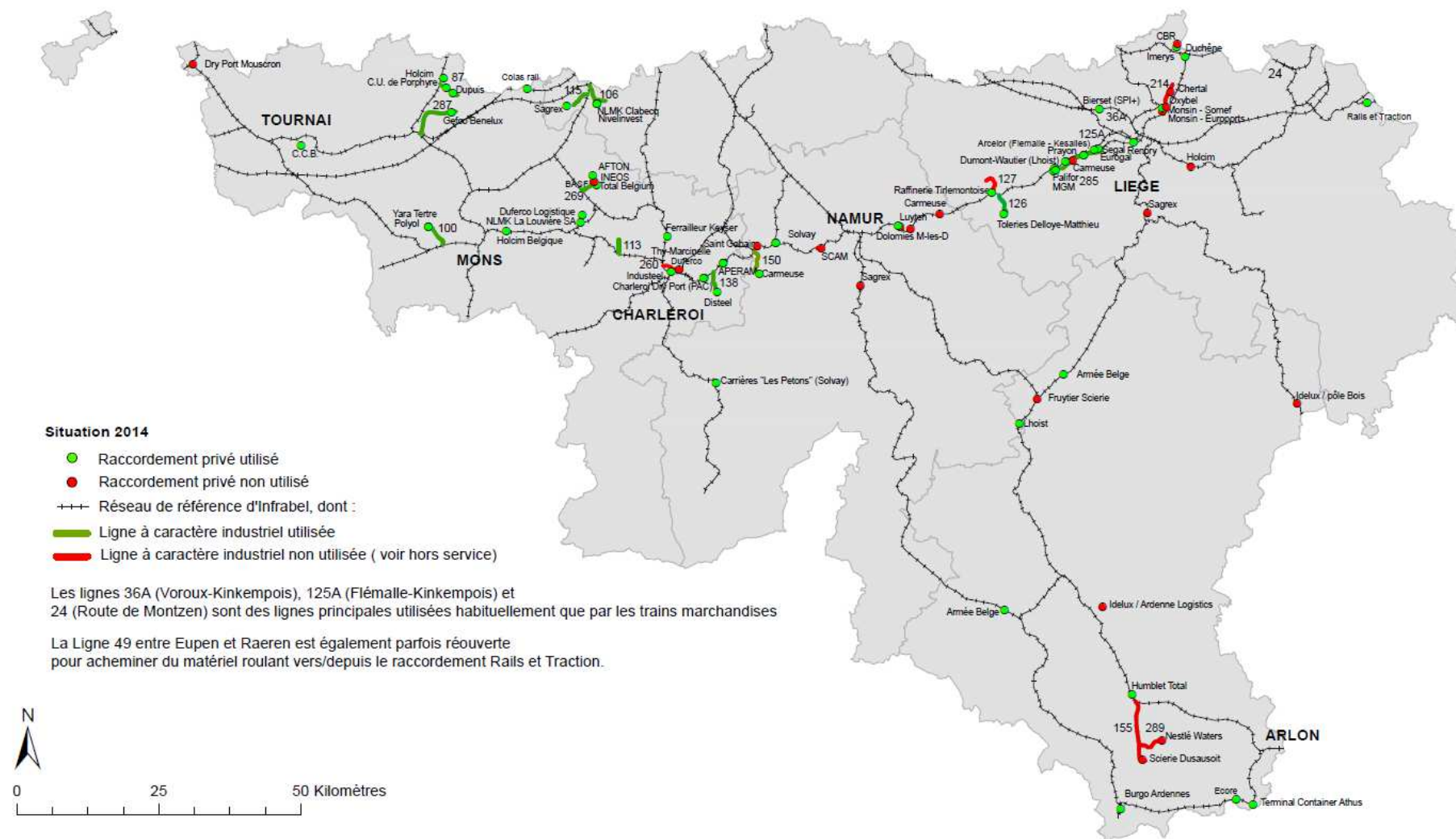


Figure 18 – Carte des raccordements (Cellule Ferroviaire, 2014)

DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE

CELLULE FERROVIAIRE

Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur – Tél : 081 77 30 93

Fax : 081 77 38 22 - Mèl : rail-dgo2@spw.wallonie.be

Décembre 2015

58

4.2. Type de marchandises chargées/déchargées

La carte suivante illustre les catégories de marchandises chargées/déchargées, on note :

- **3 bassins sidérurgiques** qui rassemblent l'essentiel des chargeurs « métaux » : Charleroi, La Louvière et Liège. Le secteur métallurgique représente à peu près 60% des flux ferroviaires générés par la Wallonie (voir chapitre Exploitation). Ces zones regroupent donc l'essentiel du volume transporté par fer en Wallonie.
- **2 zones regroupant des industries chimiques** : Feluy et Tertre ainsi que quelques sites isolés (par exemple Prayon (Engis) ou Solvay (Jemeppe-sur-Sambre)). Ces industries sont souvent contraintes d'utiliser le ferroviaire pour des raisons de sécurité. La desserte de ces sites est donc stratégique.
- **des chargeurs carriers dispersés** qui produisent des tonnages importants mais avec des produits ayant une faible valeur ajoutée. Le prix de la desserte est donc crucial pour ces sites.

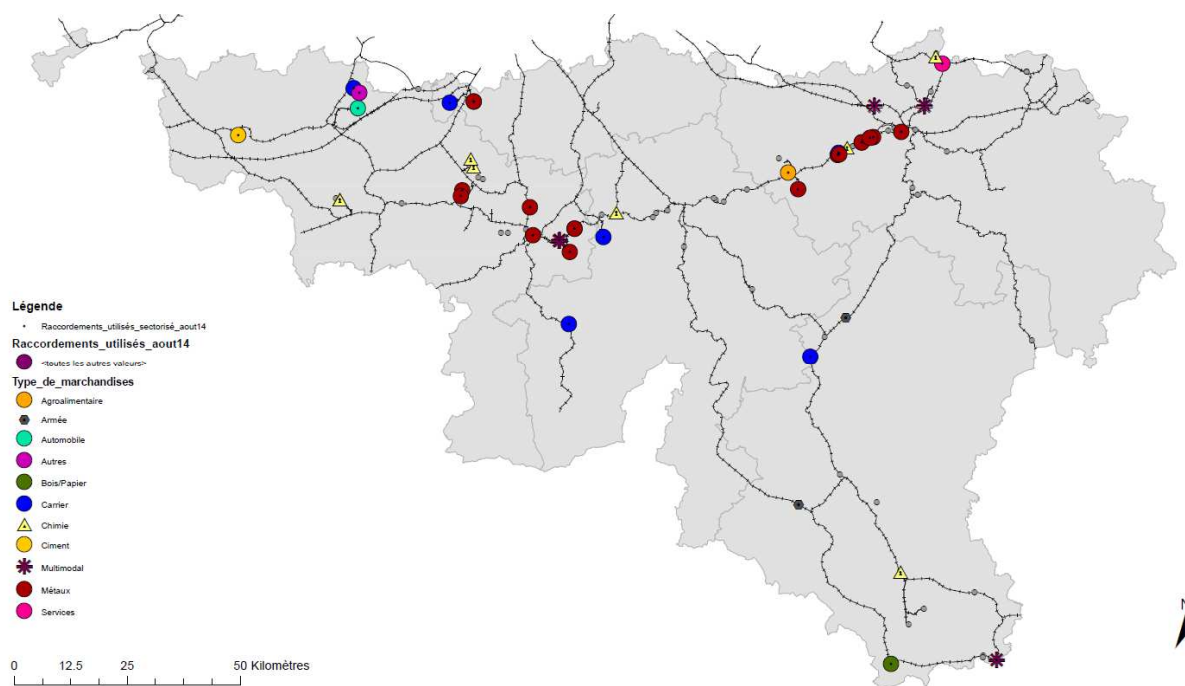


Figure 19 – Type de marchandises expédiées/reçues par raccordements (Cellule Ferroviaire, 2014)

4.3. Volumes générés

La carte suivante présente un ordre de grandeur des volumes générés par les industriels wallons. Les plus importants en termes de flux sont composés des trois grands groupes travaillant dans l'acier (Arcelor Mitral à Liège, Aperam à Châtelet, NLMK à La Louvière). Le secteur de Liège regroupe encore

des flux importants composés par les activités d'Arcelor Mittal, des carriers, de la chimie et du transport multimodal.

Le secteur de Ronet n'a plus du tout de trafic. Les entreprises qui dépendaient de ce site ont été orientées vers les gares et les équipes de Châtelet et de Kinkempois (par exemple l'usine Solvay de Jemeppe s/S. dépend désormais de la gare de Châtelet).

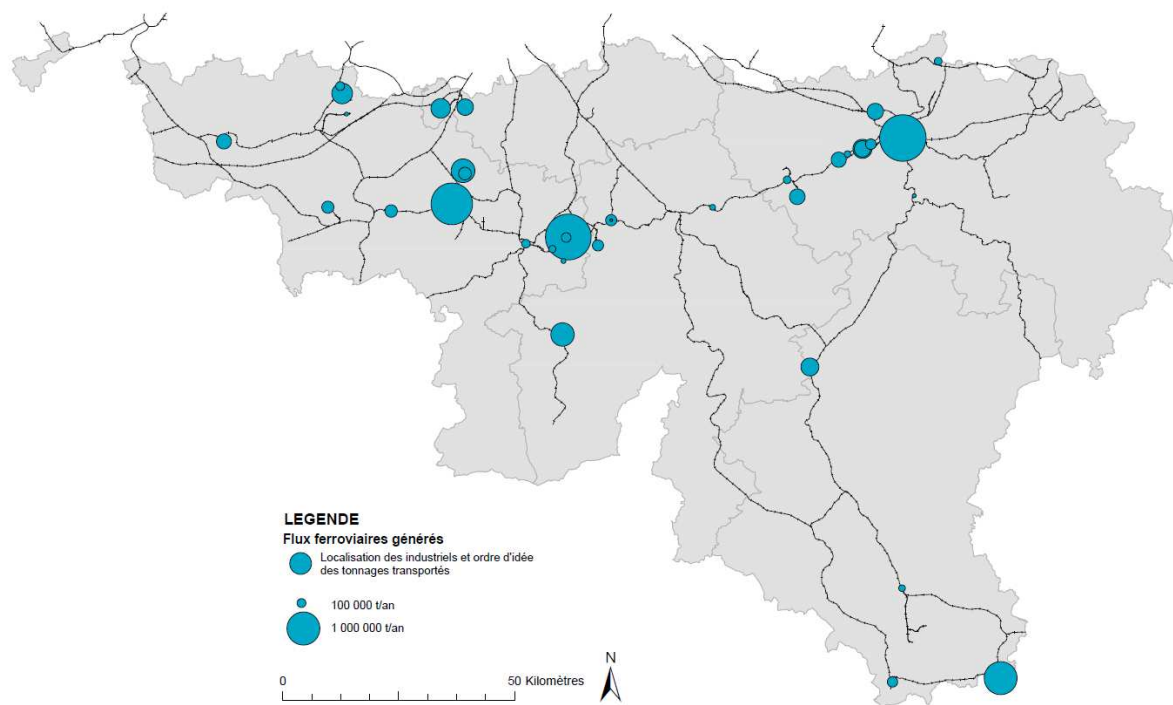


Figure 20 – Volumes transportés en train (Cellule Ferroviaire, 2014)

4.4. Conclusions

- le nombre de raccordements actifs en Wallonie a diminué à une cinquantaine en Wallonie,
- ces raccordement sont principalement situés dans le Hainaut et la Région de Liège ;
- Les bassins sidérurgiques (Liège, Charleroi, La Louvière) génèrent une partie importante des volumes.
- des projets de raccordement existent concernant des flux de carrières ou multimodaux ;

5. LES LIGNES INDUSTRIELLES

Les lignes industrielles sont celles qui desservent les clients industriels et n’accueillent que des flux de marchandises. Même si ce réseau a diminué depuis son apogée, la Wallonie possède encore une quinzaine de lignes qui sont décrites ci-dessous.

5.1. Description des lignes industrielles en Wallonie

Les lignes industrielles sont les lignes sur lesquelles seul le fret circule. Ce réseau est composé d’une quinzaine de lignes en Wallonie pour un total de 120 km environ.

Selon Infrabel, l’entretien de ces lignes nécessiterait d’investir 8’500 à 10’000 €/km par an (hors coût de renouvellement). Ces coûts seraient prohibitifs si on devait les affecter aux trafics sur les lignes ne supportant que quelques trains par semaine. **Ces lignes n’ont généralement pas fait l’objet d’entretien et/ou de renouvellement ces 10 dernières années.**

La carte suivante présente les lignes industrielles en service et celles fermées/non utilisées mais dont l’infrastructure est encore présente.

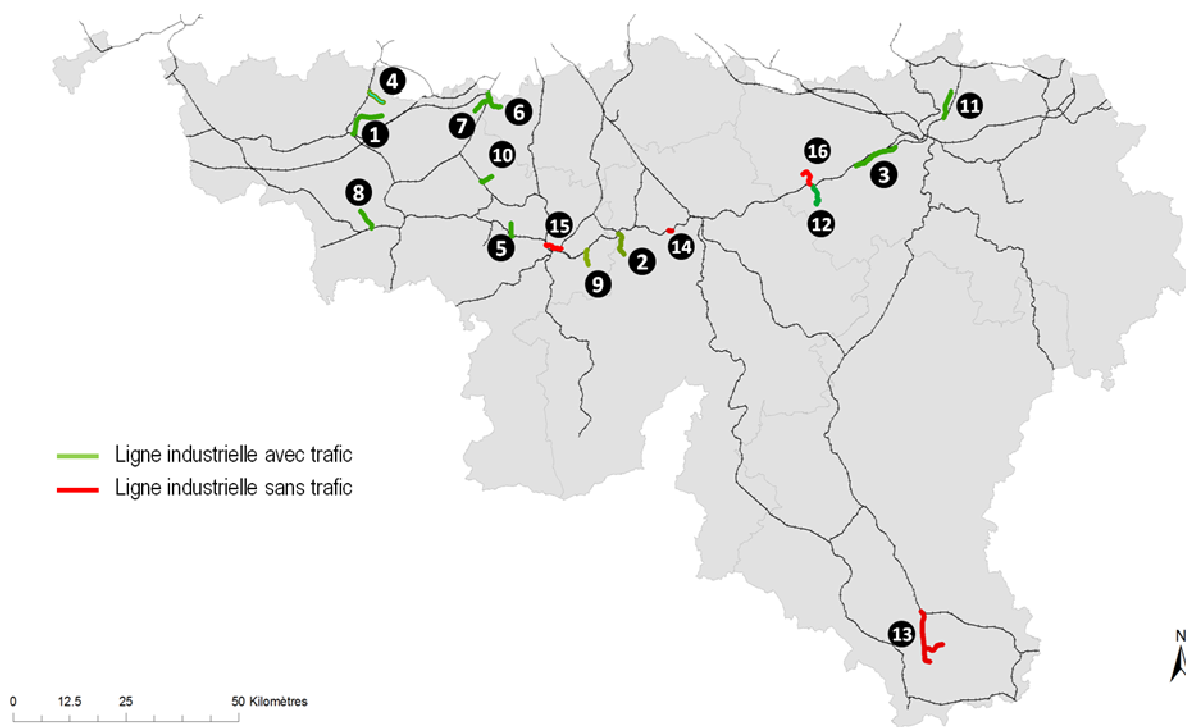


Figure 21 – Carte des lignes industrielles en activité (Cellule Ferroviaire, 2014)

Une brève description des lignes actives est proposée dans les tableaux ci-dessous.

1. Ath – Ghislenghien Ligne 287			
Longueur	9.5 km entre la gare d'Ath et le site de Gefco		
Caractéristiques	Voie unique non électrifiée Vitesse autorisée : 40km/h Signalisation : LAT (Non équipée avec GSM-R)		
Etat	A renouveler		
Entreprise raccordée	Gefco		
Gare d'accroche	Monceau		
Trafic	≥1 train par jour	≥ 1 train par semaine et <1 train par jour	Inférieur à 1 train par semaine
	X (Train complet)		
Risques	- Dépendance de la ligne par rapport aux flux d'une entreprise. Pas d'entreprise de taille suffisante pour imaginer pour l'instant une utilisation par une autre entreprise. - Longueur de la ligne importante avec plusieurs passages à niveau. - Pas d'autre chargeur à proximité, l'équipe vient de Monceau pour desservir le site.		

2. Tamines – Aisemont Ligne 150			
Longueur	5.9 km entre la gare de Tamines et la Gare d'Aisemont		
Caractéristiques	Voie unique non électrifiée Vitesse autorisée : 40km/h Signalisation : LAT		
Etat	A renouveler notamment la gare d'Aisemont		
Entreprises raccordées	Carmeuse (Aisemont)		
Gare d'accroche	Châtelet		
Trafic	≥ 1 train par jour	≥ 1 train par semaine et <1 train par jour	< 1 train par semaine
		X (Train complet)	
Risques	Dépendance de la ligne par rapport aux flux d'une entreprise.		
Remarques	Le projet Carmeuse de relier par 5 navettes quotidiennes le site d'Hemptinne et Aisemont pourrait apporter un trafic de 2Mt sur cette ligne. La gare d'Aisemont devra être adaptée dans ce cadre.		

3. Y Val-Saint-Lambert – Parc industriel de Clermont-Ehein Ligne 285	
Longueur	9.9 km entre la bifurcation du Val-Saint-Lambert et le raccordement MGM
Caractéristiques	Voie unique non électrifiée Vitesse autorisée : 40km/h Signalisation : Exploitation en navette (un opérateur à la fois sur la ligne) Passages à niveau
Etat	Correct jusque Segal – désherbage nécessaire sur le 2 ^{ème} tronçon

Entreprises raccordées	Eurogal (P.K. 3.8) Segal (P.K. 3.9) Carmeuse (P.K. 5.8) Palifor (P.K. 9.3) MGM (P.K. 9.9)		
Gare d'accroche	Kinkempois		
Trafic	≥1 train par jour	≥ 1 train par semaine et <1 train par jour	Inférieur à 1 train par semaine
	X (Train complet et diffus)		
Risques	- Au-delà du site de Segal, les trafics sont actuellement dépendants de la stratégie d'Arcelor Mittal. - Ligne de longueur importante avec des passages à niveau.		

4. Lessines – Ollignies Ligne 87

Longueur	3.2 km entre l'usine Dupuis et Y.HOURAING (à 1 km du Bâtiment Voyageur de Lessines)		
Caractéristiques	Voie unique non électrifiée Exploitation simplifiée		
Etat	?		
Entreprises raccordées	Usine Dupuis Projet : Carrière CUP		
Gare d'accroche	Lessines - Ath		
Trafic	≥1 train par jour	≥ 1 train par semaine et <1 train par jour	Inférieur à 1 train par semaine
			X
Risques	Flux actuellement quasi inexistant dépendant d'une seule entreprise. Le projet des carrières unis du porphyre apportera des volumes conséquents.		

5. Piéton – Bascoup Ligne 113

Longueur	3.4 km		
Caractéristiques	Voie unique non électrifiée Exploitation simplifiée		
Etat	?		
Entreprises raccordées	Infrabel – Construction d'appareil de voie		
Gare d'accroche			
Trafic	≥ 1 train par jour	≥ 1 train par semaine et <1 train par jour	Inférieur à 1 train par semaine
	?	?	?

6. Lembeek – Clabecq Ligne 106

Longueur	3.7 km entre Lembeek et Clabecq-Marchandises, 1.2km (L115) entre Tubize et Clabecq.		
Caractéristiques	Voie unique électrifiée (3kV) Vitesse autorisée : 40km/h Signalisation : LAT		
Etat	Correct		
Entreprises raccordées	NLMK		
Gare d'accroche	Tubize		
Trafic	≥1 train par jour	≥ 1 train par semaine et <1 train par jour	Inférieur à 1 train par semaine
	X (Train complet et diffus)		
Risques	Dépendance de la ligne aux flux d'une seule entreprise.		

7. Tubize – Quenast Ligne 115

Longueur	4 km entre Tubize et la gare de Quenast		
Caractéristiques	Voie unique non électrifiée Vitesse autorisée : 40km/h Signalisation : LAT Passages à niveau		
Etat	Des travaux ont été réalisés récemment (stabilité), la gare de Quenast doit être renouvelée (11 voies actuellement dont 6 traversantes)		
Entreprises raccordées	Sagrex		
Gare d'accroche	Quenast		
Trafic	≥1 train par jour	≥ 1 train par semaine et <1 train par jour	Inférieur à 1 train par semaine
		X (Train complet)	
Risques	- Dépendance de la ligne aux flux d'une seule entreprise. - Flux dépendant de la compétitivité du prix ferroviaire étant donné la faible valeur des matériaux.		

8. Saint-Ghislain – Tertre Ligne 100

Longueur	6.2 km entre la bifurcation de Criquelion (1.6 km entre la bifurcation et St Ghislain) et le raccordement Reilly Chemicals		
Caractéristiques	Voie unique non électrifiée Vitesse autorisée : 70km/h entre St Ghislain et Tertre-Carbo, 40km/h ensuite Signalisation : LAT + en partie mécanique (Non équipée avec GSM-R) St Ghislain et Tertre-Carbo. Exploitation en navette au-delà.		
Etat	Correct		
Entreprises raccordées	Yara (P.K. 4.3)		

	Polyol(P.K. 5.8) Euloco (P.K. 6.2) En cours : Plateforme de Ghlin devant être raccordée à la ligne 100		
Gare d'accroche	St Ghislain		
Trafic	≥ 1 train par jour	≥ 1 train par semaine et <1 train par jour	Inférieur à 1 train par semaine
	X (Diffus et train complet)		
Remarques	Ajout à la cabine de Mons de la signalisation prévu prochainement, ce qui permettra une exploitation plus souple au niveau horaire.		

9. Châtelet – Bouffiuolx Ligne 138

Longueur	3.973 km entre Châtelet et le raccordement de Distee		
Caractéristiques	Voie unique non électrifiée Vitesse autorisée : 40km/h Signalisation : LAT + en partie mécanique Passages à niveau (dont 2 à proximité du centre de Châtelet) Pont sur la Sambre		
Etat	A renouveler		
Entreprises raccordées	Distee		
Gare d'accroche	Châtelet		
Trafic	≥1 train par jour	≥ 1 train par semaine et <1 train par jour	Inférieur à 1 train par semaine
		X (quelques wagons)	
Risques	- Ligne encaissée dans la vallée, avec une distance importante depuis Châtelet et des passages à niveau problématique (en milieu urbain). - Pas d'industriel (autre que Distee) pouvant être intéressé par la ligne, ni de terrain disponible à proximité.		
Remarques	Ligne en danger		

10. Y. Feluy – Feluy Zoning et raccordements Ineos et Total depuis Feluy Zoning Lignes 269, 269A et 269B

Longueur	1.5 km entre la bifurcation de Feluy (2.5 km entre la bifurcation et Familleux sur la ligne 117) et Feluy Zoning 3.1 km entre Feluy-Zoning et Ineos 0.5 km entre Feluy-Zoning et le faisceau B (Total)		
Caractéristiques	Voie unique électrifiée (3kV) Vitesse autorisée : 40km/h Signalisation : LAT (Non équipée avec GSM-R)		
Etat	Correct		
Entreprises raccordées	Ineos (P.K. 3.1 depuis Feluy-Zoning)		

	Afton (pris en charge sur le site Ineos) Total (P.K. 0.5 depuis Feluy-Zoning)		
Gare d'accroche	Feluy/Monceau		
Trafic	≥1 train par jour	≥ 1 train par semaine et <1 train par jour	Inférieur à 1 train par semaine
	X (Trafic diffus)		
Risques	Des problèmes d'infrastructure ont eu lieu ces dernières années en gare de Feluy (butée ayant cédée, déraillement de wagons). Depuis l'infrastructure a été renouvelée.		

11. Bressoux – Chertal Ligne 214

Longueur	4.858 km entre Bressoux et Chertal. La ligne n'est plus utilisée au delà de l'île Monsin (2.458 km)		
Caractéristiques	Voie unique non électrifiée Vitesse autorisée : 40km/h Signalisation : LAT (Non équipée avec GSM-R)		
Etat	Voie principale sur l'île Monsin remise en état. Voie hors service au-delà de l'île Monsin		
Entreprises raccordées	Port de Liège sur l'île Monsin (P.K. 2.458) avec Euroports, Somef, Derichbourg, Terval Arcelor-Mittal (P.K. 4.858) a arrêté en 2011-2012		
Gare d'accroche	Kinkempois		
Trafic	≥1 train par jour	≥ 1 train par semaine et <1 train par jour	Inférieur à 1 train par semaine
		x	
Risques	Traffics faibles dépendant des contrats obtenus par Euroports et Somef		
Remarques	- Nombreux site raccordés sur l'île, donc le bâtiment Oxybel qui pourrait être repris pour des activités générant du ferroviaire. - Trafic attendu en bout de la ligne avec la construction du Trilogiport.		

12. Statte – Marchin Ligne 126

Longueur	4.6 km entre Statte et Marchin		
Caractéristiques	Voie unique non électrifiée Vitesse autorisée : 40km/h Signalisation : LAT		
Etat	A Renouveler		
Entreprises raccordées	Arcelor-Mittal		
Gare d'accroche	Kinkempois		
Trafic	≥1 train par jour	≥ 1 train par semaine et <1 train par jour	Inférieur à 1 train par semaine
		x	
Risques	La dérogation obtenue par AM pour permettre d'acheminer des camions de 65t		

	jusqu’à Marchin a encouragé la réduction des flux en 2015. Cette voie nécessite d’être renouvelée. Les coûts vont être importants (pont sur la Sambre, longueur importante, déclivité importante).
Remarques	Infrastructure avec une déclivité importante.

Quelques lignes industrielles ne sont plus utilisées mais sont encore en état de l’être :

13. Marbehan – Croix-Rouge et Y. St Lambert – Gantautet-Zoning Ligne 155 et 289	
Longueur	11.6 km entre Marbehan et Croix-Rouge (L155). 4.6 km entre la bifurcation St-Lambert (8.6km de Marbehan) et le zoning (L289)
Caractéristiques	Voie unique non électrifiée Vitesse autorisée : 40km/h Signalisation : LAT (Non équipée avec GSM-R sur la L289)
Etat	Ligne hors service
Entreprises raccordées	La ligne n’est plus utilisée : Valvert (L289) et la scierie de Croix-Rouge (L155) ont arrêté leurs trafics (derniers train en 2008) – projet en cours d’étude

14. Floreffe – Floreffe-Zoning Basse Sambre Ligne 288	
Longueur	2.5 km entre Floreffe et le zoning Basse Sambre
Caractéristiques	Voie unique non électrifiée Vitesse autorisée : 20km/h Signalisation : LAT (Non équipée avec GSM-R)
Etat	Ligne hors service
Entreprises raccordées	La ligne n’est plus utilisée : SCAM (plus de client utilisant le ferroviaire)
Gare d’accroche	
Remarques	La SCAM est prête à réutiliser le raccordement si des clients se manifestent. Les récentes adaptations des voies rendent l’accès au raccordement compliqué

15. Monceau – Charleroi-Ouest (Carsid) Ligne 260	
Longueur	4.524 km entre Monceau et Charleroi-Ouest
Caractéristiques	Voie unique électrifiée (3kV) – caténaire démontée (volée ?) Vitesse autorisée : 20 km/h Signalisation : LAT (Non équipée avec GSM-R)
Etat	Ligne hors service
Entreprises raccordées	La ligne n’est plus utilisée, autrefois : Cardid 4 et 8 (P.K. 1.624 et 3.424) Thy Marcinelle (P.K. 3.924)
Remarques	Dans le cadre d’un projet de traitement des terres polluées, Duferco pourrait

	repandre une partie de la ligne 260 du coté de Charleroi Ouest et du faisceau blanchisserie (6 ou 7 voies)
--	--

16. Moha – Statte Ligne 127	
Longueur	6.1 km entre Statte et Moha
Caractéristiques	Voie unique non électrifiée Vitesse autorisée : 40km/h Signalisation : LAT
Etat	Raccordement asphalté
Entreprises raccordées	Carmeuse a arrêté ses trafics
Remarques	Le raccordement a été asphalté en 2013-2014

5.2. Conclusions

La Cellule Ferroviaire considère que plusieurs infrastructures devraient être valorisées sous peine d’être remise en question par Infrabel au niveau de leur entretien voire d’être mise hors service ou déferées.

Les lignes ne supportant plus de trafic	la ligne 127 Statte – Moha, la ligne 260 Monceau – Charleroi-Ouest, les lignes 155 et 289 entre Marbehan et Etalle/Croix Rouge, ligne 288 Floreffe – « SCAM »
Les lignes dont l’entretien est lourd pour un trafic relativement faible	La ligne 138 Châtelet – Bouffioulx, la ligne 126 entre Statte et Marchin, la deuxième partie de la ligne 285 entre l’embranchement « Segal » et le bout de la ligne au niveau d’Hermalle-sous-Huy, la ligne 287 Ath – Ghislenghien (trafic plus important mais infrastructure lourde).

La plupart des autres lignes sont également coûteuses mais les trafics sont pour l’instant plus importants que les lignes citées ci-dessus ou des projets sont envisagés (nouveau site CUP sur la ligne 87, augmentation des trafics sur la ligne 150 si ouverture de la carrière d’Hemptinne, projet Trilogiport sur la ligne 214). Le financement de ces infrastructures n’en reste pas moins problématique.

6. LES GARES DE FORMATION ET DE TRIAGES

Les infrastructures de formation et d’acheminement des trains peuvent être de différentes natures :

1. des petites gares à proximité du client final
2. une gare de formation regroupant les trafics locaux
3. une infrastructure lourde de tri (faisceau important, tri gravitaire, etc.).

Ces différents cas sont étudiés ci-dessous et illustrés sur la carte suivant les différents cas :

6.1. Petites gares à proximité du client final

Il s’agit de la première gare à proximité du raccordement. Cette infrastructure peut servir d’interface entre la traction de l’entreprise et l’opérateur ferroviaire, que ce soit pour du trafic diffus ou pour des trains complets (voir ■ sur la carte ci-après).

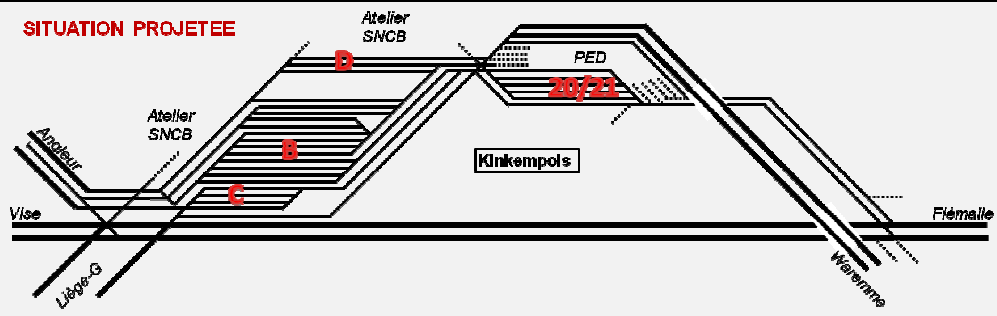
A l’instar des lignes industrielles, peu d’entretien a été réalisé dans ces gares depuis plus de 10 ans.

En attendant l’audit sur les infrastructures fret en cours chez Infrabel, voici un premier classement des infrastructures selon leur situation :

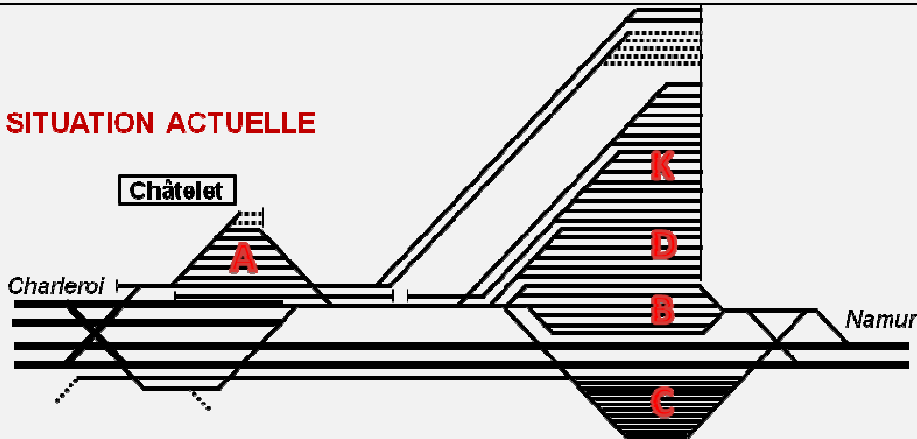
Infrastructure rénovée	Hermalle-sous-Huy
Infrastructure en état correct à l’heure actuelle	Lessines, Ath, Feluy, Clabecq, Jemelle
Infrastructure avec projet de renouvellement	Marbehan, Virton, Statte, Flémalle
Infrastructure à renouveler (voie et/ou signalisation)	Quenast, Marche-les Dames, Aisemont

6.2. Gares de formation qui regroupent les trafics locaux

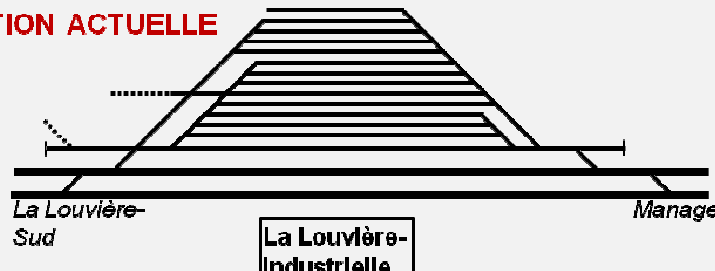
Ces gares permettent de regrouper les wagons venus des petites gares à proximité des clients. Actuellement, les gares jouant ce rôle pour leur zone de chalandise sont Athus, Châtelet, Kinkempois, La Louvière et Saint-Ghislain (voir ★ sur la carte ci-après). **Ces gares sont au centre des flux générés par les industriels wallons et sont donc les principales articulations de l’exploitation du fret en Wallonie.** L’état de ces infrastructures est variable :

Kinkempois	
Site	Le site était l'un des principaux centres de tri gravitaire de Belgique. Actuellement, le site sert pour la distribution de flux marchandises locales. L'usage est mixte voyageur/fret. Le site est en cours de modification suite à l'installation de l'atelier voyageur.
Faisceau disponible et état	Situation projetée : Faisceau 20 et 21 (Faisceau A) : 18 voies dont 9 pour le PED actuellement à Liers et 2 voies de circulation (L36A) Faisceau B : 13 voies non électrifiées Faisceau C : 4 voies Faisceau D : 3 voies de 750m
Schéma simplifié de l'infrastructure	
Services	Futur atelier de réparation et de nettoyage comportant 17 voies dont 5 traversantes pour le matériel roulant classique ou à grande vitesse. Stockage de matériel (pool de wagons Arcelor Mittal par exemple) Accueil du PED de Liers Présence de plusieurs opérateurs
Travaux réalisés/prévus	Renouvellement du plan de voies et des voies pour insérer l'atelier. Modification des grilles d'entrée/sortie de la gare
Flux	Utilisation comme arrière gare pour Liège Guillemins pour le matériel voyageur Diffus : Gremberg et Antwerpen (Acier, Chimie) Complet : - Acier vers Gent, l'Allemagne (Brême, Bavière), Slovaquie - Dolomie vers Gent, Allemagne, Pays-Bas - Sucre vers Antwerpen
Remarques	Les infrastructures sont en cours de rénovation. 11 voies ont été supprimées pour permettre l'installation de l'atelier. La capacité a donc été limitée. Les interactions voyageur/fret et une augmentation des trafics pourraient dès lors poser problème. Il est nécessaire d'envisager dans ce cas de déplacer les activités annexes type stockage des wagons etc. sur un autre site liégeois dont l'entretien doit être planifié. ²¹

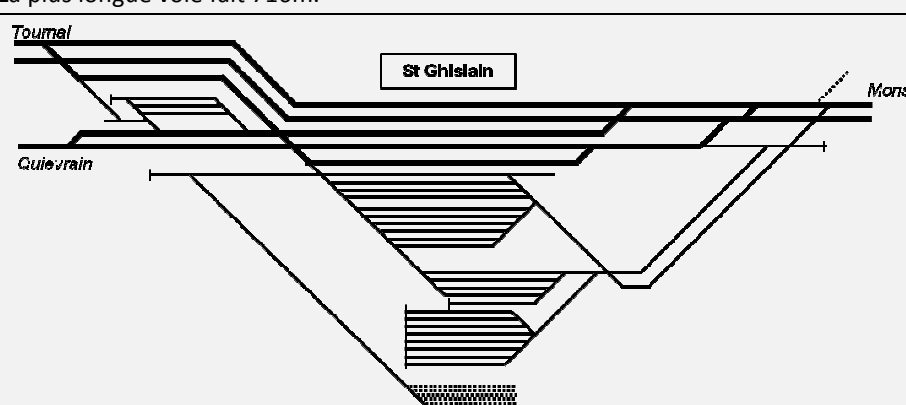
²¹ Les sites de Bressoux ou Angleur disposent de capacité non utilisée actuellement et pourraient donc jouer ce rôle – choix à affiner

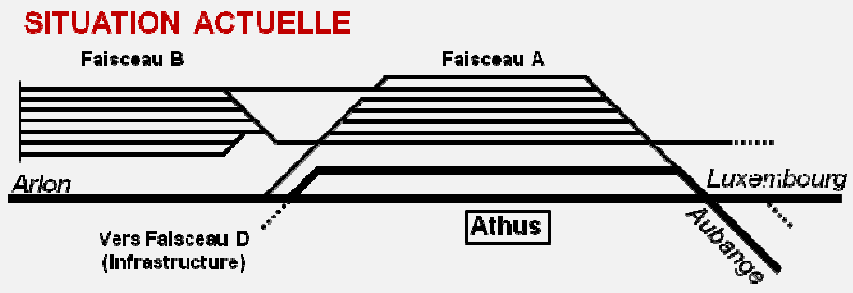
Châtelet	
Site	Auparavant, le site était une antenne de Monceau pour la desserte de l'Ouest de l'agglomération de Charleroi. Actuellement, le site a repris l'activité locale de Monceau.
Faisceau disponible et état	Faisceau C (voyageur) : 12 voies (état correct) Faisceau A : 6 voies électrifiées, 1 voie non électrifiée et la station gasoil Faisceau B : 6 voies électrifiées dont 2 réservées pour le trafic voyageur (état correct et voies les plus longues du site : entre 690 et 795m) Faisceau D : 5 voies en cul-de-sac électrifiées à l'amorce (état de plus en plus médiocre en s'éloignant des voies principales) Faisceau K (anciennes pinces 1 et 2) : 20 voies dont 15 partiellement électrifiées (état de plus en plus médiocre en s'éloignant des voies principales) Faisceau K Infrastructure : 5 voies non électrifiées (très mauvais état) Faisceau K (Cour à marchandises) : 4 voies (dont 2 voies courtes K44 et K45) (mauvais état)
Schéma simplifié de l'infrastructure	
Services	Car-wash voyageur Cour à marchandises sur le faisceau K (K41, 44 et 45) Station diesel (Faisceau A, pour alimentation des autorails SNCB) Location de voies par Aperam
Travaux réalisés/prévus	Pont à bascule démonté en décembre 2014 (Cour à marchandises) Bosse de triage démontée en 2014 et transformée en cul de sac
Flux	Diffus : Antwerpen (Acier, Chimie) Complet : - Acier vers Gent, France - Produit carrier vers l'Allemagne et pour les travaux d'Infrabel - Ferroutage vers Italie - Chimie depuis Antwerpen
Remarques	Le matériel voyageur occupe le faisceau C mais aussi parfois une partie du faisceau B ce qui limite la capacité du site. B-Logistics a centralisé ces activités de l'agglomération de Charleroi sur Châtelet.

La Louvière-industrielle

Site	Le site est composé de la gare de La Louvière Industrielle et de La Croyère
Faisceau disponible et état	Faisceau La Louvière Industrielle : 13 voies électrifiées de 380 à 640 m (renouvellement voie par voie selon un planning non connu) Faisceau La Croyère : 4 voies non électrifiées de 205 à 528 m (démontage prévu)
Schéma simplifié de l'infrastructure	SITUATION ACTUELLE 
Services	
Travaux réalisés/prévus	Renouvellement des voies nécessaires au niveau de la Louvière-Industrielle. Pas d'information sur le planning des opérations.
Flux	Flux acier en relation avec Gent et export vers la France et l'Allemagne

Saint Ghislain

Site	
Faisceau disponible et état	Faisceau triage : 13 voies non électrifiées dont 4 traversantes Faisceau garage : 10 voies dont 7 électrifiées Parmi ces voies, une quinzaine ont été récemment refaites. La plus longue voie fait 716m.
Schéma simplifié de l'infrastructure	
Services	Location de voies pour les trafics de Yara
Travaux réalisés/prévus	Le projet RID est terminé : un PN pour les véhicules d'urgence, des bornes à incendie et des grillages ont été placés.
Flux	Diffus/complet : Flux chimiques vers Antwerpen, Terneuzen, Nord de la France, Allemagne

Athus	
Site	Situé à quelques centaines de mètres du Terminal Container d’Athus
Faisceau disponible et état	Faisceau A : 8 voies électrifiées (1-2 voies à renouveler) Faisceau B : 7 voies non électrifiées (en fin de vie) Faisceau D : 2 voies non électrifiées (Infrastructure) La plus longue voie fait 654 m
Schéma simplifié de l’infrastructure	
Services	Location de voie au TCA et Infrabel
Travaux réalisés/prévus	
Flux	Flux de containers depuis Antwerpen Fuel depuis Feluy Kaolin depuis Visé et Antwerpen Flux ponctuels (matériel roulant usagé destiné à être démonté, militaire, etc.)
Remarques	

6.3. Gares de triage

Des gares pouvant trier plusieurs centaines de wagons par jour et possédant des relations vers des destinations internationales - aujourd’hui, seul Antwerpen joue ce rôle en Belgique. En effet, B-Logistics a décidé pour des questions organisationnelles et financières de concentrer ses activités sur un seul site en Belgique. Les sites wallons qui occupaient auparavant un rôle majeur : Kinkempois, Monceau, Montzen, Ronet, Stockem (voir ● sur la carte ci-après) sont donc réduits à jouer un rôle de gare intermédiaire ou à être abandonnés. Ces centres de tri gravitaire pouvaient autrefois trier des flux de cinq cents à plusieurs milliers de wagons par jour. La décroissance des flux (conjoncture et regroupement des flux sur le site d’Antwerpen Nord) a rendu ces infrastructures mal adaptées à la situation actuelle. A l’exception de Kinkempois, ces infrastructures sont à l’écart des flux principaux en Wallonie et sont donc peu utilisées. Par ailleurs le site d’Antwerpen Nord dispose de réserve de capacité importante (deux complexes avec bosse de triage).

Monceau	est utilisé pour le stockage du matériel roulant d’Infrabel, quelques trafics transitent encore par le site. 16 des 32 voies du faisceau triage ont été rénovées, les autres
---------	--

	sont hors services ou en fin de vie. Le faisceau réception doit être entretenu.
Montzen	seul le faisceau sud est conservé. Le faisceau nord est démonté. La gare sert de stockage pour les trains devant se rendre en Allemagne. En effet, Aachen est un point dur du réseau et l'infrastructure est régulièrement saturée (changement de front pour aller vers le sud).
Stockem	le site sert périodiquement de stockage et est utilisé pour les flux en relation avec l'atelier qui doit déménager en 2016 à Arlon. Quelques voies du faisceau A et du faisceau B ont été rénovées (entre 10 et 15 voies en tout).
Ronet	le site a été partiellement rénové et est utilisé pour le stockage du matériel roulant SNCB.

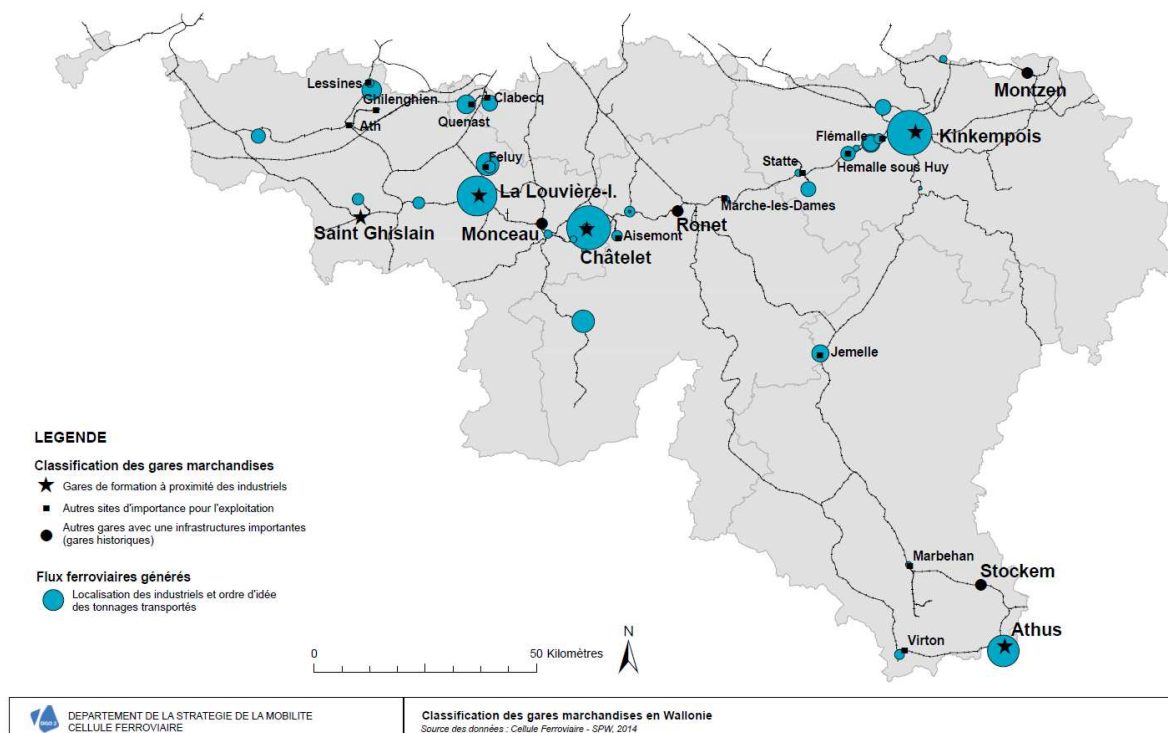


Figure 22 – Carte des gares de formations et triage – Cellule Ferroviaire 2014

6.4. Conclusions

- Les gares de formation locale et les gares à proximité directes des clients sont situées au cœur des trafics et doivent être prioritairement entretenues.

- Les « nouvelles » gares de formation sont dorénavant au cœur des volumes des industriels (Kinkempois, Châtelet, La Louvière, Saint-Ghislain et Athus)
- Suite à la baisse des trafics ferroviaires et la réorganisation de B-Logistics, les grands centres de tri sont aujourd’hui proches de l’abandon (Monceau, Ronet, Stockem)
- Kinkempois de par sa proximité avec l’Allemagne et les Pays-Bas et la présence de flux ferroviaires dans le secteur de Liège organise encore des regroupements de wagons.

7. LES TERMINAUX DE TRANSBORDEMENT MULTIMODAUX

Afin d'éviter les confusions, le terme de terminal de transbordement sera utilisé pour qualifier l'endroit où le passage d'un mode à l'autre est possible **grâce à des infrastructures et un exploitant**. Le terme de plateforme multimodale est utilisé pour désigner un concept plus large englobant un ou plusieurs terminaux, des zones logistiques et des entreprises de production et/ou de distribution.

7.1. Description des plateformes multimodales en Wallonie

Les tableaux ci-dessous regroupent les principales caractéristiques des plateformes wallonnes.

A. Mouscron (Opéré par Delcatrans)			
Localisation	- Située à 3 km de la gare de Mouscron et à 8 km de Tourcoing, les axes autoroutiers E17 et E403 sont situés à 8 km du site. - Située sur la ligne ferroviare 75 Tourcoing – Gent. - Située à proximité de la plateforme de Kortrijk (Rekkem)		
Type d'infrastructure	Ferroviaire	X	- embranchement ferroviaire sur la ligne 75 à la sortie de la gare de Mouscron. Sur le site, 2 voies de part et d'autre du site de stockage de marchandises/container (au total 4 voies) ; - espace de stockage de containers (~1 à 2 Ha) ; - à proximité d'une zone logistique en Belgique et en France (la Redoute)
	Fluvial		
	Routier	X	
Matériel	- 1 reach stacker		
Investissements à venir	Rien de prévu, en cours de démentèlement		
Capacité	4 voies non utilisées		
Trafic total	10 – 20 containers par jour en 2013 – depuis plus aucun trafic		
Ferroviaire	IN : 4 trains test en 2013 depuis Rotterdam (116 containers) Ce projet a été stoppé car les flux étaient insuffisants et donc non rentables.		
Fluvial	-		
Route	IN/OUT : 10 - 20 containers par jour en 2013 – depuis plus aucun trafic		
Services	Transfert Rail/Route, Stockage		
Projets	- La liaison ferroviaire (3 trains/semaine au démarrage avec un objectif de 5 trains par semaine) en relation avec Paris (Valenton - Bonneuil-sur-Marne) avec des connexions possibles vers Bordeaux, Toulouse, Marseille et Milan. Ce projet a été mis en place à Lille car c'était plus simple de ne pas passer la frontière.		
Remarques	- les flux depuis Rotterdam étaient insuffisants pour conserver la relation. Le déclin de la Redoute et des 3 Suisses limitent les flux vers la plateforme de Mouscron. - avec les 10-20 containers routiers par jour à Mouscron (un manutentionnaire sur le site), la plateforme de Mouscron ne perdait pas d'argent en 2013.		

	- Proximité très importante avec la plateforme de Rekkem (~10km). - La plateforme ne génère plus aucun trafic.
--	---

B. Vaulx (opéré par Dufour)

Localisation	- 4 km de Tournai - 1.5 km de l'E42 (Lille – Liège) - 30 km de Lille		
Type d'infrastructure	Ferroviaire		6 halls de stockage sur 8.000 m2, une zone de manutention de 13.000 m2
	Fluvial	X	
	Routier	X	
Matériel	Grue pour le déchargement de vrac		
Trafic total	Pas de trafic containers		
Services	Transfert Fluvial/route, Stockage		
Projets	une autre zone de manutention et de stockage de 18.000 m2		
Remarques			

C. Ghlin (Opéré par Deschieter)

Localisation	- 7 km de l'E42 (Lille – Liège) - 8 km de Mons		
Type d'infrastructure	Ferroviaire	p	- 2.3 km de quai fluvial, 2 darses
	Fluvial	X	- 12'000 m² de stockage couvert
	Routier	X	- Ligne ferroviaire devrait être finalisée pour juin 2016
Matériel	- 2 pelles hydrauliques - 1 Reach stacker - Chargeuses		
Investissements à venir	- Connexion ferroviaire (Printemps 2016) - 9 Ha à développer		
Capacité	2 voies ferroviaires le long du quai (350m)		
Trafic total	2013 : +/- 8000 TEU 2014 = 11.188 TEU 2015 = 12.400 TEU		
Ferroviaire	-		
Fluvial	Navette vers Antwerpen et Zeebrugge (3 fois par semaine)		
Route	Desserte terminale		
Services	Transfert fluvial/route, Stockage		
Projets	Finalisation de la ligne ferroviaire avec la construction de deux voies le long du quai fluvial prévu en 2016		

D. Garocentre (Opéré par Duferco logistics)

Localisation	- 1.5 km de l'E42 (Lille – Liège)
---------------------	-----------------------------------

	- A la Louvière, 30 km de Charleroi, 50 km de Bruxelles		
Type d'infrastructure	Ferroviaire	X	- Connexion ferroviaire à la gare de La Louvière Industrielle et à NLMK - 3 voies de 550m - 325m de quai
	Fluvial	X	
	Routier	X	
Matériel	Portique		
Investissements à venir			
Capacité			
Trafic total 2013	2013 : 420'000t d'acier Demarage de l'activité conteneurs en 2014 2014 = 5.518 TEU 2015 = 4234 TEU		
Ferroviaire	Acheminement des coils de NLMK arrivant en bateau et récemment trafic de ferraille depuis Clabecq NMLK en train pour NMLK et autres clients		
Fluvial	2 navettes par semaine vers Antwerpen		
Route	Desserte terminale		
Services	Transfert Fluvial/route/ferroviaire, Stockage, administratif, Extended gateway		
Projets	Relation train vers le sud de l'Europe plus leur volonté de récupérer des trafics de BXL Augmentation volume de stockage		
Remarques			

E. Charleroi Dry Port (Opéré par Lannutti)

Localisation	- 4 km de Charleroi - 60 km de Bruxelles		
Type d'infrastructure	Ferroviaire	X	- 2500 m de voies ferrées (5 voies + un hall raccordé)
	Fluvial	X	- 80 m de quai
	Routier	X	- fluvial abandonné – portique en panne
Matériel	- 2 grues de manutention fluvial et ferroviaire - 2 reach stacker		
Trafic total 2014	2014 = 2013 = 8.000 UTI – 2015 = 7256 UTI = 2016 = objectif de 15.000 UTI		
Ferroviaire	Ferroutage : 1 train/semaine vers la république tchèque supprimé en 2015. Reprise possible en 2016 (1 puis 2 trains par semaine) 5 trains/semaine vers l'Italie depuis 2015		
Fluvial	-		
Route	IN/OUT		
Services	Transfert Fluvial/route/ferroviaire, stockage, ferroutage		
Projets	Augmentation du nombre de trains		
Remarques			

F. Bierset LLI (Opéré par LTC/Portier)			
Localisation	- 10 km de Liège - 40 km de Maastricht / 60km d'Aix-la-Chapelle - 1.5 km de l'E42		
Type d'infrastructure	Ferroviaire	X	2 voies de 300m
	Fluvial		
	Routier	X	
Trafic total 2013	2014 = 17.279 UTI – 2015 = 17.997 UTI prévisions 2016 : 20.000 UTI		
Ferroviaire	Ferroutage : 8 trains/semaine vers l'Italie		
Fluvial	-		
Route	IN/OUT		
Services	Transfert route/ferroviaire, stockage,		
Projets			
Remarques	8 trains par semaine semblent le minimum pour atteindre l'équilibre financier (coût de concession). Cette desserte de 8 trains par semaine est donc en test.		

G. Renory (Opéré par Renory/Portier)			
Localisation	- 3 km de Liège - 40 km de Maastricht / 60 km d’Aix-la-Chapelle - 5 km de l’E25 (Liège – Luxembourg)		
Type d’infrastructure	Ferroviaire		70.000 m2 de halls
	Fluvial	X	
	Routier	X	
Trafic total	2014 : 32.134 TEU 2015 : 43.157 TEU (Monsin Euroports compris)		
Ferroviaire			
Fluvial	6 aller/retour vers Antwerpen chaque semaine, accès à Zeebrugge et Rotterdam en transbordement – navettes vers Venlo (2 x par semaine)		
Route	IN/OUT		
Services	Transfert route/fluvial, Stockage – extended gate MSC – nombreux dépôts de conteneurs		
Projets	Extension sur une partie de la gare de Kinkempois (Ancien atelier)		

H. Ile Monsin (Opéré par Euroports/Somef)			
Localisation	- 5 km de Liège - 30 km de Maastricht - 50 km d'Aix-la-Chapelle - Connexion directe à l'A25 (Liège – Maastricht)		

Type d'infrastructure	Ferroviaire	X	- Darse couverte trimodale
	Fluvial	X	- Voie de 300m à coté de la darse (Somef)
	Routier	X	
Matériel	- Pont portique dans la darse couverte		
Trafic total 2013	Trafic container fluvial voir Renory		
Route	IN/OUT		
Services	Transfert route/fluvial, stockage, reconditionnement, administratif, etc.		
Projets	-		
Remarques	-		

I. Terminal Container d'Athus			
Localisation	- 30 km de Luxembourg ville - 2 km de l'E44 (Collectrice sud) - 1.5 km de l'E411		
Type d'infrastructure	Ferroviaire	X	- 4 km de voie ferrée utiles
	Fluvial		- Site de 18 ha avec 12'000m ² de halls couverts
	Routier	X	
Matériel	- 6 reach staker - 3 portiques - 1 locomotive mixte rail – route pour traction de et vers la gare d'Athus		
Investissements à venir			
Capacité			
Trafic total 2014	Ferroviaire : 44.000 UTi en 2014 et 40.000 UTi en 2015		
Ferroviaire	580'000t in 740'000t out		
Fluvial			
Route	Ensemble du trafic ferroviaire chargé ensuite sur camion		
Services	Transfert route/fluvial, Stockage, reconditionnement, administratif, etc.		
Projets	Projet de liaison directe vers la France (Projet FEDER retenu par la Région wallonne et projet repris dans les projets prioritaires de la Région wallonne)		
Remarques			

7.2. Réseau de terminaux multimodaux en Wallonie

La Wallonie compte 7 terminaux permettant des échanges Rail/Route ou Rail/Eau : Athus Terminal Container , Garocentre, Charleroi Dry port, Bierset, Renory, Ile Monsin et Mouscron Dry Port. **Seul 4 terminaux sont actifs au niveau ferroviaire** (Athus, Charleroi Dry Port, Garocentre et Bierset). Deux

projets de terminaux Rail/Route/Eau sont également à noter : Ghlin (connexion ferroviaire prévue pour 2016) et Trilogiport (2016²²)²³.

La Wallonie est située proche des ports de mer. Cette localisation est à la fois un atout et un inconvénient. Elle est au cœur des flux de conteneurs européens pour lesquels elle peut offrir des services ou capter des flux mais en même temps elle subit un important trafic de transit. On note également qu’entre la région et Antwerpen le train est pour l’instant difficilement concurrentiel (voir carte sur les volumes de transport multimodal ci après).

Les potentiels pour ces terminaux sont donc :

- des flux continentaux vers le sud de l’Europe (Italie, France, Suisse, Espagne) et vers l’Est de l’Europe ;
- Apporter une valeur ajoutée aux ports maritimes (stockage de conteneurs, empotage/dépotage, dédouanement, modification du conditionnement, etc.)
- à l’avenir, des flux vers les ports maritimes si la congestion routière des ports augmente.

La carte ci après, présente les terminaux multimodaux raccordés au rail à proximité immédiate du territoire régional. On constate que les terminaux wallons couvrent les principales zones de production et de consommation en Wallonie ainsi qu’une partie des agglomérations voisines : Bruxelles, Aachen-Maastricht, Lille, Luxembourg (voir cercle de 30 km autour des plateformes sur la carte ci-dessous). Le bassin de la Rhur, bien que plus éloigné (environ 100 km de la Région), est une importante zone multimodale.

²² Trilogiport a été inauguré mi-novembre 2015 mais le site n’a à ce jour (mars 2016), pas d’activité ferroviaire.

²³ Le site d’Ardenne-Logistics n’est pas retenu. Bien que le projet de faire une plateforme multimodale ait été évoqué, aucun aménagement du site n’a été fait en ce sens.

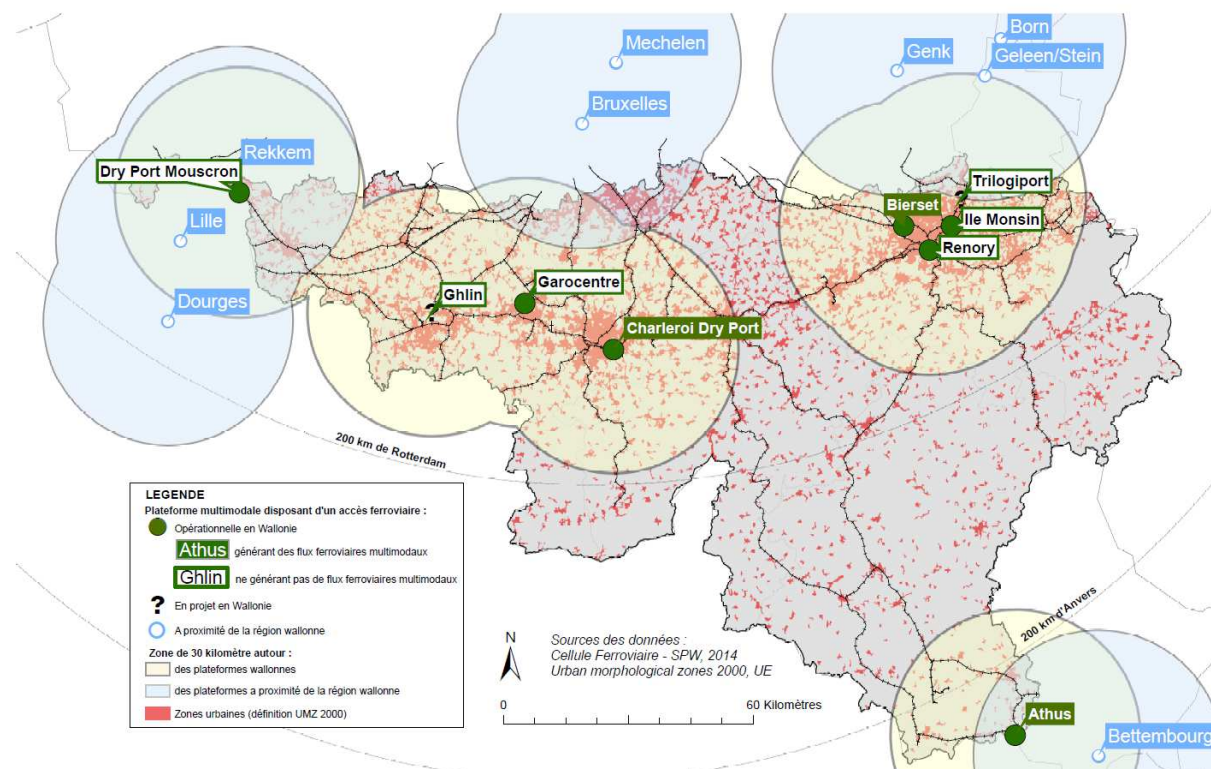


Figure 23 : Réseau de terminaux connectés au rail en Wallonie et à proximité

Poussé par de nombreux acteurs territoriaux (communes, intercommunales, Région), la Wallonie a développé un réseau dense de terminaux bi ou trimodaux. Cette politique a permis de développer une offre large mais a aussi :

- encouragé une concurrence trop forte entre terminaux pour la desserte d'un même bassin ce qui en a limité la taille, la viabilité économique et la visibilité internationale ;
- encouragé la construction d'infrastructure sans être sûr des besoins à couvrir ;

7.3. Principaux terminaux voisins de la Wallonie

Nos terminaux souffrent de la concurrence directe des voisins qui ont développé des points de dessertes plus importants et sont donc plus visibles à l'international :

- Duisbourg (DE, Eau/Rail/Route): 800'000 EVP transportés par train en 2013, particulièrement bien placé au milieu de la Ruhr, et disposant d'un bassin industriel important, Duisbourg est un nœud pour les containers venant des ports d'Antwerpen, Rotterdam et Hambourg. De nombreuses relations ferroviaires sont proposées (Allemagne, France, Suisse, Italie, Autriche, Pologne, etc.) ;
- Bettembourg (LU, Rail/Route) : 125'000 manipulations en 2013 dont 40'000 semi-remorques avec le système Modalohr, le site de Bettembourg est en plein développement (doublement

du site d’ici 2016) avec des relations vers le sud de l’Europe (Italie et France), l’Est de l’Europe et vers les ports de mer. Le projet prévoit également des services pour les conducteurs de poids-lourds ;

- Genk (BE, Eau/Rail/Route) : 45’000 UTI transportés par train. Relations continentales vers le sud de l’Europe ;
- Kortrijk (BE, Rail/Route) : 15’000 UTI par an pour le ferroviaire, réalise des rapprochements en train des containers d’Antwerpen pour une distribution dans l’agglomération lilloise en camion ;
- Dourges (FR, Eau/Rail/Route) : En 2014, 84 259 manutentions (équivalent ~285’000 EVP, 3 292 trains et 182 barges fluviales)²⁴, en fort développement, le site possède des relations vers les principales plateformes françaises et vers les ports de mer. Dourges développe les relations ferroviaires avec l’Angleterre ;
- Born (NL, Eau/Rail/Route) : 150’000 EVP²⁵ en 2010, Stern (NL) et Venlo (NL),
- Bruxelles (BE, Eau/Rail/Route), trafic ferroviaire relativement faible étant donné la proximité des ports de mer mais le projet d’une plateforme multimodale à Schaerbeek est en cours d’étude.

La carte ci-après présente une image des flux de containers au niveau des ports et des terminaux multimodaux en Europe.²⁶ Plusieurs éléments sont à noter en relation avec la Wallonie :

- les ports de la Mer du Nord dominant le trafic containerisé européen ;
- les plateformes du Nord de l’Italie gèrent un trafic important notamment en relation avec ces ports ;
- la région de la Ruhr a réussi à tirer avantage de sa position stratégique au croisement du Rhin et de l’important réseau de transport ferroviaire allemand (relation vers toute l’Europe) ;
- la Wallonie reste relativement à l’écart de ces grands flux de containers et ses plateformes ont un rôle local.

²⁴ <http://www.delta-3.com/fr/multimodalite/manutention-plateforme-delta3.htm>

²⁵ D’après l’étude « Site de Ronet – Etude de faisabilité économique quant à la pertinence d’y développer une plateforme multimodale », Logistics in Wallonia, 2010

²⁶ L’exhaustivité de la carte ne peut être garantie. Cette carte est une représentation des valeurs de containers traités sur les sites selon notre connaissance entre 2010 et 2014.

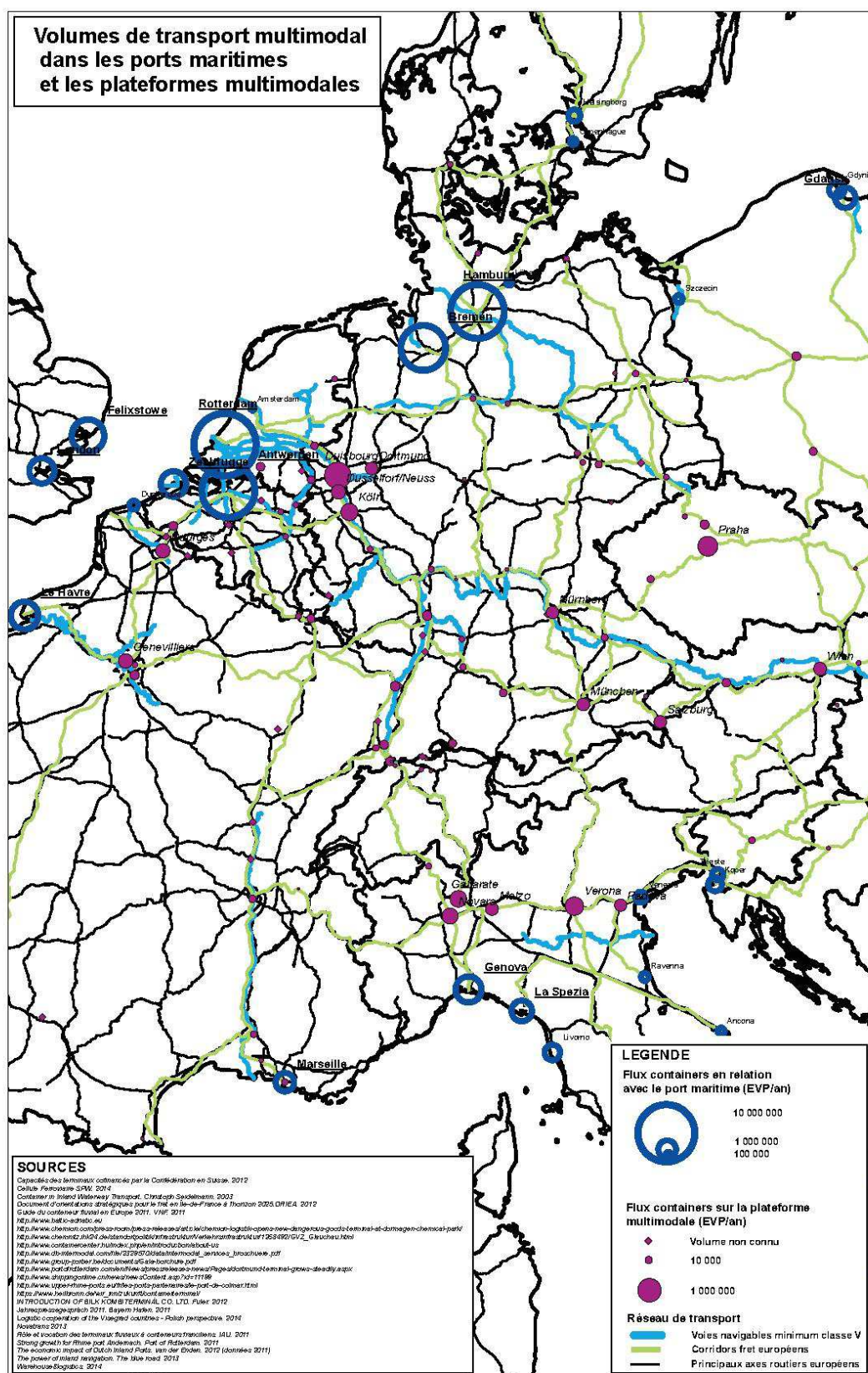


Figure 24 – Volume de trafic ferroviaire pour les principales plateformes et les ports maritimes (Cellule Ferroviaire, 2014)

7.4. Niveau de service des terminaux

Les logisticiens s’occupant de l’exploitation de ces terminaux peuvent être de 4 catégories :

- 1 PL : Stockiste
- 2 PL : Valeur ajoutée faible (changement de mode par exemple)
- 3 PL : Valeur ajoutée importante (transformation du produit, conditionnement, etc.)
- 4 PL : Valeur ajoutée importante et facturation

La réalisation uniquement des fonctions transport (1PL, 2PL) n’est aujourd’hui plus suffisante pour dégager des bénéfices. Pour vivre, un terminal doit pouvoir proposer d’autres services (3PL, 4PL) :

- Empotage/dépotage de containers (comme par exemple au TCA ou chez Renory) ;
- Manutention spécialisée (par exemple pour les coils d’acier chez Renory ou pour le ferroutage à Charleroi Dry Port) ;
- Dédouanement des marchandises (TCA et Renory par exemple) ;
- Livraison et reprise sur le site du client
- Reconditionnement des marchandises (Monsin par exemple) ;
- Stockage ;
- Gestion de container pour le compte d’armateur (TCA et Renory).

7.5. Conclusions

La Wallonie a développé un réseau de plateformes multimodales important par rapport au territoire à couvrir. Souffrant de concurrence interne, aucune plateforme n’a réussi à émerger comme un accès privilégié à la région (BE, DE, FR, NL).

8. LES ATTENTES DES ACTEURS EN TERMES D’INFRASTRUCTURE

La récolte des attentes des acteurs est le fruit d’un important travail de consultation et d’analyse des informations recueillies. La Cellule Ferroviaire souhaite remercier l’ensemble des personnes rencontrées dans le cadre de cette étude. Les demandes des industriels en termes d’infrastructures ont été traitées au niveau : de l’état et l’entretien du réseau, du stationnement, des évolutions attendues, des gares de formation, de la communication, des dessertes finales, du contrôle de l’infrastructure et de la gestion des travaux. Les industriels ont également fait part de nombreuses attentes en termes d’exploitation et de services qui sont exposées dans les chapitres suivants. Toutes les demandes des acteurs ont été analysées. Les résultats sont repris dans la suite de ce rapport.

8.1. Réseau entretenu et opérationnel

Les entreprises mettent en avant un entretien du réseau qui semble insuffisant avec :

- des accidents et incidents inquiétants (rupture de butée à Feluy, déraillement suite à l’affaissement d’une voie à Jemeppe-sur-Sambre, mise hors service de voie à Châtelet de manière temporaire mais sans communication directe à l’entreprise, etc.) ;
- une absence de rénovation depuis près de 10 ans sur l’ensemble des lignes industrielles ;
- des faisceaux marchandises arrivant entièrement en fin de vie sans avoir été rénovés progressivement comme par exemple à la Louvière-Industrielle. Pour les industriels, les redevances pour l’utilisation du réseau versée par l’intermédiaire de l’opérateur doivent assurer à l’industriel la continuité de l’activité ;
- Un manque d’ambition pour s’inscrire dans certaines normes européennes (par exemple uniformisation des voies de stationnement de 750m).

Les industriels attendent dès lors un plan stratégique sur l’entretien et le renouvellement du réseau marchandises (lignes, raccordements et faisceau) afin d’assurer la pérennité de leurs activités.

8.2. Communication sur l’évolution du réseau

Les industriels souhaiteraient être associés de manière plus rapprochée aux modifications du réseau ferroviaire. Infrabel décide souvent les adaptations en accord avec l’opérateur. En effet, Infrabel a l’obligation de répondre aux besoins des opérateurs. Or le client reste l’industriel. Voici quelques situations qui illustrent le besoin de communication entre Infrabel et les industriels :

- NLMK souhaiterait des voies plus longues à la Louvière-Industrielle. Infrabel a indiqué que cela n’était pas possible mais à l’époque peu d’échanges ont eu lieu avec l’industriel pour voir comment approcher les besoins de NLMK pour l’avenir de cette gare ;
- Arcelor Mittal a des projets ferroviaires à Liège mais n’a aucune visibilité sur l’évolution de la capacité à Kinkempois. De même, ils ne sont pas au courant de la stratégie d’Infrabel au sujet de

la ligne 285 ou concernant la conservation ou non des embranchements des sites à réhabiliter ; Ils connaissent le schéma de réaménagement de la gare de Kinkempois mais ne reçoivent aucune information sur le planning de réalisation des travaux.

- La carrière « les Petons » à Yves Gomezée constate que les problèmes d’exploitation sur la ligne 132 sont fréquents aujourd’hui et s’inquiète donc de l’augmentation possible des volumes si le projet de Carmeuse à Hemptinne se réalise.

L’acheminement ou l’expédition par train est cruciale pour la plupart des industriels. La fermeture d’une ligne pendant des périodes longues met en péril l’industriel. Des solutions temporaires doivent être proposées. Par exemple, la fermeture de la ligne 132 durant l’été 2014 a pris en otage la carrière Solvay, d’autant plus que la période de fermeture a été modifiée suite à des retards dans l’organisation des travaux. Le carrier et son opérateur ont dû trouver par eux-mêmes une solution. Les transporteurs routiers assurent un service quelque soient les conditions. Le ferroviaire doit se rapprocher de cette réalité. Les industriels souhaitent ainsi une gestion collaborative des travaux les impactant.

8.3. Stationnement de trains facilité

Le stationnement/stockage de trains est une problématique importante pour certains industriels qui travaillent de plus en plus à flux tendus et avec des capacités de stockage sur site de plus en plus limitées. Ils demandent ainsi :

- **Location de voies sur le réseau.** Certains industriels ont pu bénéficier de location de voies à Châtelet sans le moindre problème alors que d’autres ont dû « remuer ciel et terre » pour en obtenir à Saint-Ghislain. Infrabel semble ouvert à louer les voies lorsque cela est possible, mais dès que des frais d’entretien ou de renouvellement se présentent cette possibilité est soumise. Infrabel soutient également que le coût de ce type de location est trop important et que ce n’est pas leur métier.
Globalement, le stationnement est sous-facturé à l’opérateur ou à l’industriel. Infrabel ne couvre même pas le coût marginal. Dans la pratique, il a été constaté que la location de voie faite par Infrabel via un opérateur était surfacturée à l’industriel par ce dernier. Il est donc plus avantageux pour l’industriel de louer directement les voies à Infrabel.
- **Emplacements de stationnement sécurisés (non RID):** à l’image du trafic de voitures qui stationne à Monceau, les industriels ont besoin de stationnement où les marchandises sont en sécurité. Ce type de stationnement doit pouvoir être étudié pour chaque bassin (Liège, Charleroi, Hainaut, Luxembourg). Ce service représente une plus-value par rapport au transport routier.
- **Stationnement RID :** La mise en place de stationnement pour les matières dangereuses est dorénavant possible à Saint-Ghislain (zoning de Tertre). A Kinkempois, Prayon a besoin d’une

solution pour sécuriser ses flux chimiques. En effet, actuellement, l’entreprise ne peut recevoir que quelques wagons. En l’absence de zone de stockage RID, la chaîne d’approvisionnement est très fragile. Une demande d’augmentation des volumes pouvant être stockés sur son site est en cours de traitement.

- **Equilibre par rapport à la concurrence voyageur/marchandises** : à Chatelet par exemple le stationnement des rames voyageurs et des trains marchandises inquiète les industriels. D’une part, les commandes importantes de matériel de la SNCB (M7) et d’autre part, la non-construction des gares terminus pour le matériel Desiro dans la zone suburbaine de Bruxelles vont nécessairement conduire à la définition de besoin en espaces de stationnement supplémentaires. Il est dès lors nécessaire de s’assurer que les besoins en stationnement pourront être satisfaits en prenant en compte les perspectives marchandises (APERAM, Solvay, Arcelor Mittal, Carmeuse) et les besoins de stationnement pour les convois voyageurs.

8.4. Maintien en état des gares de triage et/ou formation

Même si l’opérateur historique a abandonné le tri en Wallonie, les industriels insistent sur la nécessité de conserver une infrastructure permettant de faire du tri. Beaucoup d’entreprises ont abandonné le transport en wagons isolés suite aux augmentations tarifaires et aux conditions d’exploitation mais le potentiel existe notamment pour des lots de wagons. Dans ce contexte, la remise à neuf des freins de voie à Monceau estimée à 15M€ ne semble pas une priorité mais des faisceaux suffisants doivent être conservés localement pour réaliser du tri de lots de wagons à plat (Châtelet, Kinkempois, La Louvière, Feluy, Saint Ghislain).

La concentration des activités sur Antwerpen rend le système très vulnérable aux yeux des industriels. La moindre défaillance à Antwerpen ou sur le réseau allemand par exemple enraille très rapidement le système.

La gare de Kinkempois concentre une partie importante des flux wallons de marchandises. Son remodelage et l’installation de l’atelier inquiète les industriels par rapport à la capacité de cette infrastructure et se posent les questions suivantes sur l’infrastructure :

- des convois voyageurs vont-ils devoir être stockés sur le site ?
- les infrastructures vont-elles permettre de stocker des wagons des parcs dédiés (Arcelor, etc.) ?
- les potentiels de développement imaginés pourront-ils être concrétisés ?

Ce point stratégique du réseau wallon doit pouvoir fonctionner même en cas de travaux ou de défaillance.

8.5. Application claire du last miles

Comme indiqué précédemment dans le chapitre « Contexte organisationnel belge », l’arrêté royal sur les circulations hors sillon a permis par exemple au terminal d’Athus de réaliser par lui-même des dessertes entre son site et la gare d’Athus. Les applications de cet arrêté ne sont pas toujours claires pour les industriels, il y a donc un besoin d’explicitier les possibilités pour les sites des industriels.

Par ailleurs et de manière générale, cet arrêté devrait permettre à l’industriel d’accéder sans contrainte à toute l’infrastructure tant que le trafic peut être isolé du trafic voyageur.

Enfin, la concentration des cabines permet d’avoir des horaires d’ouverture plus larges (comme par exemple à Terre en 2016). Toutefois, il ne faut pas que cela impose des contraintes sécuritaires inutiles. A titre d’exemple, la longueur possible pour les trains de NLMK a été réduite car il n’est plus possible de libérer l’aiguillage.

8.6. Contrôle « rationnel » de l’infrastructure

Les circulations des industriels roulant généralement à des vitesses réduites, avec des risques humains plus faibles, le standard d’entretien n’a pas besoin d’être aussi élevé que sur le réseau principal.

8.7. Communication proactive et transparence

Enfin, les industriels souhaiteraient la mise en place de groupe de concertation avec les différents industriels et Infrabel sur :

- La pérennisation du réseau ;
- Une information claire sur les éventuels travaux les impactant ;
- Les conventions d’utilisation des raccordements qui sont soit obsolètes soit une nouvelle version a été envoyée mais les termes et les conditions sont difficiles à comprendre ;
- ...

9. PROPOSITION DE PLAN D’ACTIONS – INFRASTRUCTURES

Sur la base de l’analyse développée dans les chapitres précédents, la Cellule Ferroviaire propose un plan d’actions autour de 5 axes :

- Axe 1 : Définition d’une vision stratégique pour l’avenir du réseau
- Axe 2 : Adapter/conservé les outils nécessaires aux industriels
- Axe 3 : Chercher un équilibre économique pour les différents acteurs
- Axe 4 : Améliorer la concertation entre le gestionnaire d’infrastructure et les industriels
- Axe 5 : Accroître la visibilité du ferroviaire
- Axe 6 : Encourager le rééquilibrage modal

9.1. Axe 1 : Définition d’une vision stratégique pour l’avenir du réseau

Afin d’offrir une perspective à long terme aux industriels et orienter les choix économiques, il est nécessaire de définir une vision stratégique comportant : un débat sur la gestion de l’infrastructure, la collecte de données, la création d’outils d’aide à la décision et la planification de l’entretien. Ces points sont développés dans les paragraphes ci-dessous.

9.1.1. Débat autour de la gestion de l’infrastructure

La gestion des infrastructures est actuellement une décision qui dépend quasi exclusivement d’Infrabel. Le démontage de voies de circulation²⁷ est néanmoins soumis à l’approbation des ministres fédéraux. Cette situation nous semble dommageable pour tous les acteurs :

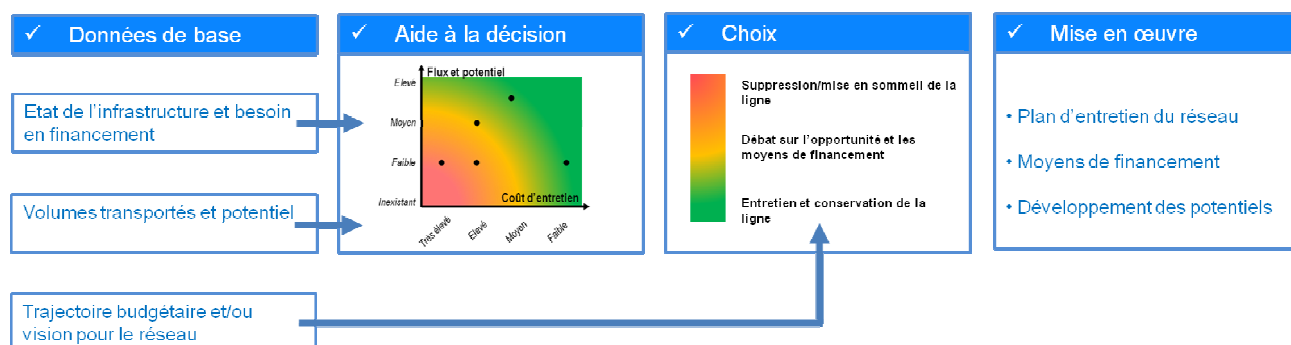
- **pour les autorités publiques** (fédérale et régionale) qui ont une vision partielle de l’évolution de leur réseau et de ses fonctionnalités ;
- **pour Infrabel**, car les autorités publiques « se déresponsabilisent » des choix budgétaires qu’elles réalisent et laissent à Infrabel les choix à réaliser pour remplir le contrat budgétaire ;
- **pour le public**, car l’évolution du réseau et les moyens nécessaires pour son entretien sont des choix sociétaux importants qui nécessitent un débat aussi large que possible.

Afin d’ouvrir le débat sur le réseau à maintenir et les coûts associés, il est nécessaire :

- de récolter les données suivantes : état de l’infrastructure, coût d’entretien, volumes transportés, origine/destination des flux, potentiel ou projets des entreprises et des terrains à proximité de l’infrastructure ;
- de définir les outils d’aide à la décision : ratio coût d’entretien/flux et potentiel
- les mesures à prendre : mise en sommeil, moyens de financements, etc.
- le plan d’entretien.

²⁷ Les voies de circulation sont les voies qui servent à la circulation des trains. Les voies accessoires (stationnement, évitement, triage) ne sont pas soumises à ces obligations.

Ces éléments sont illustrés et détaillés ci après.



Toute cette démarche n’a de sens que si la trajectoire budgétaire imposée à Infrabel est claire. Les diminutions de budget à chaque législature ou chaque conclave ne permettent pas au gestionnaire de l’infrastructure de remplir correctement sa mission. Des travaux peuvent en effet être mis à l’arrêt engendrant des coûts supplémentaires suite à un manque de transparence financière à long terme. La question des priorités entre l’entretien des voies accessoires utiles pour nos industriels et opérateurs fret et l’entretien des voies principales voyageurs doit être posée et resituée en fonction des urgences.

9.1.2. Données nécessaires à la gestion des infrastructures

a) Audit de l’infrastructure et besoins en financement

Pour mettre en place cette démarche de gestion des infrastructures, un audit de l’état des composants du réseau ferroviaire servant au transport de marchandises est nécessaire pour les lignes industrielles, raccordements, gares de formation, voies d’évitement et faisceaux de stationnement.

Cet inventaire doit permettre :

- de préparer la planification de l’entretien (voir paragraphe suivant) ;
- d’aider à la décision concernant les éventuels démantèlements ;
- d’alerter les gouvernements et l’opinion publique sur les manques de moyens.

Il doit relever les points suivants :

- l’âge et la politique actuelle de maintenance des différents composants (fréquence, coût) ;
- la nature et occurrences des dysfonctionnements de l’infrastructure (dérangement à la signalisation, problème de passage à niveau, aiguillage défectueux) ;

Ainsi que les éléments permettant d’identifier les besoins de financement :

- l’estimation du budget de remise en état de service de l’infrastructure et le degré d’urgence ;
- coût annuel d’entretien.

b) Volumes actuels

Ces valeurs ont été relevées dans le cadre du présent rapport. Une mise à jour de ces volumes doit être réalisée tous les 2 ans.

c) Potentiels des entreprises et des terrains

Le potentiel des entreprises utilisant actuellement le ferroviaire a été relevé dans le cadre du présent rapport. Une mise à jour de ces informations doit être réalisée tous les 2 ans.

La gestion des terrains stratégiques est évoquée dans la suite de ce rapport.

9.1.3. Aides à la décision et plan d’entretien

Pour pouvoir faire un choix sur l’avenir d’une ligne et son plan d’entretien, deux paramètres sont cruciaux :

- l’équilibre financier à terme qui peut s’évaluer à partir du ratio entre le coût d’entretien et les volumes transportés à terme ;
- les moyens (financier et temporel) pour atteindre cette situation à terme.

Sur cette base, une classification des infrastructures peut être réalisée dans une grille coût-bénéfice. Un exemple de grille est présenté ci-dessous.

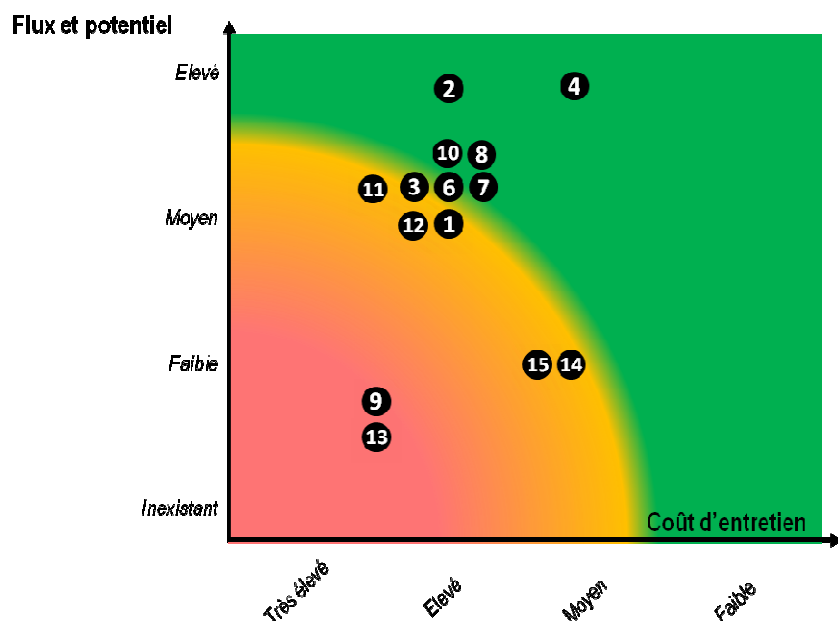


Figure 25 : Exemple de grille d'analyse coût-bénéfice

Le politique, au terme d’un débat (public)²⁸ et au vu de la trajectoire budgétaire doit fixer des seuils permettant d’identifier les infrastructures à supprimer, à maintenir et les besoins en financement.

Ces choix permettent de :

- ouvrir un débat sur les moyens de financement
- définir un plan d’entretien
- présenter une vision claire pour le réseau aux utilisateurs
- fixer des objectifs aux autorités gérant l’aménagement du territoire.

Le manque de moyens ne justifie pas le manque de communication sur les entretiens qui seront possibles ou non sur le réseau industriel. Sur la base de la méthodologie ci-dessus, il est nécessaire que les autorités fédérales présentent un **plan d’entretien** afin de garantir la continuité de l’approvisionnement des industriels.

9.2. Axe 2 : Adapter/conservé les outils nécessaires aux industriels

La Wallonie doit s’assurer que le réseau ferroviaire réponde aux besoins des industriels. Pour cela, il s’avère que l’association de la Région aux décisions de rationalisation est indispensable. La gestion de

²⁸ Exemple de stratégie de financement pour les infrastructures suisses acceptée par votation : Financement et aménagement de l’infrastructure ferroviaire <http://www.bav.admin.ch/fabi/04048/index.html?lang=fr>

la place du fret sur le réseau principal, du patrimoine de lignes et raccordements industriels et du réseau de gare de triage sont également évoqués dans les paragraphes suivants.

9.2.1. Inscrire l’entretien et la sauvegarde des gares/lignes utilisées comme priorité N°1

La Région wallonne doit obtenir des garanties quant à l’entretien de ces lignes/gares. Tel que démontré, cela impliquerait une augmentation du budget les 9 premières années de l’ordre de 500 mio EUR alors que de nouvelles restrictions budgétaires ont été décidées depuis le PPI V2.0.2 (2013-2025).

9.2.2. Renforcer l’utilité des voies accessoires

Le stationnement des produits dangereux est une nécessité dans le bassin de Saint-Ghislain. Les travaux pour le parking RID ont été réalisés. Du côté de Liège, l’activité de Prayon nécessiterait si cela était possible de stocker dès à présent des wagons de produits RID au niveau de Kinkempois, ce qui n’est pas prévu à terme. Une évaluation coût-bénéfice d’un projet RID dans le secteur de Liège devrait être menée.

La mise en place de voie d’évitement de plus de 750m est aussi une nécessité sur les corridors européens. Cette politique doit être développée sur les axes où des trafics massifiés doivent circuler, c’est-à-dire entre les ports et bassins industriels et de consommation : Dorsale Wallonne, lien Gent – Dorsale. La carte ci-dessous est une proposition d’aménagement pour ces voies.

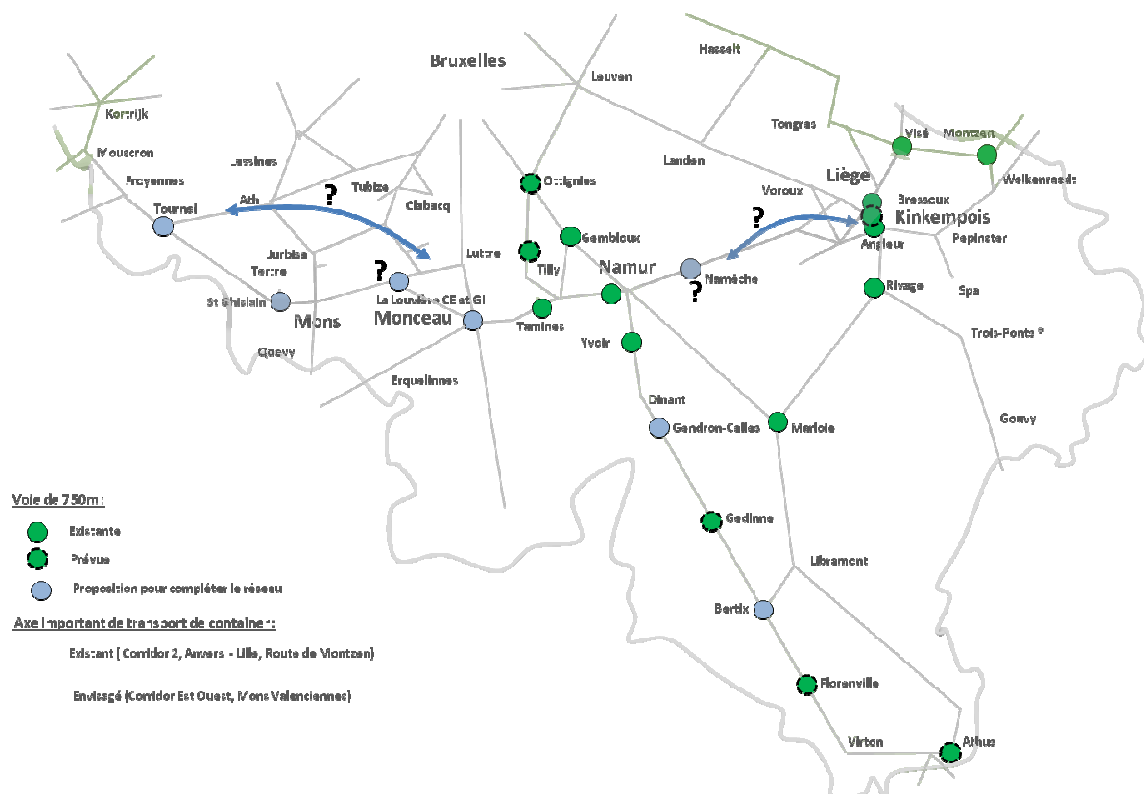


Figure 26 – Carte des axes de 750m proposées par rapport aux flux de containers envisagés (Cellule Ferroviaire, 2014)

La Wallonie doit se maintenir informée des expériences de trains d’une longueur de 1km en Europe. Ce type de train pourrait être une solution pour des marchandises légères et des flux massifiés. L’intérêt est donc principalement pour les flux d’Antwerpen vers l’Allemagne (Montzen), d’Antwerpen vers la France (Athus, Kortrijk). Cependant, pour les flux wallons et dans l’état actuel des choses, l’intérêt est moindre mais cette opportunité ne doit certainement pas être hypothéquée.

9.2.3. Consolider une place pour le fret et gérer le patrimoine de lignes et raccordements

Les problèmes de capacité pour le trafic fret sont relativement limités sur le territoire régional. Cette situation doit être préservée et notamment sur les deux axes principaux que sont l’axe Antwerpen – Leuven – Ottignies – Namur – Luxembourg (Athus – Meuse) et sur l’axe Lille – Tournai – Charleroi – Liège – Aachen (Dorsale Wallonne). Dans cette optique, plusieurs projets prioritaires retenus par le gouvernement wallon répondent à ces enjeux et sont pertinents pour la stratégie fret :

- a) Augmenter la capacité entre Fleurus, Auvelais et Namur :
- b) Optimiser l’axe Athus Meuse :
- c) Réouverture de la ligne Mons – Valenciennes :
- d) Augmentation de capacité sur les lignes mixtes (lignes 43 (Liège – Marloie), 96 (Mons – Bruxelles), 161 (Namur – Bruxelles) et 132 (Charleroi – Couvin)

La gestion des lignes et des raccordements doit se faire via la démarche expliquée ci-dessus (voir Axe 1 : Définition d’une vision stratégique pour l’avenir du réseau ci-dessus).

Les projets en cours au niveau des raccordements sont :

- Projet Carmeuse à Hemptinne : développement d’un nouveau site d’extraction à Hemptinne avec transport ferroviaire des produits carriers vers l’usine d’Aisemont ;
- Projet Holcim à Antoing (OBESCO2) : développement d’un nouveau site d’extraction à Antoing avec transport ferroviaire des produits carriers vers l’usine d’Obourg ;
- Projet Liège Carex à Bierset : création d’une gare pour des TGV fret en relation nocturne avec les grands aéroports européens ;
- Projet CUP à Lessines : déplacement de l’usine de production à proximité de la ligne 87 plus proche de la future zone d’extraction ;
- Trilogiport à Herstal : développement d’une plateforme multimodale sur le site d’Herstal.

Tous ces projets sont des raccordements dont le financement a été trouvé soit dans le cadre du PPI ou dans le cadre d’un accord avec le privé.

Une attention particulière doit être portée aux points suivants :

Liège Carex : Le financement est en partie assuré via les projets prioritaires de la Région Wallonne. Les contraintes viennent :

- o du niveau d’avancement des partenaires (un accord avait été trouvé sur des circulations 5 nuits par semaine) ;
- o de l’entretien des lignes à grande vitesse qui se fait la nuit et qui devrait donc être décalé pour faire passer un train de fret express ;
- o du matériel roulant (Siemens et Alstom ont fait des propositions pour adapter le TGV au transport de fret) ;
- o du bruit qui sera généré la nuit par ce trafic ;
- o du tarif (aucune remise de prix n’a été faite pour l’instant par les gestionnaires d’infrastructure pour les sillons).

Il serait intéressant pour la Wallonie de pouvoir associer de la plus-value à ce projet au niveau ferroviaire (entretien des rames TGV, couplage découplage de rame vers l’Allemagne, etc.). Le projet doit être dimensionné en conséquence (fosse d’inspection, espace pour le matériel et le personnel, voie de stationnement).

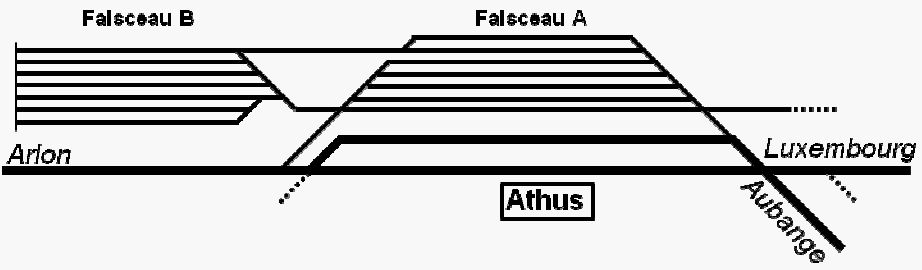
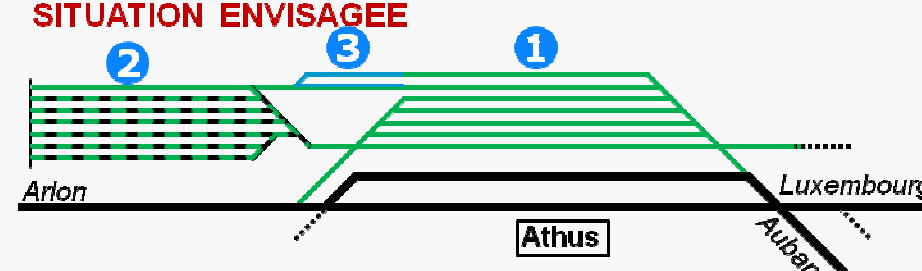
Le projet Carmeuse à Hemptinne pose la question des nuisances sur la ligne. Les flux prévus de 5 allers-retours par jour vont radicalement augmenter le trafic fret sur la ligne. Les questions des passages à niveau (disponibilité, sécurité, etc.) et des nuisances sonores doivent être étudiées.

Projet de Trilogiport : nécessite de conserver de la capacité au niveau de Bressoux qui est la première gare sur le réseau principal en partant du site de Trilogiport. Ce site revêt donc une importance pour assurer la desserte de Trilogiport (changement d’opérateur, stockage temporaire, etc.). Infrabel s’est engagé à remettre en service la voie 214 lorsque des trafics sont attendus.

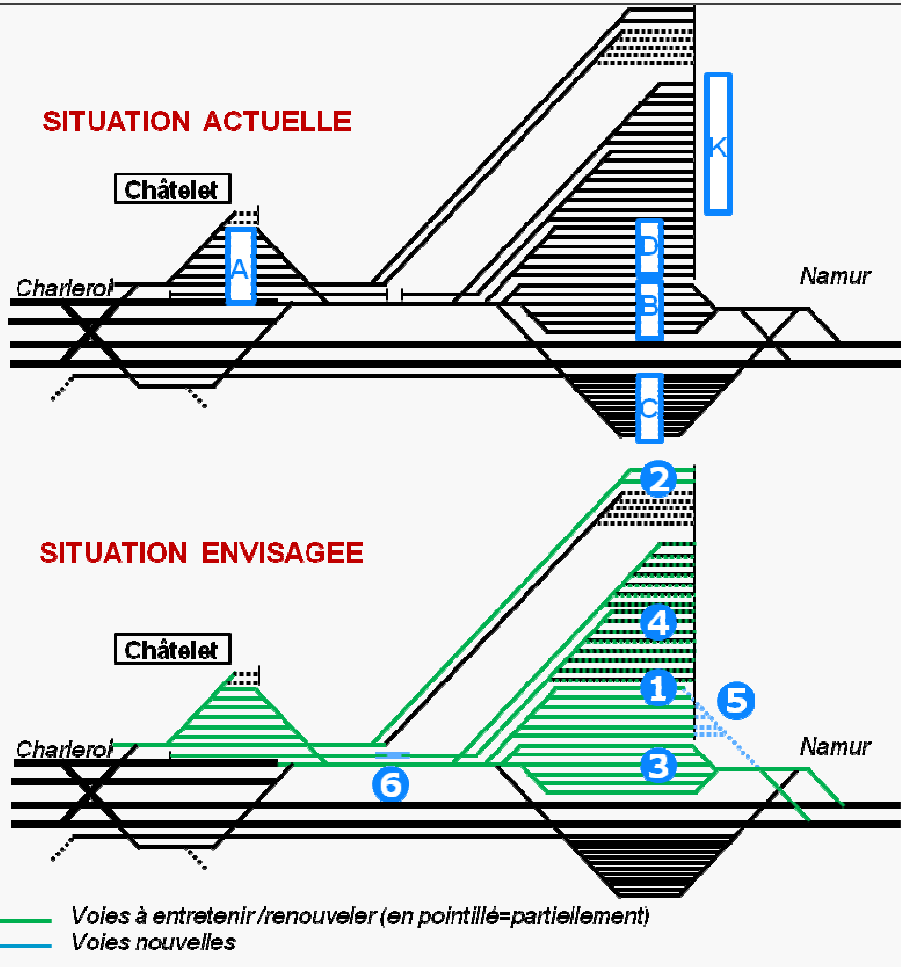
9.2.4. Inscrire les propositions d’adaptation des gares de triage/formation en réponse aux besoins des industriels dans le PPI

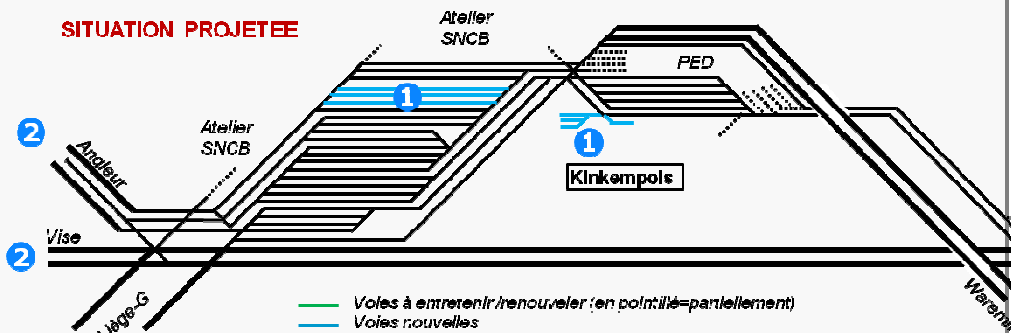
L’avenir des gares de triage et de formation doit aussi faire l’objet de groupe de travail (Industriel, Infrabel, opérateur, Région). Les propositions ci-dessous ont été validées par les industriels wallons en mars 2015 et présentées à Infrabel. Le cabinet Prévot a également transmis ces propositions en 2015 au cabinet Galant.

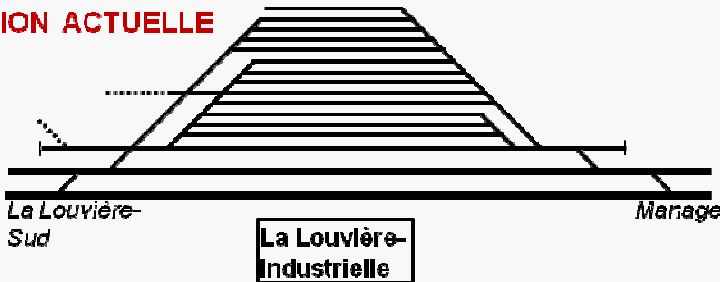
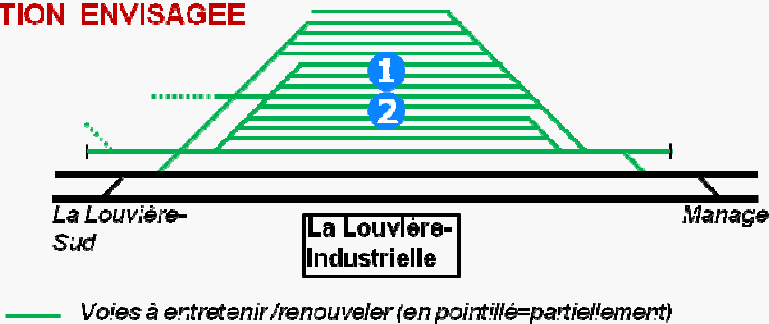
La Cellule Ferroviaire recommande de concentrer les efforts sur les gares au cœur des flux actuels et les besoins des industriels. Chaque tableau reprend les besoins et la proposition technique de la Cellule Ferroviaire pour les gares d’Athus, Châtelet, Kinkempois, La Louvière-Industrielle et Saint-Ghislain.

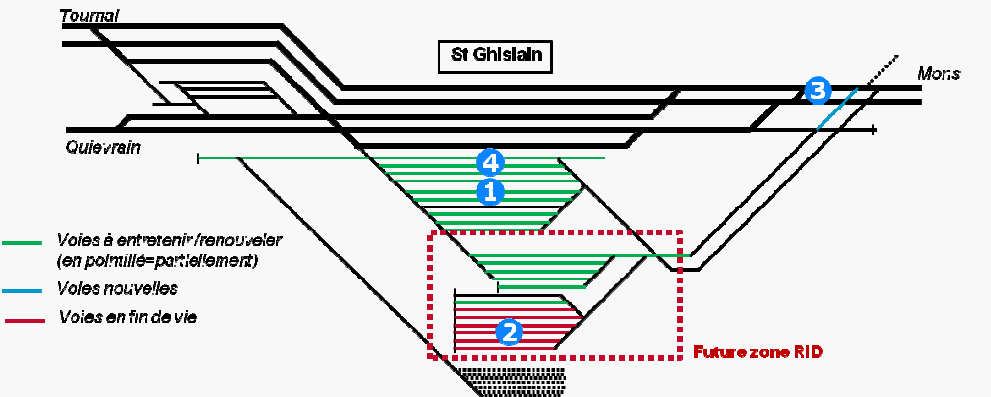
ATHUS	
Besoins	Maintien de la capacité à former des trains, la création de voies longues (>750m), le stockage temporaire de train. le site d'Athus doit pouvoir assumer plusieurs rôles : ▪ Gérer les flux actuels : assurer la desserte locale vers Marbehan, Virton et du terminal container d'Athus (TCA) ; ▪ Accompagner les évolutions des activités du TCA : augmentation vers Antwerpen, relation vers le sud de l'Europe ; ▪ Permettre l'accroche de wagons sur des trains venant du nord du pays vers le sud de l'Europe ; ▪ Permettre le stationnement de train de 750m
Propositions	1. Entretien du faisceau A 2. Entretien du faisceau B (3-4 voies) 3. Création de deux voies longues (800m)
Schéma²⁹	SITUATION ACTUELLE  SITUATION ENVISAGEE  — Voies à entretenir/renouveler (en pointillé=partiellement) — Voies nouvelles

²⁹ Représentation schématique de la gare, un trait correspond à une voie

CHATELET	
Besoins	Capacité importante de formation de train et stockage temporaire de trains Le site doit assurer le triage, le chargement (cour à marchandises), le stationnement des flux de la Région de Charleroi. Pour les marchandises, les évolutions suivantes sont à envisager : une production à 100% de l'usine Aperam, le projet Carmeuse (Hemptinne – Aisemont), l'évolution des flux de Solvay suite au changement de propriétaire. Des sites à proximité de la voie ferrée sont également disponibles (ou désaffectés) entre Châtelet et Charleroi.
Propositions	1. Entretien des faisceaux A, B, D et des premières voies du faisceau K 2. Remise en état de la cour à marchandises 3. Limitation du stationnement des convois voyageurs et travaux sur le faisceau B <u>Selon l'évolution des flux :</u> 4. Remettre progressivement en état le faisceau K 5. Rendre traversantes les voies du faisceau D 6. Reconnecter la voie de l'ancienne bosse (reprise de la signalisation)
Schéma	 SITUATION ACTUELLE Châtelet Charleroi Namur SITUATION ENVISAGEE Châtelet Charleroi Namur Voies à entretenir / renouveler (en pointillé=partiellement) Voies nouvelles

KINKEMPOIS	
Besoins	Capacité importante de formation de trains et stockage temporaire de trains Le site de Kinkempois a été récemment remanié pour accueillir le nouvel atelier de réparation et de nettoyage du matériel roulant. Le site de Kinkempois doit pouvoir accueillir les rames voyageurs, les trafics marchandises, les parcs dédiés de wagons (notamment les wagons réservés par Arcelor) qui stationnent. Les évolutions des flux dépendent essentiellement d’Arcelor Mittal (par exemple la remise en service de ligne ou le projet de regrouper des flux de Gent pour des envois vers l’Allemagne) mais aussi de l’évolution de la logistique à Liège (Trilogiport, Renory, Ile Monsin). Le site est également un point de chute pour plusieurs opérateurs (B Logistics, DB Schenker, SNCF fret, Railtraxx, etc.), le stationnement du matériel roulant de ces opérateurs ou d’un OFP doit être possible.
Propositions	1. Lorsque le PED de Liers sera transféré à Kinkempois : création de 4 voies supplémentaires dans le faisceau B, création d’espace de stockage pour les locomotives 2. Entretien d’autres sites pour absorber des flux ponctuels importants (Bressoux, Angleur)
Schéma	SITUATION PROJETEE  Voies à entretenir/rénover (en pointillés=partiellement) Voies nouvelles

LA LOUVIERE INDUSTRIELLE	
Besoins	Capacité de formation de trains, voies longues, stockage temporaire de trains Le trafic de NLMK devrait rester constant. NLMK souhaite faire des trains plus longs. Un trafic depuis le terminal de Garocentre doit être pris en compte (hypothèse : 1 train par jour à retenir, actuellement une première desserte hebdomadaire a lieu).
Propositions	1. Entretien de l'ensemble des voies 2. Evolution du grill selon besoin des raccordés
Schéma	SITUATION ACTUELLE  SITUATION ENVISAGEE  — Voies à entretenir / renouveler (en pointillé=partiellement)

SAINT GHISLAIN	
Besoins	Capacité de formation de trains et stockage RID Les flux actuels ainsi que les potentiels de Yara et du terminal de Ghlin doivent être pris en compte. La possibilité de stocker des trains et notamment des wagons de produits chimiques RID a été pris en compte dans les travaux récents dans la gare. Dans le cadre d'une éventuelle réouverture de la ligne Mons – Valenciennes, Saint-Ghislain doit pouvoir servir de gare tampon et donc accueillir des trains longs de containers. Saint-Ghislain est également pressenti pour devenir la base de l'opérateur ferroviaire de proximité PLANISFER. Il faut donc prévoir à terme que des services, du stationnement de matériel roulant, etc. peuvent être réaffectés sur le site.
Propositions	1. Entretien des voies renouvelées 2. Selon l'évolution des besoins, continuer le renouvellement des voies 3. Création d'un accès direct aux faisceaux depuis Tertre 4. Prévoir une voie de 750m si réouverture Mons - Valenciennes
Schéma	 Le schéma illustre la configuration des voies de la gare de Saint-Ghislain. Les voies sont classées en trois catégories : voies à entretenir/renouveler (vert), voies nouvelles (bleu), et voies en fin de vie (rouge). Une zone rouge pointillée est désignée 'Future zone RID'. Les numéros 1, 2, 3, 4 indiquent des points clés de l'infrastructure. Les voies sont connectées aux lignes Tournai, Mons, et Quivrain.

Par ailleurs d'autres infrastructures de moindre envergures sont nécessaires pour les industriels à savoir : Hermalle-sous-Huy, Lessines, Ath, Feluy, Clabecq, Marbehan, Virton, Statte, Flémalle, Jemelle, Quenast, Marche-les Dames et Aisemont. Le maintien de ces infrastructures et leur entretien doivent être assurés en fonction entre autres des garanties que les industriels peuvent apporter sur les flux à venir.

Les gares de Monceau, Ronet, Stockem et Montzen n'ont pas de rôle important pour l'exploitation. Leur maintien ne doit être assuré que si cela peut être justifié par un autre usage (voir chapitre sur les Services).

9.2.5. Associer la Région à la mise hors service de voies principales et accessoires et à la gestion du déferrement

Après validation par le ministre de tutelle, Infrabel démantèle les voies principales n’offrant plus de perspective de leur point de vue. Pour les voies accessoires, Infrabel peut unilatéralement décider du démontage. Questionné sur la pertinence de cette stratégie, Infrabel précise que le démontage d’une voie est d’autant plus cher qu’il est tardif et que les lignes hors services étaient considérées comme des dépôts illicites de produits polluants par la Région Wallonne (traverses). Lorsqu’Infrabel décide de défermer une infrastructure, l’intervention de la Région pour identifier les enjeux (entreprises, terrains) et les éventuels moyens possibles pour conserver l’infrastructure serait profitable. L’objectif n’est pas de garder toutes les infrastructures à n’importe quel prix mais de s’assurer que toutes les opportunités ont été prises en compte. Dans cet esprit, Infrabel a gelé en 2015 le démantèlement de la ligne 141 à Manage pour que le PACO puisse identifier si un concessionnaire pourrait être intéressé.

La Cellule Ferroviaire milite pour les voies accessoires soient soumises au même régime que les voies principales, c’est-à-dire que le contrat de gestion prévoit une consultation des pouvoirs publics.

La Wallonie possède également des sites raccordés à reconvertir. Le **maintien des raccordements sur les sites à reconvertir (ou la mise en sommeil)** est une opportunité pour encourager l’utilisation du ferroviaire pour :

- l’évacuation du métal et des déchets ;
- le traitement des terres polluées, notamment dans le cadre du projet de site de décontamination de terre de Duferco à Marcinelle ;
- l’utilisation post décontamination pour de nouvelles activités utilisant le fer.

De manière générale, le déferrement systématique des voies non utilisées devrait être pesé car il implique de mettre en œuvre des ressources financières et humaines supplémentaires qui ne sont pas affectées à d’autres projets. Si la remise en état de la voie est souvent aussi chère que la repose complète, cela permet psychologiquement de montrer que la voie ferrée a été utilisée et pourrait encore l’être dans le futur vis-à-vis de potentielle entreprise intéressée à s’installer sur un terrain raccordé au fer. SNCF réseau par exemple préfère, sur les lignes capillaires, laisser sur place l’infrastructure hors service.

9.3. Axe 3 : Chercher un équilibre économique pour les différents acteurs

Aujourd’hui la balance entre le coût d’entretien de l’infrastructure et la redevance pour le gestionnaire est déséquilibrée. Plusieurs propositions sont faites sur le schéma ci-dessous pour rééquilibrer cette balance. Ces pistes de solution sont développées dans les paragraphes suivants.

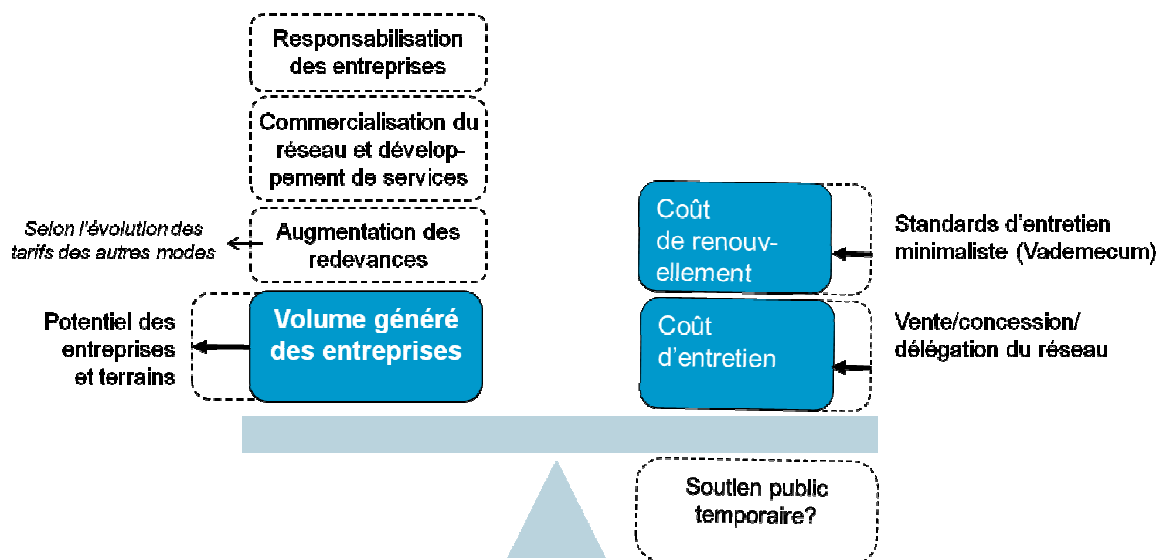


Figure 27 : Eléments à explorer pour tenter d'atteindre l'équilibre financier de la gestion du réseau – Cellule Ferroviaire 2015

9.3.1. Nouvelles formes de gestion de l'infrastructure

Il faut admettre que les lignes industrielles sont souvent peu entretenues et coûtent chères à Infrabel mais elles n'en restent pas moins cruciales pour les industriels. Pour résoudre partiellement ce problème, Infrabel pourrait **concéder la gestion de l'infrastructure** à une autre structure (OFP, industriel, pouvoirs publics) qui en assurerait alors l'entretien et l'exploitation. Cette solution est préférée à la revente du réseau pour que les pouvoirs publics gardent la main sur ce patrimoine national et puisse en garantir l'accès.

En France, RFF a estimé que l'apparition de prestataire gestion d'infrastructure (PGI) sur certaines lignes capillaires a permis de limiter le coût d'entretien à 8'000€/an/km (environ -20% par rapport à la situation actuelle).

L'ensemble des lignes industrielles en Wallonie pourrait faire l'objet de ce type de délégation de compétences : la ligne 285 entre le Val-St-Lambert et Hermalle-sous-Huy, la ligne 100 entre Saint-Ghislain et Terte, les lignes 155 et 289 entre Marbehan, Etalle et Croix Rouge, l'ensemble des autres lignes industrielles au cas par cas (87, 115, 150, 214, 252, 269, 287, 260, etc.). La délégation a des avantages certains par rapport à la vente du réseau car celui-ci reste dans le domaine public. La faillite de l'acteur privé ou le changement d'orientation de celui-ci ne peut donc pas mettre à mal la conservation de ce patrimoine.

Il est nécessaire dans un premier temps de déterminer le cadre juridique dans lequel ces éléments peuvent s'inscrire, de résoudre les problématiques d'exploitation (responsabilité au niveau du

croisement des lignes principales, passages à niveau, gestion des capacités, etc.). Dans un deuxième temps, un cahier des charges type devra être rédigé avec les droits et devoirs du prestataire.

Plusieurs facteurs laissent également penser que les entreprises vont avoir un rôle plus important à jouer à l’avenir dans la gestion des infrastructures pour les desservir :

- le manque de moyen d’Infrabel et donc probablement sa volonté de transmettre aux privés les infrastructures de desserte locale ;
- les besoins des industriels de disposer de zone de stockage sur le réseau pour s’adapter par exemple aux dessertes moins fréquentes des opérateurs ;
- etc.

Même s’ils représentent des opportunités pour les industriels, ces transferts d’infrastructures ou de gestion représentent des coûts importants. Il est à noter que les interventions éventuelles des industriels wallons ne concernent pas seulement leur propre installation. Certaines entreprises sont prêtes à soutenir le financement d’infrastructure publique. L’intervention de la Région ou des intercommunales peut être envisagée si un intérêt public est manifeste (moindre utilisation des routes, développement économique, etc.). On notera néanmoins qu’une participation conséquente du ou des partenaires privés reste la seule garantie forte que le projet sera utile. Il faut donc la favoriser, voir l’automatiser.

9.3.2. Standards d’entretien

Actuellement, les normes d’entretien sont draconiennes. Or le niveau de service (vitesse, disponibilité, etc.) des infrastructures fret n’a pas besoin d’être le même que sur les lignes voyageurs. La gestion peut également être repensée. Naturellement, la structure d’Infrabel est plus adaptée à l’entretien du réseau ferroviaire dans sa globalité plutôt que pour des besoins locaux. Une délégation de l’entretien et/ou de la gestion du réseau, la location ou la vente de l’infrastructure locale à l’industriel (ou à une société de services) sont des solutions à envisager pour réduire les coûts. Les infrastructures de proximité doivent être rénovées et/ou entretenues pour conserver les fonctionnalités actuelles. Cela concerne les gares de : Ath, Aisemont, Clabecq, Feluy, Flémalle, Ghislenghien, Hermalle-sous-Huy, Jemelle, Lessines, Marbehan, Marche-les-Dames, Quenast, Statte et Virton.

Le but est de rendre le moins coûteux possible l’entretien en permettant des vitesses de l’ordre de 10-20 km/h pour les sections courtes. Globalement, l’entretien ne devrait concerner que la conservation de la géométrie en changeant les traverses ne permettant pas de l’assurer, le désherbage de la plateforme. Le changement des rails devrait être exceptionnel sur les lignes supportant peu de trafic.

Certaines entreprises réalisant des travaux sur voies ferrées estiment que le coût d’entretien par kilomètre en adaptant les standards pourrait être limité à 5’000€/an (environ -50% par rapport à la situation actuelle).

Au plus bas de l’échelle des standards, une **procédure de mise en sommeil de l’infrastructure** pourrait être imaginée pour conserver des infrastructures n’ayant plus de trafic mais pouvant avoir un potentiel futur. Cette procédure consisterait à conserver l’infrastructure, à désherber la plateforme, à déposer les aiguillages sur les voies principales, à entretenir a minima les aiguillages hors voies principales. Ces travaux pourraient même être sous-traités si un gain financier est possible ou laissés à charge de la personne souhaitant garder le potentiel : industriel, Région, intercommunale.

Le **contrôle des infrastructures des industriels** était jusqu’à présent effectué par Infrabel. Cette position de force encourageait à multiplier les travaux à faire avec des raccordements parfois mieux entretenus que des tronçons du réseau national ! Désormais, le propriétaire de terrain est responsable de la parcourabilité de son réseau.

9.3.3. **Commercialisation du réseau**

Dans une optique de conservation et d’optimisation de son réseau, il serait souhaitable qu’Infrabel commercialise son réseau et notamment les voies accessoires. Les actions suivantes devraient être entreprises :

- recenser les voies non utilisées de son réseau et leur état ;
- déterminer le coût de maintien de ces voies et proposer aux industriels/opérateurs un catalogue de location ;
- valoriser le réseau à l’international (attirer les flux qui évitent la Belgique) ;
- Promouvoir les services aux opérateurs et industriels dans les gares de formation.

Entre autres la SNCF réseau (gestionnaire du réseau français) possède une direction Marketing et Commerciale en charge de la commercialisation de l’offre de services, y compris pour les clients frets.

9.3.4. **Utiliser les recettes de la taxe kilométrique pour investir dans les infrastructures ferroviaires**

La mise en place d’une taxe kilométrique pour les poids-lourds en Belgique offrait l’opportunité de rééquilibrer les coûts des infrastructures supportés par la route et les autres modes. Etant donné l’état préoccupant des infrastructures ferroviaires, la réutilisation d’une partie de l’argent de la taxe pour l’entretien du réseau ferroviaire ou des projets de développement permettait d’encourager le report modal à terme. C’est le cas en Suisse où le fond d’infrastructure ferroviaire (FIF) est en partie alimenté par la redevance poids-lourds et la taxe sur les huiles minérales. La Région ne peut intervenir actuellement sur l’entretien du réseau d’Infrabel, il faudrait donc intervenir sur des

infrastructures privées ou faire évoluer le contexte législatif. La taxe est finalement devenue une redevance pour l’utilisation de l’infrastructure.

9.3.5. Utilisation hors sillon de l’infrastructure

Un certain nombre de lignes industrielles ne voit circuler aucun train voyageur ou train fret longue distance. Ces lignes ont un fonctionnement propre et entre donc dans le cadre de l’arrêté royal sur le matériel roulant n’utilisant pas de sillon (voir description dans le 1^{er} chapitre). Trois cas doivent être différenciés :

- Entreprise raccordée pouvant atteindre un faisceau sans passer par le réseau principal (Carrière CUP jusqu’à Lessines, Burgo jusqu’à la gare de Virton, carrière Sagrex depuis Quenast, etc.) ;
- Entreprise raccordée pouvant atteindre un faisceau en traversant les voies principales (Terminal Container d’Athus jusqu’à Athus, ZI Ghislenghien vers Ath, etc.) ;
- Entreprise raccordée pouvant atteindre un faisceau en utilisant les voies principales (L285 vers Kinkempois, Aisemont vers Châtelet, ZI de Tertre vers St Ghislain, etc.)

Un recensement des lignes et des conditions doit être établi par Infrabel et les industriels doivent être mis au courant des nouvelles possibilités qui leur sont offertes. Par ailleurs, afin d’utiliser utilement ces conditions, il faut pour l’opérateur (ou l’entreprise) pouvoir accéder jusqu’à une gare de triage. Un travail sur les dérogations possibles pour atteindre ces gares doit être entamé. On pense notamment aux gares où pourrait s’établir un OFP : Châtelet, St Ghislain, Kinkempois, Monceau et aux raccordements industriels en gare (Virton, Lessines, Tubize, etc.).

9.4. Axe 4 : Améliorer la concertation entre Infrabel et les industriels

9.4.1. Comité de secteurs

Actuellement, le gestionnaire d’infrastructure et les industriels sont rarement en discussion directe et les échanges se font par l’intermédiaire des opérateurs. Le système ferroviaire aurait à gagner si des contacts directs pouvaient avoir lieu pour les sujets suivants :

- présentation régulière des travaux en cours et du plan d’entretien du réseau ;
- évolution du cadre législatif ;
- engagement des industriels sur des volumes pour faciliter les investissements.

A cette fin, un comité de secteur pourrait être créé avec industriel et Infrabel (organe de consultation/information avec les sociétés raccordées au fer).

Suite à la demande des industriels wallons, la Cellule Ferroviaire a mis en place un groupe de travail, auquel participe Infrabel, qui s’est réuni pour la première fois en mars 2015. L’objet de ces réunions qui devraient s’organiser sur une base annuelle, vise entre autres à aborder les questions d’actualité, renforcer les liens entre les entreprises utilisatrices du rail et leur offrir la possibilité de poser des questions au gestionnaire d’infrastructure.

9.4.2. Gestion des travaux

Pour palier aux problèmes d’indisponibilité pour travaux, il est proposé de définir :

- un temps maximal de coupure de la ligne ;
- une solution alternative aux industriels en cas d’arrêt prolongé (multimodale, route, etc.).
- un planning minimum 6 mois à l’avance.

9.5. Axe 5 : Accroître la visibilité du ferroviaire

9.5.1. Débat public et prise de position du gouvernement

Le manque de moyens pour entretenir le réseau ferroviaire (et la capacité de transport des voyageurs) est un fait qui est très peu sujet à débat en Belgique. La prise de décision du gouvernement fédéral de conserver l’entière responsabilité du réseau mais sans y associer des moyens est caractéristique de la volonté des politiques de couper court au débat. Pourtant l’avenir des réseaux de transport et leur financement devrait être un sujet débattu dans un cadre plus large que le cercle ministériel. Cela permettrait de sensibiliser les usagers et les citoyens aux problématiques du ferroviaire qui conditionnent leur transport quotidien (voyageur ou marchandises), au coût des transports pour la société et les politiques à mener.

A titre d’exemple le sujet des réseaux de transport, de leur financement et de leur fonctionnement sont largement abordés en Suisse avec :

- plusieurs votations ces dernières années sur l’avenir du réseau (financement et fonctionnement) : financement et de l’aménagement de l’infrastructure ferroviaire (FAIF), Rail 2000 et ZEB, Nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) ;
- des votations ont eu lieu sur les projets d’infrastructure : CEVA³⁰ (accepté), Transrun³¹ (refusé) etc. ;
- une concertation publique large sur le service : à titre d’exemple les projets d’horaires voyageurs sont mis à disposition entre 1 an et 6 mois avant la mise en service pour recueillir les prises de positions des usagers.

Ces initiatives ont généralement été accueillies favorablement par la population, ce qui a permis de justifier les investissements consentis et les transferts de la route au rail.

En Wallonie et concernant plus précisément les marchandises, il pourrait être imaginé des débats autour des projets d’infrastructures, des financements à consacrer au ferroviaire ou encore la place du fret par rapport aux voyageurs.

9.5.2. Offrir de la visibilité au mode ferroviaire

Le ferroviaire est souvent absent des cartes de présentation générale de la Wallonie or ce mode est tout autant un atout que les routes ou les voies navigables surtout lorsqu’il est présenté en complémentarité de ces 2 modes.

³⁰ CEVA : Liaison ferroviaire Cornavin — Eaux-Vives — Annemasse, projet de liaison entre les gares de l’agglomération genevoise

³¹ Transrun : Transport entre Régions Urbaines Neuchâteloises, projet de nouvelle ligne entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds

A l’instar du site railcargo aux pays bas (<http://www.railcargo.nl>), la Wallonie pourrait proposer un site de promotion du fret ferroviaire. Les informations concernant les procédures, les services multimodaux, etc. peuvent être proposées.

9.5.3. Pérenniser et rendre plus visible le réseau de plateformes multimodales

Au niveau des plateformes, la Wallonie en dispose assez pour le transbordement de containers sur le rail, d’autant plus que 2 projets doivent encore se finaliser (Ghlin et Trilogiport). La priorité est de pérenniser les plateformes par l’installation de centres de distribution à proximité des sites et le développement de services associés pour rentabiliser l’activité (conditionnement, finalisation d’un produit, gestion administrative, stockage, gestion matières dangereuses, etc.). La Région a un rôle à jouer surtout sur la bonne attribution des terrains à proximité de ces plateformes : conserver des grandes parcelles, éviter les conflits contre productifs entre acteurs que ce soit les communes, ports ou intercommunales, promouvoir ces terrains (AWEX).

La desserte du site de Trilogiport par train nécessite par ailleurs :

- un accord pour le passage sur le site d’Arcelor Mittal Liège (Site de Chertal), celui-ci a été conclu en novembre 2015 ;
- une réouverture de la ligne 214 par Infrabel. Les travaux seront réalisés par Infrabel si des volumes sont planifiés de manière sûre.

La limitation à une plateforme multimodale d’importance par bassin de consommation est une stratégie qui permet de faire émerger des sites avec une importance régionale et d’avoir une visibilité à l’échelle européenne. D’autres plateformes plus spécialisées peuvent également compléter l’offre (manutention de produits métallurgiques, ferroutage, vrac, etc.).

Dans ce contexte la Région et les intercommunales doivent :

- Finaliser les derniers projets (Trilogiport) et **stopper la mise en place de nouvelles plateformes** sauf en cas de besoins spécialisés ;
- **Réserver obligatoirement les terrains à proximité des terminaux** pour encourager les activités générant des flux multimodaux ou proposant des services associés à ces flux (notamment centre de distribution)
- Aides à la **mise en place de services complémentaires** à l’activité transport (matériel, formation, permis)
- **Continuer d’attirer les entreprises** (par exemple le travail de l’Idelux pour attirer des industriels autour d’Athus est un vrai plus pour le terminal par rapport à Bettembourg où il n’y a pas d’organisme aidant à l’installation). La mise en place d’un site internet partageant les

informations sur les plateformes multimodales en Wallonie est primordial (capacité, destination, horaire vers les ports, tarification, etc.).

9.6. Axe 6 : Encourager le rééquilibrage modal

9.6.1. Propositions de mesures

Le mode routier actuellement disposent d’atout considérable par rapport au ferroviaire. Dans une logique de concurrence entre les modes, il est utile de relativiser ces atouts historiques :

- **faire participer les poids-lourds à l’entretien des réseaux** : instauration de la redevance poids lourd va être mise en place en avril 2016. A l’instar de ce qui est fait en Suisse, une partie de la redevance devrait être utilisé pour encourager le report modal (infrastructure fluvial et ferroviaire).
- **s’assurer du respect des règlements** : les contrôles concernant les heures de conduite, les poids en charge, etc. doivent être largement renforcés.
- **éviter toute dérogation supplémentaire** pour les poids-lourds. Récemment le Benelux à demander de pouvoir faire circuler des containers et des caisses mobiles de 45’ non multimodales dans ces frontières. Cette demande ne semble pas aller dans le sens d’un report modal. Il en est de même pour les autorisations de circuler des camions très lourds dans les bassins sidérurgiques.
- **Tendre vers l’uniformisation des conditions de sécurité de la route et du rail.**

La restriction de circulation des poids-lourds (dimanche, la nuit, etc.) est une solution à envisager. Elle pose néanmoins d’énormes problèmes en termes : de concentration des camions sur les périodes de pointe, de gestion des stocks des entreprises, de compétitivité de l’économie. La mise en place d’une politique de tarif variable selon les périodes horaires pour la redevance poids-lourds semble plus adaptée.

9.6.2. Rôle des subventions

De manière générale, si des subventions doivent être apportées, il faut investir en priorité dans les infrastructures et leur entretien. L’exploitation et les services doivent être rentables.

La mise en place d’aides publiques sur une longue durée ne permet pas aux acteurs économiques d’être innovant dans le secteur. Ainsi même si les services de transports combinés ont du mal à être rentables à l’échelle nationale, les opérateurs de plateformes doivent trouver une rentabilité dans les activités connexes : empotage, gestion des containers, dédouanement, stockage, etc.

Ce type de subvention ne doit pas mettre en concurrence le mode ferroviaire et le mode fluviale/maritime.

Ces aides doivent être mises en relation avec les bénéfices pour l’économie belge. Actuellement, les plateformes fonctionnant pour le ferroviaire en relation avec Antwerpen, sont placées aux frontières et travaillent principalement pour des clients étrangers.

Si une aide au transport combiné doit être mise en place cela doit se faire dans le cadre d’ouverture de nouvelle ligne, sans concurrence avec le fluvial et pour une période réduite permettant à l’opérateur de trouver sa clientèle et de mettre en place des services (3 ans).

Le déficit chronique du trafic en wagon isolé est dû aux opérations de desserte locale et de triage en amont et en aval du trajet principal. Si une aide au wagon isolé doit être mise en place, celle-ci doit donc être en relation avec les coûts de ces opérations avec comme possibilité :

- o subventionnement des opérations de triage ;
- o subventionnement des coûts de desserte locale et/ou de l’entretien des lignes locales.

Actuellement, le système belge subventionne proportionnellement au km parcouru, ce qui ne favorise pas les trajets les moins rentables, c’est-à-dire les plus courts.

Voici d’autres formes de subventions qui sembleraient plus appropriées que les aides à l’exploitation :

- o Subvention pour la recherche de nouveau client pour le ferroviaire / subvention pour la mise en place de nouveau trafic (aide ponctuelle avec engagement sur les trafics) ;
- o Aide à l’entretien des infrastructures et du matériel roulant privés ;
- o Aides pour la mise en place de pratique innovante d’exploitation ;
- o Aides à la formation.

A tout le moins, les aides doivent être temporaires.

10. CONCLUSIONS

La Wallonie a hérité d’un réseau ferroviaire de qualité avec une couverture territoriale importante, une électrification quasi complète, des gabarits importants et des infrastructures de triages imposantes. Bien que le nombre de raccordements et de lignes industrielles ait diminué ces dernières années, les opportunités d’utiliser le réseau ferroviaire restent importantes.

Ce réseau conséquent est aujourd’hui difficile à gérer suite aux nombreuses contraintes budgétaires et à la baisse des volumes. Aujourd’hui, peu à peu se perd la substance de ce réseau. Il est donc urgent d’adopter une stratégie pour concilier trajectoire budgétaire et réseau ferroviaire de qualité. Pour cela, la Cellule Ferroviaire recommande :

- d’investir là où cela est nécessaire, en priorisant les zones de formation des trains actuels et en conservant les infrastructures (lignes/raccordements) utiles aux clients actuels. De stopper les investissements dans de nouvelles plateformes multimodales (réseau déjà dense) ou dans les centres de tri surdimensionnés ne supportant plus de trafic ou services ;
- de mettre en valeur et de commercialiser le réseau. La mise à disposition de voies pour les industriels est par exemple une démarche à promouvoir ;
- d’inventer de nouvelles formes de gestion de l’infrastructure. En l’absence d’équilibre financier entre les revenus du trafic fret et les coûts qu’ils engendrent, la situation actuelle n’est pas tenable. L’adaptation des standards d’entretien, la délégation ou la vente d’une partie du réseau sont des pistes à explorer ;
- de promouvoir le débat public sur le fret ferroviaire, afin de sensibiliser les contribuables aux enjeux actuels et à venir.

VOLET EXPLOITATION DU RESEAU FERROVIAIRE

Si le maintien et l’adaptation de l’infrastructure sont des conditions sine qua non au développement d’un fret ferroviaire florissant, la première préoccupation des industriels est l’exploitation de ce réseau. Le chapitre suivant présente les acteurs, les caractéristiques des flux ferroviaires et les grands principes d’exploitation.

1. ACTEURS DU FRET FERROVIAIRE

Le graphique ci-dessous rappelle les parts de marché (en termes de contrats) pour le fret ferroviaire belge. On constate que B-Logistics est encore l’opérateur d’un nombre important de clients. DB Schenker assure des dessertes vers l’Allemagne et les Pays-Bas. Certaines de ces dessertes sont sous-traitées ou réalisées en collaboration avec B-Logistics pour la partie sur le territoire belge. DB Schenker ayant désormais plusieurs clients sur le secteur de Kinkempois, il est envisageable qu’à terme, l’entreprise récupère ces flux sous-traités. La SNCF opère également des trafics de métal et carriers vers la France. D’autres opérateurs CrossRail, Rotterdam Rail Feeding, Railtraxx, opèrent quelques relations dans le secteur de Liège. SNCF fret et Europorte ont gagné des marchés en relation avec le Nord de la France et la région parisienne.

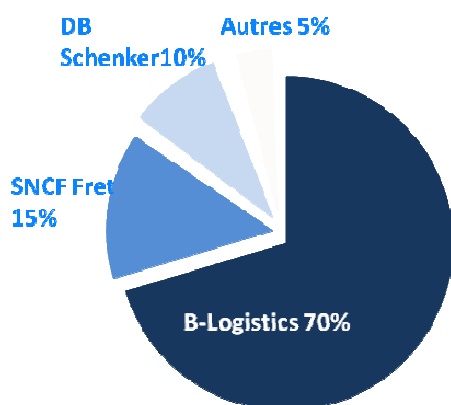


Figure 28 : Répartition des contrats par opérateur en Wallonie (tonnes) – Cellule Ferroviaire (2014)

L’ouverture du marché est donc timide et les difficultés suivantes peuvent être notées :

- les nouveaux arrivants ne veulent généralement pas reprendre les trafics en wagons isolés ;
- la desserte finale vers les entreprises peut être complexe (non électrifiée, manœuvre, etc.) ce qui nécessite généralement du matériel et du personnel local ;
- des entraves à la concurrence ont été subies par les nouveaux opérateurs (excès de zèle administratifs, etc.).

2. CARACTERISTIQUES DU TRANSPORT FERRE DE MARCHANDISES

Ce chapitre présente les caractéristiques principales du fret ferroviaire en Wallonie en l’évolution de la part modale du ferroviaire, les types de trafics, les produits transportés, les origines-destinations et les potentiels.

En remarques préliminaires, il est nécessaire d’indiquer que les informations sur les flux de marchandises en Belgique sont peu nombreuses et ne sont actuellement pas mises à jour. A titre d’exemple les statistiques sur les prestations de transport (tonnes.km) du SPF économie s’arrêtent en 2010 ! On constate également que les informations de la Belgique dans les statistiques d’Eurostat ne sont pas actualisées.

Les principales sources de données pour cette étude sont issues : des rencontres réalisées avec les industriels wallons, les données d’Infrabel et de B-Logistics et des organismes de statistiques (SPF, Eurostat, etc.). Pour plus d’informations voir l’annexe 3 de ce rapport.

2.1. Un marché qui se redresse lentement

Le fret ferroviaire représente moins de 10% des tonnes.km transportées en Wallonie.³² Cette part a fortement diminué depuis les années 2000 où 17% des tonnes.km étaient encore transportées en train. Cette décroissance de la part modale du train en faveur de la route s’est amorcée dès les années 70. En effet, à cette époque la part modale du train était de l’ordre de 30% en Belgique mais c’est principalement les camions qui ont absorbé les fortes augmentations de trafics de marchandises depuis 40 ans, pendant que le ferroviaire perdait peu à peu ses trafics.

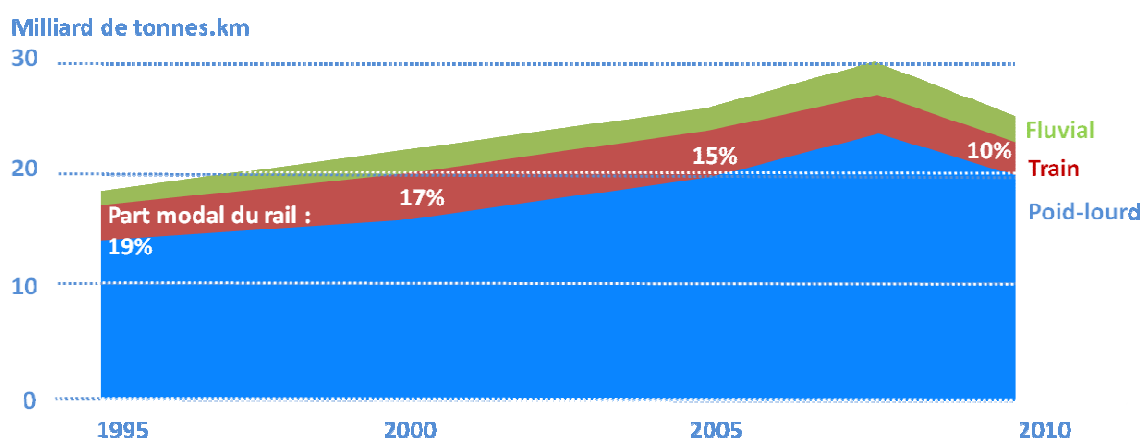


Figure 29 – Part modale des modes en Wallonie– Sources : SPF Mobilité et Transport- Calculs IWEPS

³² IWEPS, 2009

La crise a accentué cette baisse avec notamment un effondrement des matières métallurgiques transportées en Belgique en 2008-2009 (divisé par 2). La Wallonie a été particulièrement touchée, étant donné que la métallurgie représente la part la plus importante du transport ferroviaire au niveau régional.

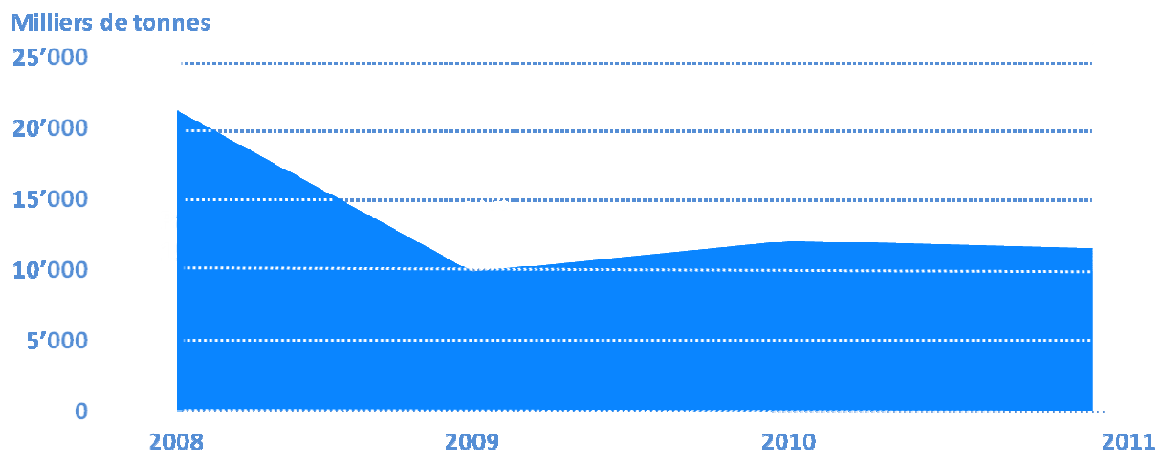


Figure 30 – Evolution du transport de produits métallurgiques par trains en Belgique (milliers de tonnes) - Eurostat

D'après les données d'Infrabel, le tonnage net transporté par ferroviaire en Belgique a évolué de la manière suivante : 55.5Mt en 2010, 58.2Mt en 2011 et 50,2Mt en 2012. L'opérateur historique a vu ses tonnes nettes transportées en Belgique passer de 55 millions de tonnes en 2008 à une trentaine de millions de tonnes en 2013³³.

En Wallonie, les flux recueillis par la Cellule Ferroviaire en 2014 représentent de l'ordre de 13Mt. En 2016, plusieurs projets ferroviaires devraient voir le jour, ce qui laisse présager un redressement du marché.

2.2. Un trafic ferroviaire largement tourné vers l'international

Au niveau belge, le trafic est ouvert à l'international. Les flux en lien avec l'étranger (import/export/transit) représentent plus de 70% des flux en termes de tonnes.km³⁴.

Pour la Wallonie, la répartition selon la portée du transport est présentée dans le tableau ci-après.

³³ D'après le site internet de l'opérateur

³⁴ Eurostat, 2010

	Recueil auprès des entreprises 2014 (en t)	Données B-Logistics 2012 ³⁵ (nombre de wagons)
Etranger export		23%
Etranger import	50-60%	19%
Autres régions – Export		21%
Autres région Import	40-50%	27%
Intra Wallonie	5-10%	10%
Total	100%	100%

Tableau Cellule Ferroviaire 2015

Les échanges de la Wallonie avec les autres régions représentent la moitié (47%) des flux en lien avec la Wallonie (hors transit). La Wallonie est en effet dépendante des flux venant de Flandre (ports et industries métallurgiques). Le trafic wallon est moins tourné vers l'international que celui du reste de la Belgique, ce qui est logiquement expliqué par l'absence de port de mer. Enfin, le trafic interne à la Wallonie est relativement faible mais non nul, ce qui montre que le mode ferroviaire peut être compétitif, dans certaines conditions, sur des distances courtes.

2.3. Un trafic composé essentiellement de trains complets

Le trafic ferroviaire de marchandises est décomposé en deux familles (voir notions ci-après) :

- le trafic de trains complets (ou train block) qui est composé des trafics allant directement d'un fournisseur à un client. Des trains peuvent être complets également entre deux lieux de groupement/regroupement ;
- le trafic de wagons isolés (ou diffus) qui est composé des flux par quantité inférieur à un train et qui doivent être regroupés et triés dans des infrastructures de tri. Les trains qui ne sont pas composés d'un nombre de wagons suffisants (<17 wagons) sont également considérés comme du trafic diffus.

La structure du trafic ferroviaire en Wallonie est décrite dans le tableau ci-après.

	Recueil auprès des entreprises 2014	Données B-Logistics 2012 ³⁶
Trains complets	81%	82%
<i>dont containers</i>	17%	14%
Trafic diffus	19%	18%
Total	100%	100%

Tableau Cellule Ferroviaire 2015

³⁵ Proportion en termes de wagon pour les données B Logistics et en termes de tonnages pour le recueil auprès des entreprises. Pour information, B Logistics représente environ 70% des contrats en Wallonie (voir chapitres suivants).

³⁶ Proportion en termes de wagons pour les données B Logistics et en termes de tonnages pour le recueil auprès des entreprises

L'essentiel du trafic en Wallonie est composé par les trains complets. Le trafic diffus ne représente que 19% du trafic total. Dans les pays où le fret ferroviaire est largement développé, ce chiffre est beaucoup plus élevé. A titre d'exemple ce trafic diffus représente entre 35 et 45% des flux en Allemagne ou en Autriche³⁷.

2.4. Un marché ferroviaire principalement axé sur l'acier

Les produits transportés en Wallonie sont présentés ci-dessous pour les informations recueillies lors des entretiens avec les entreprises. L'analyse des données de l'opérateur historique est présentée sur la page suivante.

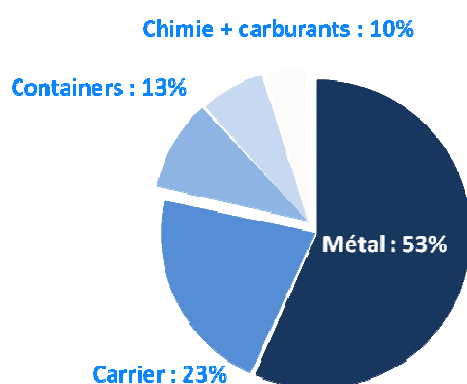


Figure 31 – Part de marché par secteur du transport ferroviaire en Wallonie (tonnes) – Source : Cellule Ferroviaire

Il peut être observé que :

- les containers (principalement vers/depuis Antwerpen) représentent plus du quart des imports/exports vers les autres régions (IFB) ;
- la chimie représente une part non négligeable (15%) des exports vers l'étranger ;
- le vrac présente 1/3 des volumes pour les flux intra Wallonie (importance des flux carriers).

Le marché du ferroviaire en Wallonie est donc concentré autour de quelques entreprises traitant des matériaux pondéreux (acier, carrier). Le secteur de la chimie, pour des raisons de sécurité utilise également le ferroviaire mais pour des volumes plus réduits.

2.5. Des flux orientés vers la France et l'Allemagne

Les origines/destinations couverts par l'opérateur historique en relation avec la Wallonie sont la France (essentiel des imports avec notamment des flux de métal important depuis Dunkerque et 1/3 des exports), l'Allemagne (avec des exportations de métal vers les constructeurs automobiles), les Pays-Bas (métal, carrière), le Luxembourg et l'Italie (containers).

³⁷ Study on Single Wagonload Traffic in Europe, pwc, 2014

Détails export (2.794k ton)



Détails import (1.724k ton)



Figure 32 – % des destinations pour les wagons chargés/déchargés en Wallonie par B-Logistics en 2014 – B Logistics

La carte ci après présente les principales régions d’Europe en relation avec la Wallonie à savoir :

- Nord de la France/Région Parisienne ;
- Rhône-Alpes/Bourgogne ;
- Ruhr/ Rhénanie ;
- Ports du Nord de l’Allemagne ;
- Bavière ;
- Lombardie ;
- Autriche/Slovaquie ;
- République Tchèque.

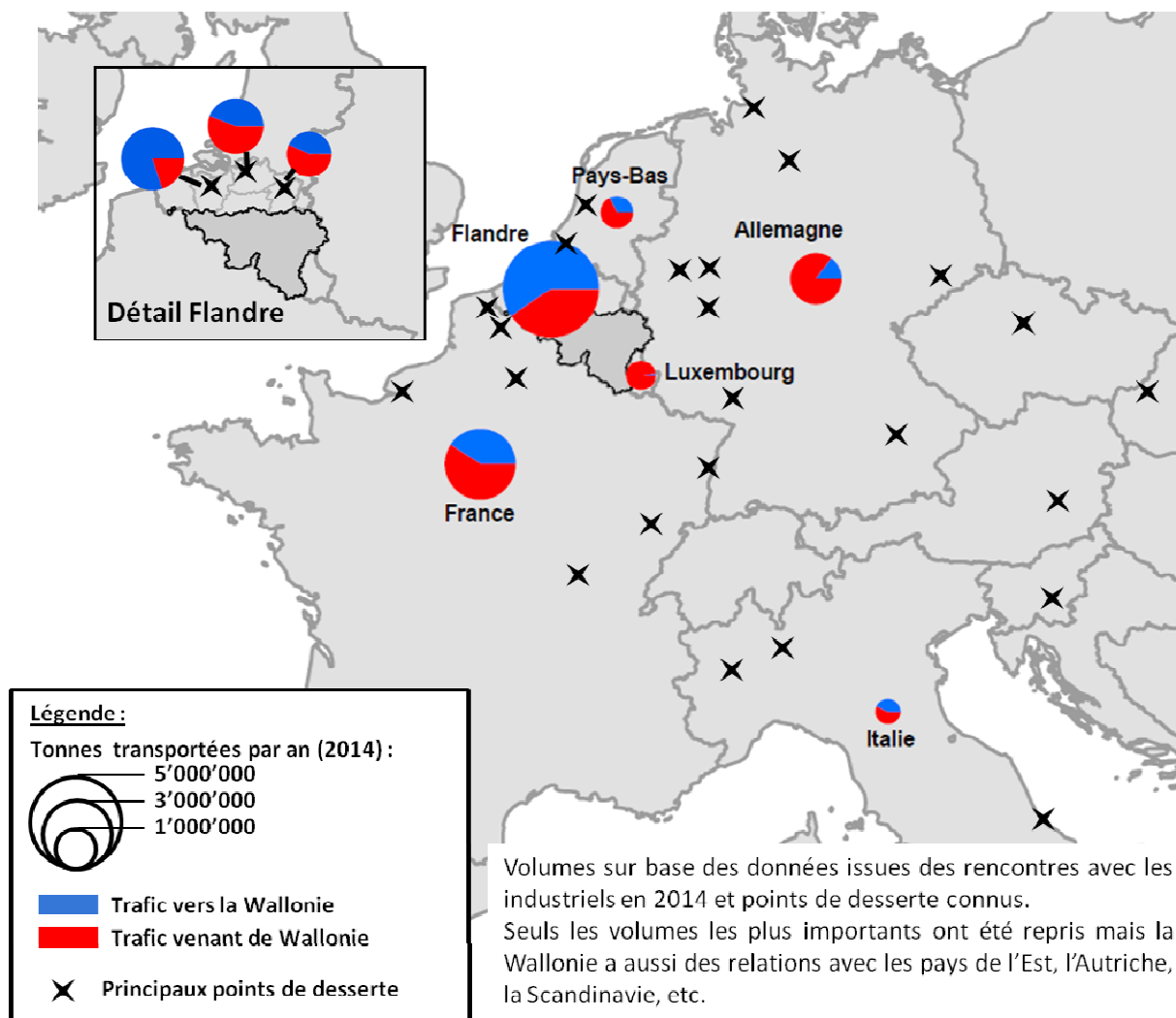


Figure 33 – Estimation des flux avec les principaux partenaires en Europe – Estimation à partir des volumes recueillis (Cellule Ferroviaire, données 2014)

2.6. Un marché disposant de potentiel

Suite aux rencontres avec les industriels, la question du potentiel a été posée pour le mode ferroviaire et les résultats sont présentés sur la carte suivante.

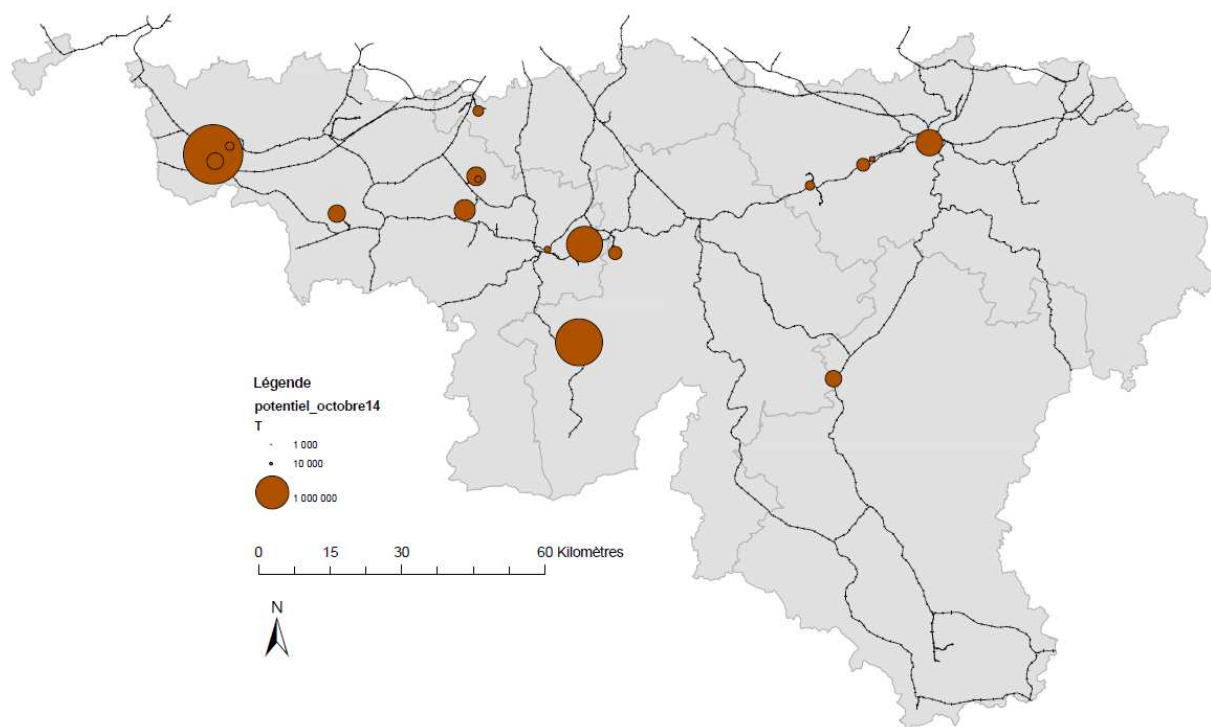


Figure 34 – Cartes des potentiels identifiés (Cellule Ferroviaire, 2014)

Les principaux potentiels sont :

- Les capacités non utilisées de la métallurgie. A condition que les secteurs automobiles et de l’équipement se redressent. Arcelor Mittal, Aperam, NLMK sont en mesure d’augmenter largement leur volume.
- Le secteur carrier, les principaux projets pour le ferroviaire sont le transport de la future carrière d’Hemptinne vers Aisemont, le flux possible entre Jemelle et Hermalle-sous-Huy et le repositionnement de la carrière CUP sur la ligne 87. Récemment, la carrière BRS a également étudié le redémarrage du trafic depuis sa carrière de Sprimont.
- Le secteur chimique pourrait également avoir des flux à transférer sur le rail ou des marchés à reconquérir si le service est concurrentiel par rapport à la route (Total, Yara, Prayon, Advachem).
- Des industriels ont aussi de petits projets pouvant être mis en place selon les marchés obtenus et les conditions du transport ferroviaire.
- De nouveaux marchés pourraient aussi émerger (Gouvy, Etalle, etc.)

L’essentiel des trafics ferroviaire de marchandises en Wallonie dépend de la reprise :

- du secteur automobile (acier pour les constructeurs allemands et français et import de voiture) ;
- des produits carriers (ciment, granulat) ;

La santé de ces deux secteurs est liée à la conjoncture générale en Europe. Sans reprise franche de la croissance en Europe, les volumes existants transportés en Wallonie ne peuvent augmenter fortement. Le marché de la construction a beaucoup ralenti depuis la crise (notamment aux Pays-Bas), la fin des politiques d’austérité, l’assouplissement des conditions de prêts pourrait entraîner une augmentation des trafics ferroviaires en Wallonie.

Certains pans de l’industrie chimique sont aujourd’hui en difficulté suite aux réductions de prix très importantes du prix de l’éthylène en Amérique du Nord³⁸ (environ 700€ la tonne au lieu de 1’200€/t en Europe). Les décisions politiques concernant l’exploitation du gaz de schiste auront donc une influence sur le secteur.

A partir de 2017, les quotas sucriers qui existent en Europe vont être supprimés. Cette suppression va bouleverser le marché. Dans un premier temps, il faut s’attendre à une augmentation de la production en Europe (y.c. le site de Wanze) afin d’acquérir des parts de marché. Dans cette perspective, le terminal sucrier anversoise « Manufert » a annoncé, en 2015, le doublement de sa surface.

Des rationalisations ont eu lieu dans le transport routier (réduction de flotte, etc.). Une reprise économique nette en Belgique entraînerait des augmentations de prix du transport routier et des difficultés pour trouver un prestataire notamment pour les transports particuliers (métallurgie, chimie). Le ferroviaire pourrait profiter de la situation.

³⁸ L’éthylène est un produit de l’industrie pétrolière. L’importante augmentation de la production du gaz de schiste en Amérique du nord a fait chuter le cours de ce produit. L’industrie chimique nord américaine a donc profité de ce changement structurel.

3. ORGANISATION GENERALE

L’exploitation du réseau est la source des principales demandes des industriels wallons. Le chapitre, après avoir présenté les formes d’organisation, s’attardera sur la notion de wagon isolé, les choix faits par l’opérateur historique et abordera ensuite la question de la planification des sillons fret et de la tarification des prestations.

3.1. Grands principes

L’organisation du transport ferroviaire de marchandises est dépendante de plusieurs paramètres :

- les volumes transportés ;
- l’organisation interne de chaque opérateur et les distances à parcourir.

Deux grands types d’organisation sont mises en place selon les volumes à transporter.

Le transport par train complet : si les volumes à transporter peuvent être regroupés par des envois/réception de 1’000t ou plus vers une même destination, l’opérateur mettra en place des trains complets qui iront directement d’un client A à un client B. Ce type d’organisation peut être utilisé pour des trains spots (envoi ponctuel important) ou des trains réguliers. Dans ce dernier cas, les volumes générés par l’entreprise doivent être importants. Pour 1 train par semaine, il faut recevoir et/ou envoyer 50’000t par an (un produit vers/depuis une destination).



Schéma Cellule Ferroviaire - 2014

Le transport de wagons isolés : si les volumes sont trop faibles ou ne peuvent pas attendre pour être regroupés (production devant entrer ou sortir de l’usine de manière rapide), alors l’opérateur peut proposer une solution de transport de wagons isolés. Il prend alors en charge des lots de wagons chez un client A. Ces wagons sont regroupés avec d’autres au niveau d’une gare de formation puis acheminés en train complet jusqu’à une autre gare de formation où les lots seront séparés et acheminés jusqu’au client B. Ce système nécessite de plus nombreuses opérations et est donc plus onéreux et plus chronophage. En Belgique, ce trafic est essentiellement assuré par B Logistics. L’organisation de ce système est décrite dans la suite de ce chapitre.

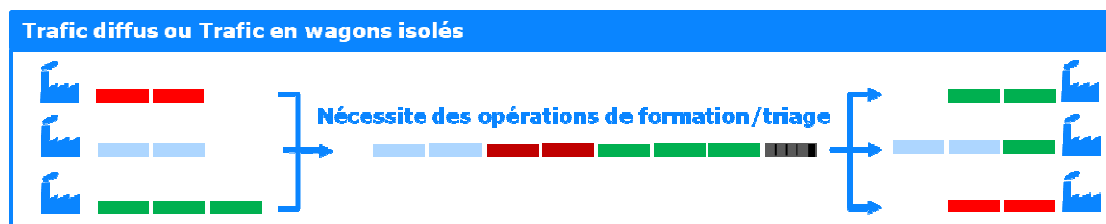


Schéma Cellule Ferroviaire - 2014

3.2. Organisation pour le wagon isolé

3.2.1. A l’échelle européenne

Le trafic en wagons isolés a longtemps été organisé comme un réseau européen de grand triage où les wagons circulent d’un triage à l’autre. Aujourd’hui, pour garantir des délais et une qualité de service, B-Logistics propose des relations directes entre deux points regroupant des wagons. C’est le cas pour les nouveaux produits Green Xpress Network (par exemple Antwerpen – Bâle direct par train multi-lots).

Cette stratégie est de plus en plus utilisée en Europe où le nombre de centre de tri d’importance à largement diminué (voir carte ci-dessous).

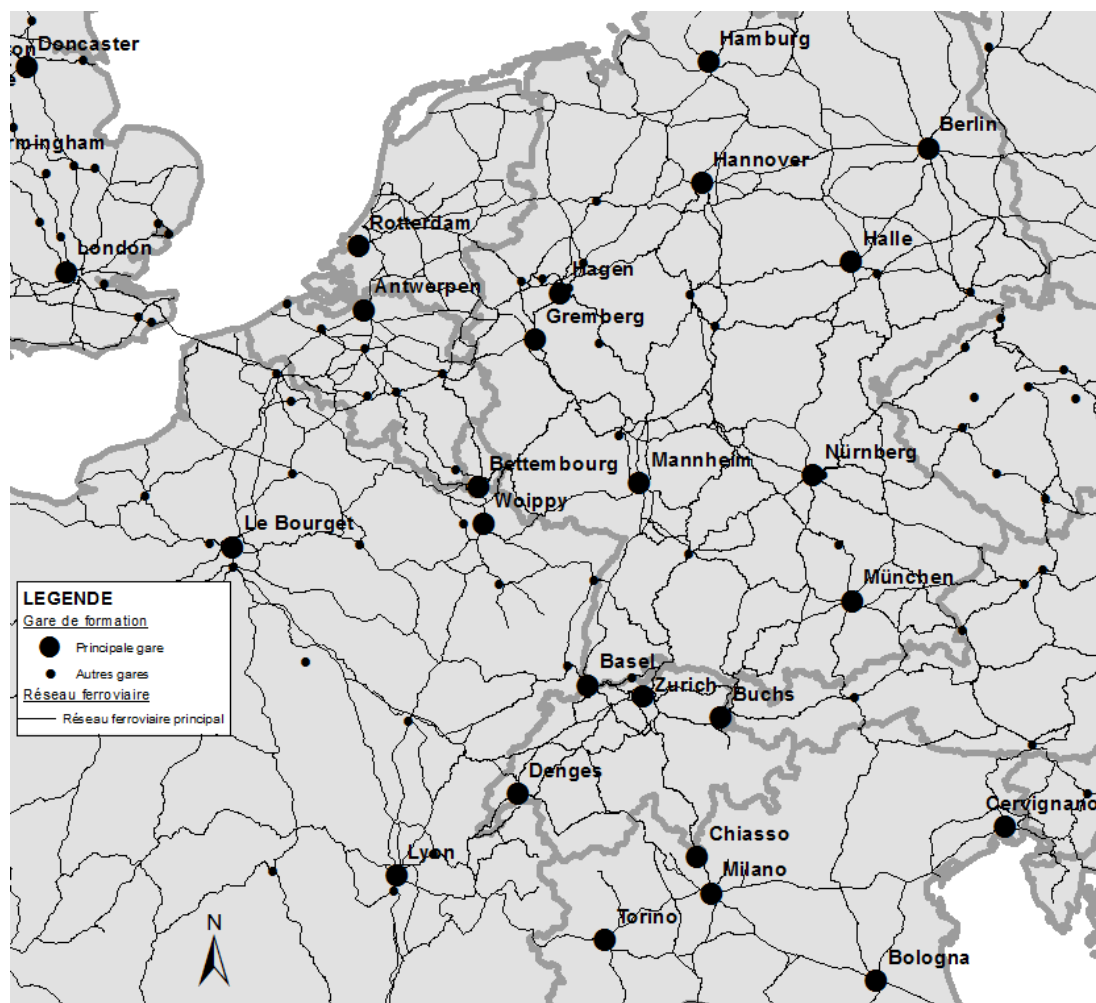


Figure 35 : Carte des principaux centres de tri à l’échelle européenne (Cellule Ferroviaire, 2015)

3.2.2. Au niveau belge

L’exploitation du trafic de wagons isolés peut être réalisée de deux manières :

- par un système décentralisé comportant de multiples petites zones de tri et des marchandises passant par plusieurs petits tris avant d’arriver à destination (stratégie réseau, voir a. sur le schéma ci après);
- par un système centralisé qui comporte une (ou quelque) zone de tri. Les wagons sont rabattus sur une (ou quelques) grande zone de tri (voir b. sur le schéma ci après);

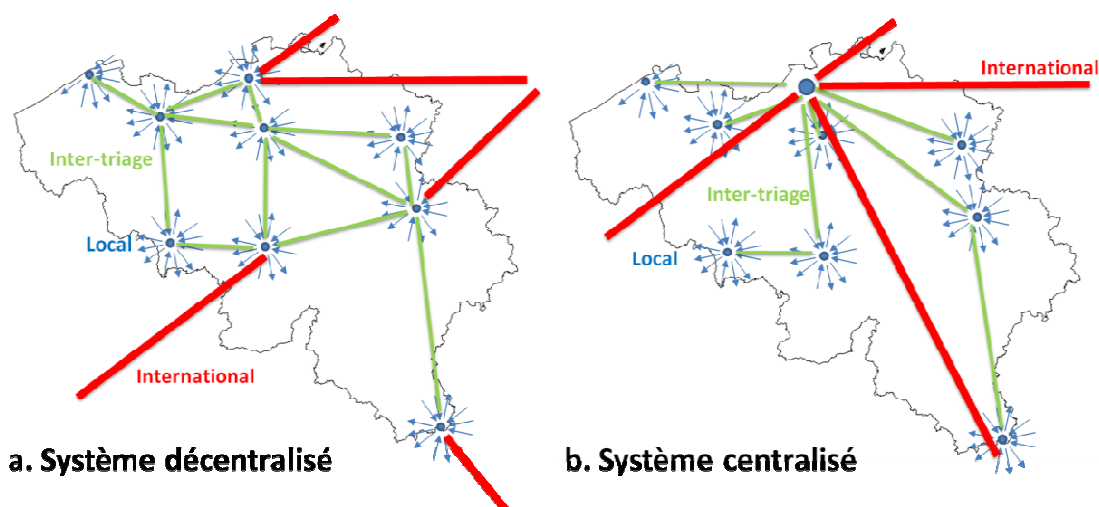


Figure 36 : Exemple de stratégie de desserte pour le wagon isolé (Cellule Ferroviaire, 2014)

B-Logistics s’est clairement orienté vers la deuxième stratégie qui a également été retenue dans les pays voisins. En 2002, B-Logistics a considéré que le nombre de site de triage en Belgique était trop important par rapport aux volumes transportés. Pour limiter ses pertes, B-Logistics a donc décidé de concentrer ses activités de tri à Antwerpen Nord. Ce hub sert de plaque tournante pour le trafic national et international (voir figure ci-après).

Ce site a été choisi pour plusieurs raisons :

- il est proche du port qui génère une partie importante du trafic national ;
- les entreprises générant des flux ferroviaires sont principalement implantées dans le nord du pays ;
- l’infrastructure est automatisée et le site dispose d’importantes réserves de capacité.

Les connexions inter-triage en Wallonie sont désormais toutes dirigées vers Antwerpen. Kinkempois, Saint-Ghislain, Athus et Châtelet jouent un rôle limité de regroupement.

Cette stratégie a eu d’importantes conséquences pour la Wallonie. Tout d’abord, il n’y a quasiment plus de connexions directes entre la Wallonie et l’étranger (1 à 2 trains par jour entre Kinkempois et l’Allemagne). Le transport de wagons isolés en Wallonie s’est détérioré pour les relations qui naturellement ne passeraient pas par Antwerpen (coûts et délais trop importants pour concurrencer la route). Ceci est sans compter les conséquences pour l’infrastructure wallonne évoquées dans la première partie de ce rapport.

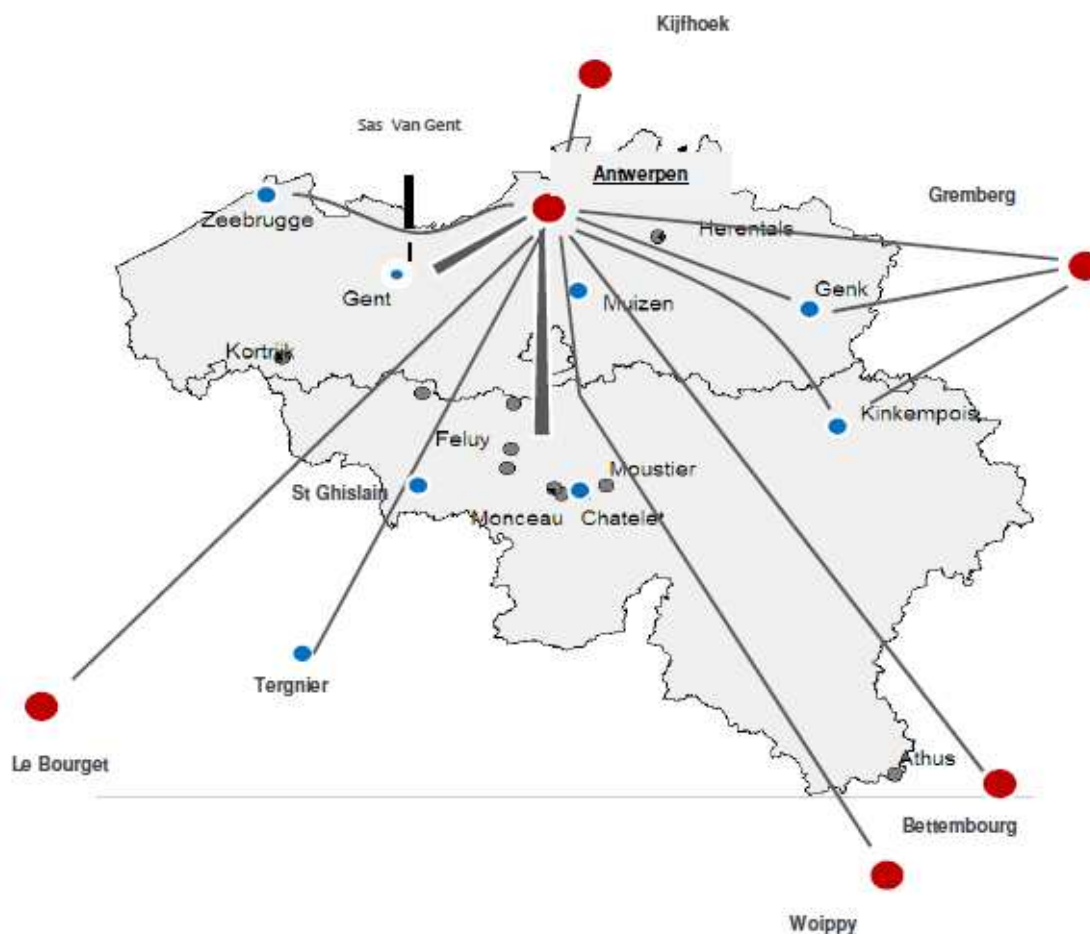


Figure 37 –Plan de transport fret B-Logistics - 2014

Pour rappel, lors du plan d’aide de l’Etat Fédéral à B-Logistics en 2010 (décision CE – N726/2009 datant de mai 2010), il avait été précisé que le plan de transport pour les wagons isolés allait s’articuler autour de :

- deux gares internationales (Antwerpen, Monceau) ;
- deux gares nationales (Gent, Kinkempois).

Cette stratégie ne reflète pas la situation ou la trajectoire actuelle en Wallonie.

L’organisation locale de l’opérateur historique est complexe. Le service local, c’est-à-dire la desserte chez le client à partir d’un point de regroupement (Châtelet, Kinkempois, Athus, etc.) est réalisée soit par les équipes de B-Logistics soit par du personnel de Local Fret Service (SNCB). Ce système hérité d’un compromis social lors de la séparation de l’opérateur fret, réduit la productivité des opérations locales (ligne hiérarchique multiple, conflit, etc.). De plus, l’industriel ne sait généralement pas quelles sont les responsabilités entre LFS, les entreprises ferroviaires ou encore Infrabel.

Les autres opérateurs sous-traitent cette opération ou la réalise avec les mêmes moyens que la desserte longue distance.

3.2.3. Rôle d’un opérateur ferroviaire de proximité (OFP)

L’opérateur ferroviaire de proximité est une entreprise ferroviaire de taille réduite qui assure la desserte locale de sites.

Son rôle peut être élargi à :

- la gestion de réseau (propriétaire, gestionnaire délégué, responsable de l’entretien) ;
- l’entretien de matériel roulant (wagon, traction) ;
- des services de transport tout mode (desserte camion, manutention, etc.) ;
- des services annexes (nettoyage de wagons, pesage, location, services logistiques).

Le schéma ci-dessous illustre la large palette d’activités qu’un opérateur ferroviaire de proximité peut remplir.

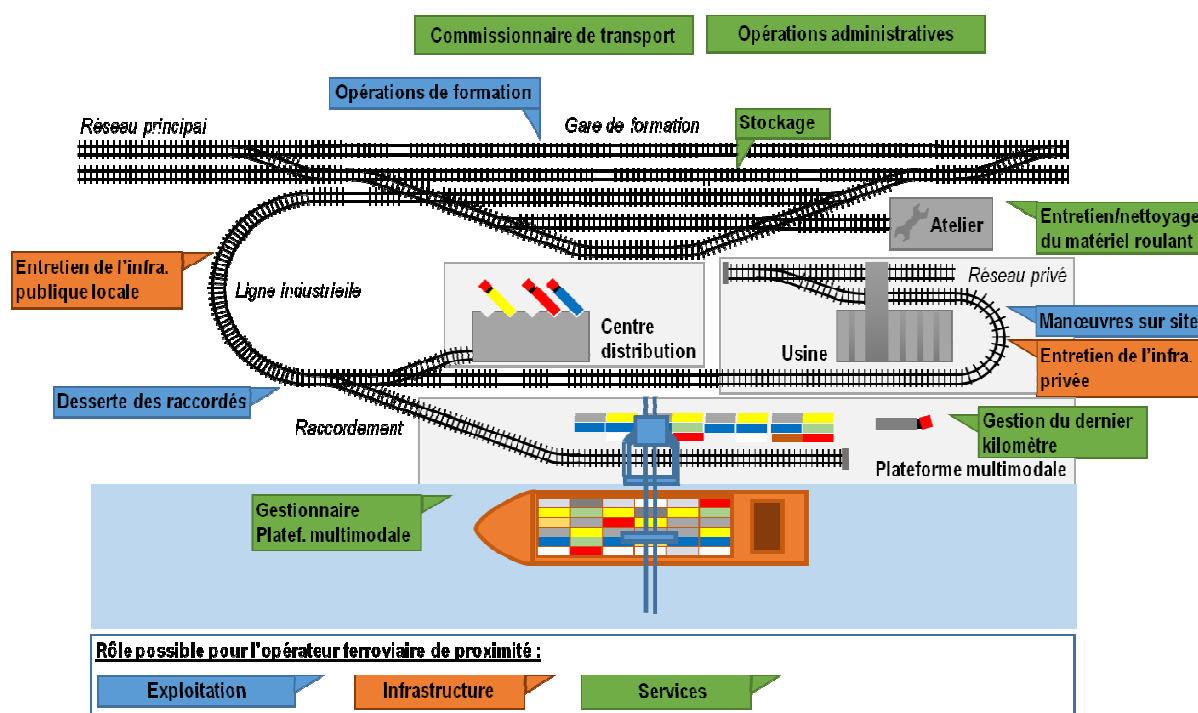


Figure 38 – Présentations des principales prestations possibles pour un OFP – Cellule Ferroviaire 2015

La mise en place d’une telle structure a pour but :

- de rendre un service plus souple (entreprise plus petite, disponibilité des équipes) ;
- d’optimiser les coûts grâce à un personnel polyvalent ;
- de permettre une libre concurrence sur les relations longues distances en la dissociant du trajet final vers les entreprises ;

- d'encourager une entreprise locale à démarcher les clients pour la desserte locale ;
- d'être plus proche du client et optimiser au quotidien les relations.

Plusieurs bassins ont été identifiés comme favorables pour l'instauration d'un opérateur ferroviaire de proximité et sont détaillés ci-dessous. Toutefois, il faut garder en tête que le **marché wallon est petit et que la multiplication des structures serait néfaste au marché.**

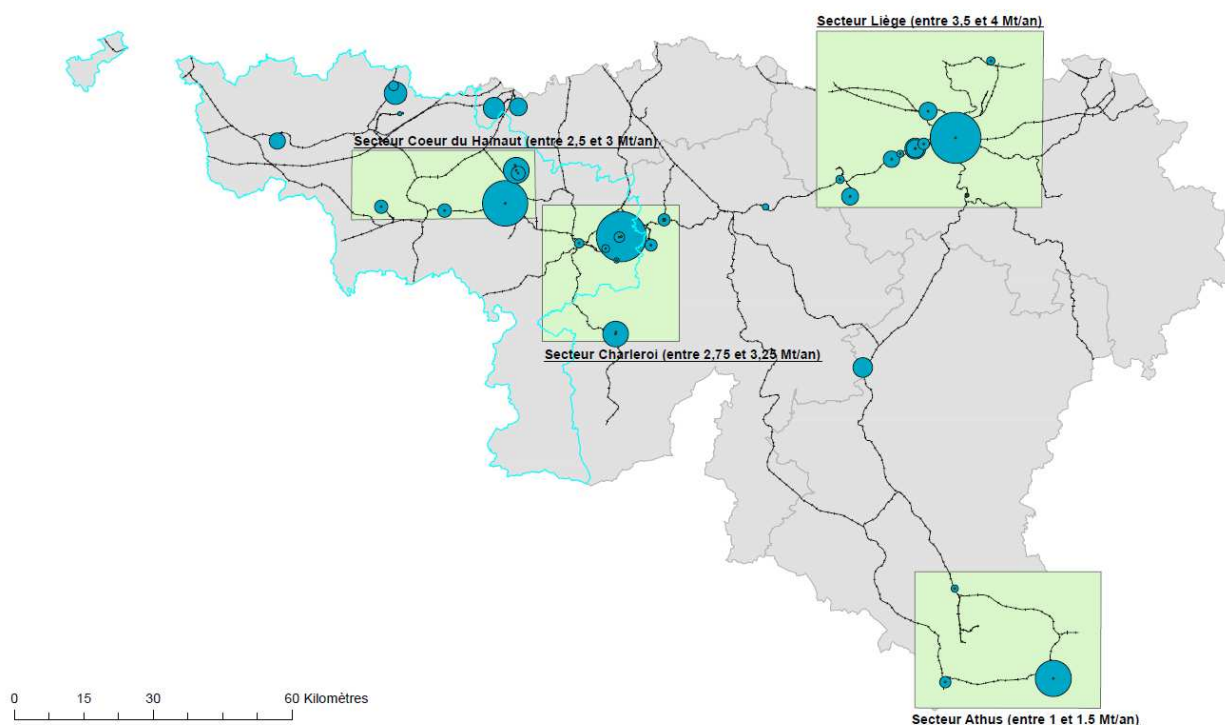


Figure 39 – Cartes des bassins devant faire l'objet d'une réflexion au niveau de la desserte de proximité – Cellule Ferroviaire 2015

Bassin liégeois

Le bassin liégeois est particulièrement attractif pour un opérateur de proximité car :

- un nombre important d'entreprises raccordées au rail sont présentes ;
- des flux ont lieu entre sites du bassin (Arcelor Mittal) ;
- des infrastructures ferroviaires de formation et de tri sont présentes notamment à travers le site de Kinkempois ;
- Liège est située à proximité des Pays-Bas et de l'Allemagne et pourrait donc jouer un rôle au niveau du regroupement de marchandises.

Les services envisageables sont les suivants :

- desserte inter-sites pour Arcelor Mittal;

- desserte finale depuis Kinkempois pour les entreprises du secteur (AM, Segal, Lhoist, Renory, Monsin, MGM) ;
- desserte de Trilogiport ;
- gestionnaire d’infrastructure délégué par exemple sur la ligne 285 ;
- entretien sur les wagons à Kinkempois ;
- entretien sur les raccordements industriels.

Arcelor Mittal a un rôle central sur la possibilité ou non d’implanter un OFP sur le bassin liégeois. Selon les conditions tarifaires et d’exploitation, l’intérêt d’Arcelor Mittal sera plus ou moins important. Le nombre d’opérateur travaillant pour Arcelor Mittal peut rendre également compliqué la situation et pousser soit les accords entre opérateurs ou l’émergence d’un OFP. On peut affirmer que sans les flux d’Arcelor Mittal l’activité d’un OFP serait difficile. La création d’un OFP sur Liège est ainsi plus difficile que sur d’autres sites.

Bassin de Charleroi

Autour de la gare de Châtelet et Monceau un certain nombre de trafic pourrait être repris par un opérateur de proximité :

- desserte du site d’Aperam qui est raccordé sur la gare et qui génère des flux importants ;
- desserte et regroupement à Châtelet des wagons venant de la plateforme de Charleroi Dry Port, Industeel, Disteel, Solvay, Carrière des petons ;
- desserte intra bassin entre Industeel et Aperam par exemple ;
- d’autres marchés pourraient s’offrir si le service est suffisamment bon marché avec des entreprises qui pourraient utiliser/réutiliser le ferroviaire ;
- desserte envisagée entre la future carrière d’Hemptinne et Aisemont ;
- projet de site de décontamination de terres sur le terrain Carsid à Marcinelle ;
- entretien et nettoyage de wagons, entretien de matériel roulant des sites industriels ;
- gestionnaire d’infrastructure délégué sur les lignes 138 (Bouffioulx), 150 (Aisemont), 260 (Charleroi-O Monceau) ;
- chargement de vrac sur la plateforme de Châtelet (Railport) ;
- entretien des raccordements industriels.

Les infrastructures de Châtelet et de Monceau sont des atouts pour l’installation de l’OFP.

Bassin Cœur du Hainaut

Dans le cadre d’une étude sur la mise en place d’un ecozoning, l’émergence d’un OFP a été étudiée. Soutenu par les industriels locaux, l’IDEA a réalisé un cahier des charges. C’est Xpèdys qui est en charge de créer cette structure sur les deux principaux secteurs du territoire du cœur du Hainaut générant des flux de marchandises transportés par train :

- le secteur de Tertre à St Ghislain (Yara, Polyol et dans l’avenir Plateforme de Ghlin, éventuellement le repreneur du terrain Euloco actuellement en vente) ;
- le secteur La Louvière Feluy (NLMK, Garocentre, Total, INEOS, Afton).

Pour l’instant, l’OFP est concentré sur l’exploitation du secteur mais on peut imaginer les activités suivantes à Saint-Ghislain :

- desserte locale en France voisine (dans l’optique de réouverture de la ligne Mons-Valenciennes) ;
- liaison avec des hubs en France (Tergnier par exemple) ;
- nettoyage et réparation des wagons (notamment citerne) ;
- distribution et regroupement de containers pour la plateforme de Ghlin ;
- reprise de l’infrastructure de la ligne 100.

Sur ce secteur, les flux sont moins importants que sur des sites où un métallurgiste est présent par exemple (Liège, Charleroi, La Louvière), il faut donc à tout prix que l’OFP puisse associer son activité d’exploitation ferroviaire à d’autres services.

Au niveau de La Louvière/Feluy on pourrait imaginer les services suivants en plus de l’exploitation :

- gestionnaire d’infrastructure délégué sur la ligne 269 et de la gare de Feluy ;
- gestion des flux sur le site de NLMK-Garocentre- La Louvière Industrielle ;
- distribution et regroupement de containers pour la plateforme de Garocentre ;
- nettoyage et réparation des wagons ;
- desserte des éventuels projets du côté de Manage et Familleureux.

Bassin Luxembourg

Dans le bassin sud de la province du Luxembourg, plusieurs entreprises utilisent le transport ferroviaire (TCA, Total, Burgo Ardennes, Recylux). Le contexte est plus difficile pour l’éventuel opérateur :

- distance importante entre les entreprises intéressées ;
- moins de desserte en wagons isolés à cause de l’éloignement des sites par rapport aux zones de triage.

L’émergence d’un OFP doit donc être associée à de nombreux autres services. Le TCA a repris à son compte la desserte finale entre son site et la gare d’Athus. La réalisation de services identiques pour les autres entreprises pourrait faire partie d’une diversification de ses activités.

Les activités imaginées sont :

- desserte terminale des trains complets vers Burgo Ardennes ;
- desserte par demi-rame du site Total de Marbehan ;

- l’ajout de containers ou wagons sur des trains faisant des trajets entre Antwerpen et le sud de l’Europe (France, Italie) ;
- distribution et regroupement de container pour la plateforme d’Athus ;
- desserte des sites de Valvert et Croix-Rouge
- desserte de sites luxembourgeois à proximité sous réserve des problèmes réglementaires.

3.3. Organisation interne de l’opérateur

Selon les moyens de l’opérateur (matériel roulant, chauffeur, licence) plusieurs organisations peuvent être mises en place pour réaliser le transport :

- **Gestion complète par l’opérateur** : dans ce cas, l’opérateur s’occupe seul du transport. Avant 2007 et l’ouverture des marchés européens, cette organisation n’était possible que sur le territoire national. Pour les trajets internationaux, un échange de traction avait lieu au niveau de la gare frontière. Désormais, l’opérateur peut également rouler à l’étranger s’il possède la licence nationale concernée. On parle alors de prestations en Open Access.
- **Sous-traitance/co-traitance d’une partie du trajet** : pour des raisons organisationnelles ou contractuelles, les opérateurs s’associent parfois pour réaliser un trajet. Ce système peut permettre des gains en termes de rotation de matériel roulant et de personnel, de gestion de licence, etc. Toutefois pour le client, cela ajoute un intermédiaire et complexifie parfois la chaîne de responsabilités en cas d’annulation ou de retard par exemple. Certains accords entre opérateurs ont également été contractualisés. Par exemple, un accord a été passé avec entre B-Logistics et DB Schenker, pour les relations avec l’Allemagne et les Pays-Bas, l’utilisation d’une société commune est dans certains cas obligatoire (COBRA). Dans le contexte actuel, ce système semble défavorable à l’opérateur belge, car il regroupe les wagons en Belgique et doit ensuite céder ces trafics dès la frontière. Le nombre de kilomètres parcourus par rapport aux coûts de desserte locale est relativement faible. Les opérations sont donc moins rentables.
- **Sous-traitance de la desserte locale** : Il est courant que la desserte locale soit sous-traitée. En effet, les nouveaux arrivants ont généralement gagné des contrats pour des trafics longues distances mais ils ne disposent pas toujours du personnel ou du matériel implanté localement pour faire les dessertes locales.

3.4. Planification de l’horaire fret

La planification des services fret se déroule pour un sillon au début de l’année N (du très long terme au jour J) :

- plusieurs années avant le service, Infrabel planifie les capacités nécessaires pour le fret par itinéraire selon les prévisions d’évolution ;
- en avril N-1, le client fait sa demande de sillons ;
- en août/septembre, l’horaire est finalisé ;
- le jour J de l’année N, le sillons est opéré.

Si des demandes de sillons sont incompatibles entre opérateurs, une coordination des demandes concurrentes a lieu.

Moyennent un tarif plus élevé, des demandes à court terme et en temps réel peuvent être effectuées. Elles sont alors traitées par le régulateur si elles sont compatibles avec l’horaire planifié.

Pour les corridors, un catalogue de sillons est proposé.

Il est toujours possible d’annuler des commandes mais avec des pénalités :

- 15% de retenue pour une annulation entre 2 mois et 3 jours avant le jour ;
- 30% pour une annulation entre 3 jours et la veille du départ ;
- 100% pour les annulations le jour même.

Ces délais d’annulation et ces pénalités infligées par Infrabel à l’opérateur sont souvent répercutés de manière plus contraignante à l’industriel. Par exemple, sur certains trafics, Xpédys retient jusqu’à 30% du montant pour une annulation dans les 18 jours précédant le départ. Ces contraintes sont alors très pénalisantes pour l’industriel notamment par rapport au transport routier qui est plus souple. Les industriels doivent faire face à des variations de production selon le marché, les moyens humains ou même la météo. Ces contraintes sont donc d’autant plus lourdes.

Les demandes de sillons sont aujourd’hui enregistrées par les opérateurs ferroviaires. Depuis 2015, et conformément aux exigences européennes, d’autres acteurs pourront commander ces sillons. Les industriels ou plateformes multimodales peuvent traiter directement avec Infrabel et trouver ensuite une entreprise ferroviaire pour opérer le sillons (procédure ‘candidate’).

Mis à part les sillons marchandises des corridors européens, les sillons fret sont planifiés après la mise en place des offres voyageurs.

Roland Berger a été mandaté pour évaluer les capacités nécessaires pour le fret à long terme selon les prévisions du bureau fédéral du plan (2011). Cette étude n’est malheureusement publiquement pas disponible.

Sur le réseau ferré français, la qualité des sillons fret est au cœur des débats. Les trains fret ne sont pas prioritaires même en cas de retard et avec le développement de l’activité TER, la traversée des agglomérations est devenue complexe. En Belgique, les sillons proposés aux entreprises ferroviaires pour les sillons fret ne semblent pas poser de problème majeur de qualité.

3.5. Tarification du ferroviaire

Enfin, la tarification est bien entendu un élément essentiel surtout que tel qu’indiqué précédemment les coûts ont fortement augmenté contrairement à ceux de la route.

3.5.1. Variabilité de traitement

Les prix varient en fonction des volumes, des destinations mais aussi de la taille du client. Les grandes entreprises négocient les contrats à l’échelle nationale voir européenne. Leur prix mais aussi l’évolution de ceux-ci ont donc été plus favorables que pour les autres clients ces dernières années.

Certains gros clients ont également des contrats plus souples avec des tarifs fixes pour une zone ou pour un volume pouvant varier d’un trimestre à l’autre, etc. Certains industriels négocient aussi des prix fixes sur plusieurs années et s’engagent en contre partie à ne pas changer d’opérateur.

3.5.2. Quelques notions de coûts

Voici pour chaque poste quelques estimations de coût :

- **Locomotives** : l’achat d’une locomotive neuve coûte de l’ordre de 4 M€ pour une machine électrique et 2M€ pour une locomotive diesel de ligne. Ce matériel peut également être loué pour des sommes de l’ordre de 2’000€ par jour pour une locomotive électrique et 1’000€/jour pour une locomotive diesel, à cela s’ajoute souvent 1€/km environ pour l’entretien. Ces montants sont relativement élevés notamment par rapport à des pays comme le Royaume-Uni, l’Allemagne et les Etats-Unis où le marché de l’occasion est beaucoup plus intéressant.
- **Wagons** : pour l’achat d’un wagon, il faut compter de l’ordre de 100’000€. Celui-ci peut également être loué entre 20€ et 30€ par jour en comptant l’entretien. Les wagons chimiques se louent pour environ 40€ par jour et pour certains wagons spécifiques, cela peut aller jusqu’à 70€/jour.
- **Infrastructure** : la redevance d’infrastructure en Belgique pour les marchandises moyenne est en moyenne de l’ordre de 3€/km.
- **Personnel** : il faut compter des conducteurs, dont certains doivent être formés et les équipes d’encadrement (400€/jour/conducteur) et des agents au sol (300 €/jour).

- **Energie** : en prenant un train de 2'000t et une consommation moyenne de 16wh/t.km, le coût de l'électricité sur le réseau ferroviaire belge oscille entre 2 et 4 €/km selon la période horaire. Les locomotives diesel consomment quant à elles de l'ordre de 3 l/km.

3.5.3. Décomposition du prix d'un train

Une estimation de la décomposition du prix d'un train complet par poste est présentée ci-dessous (d'après les informations de plusieurs entreprises ferroviaires). Le personnel et le matériel roulant représentent l'essentiel du coût. Les wagons ne sont pas considérés dans le calcul car ils sont souvent la propriété du client (ou celui-ci les loue).



Figure 40 : Décomposition du prix d'un train complet par poste (Cellule Ferroviaire, 2015)

En partant du fait que le sillon ou l'énergie représente environ 3€/km et 10-15% du prix, on en déduit que le prix du ferroviaire est aujourd'hui de l'ordre de 20 à 30€/km. Ce prix peut être plus bas pour des relations optimisées. Par exemple, on peut estimer à 10-15€/km les trains faisant Antwerpen – Italie (optimisation conduite, utilisation du matériel roulant, distance, etc.).

Cette décomposition des prix montre également que le coût du sillon (redevance infrastructure), bien qu'il soit souvent pointé du doigt, ne représente qu'une faible part du coût total. La formule de calcul du prix du sillon est en cours de révision pour s'adapter aux nouvelles règles européennes (meilleure prise en compte des coûts indirects, etc.) et devrait être d'application en décembre 2018.

3.5.4. Facturation

La facturation des entreprises ferroviaires au client est décrite comme opaque. Il est difficile de comprendre les éléments facturés et les prix ne sont pas décomposés par poste. Les derniers kilomètres sont les plus onéreux mais cette information reste confidentielle.

4. LES ATTENTES DES ACTEURS EN TERMES D’EXPLOITATION

Si des problèmes d’exploitation persistent, une majorité des industriels ont noté une véritable mutation de l’opérateur historique. Désormais, la démarche adoptée est plus orientée vers le client. Des rencontres et un suivi de la qualité des services sont désormais proposés. Les nouveaux opérateurs sur le marché ont des démarches d’entreprises privées qui conviennent globalement aux industriels. Il n’en reste pas moins que les industriels ont des attentes en termes d’exploitation, de qualité des prestations, de prix et de services.

Les points suivants sont abordés dans ce chapitre :

- la qualité de service ;
- le prix des prestations ;

4.1. Amélioration de la qualité de service

Les principales entraves à la qualité de service concernent la fiabilité du service, la stratégie d’exploitation de l’opérateur historique pour le trafic diffus, le manque de souplesse et l’absence d’ambitions commerciales.

4.1.1. Robustesse et fiabilité du service

La fiabilité mais surtout la robustesse du système est jugé insatisfaisante dans un certain nombre de cas. Par exemple, il suffit d’un chauffeur malade pour que la desserte n’ait pas lieu, aucune solution de repli n’est trouvée dans ces situations. Les dessertes non assurées et les retards nécessitent d’avoir des stocks dans les entreprises pour palier à ces défauts ponctuels.

Les dates de livraison du diffus sont également très incertaines. Cela pose des problèmes pour l’organisation dans les entreprises. Chez Solvay par exemple une partie de l’équipe logistique est composée d’intérimaires. Ces inconstances empêchent une bonne gestion des ressources humaines.

Enfin pour certaines entreprises, des problématiques d’acheminement des wagons vides se sont posées (pas de wagons vides disponibles pour charger les marchandises). Depuis des plannings prévisionnels ont été mis en place pour palier de manière relativement efficace à ces problèmes.

4.1.2. Stratégie d’exploitation du trafic diffus

Les industriels regrettent les orientations prises concernant le wagon isolé à savoir la concentration des trafics vers Antwerpen ce qui a encouragé l’abandon d’une grande partie de cette activité en Wallonie.

La conservation de relations directes depuis la Wallonie vers l’étranger est une nécessité et notamment vers l’Allemagne et la France.

Voici des exemples où les temps de transit ont augmenté :

- les wagons isolés peuvent mettre jusqu’à 2-3 semaines pour atteindre leur destination en France. De même des flux qui allaient autrefois directement du Luxembourg à Liège ont dû cesser car en passant par Antwerpen le temps de trajet est passé à 11 jours ;
- les trafics vers Antwerpen nécessitent à présent de prendre une marge de quelques jours pour être sur de ne pas arriver après le départ du bateau. En effet, les wagons se retrouvent rapidement à Antwerpen Nord mais l’accès au quai peut être beaucoup plus problématique.

4.1.3. Souplesse du service par rapport aux contraintes industrielles

Le principal reproche fait au transport ferroviaire est son manque de souplesse. Le transport routier s’adapte plus rapidement aux besoins des industriels. Voici quelques exemples de contraintes auxquelles doivent faire face les industriels :

- Variabilité de la production : cette variabilité peut se manifester de 3 façons. Les industriels peuvent avoir des besoins:
 - o fluctuant au cours d’une année. A titre d’exemple, Arcelor Mittal Liège peut avoir des flux 30% supérieurs ou inférieurs d’un trimestre à l’autre. De la même manière, l’acheminement de carburant ou de matériaux de construction subissent des variations importantes. L’industriel a besoin d’avoir à la fois la garantie de pouvoir écouler des flux importants mais aussi celle de ne pas payer un coût trop important si les flux sont plus faibles ;
 - o saisonniers : à l’instar de la raffinerie de Wanze, certains industriels ont des besoins importants sur quelques mois ;
 - o fluctuant par destination : certain marchés (chimie par exemple), peuvent avoir des débouchés nombreux. Si l’industriel retient un train par semaine pendant un an vers un client, il sera obligé d’envoyer ce volume à cette destination et n’aura donc plus de marge pour négocier les prix.

Dans tous ces cas, l’industriel a besoin d’un opérateur qui puisse proposer des services à géométrie variable.

- Contrainte d’approvisionnement : certains industriels ont besoin d’approvisionner ou d’acheminer des marchandises de manière très régulière vers leur dépôt/chaîne de production (Total Marbehan à cause de la capacité limitée, Polyol ou Prayon à cause des contraintes Seveso, etc.). Ces sites sont confrontés actuellement :
 - o à des problèmes d’exploitation nécessitant de faire des stocks supplémentaires ou d’utiliser des camions en complément lorsque cela est possible ;
 - o des baisses de dessertes par exemple pour les fêtes de fin d’année alors que les chaînes de production ne peuvent pas s’arrêter à cette période ;

- o à des baisses du nombre de dessertes quotidiennes décidées de manière unilatérale, par exemple l’entreprise Prayon a dû brutalement décider d’un jour par semaine où le site ne serait plus desservi (4 dessertes quotidiennes au lieu de 5).
- Contraintes horaires de l’entreprise : la diminution du personnel de l’opérateur historique a rendu plus rigide les horaires de desserte par les équipes locales. L’acheminement/reprise des wagons est parfois problématique par rapport à l’occupation du personnel, à l’heure d’arrivée des équipes, etc. Par exemple, les sites de Gefco ou de Disteel souhaiteraient être livrés le plus tôt possible car les équipes commencent à 7h. A l’inverse, Segal souhaiterait une desserte plus tardive pour éviter les conflits avec le chargement des barges.

Au-delà des contraintes des industriels auxquelles le ferroviaire a du mal à répondre, l’organisation de l’opérateur ou du gestionnaire d’infrastructure viennent aussi parfois en ajouter des nouvelles :

- si à cause d’un retard, le train arrive trop tard pour l’équipe s’occupant de la desserte finale, celui-ci reste bloqué ;
- certaines équipes ne veulent pas desservir un site après une certaine heure pour s’assurer qu’elles n’auront pas de retard au changement d’équipe ;
- lorsqu’une personne est malade, l’équipe de 3 personnes ne fait aucune desserte ;
- les gares ne sont pas toujours ouvertes et la desserte doit être parfois retardée.

Les suppléments de prestations sont toujours facturés à des prix importants. Ce système tranche avec la disponibilité des équipes autrefois. Si la rationalisation des moyens semble nécessaire, les industriels souhaitent à juste titre que l’on réponde à leurs besoins.

4.1.4. Aspect commercial

A l’instar de tous les secteurs de l’économie ces dernières années, le personnel de B-Logistics a vu une rotation du personnel plus importante qu’avant (départ à la retraite, changement de travail plus courant, etc.). Quelques industriels ont perdu leur contact privilégié dans l’entreprise. Toutefois le sentiment général des industriels est que B-Logistics a commencé à avoir une approche beaucoup plus orientée vers le client. Des réunions avec les responsables sont organisées et des solutions peuvent être imaginées ensemble ce qui n’était pas le cas auparavant.

Concernant les demandes de prix, certaines demandes nécessitent des semaines avant d’obtenir des devis et certaines sont même restées sans réponse. A décharge de l’opérateur historique, on note que c’est régulièrement les demandes à l’international qui demande le plus de patience. C’est un véritable point noir pour le train, car en face les transports routiers réagissent quasiment immédiatement (entre 2h et 24h).

Mis à part les industriels d’importance (Arcelor, NLMK, Aperam) qui ont les moyens humains de gérer plusieurs contrats et de gérer ces aspects au niveau européen, un nombre important d’industriels souhaite un système simple avec un interlocuteur. La décomposition de l’entreprise ferroviaire et les multiples filiales (SNCB, SNCB-LFS, B Logistics, Xpédys, IFB, etc.), en plus des gestionnaires d’infrastructure, rendent le système peu compréhensible. C’est également, selon les industriels, un moyen de se décharger des responsabilités d’une entité à l’autre lorsque des comptes sont demandés.

4.2. Amélioration du prix des prestations

Cette amélioration vise principalement la tarification, une optimisation du système en vue de réduire les coûts et une plus grande ouverture du marché pour plus de concurrence.

4.2.1. Tarification

La tarification de l’opérateur historique a été plusieurs fois indiquée comme peu compréhensible. Ce sentiment est également partagé lorsque des prix sont demandés pour des dessertes en projet.

Les tarifs ont fortement augmentés ces dernières années avec des hausses allant de 20 à 60% sur les 3 dernières années. Deux situations sont constatées :

- les industriels disposant de prix historiques : ces prix ont été conservés bas grâce à une modération des augmentations au court du temps. Ils concernent principalement les clients aux volumes importants qui ont un poids considérable dans le chiffre d’affaire de B-Logistics. Bien que ces prix aient augmenté ces dernières années, ils restent généralement meilleurs marchés que les prix du routier.
- Les industriels ayant subi pleinement les augmentations de trafic : ces industriels se trouvent aujourd’hui avec des tarifs proches de ceux de la route pour les trains complets et au minimum 30% plus chers pour les wagons isolés. Les industriels bénéficiant de tarifs historiques se retrouvent également dans cette situation lorsqu’ils souhaitent mettre en place de nouvelles relations.

L’existence de ces distorsions de tarification paraît peu légitime pour les industriels n’en bénéficiant pas et décourage les nouveaux utilisateurs potentiels qui vont payer pour les gros clients historiques.

Certaines entreprises bénéficient également d’une tarification zonale, qui permet d’avoir une livraison sur n’importe quel site d’un secteur pour le même tarif. Ce principe a des impacts directs sur l’organisation de la logistique qui sont positifs pour l’entreprise qui dispose de plus de liberté (choix de l’emplacement de l’entrepôt, etc.) mais défavorable pour l’opérateur et l’optimisation du transport en général dans le secteur.

Enfin certains industriels souhaiteraient que les tarifs soient décomposés. En effet cela permettrait pour eux de juger par exemple s’ils peuvent réaliser ou faire réaliser la desserte finale à moindre coût.

4.2.2. Optimisation du système

Une optimisation du système peut s’opérer à plusieurs niveaux notamment concernant le taux de charge et le personnel nécessaire pour les opérations.

L’optimisation des dessertes est nécessaire pour pouvoir réduire les coûts. Ce processus largement entamé dans le secteur routier est difficile dans le ferroviaire (client plus réduit, spécificité des flux, etc.). Toutefois, certaines optimisations semblent possibles moyennant des ententes entre opérateurs. A titre d’exemple, plusieurs industriels seraient intéressés pour remplir les trains réalisant des dessertes Dunkerque-Liège pour Arcelor Mittal repartant à vide.

L’opérateur cherche des optimisations mais parfois cela ne va pas dans le sens d’une augmentation du trafic ferroviaire. Il a été proposé par exemple à un industriel de compléter un train complet plutôt que d’envoyer des trains semi-complets. Au final, cette proposition diminue le volume que l’industriel peut envoyer par train. Ces évolutions vont certes dans le sens de la rentabilité des dessertes mais en réduisant encore les volumes, les frais fixes importants du système ferroviaire vont peser encore plus sur les dessertes restantes. Un autre exemple concerne la proposition de certains industriels de faire des trains complets depuis la France qui sont séparés en demi-rame à Monceau pour aller à Châtelet et en Flandre. L’opérateur n’a pas souhaité proposer un prix.

Les opérations ferroviaires chez les industriels ne semblent pas nécessairement nécessiter plusieurs personnes. A l’instar de ce qui est fait à l’étranger (Suisse, Allemagne, Etats-Unis), une personne peut conduire et accrocher les wagons. La concentration des cabines de signalisation va limiter également les besoins en personnel au sol. Le personnel de SNCB-LFS assure déjà actuellement les différentes tâches. Les nouveaux contrats vont dans ce sens.

4.2.3. Favoriser l’ouverture du marché

Bien que le marché soit ouvert à la concurrence en Belgique, B-Logistics garde une part prépondérante dans la desserte des entreprises. Les entreprises ont d’ailleurs souligné plusieurs points qui biaisent la libre concurrence :

- les nouveaux arrivants refusent de prendre en charge les activités les moins rentables du transport (wagons isolés notamment). Les industriels ayant à la fois des trains complets et des wagons isolés sont donc généralement obligés de rester chez l’opérateur historique ;

- le manque de personnel et les statuts offerts par l’entreprise historique fait que la Belgique est l’un des réseaux où la pénurie de personnel est la plus forte. De même pour assurer la desserte sur les embranchements privés, des formations sont requises et sont dispensés par la SNCB ;
- la desserte finale est généralement réalisée par SNCB-LFS. Cette filiale est sensée travailler pour tous les opérateurs mais dans les faits il s’agit du sous-traitant exclusif de B-Logistics. Ainsi lorsqu’un industriel signe un contrat avec un opérateur, il arrive que ce soit finalement l’opérateur historique qui assure la desserte finale sans que l’industriel le sache ;
- les dessertes finales sont non électrifiées. Pour plusieurs sites (où la traction de l’entreprise ne peut rejoindre le réseau principal), une locomotive diesel est nécessaire. Cela nécessite donc de faire l’ensemble du parcours en diesel, d’avoir du personnel et du matériel au niveau local ou de sous-traiter la desserte finale ;
- les autres opérateurs se plaignent également de la partialité du personnel dans les gares. Des retentions de trains, de l’excès de zèle administratif, etc. ont été constatés par exemple à Kinkempois ou Quenast.

5. PROPOSITION DE PLAN D’ACTIONS – EXPLOITATION

L’amélioration de l’exploitation fait l’objet de trois axes de développement :

- Axe 1 : Améliorer la qualité du service
- Axe 2 : Redévelopper et améliorer le trafic diffus ;
- Axe 3 : Favoriser la concurrence sur la desserte locale pour améliorer le service ;

5.1. Axe 1 : Améliorer la qualité du service

5.1.1. Optimisation de l’exploitation

Comme pour tous les modes de transports, le ferroviaire génère des retours à vide. A cause de problèmes de propriété de matériel roulant, de rotation de personnel ou de la diversité d’opérateurs, les capacités ferroviaires sont rarement mises à profit. Pour réduire les coûts, certains industriels tentent de remplir les trains retours. Il est nécessaire de définir une procédure pour proposer ces capacités non utilisées et réduire ainsi les coûts du ferroviaire.

Afin de mieux utiliser les capacités disponibles entre opérateurs, une bourse des capacités pourrait être mise en place. Cette idée a été proposée en France dans le cadre de la 2ème conférence sur la relance du fret ferroviaire.

Les trains à l’heure que ce soit pour le service voyageurs ou marchandises devraient être traités en priorité.

5.1.2. Tarification

Les industriels doivent exiger que la tarification de leur opérateur dépend de la qualité des prestations (wagon in/out, régularité, etc.). Certains industriels disposent déjà de ce type de contrat.

La tarification des prestations doit être transparente. Un modèle unique de facturation commune aux opérateurs pourrait par exemple être mis en place.

Un tarif de base pourrait être public pour attirer de nouveaux clients. A titre d’exemple voici ci après une publicité de l’opérateur suisse CFF cargo.



Figure 41 – Exemple de publicité mettant en avant le prix des relations (Cargo, CFF, 2014)

5.2. Axe 2 : Redévelopper le trafic diffus en inscrivant la Wallonie à l’international

Le redéveloppement et l’amélioration du trafic diffus passent par une clarification des rôles dans la desserte locale actuelle et une inscription de la Wallonie dans les réseaux de wagons isolés en Europe.

Actuellement, B-Logistics utilise en sous-traitance le personnel de la SNCB (Local Fret Service) pour assurer la desserte locale. Cette organisation en deux entités n’est pas efficace et freine également la libre concurrence. B-Logistics négocie actuellement un accord social avec les travailleurs de la SNCB. Vu la pénurie de conducteurs de ligne pour d’éventuels nouveaux opérateurs en Belgique et vu la

quantité de travail en diminution actuellement en Wallonie dans nos centres de tri (liée à la baisse de trafic et le recentrage de B-Logistics sur Antwerpen), il serait intéressant de mettre le personnel de la SNCB à disposition de tout opérateur (au même tarif que ceux pratiqués pour B-Logistics).

Au niveau de l’inscription de la Wallonie à l’international, la tendance générale en Europe est de proposer désormais des relations directes entre hub pour les wagons isolés et éviter ainsi les multiples passages dans des gares de triages source de perte de temps et de qualité. B-Logistics a par exemple commencé des relations entre Antwerpen et Bâle. **La Wallonie a tout intérêt à encourager les relations directes depuis son territoire vers les principales régions partenaires** : Nord de la France/Région Parisienne (Tergnier/Le Bourget), Rhône-Alpes/Bourgogne (Gevrey, Sibelin), Ruhr/Rhénanie (Duisbourg/Gremberg), Port du Nord de l’Allemagne (Brême/Hambourg), Bavière (Munich/Nuremberg), Autriche/Slovaquie (Linz, Bratislava) et République Tchèque (Prague)³⁹.

Actuellement il y a fort à parier que la majorité de ces relations ne représentent pas assez de volumes ferroviaires pour planifier un service régulier de wagons isolés entre la Wallonie et ces régions. C’est pourquoi **il faut en priorité démarcher les entreprises ayant des trafics routiers en relation avec ces destinations**.

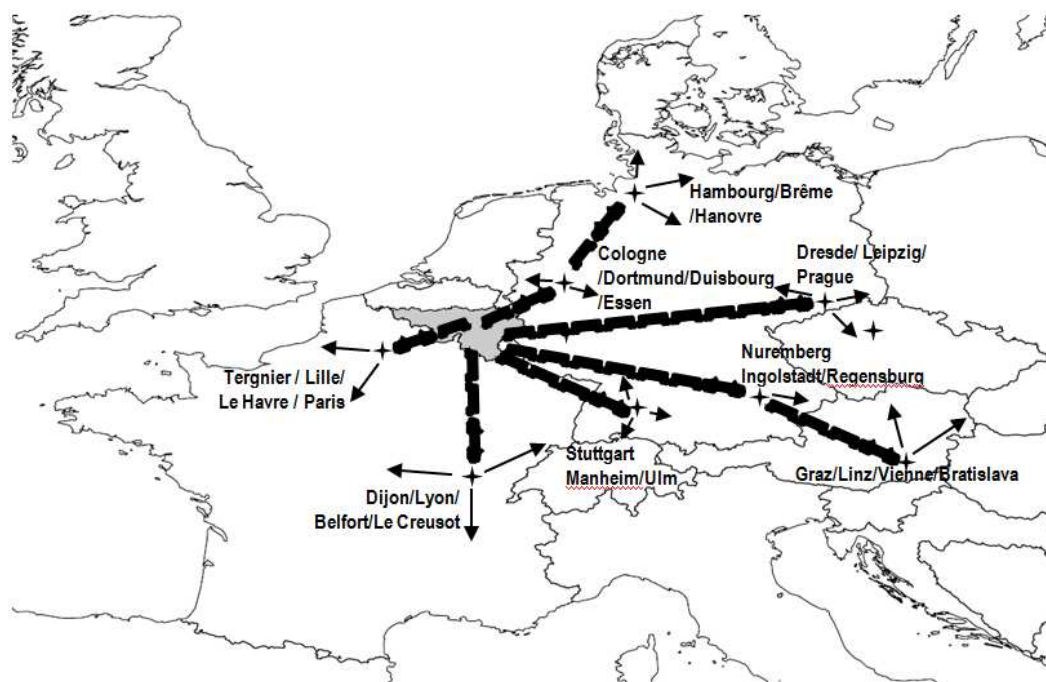


Figure 42 : Principales destinations à développer à l’international – Cellule Ferroviaire 2015

³⁹ Ces relations correspondent aux principales destinations finales de nos industriels wallons

Cet exercice est extrêmement important puisqu’il permettrait de revitaliser le rail en Wallonie en ramenant des trafics dans nos centres de tri. La Cellule Ferroviaire sera attentive à suivre l’évolution de ces destinations et encouragera tous acteurs concernés à faire cet exercice. Pour l’optimiser, il sera aussi nécessaire d’examiner les retours en prenant contact avec les régions de destination concernées.

5.3. Axe 3 : Favoriser la concurrence sur la desserte locale pour améliorer le service

La desserte longue distance et la desserte locale sont deux activités très différentes. Aujourd’hui, avec ses équipes locales et grâce à l’appui de Local Fret Services, B-Logistics est le seul à avoir véritablement les moyens de réaliser de manière systématique cette desserte locale en Wallonie.

Pour favoriser la concurrence sur ce créneau, trois solutions sont envisageables :

- la desserte locale par les industriels ;
- les opérateurs ferroviaires de proximité ;
- l’arrivée d’équipes locales d’opérateur concurrent.

Ces trois aspects sont développés dans les paragraphes suivants.

5.3.1. Desserte locale par les industriels :

L’arrêté royal sur le matériel roulant hors sillon a simplifié l’exploitation locale mais le domaine d’application reste flou. A terme, il faudrait que la législation puisse permettre avec des locomotives de manœuvre⁴⁰ de pouvoir acheminer des wagons jusqu’à une gare de formation sous sa responsabilité (sans besoin de licence) et sous réserve que le trajet puisse être isolé des autres circulations du réseau. Les cas doivent être analysés localement (évolution législative ou protocole local).

L’arrêté royal sur la circulation hors sillon donne de la liberté au gestionnaire d’infrastructure pour formaliser des solutions dans le protocole local. Il serait souhaitable qu’Infrabel adopte une démarche proactive et évalue les possibilités sur les différents sites en Wallonie.

5.3.2. Opérateurs ferroviaires locaux :

Sur la base des exemples d’opérateurs locaux aux Etats-Unis et en Allemagne, on constate que des vrais gains économiques et de qualité de service ont lieu lorsque la structure s’occupe de plusieurs ou de l’ensemble des aspects locaux liés à la desserte c’est-à-dire : la desserte locale à proprement parlé (wagons isolés et trains complets), la réparation et la gestion de l’infrastructure, la desserte sur le site industriel et éventuellement d’autres services annexes (réparation et nettoyage de wagons,

⁴⁰ Un contrôle technique pourrait par exemple être proposé pour surveiller l’état du matériel. De manière générale, le ferroviaire est un monde où les normes de sécurité sont très importantes. Celles-ci devraient être réévaluées et devraient pouvoir laisser la place à plus de liberté et de responsabilité pour les industriels.

aspects commerciaux etc.). En effet, si l’OFP s’occupe uniquement de la desserte, le risque est de se retrouver avec un intervenant de plus dans la chaîne et une utilisation des moyens difficilement optimisables, et donc finalement un service plus cher. Il est possible également que l’OFP utilise les moyens de l’entreprise ferroviaire pendant les inévitables temps morts des opérations grandes lignes.

Plusieurs acteurs peuvent intervenir dans la constitution d’un opérateur ferroviaire de proximité :

- entrepreneur locaux ;
- opérateur ferroviaire (opérateur historique belge ou étranger, spécialiste des OFP) ;
- acteur publics (Intercommunale, Région) ;
- acteur du transport (port, logisticien, etc.).

Les opérateurs ferroviaires de proximité n’ont une chance d’émerger que s’ils sont soutenus par les industriels locaux. L’idéal est donc que l’initiative soit prise par les industriels.

Dans les faits, SNCB-LFS constitue actuellement un OFP dans sa structure mais cette structure travaille quasi exclusivement pour un opérateur, n’a pas de département commercial et ne dispose donc pas des moyens nécessaires pour remplir ce rôle.

Les autorités publiques quant à elle peuvent apporter leur aide sur les points suivants :

- Favoriser l’évolution positive du ferroviaire :
 - o promotion du ferroviaire ;
 - o mise en contact du gestionnaire d’infrastructure, des opérateurs et des industriels ;
 - o valorisation des services et identification des sites clefs pour les services.
- Aides aux industriels :
 - o accompagnement des entreprises d’un bassin pour regrouper les services souhaités (à l’instar de l’étude réalisée par l’Idéa sur le secteur de Tertre).
 - o analyse de la pertinence économique et rédaction d’un cahier des charges.
- Aides aux opérateurs :
 - o formation du personnel ;
 - o aide à la mise à disposition de l’infrastructure en encourageant la modification des procédures et des lois (délégation de gestion du réseau, vente du réseau) ;
 - o réduction des délais pour l’obtention des droits de circuler sur le réseau (évolution de la procédure de certification, création d’une entreprise ferroviaire régionale pouvant déléguer les services ?).

Ces interventions doivent se faire dans le cadre strict de la libre concurrence. De plus cette solution, bien que largement médiatisée notamment en France, n’est pas le remède à tous les problèmes du fret ferroviaire.

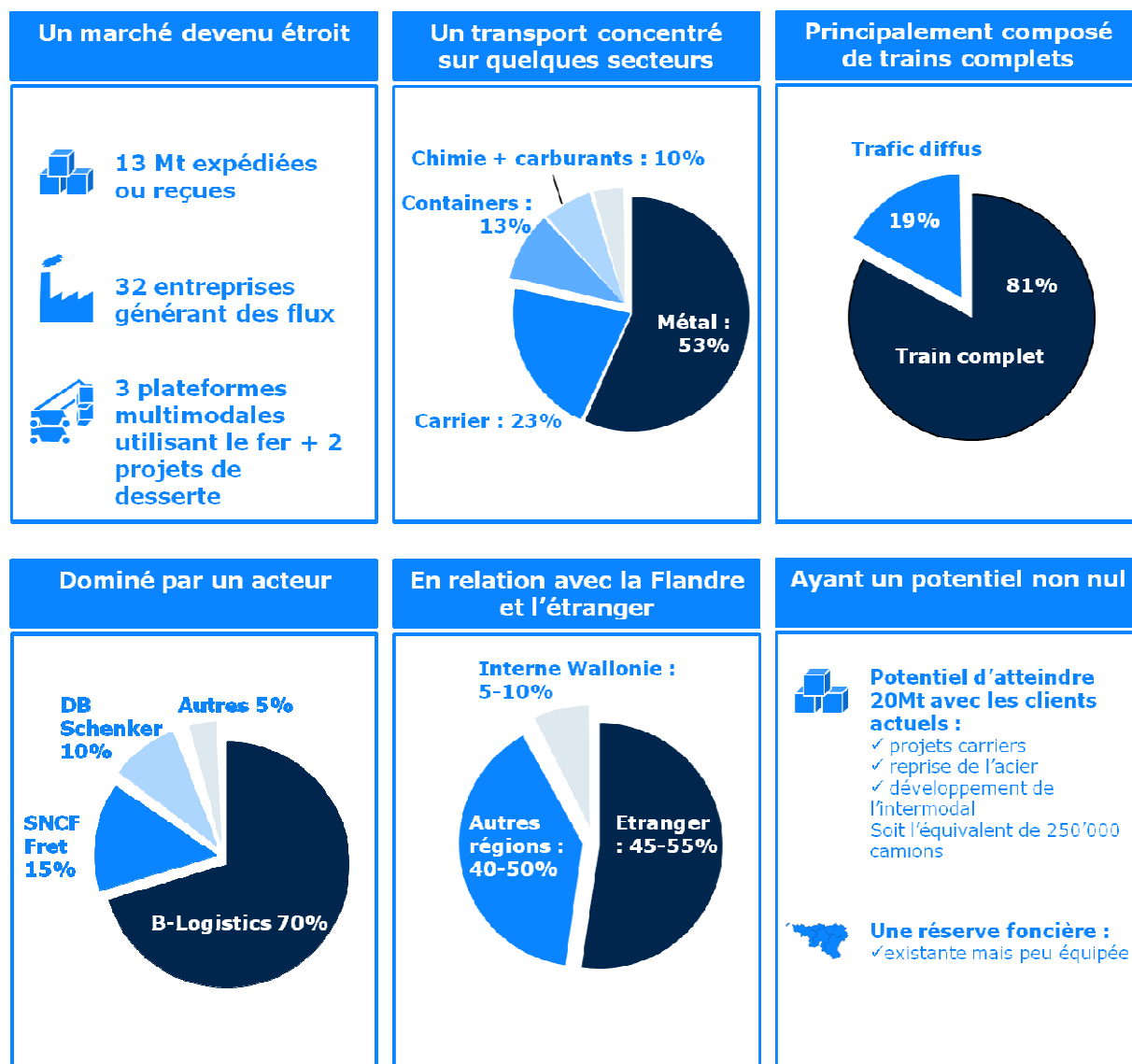
5.3.3. Attirer des équipes locales d’entreprises ferroviaires étrangères

Attirer des équipes locales d’autres entreprises ferroviaires (exemples : Deutsche Bahn à Liège, CFL à Athus) pourrait apporter de la concurrence sur la desserte locale et donc participer à l’amélioration du système de desserte locale. La Région wallonne n’a pas vraiment de prise pour encourager des opérateurs extérieurs. Ce point n’est donc pas développé. A noter néanmoins que les volumes traités dans les gares de formations en Wallonie restent limités et donc la multiplication d’acteurs pour un même service peut mettre en péril l’activité globale.

Actuellement, la durée et le coût de l’obtention d’une licence ferroviaire limite l’émergence d’opérateur ferroviaire de petite taille. A cela s’ajoute la pénurie de personnel de conduite. La Wallonie n’est donc pas un marché très attractif pour de nouveaux acteurs de petite taille. La fluidification du marché des prestations ferroviaires doit être travaillée en étudiant notamment les pistes suivantes :

- licence ferroviaire sur un territoire restreint permettant de réduire le coût et les délais d’obtention de cette licence ;
- encouragement à la création d’entreprises proposant des prestations ciblées comme : l’emploi de conducteur intérimaire, la location courte durée de matériel roulant, prestation ferroviaire ponctuelle.

6. CONCLUSIONS



Bilan - Cellule Ferroviaire 2015

Les flux ferroviaires de marchandises en relation avec la Wallonie sont devenus faibles et le marché est sujet à des incertitudes car il est :

- dépendant des politiques étrangères en termes de fret ferroviaire (trafics largement tournés vers l'international)

- dépendant de la stratégie de quelques groupes industriels représentant l’essentiel du trafic (secteur de l’acier et des carrières)
- très spécialisé car concentré principalement sur les quelques entreprises pouvant produire ou recevoir des trains complets.

Pourtant des perspectives encourageantes existent, avec notamment l’émergence de nouveaux projets en 2015-2016. De plus, le contexte général évolue en faveur du fret ferroviaire avec la mise en place de la taxe kilométrique, les engagements pris lors de la COP21, etc.

L’important sera aussi de trouver des solutions pour inscrire la Wallonie à l’international.

Suite au recentrage de B Logistics sur Anvers, la Wallonie a perdu ses relations internationales (sauf Kinkempois). La tendance générale en Europe est de proposer désormais des relations directes entre hub pour les wagons isolés et éviter ainsi les multiples passages dans des gares de triages source de perte de temps et de qualité. B-Logistics a par exemple commencé des relations entre Anvers et Bâle. La Wallonie a tout intérêt à encourager les relations directes depuis son territoire vers les principales régions partenaires : Nord de la France/Région Parisienne (Tergnier/Le Bourget), Rhône-Alpes/Bourgogne (Gevrey, Sibelin), Ruhr/ Rhénanie (Duisbourg/Gremberg), Port du Nord de l’Allemagne (Brême/Hambourg), Bavière (Munich/Nuremberg), Autriche/Slovaquie (Linz, Bratislava) et République Tchèque (Prague)⁴¹.

Actuellement, ces relations ne représentent pas assez de volumes ferroviaires pour planifier un service régulier de wagons isolés entre la Wallonie et ces régions. C’est pourquoi un projet devrait viser à démarcher les entreprises ayant des trafics routiers en relation avec ces destinations.

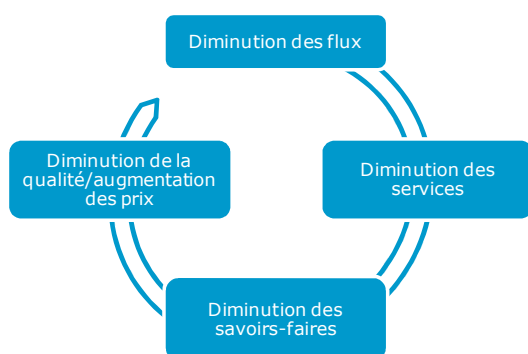
⁴¹ Ces relations correspondent aux principales destinations finales de nos industriels wallons - voir carte dans le cœur du texte

VOLET SERVICES FERROVIAIRES

La qualité de l’exploitation est également intimement liée aux services qui sont proposés aux industriels et aux opérateurs. En effet, les conditions d’entretien du matériel roulant, de location et de formation du personnel etc. ont un impact direct sur la qualité de la prestation.

Au niveau des services associés au fret ferroviaire (location, nettoyage, stockage de wagons, formation du personnel, etc.), **la Wallonie est devenue un désert créant une spirale négative des services**. La diminution des flux a entraîné la diminution des services, des savoirs-faires, de la qualité et finalement une augmentation des prix. Elle conduit aussi à des pertes d’emplois et à moins de vocations ferroviaires. Ce sont finalement nos industriels qui en pâtissent lorsqu’ils sont forcés d’immobiliser leurs wagons pour les envoyer à l’étranger pour l’entretien et/ou le nettoyage.

SPIRALE NÉGATIVE DES SERVICES



Stratégie?

- ➡ **Laisser faire les forces du marché**
- ou**
- ➡ **Encourager les initiatives locales de taille modeste**
- et/ou**
- ➡ **Encourager un pôle régional d’importance (ex: Monceau)**

Figure 44 : Cercle vicieux des services – Cellule Ferroviaire 2015

Plusieurs pistes de solutions sont envisageables à savoir laisser faire les forces du marché ce qui risque de vider la Wallonie de tous services, encourager des initiatives locales comme l’OFP dans la zone du cœur du Hainaut ou encourager un pôle régional de services qui permettrait de répondre aux besoins immédiats de nos industriels en utilisant les importantes infrastructures inutilisées sur le territoire.

Vu les demandes des industriels quant à la disponibilité du matériel roulant pour leurs activités, la Cellule Ferroviaire s’est plus particulièrement intéressée à l’entretien, la réparation, la location et le

nettoyage du matériel roulant. Elle a ainsi rencontré des ateliers de nettoyage, réparation et entretien ainsi que des loueurs de wagons et de locomotives.

Le premier chapitre aborde la réparation, l’entretien et le nettoyage du matériel roulant. Le second aborde la location du matériel roulant et le troisième, la formation.

1. REPARATION ET NETTOYAGE DE MATERIEL ROULANT

Ce chapitre aborde l’utilisation des référentiels en matière de réparation, ensuite, les ateliers d’entretien et de réparation pour terminer sur le nettoyage du matériel roulant ?

1.1. Référentiel de réparation

Les référentiels de réparation étaient autrefois dictés par chaque compagnie ferroviaire nationale. La certification dans un pays était valable pour les autres pays. Avec l’ouverture du marché européen, un autre système a été mis en place. Chaque détenteur de wagons doit choisir une entité chargée de la maintenance qui s’occupe de la mise en place de la politique d’entretien (choix atelier, référentiel, gestion administrative). Ces entités sont certifiées au niveau européen⁴².

Les entités en charge de la maintenance ont une obligation de résultats, c’est-à-dire de maintenir les wagons dans un état de fonctionnement en sécurité. Pour atteindre cet objectif, il existe de multiples référentiels fixant les règles de maintenance. Les ateliers doivent donc faire face à de multiples règles d’entretien différentes à appliquer. Le référentiel VPI (association des propriétaires de wagons allemands) a néanmoins tendance à s’imposer et se généraliser en Europe.

1.1.1. Normes pour la réparation et l’entretien des wagons

Les ateliers de réparation de wagons sont soit des ateliers appartenant historiquement aux compagnies ferroviaires comme par exemple WMS (SNCB) en Belgique ou des ateliers indépendants qui ont souvent des accords avec des opérateurs ou des loueurs.

Les bonnes pratiques en termes de planification de l’entretien sont présentées ci-dessous.

Pour l’ensemble des wagons, il est nécessaire de faire :

- une révision intermédiaire tous les 6 ans maximum ;
- une grande révision tous les 12 ans maximum ;
- une vérification des essieux tous les 6 ans.

Pour les citernes de matières dangereuses, il faut généralement compter :

- une révision de l’infrastructure intermédiaire et un test d’étanchéité tous les 4 ans ;

⁴² La liste des ECM est disponible sur le site : https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/ecm/certificates

- une épreuve hydraulique tous les 8 ans ;
- une vérification des essieux tous les 4 ans.

Pour une révision complète, il faut compter 5 à 6 semaines (test d’étanchéité + hydraulique) pour un coût de 5'000 à 6'000€/wagon.

Certaines réparations doivent être faites d’urgence (dégât empêchant la circulation ou l’utilisation, etc.). Dans ce cas, les wagons peuvent être rapatriés vers un atelier mais cela prend souvent du temps (wagons isolés) et cela peut être coûteux. La tendance générale pour la réparation de wagons est de faire un maximum de réparation sur site pour éviter les déplacements. La majorité des ateliers ont ainsi des équipes volantes.

Il y a fort à parier que l’entretien programmé des wagons va également de plus en plus avoir lieu sur les sites des entreprises pour limiter les trajets et les temps d’immobilisation. En effet, l’entretien prive les industriels, pendant un laps de temps souvent peu clair, des wagons nécessaires à l’acheminement.

1.1.2. Normes pour la réparation et l’entretien des locomotives

La réparation des locomotives est adaptée pour chaque matériel. Selon le type, le choix de l’atelier peut être imposé. Par exemple, pour les types 13 de B Logistics, les ateliers de WMS ou de Bettembourg sont adaptés ce qui n’est pas le cas des ateliers allemands, pays n’utilisant pas ce matériel. Certains loueurs de locomotives proposent de changer le bloc moteur pour permettre un entretien de celui-ci sans immobiliser le matériel.

1.2. Les ateliers d’entretien et de réparation

1.2.1. Localisation des ateliers d’entretien et de réparation

Géographiquement, les bassins industriels sont couverts par plusieurs ateliers que ce soit en France (Nord de la France, Lorraine) mais plus encore en Allemagne (Ruhr). La carte ci-dessous présente les entités en charge de la maintenance (ECM) à proximité du territoire régional. Certains de ces prestataires possèdent des ateliers, d’autres sont des sociétés avec des équipes volantes. Ces prestataires sont très nombreux en Allemagne et aux Pays-Bas. Le Nord et l’Est de la France possèdent quelques ateliers importants mais l’offre est moins abondante. En Wallonie, l’offre est très limitée avec l’atelier de la WMS (SNCB) à Monceau qui survit et CMI qui est dynamique pour les services proposés notamment aux entreprises.

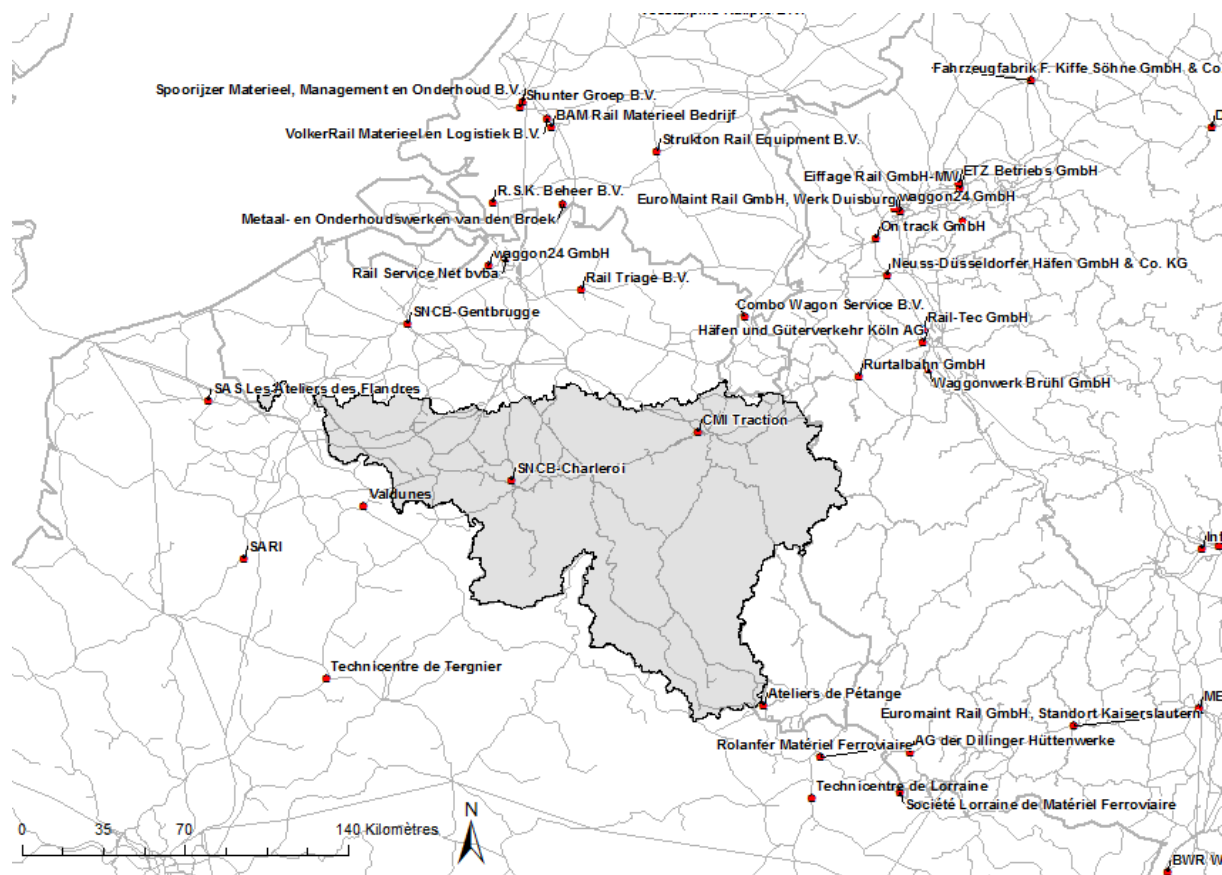


Figure 43 : Principaux sites/sociétés de réparation de matériel roulant (ECM et ateliers spécialisés) à proximité de la Wallonie (Cellule Ferroviaire d'après les données de l'ERA) 2015

En Belgique, les ateliers sont concentrés sur le secteur d'Antwerpen. La Wallonie dispose uniquement de l'atelier de Monceau qui a été réalisé en 2000 mais qui reste d'une taille modeste étant donné que les opérations importantes (essieux, réparations structurelles) sont réalisées à Gent.

Les réparations/entretiens de wagons peuvent être de différents types (révision et petite réparation, changement des plaquettes de freins, maintenance/reprofilage d'essieux, peinture, nettoyage de wagons, dégazage des wagons citernes, transformation de wagons, etc.). On distingue particulièrement 4 types de fonction:

- réparation/entretien wagons classiques ;
- réparation/entretien wagons chimiques (dégazage, nettoyage, réparation) ;
- reprofilage/réparation des essieux ;
- entretien/réparation des locomotives.

Le tableau ci-dessous reprend les caractéristiques connues⁴³ de quelques ateliers en Wallonie ou à proximité.

Atelier	Propriétaire	Lieu	Activité	Spécialités			
				Taille	Réparation	Essieux	Citerne
Atelier des Flandres	Colas rail	Hazbrouck (F)	4'000m ²	X			
Delta 3		Dourges (F)	Projet	X			
SARI		Achiet le grand (F)	1'500 wag	X		X	
Technicentre de Tergnier	SNCF	Tergnier (F)	3'000 wag 37'000m ²	X	X		
Soggefer		Hagondange (F)	2'000 wag 9'500m ²	X	X	X	
Rolanfer		Yutz (F)	2'800m ²	X	X		
Lornafer		(F)	4'000 wag	X	X	X	
Technicentre de Lorraine	SNCF	Woippy (F)	Fret et voyageur	X	X		
Valdunes		Valenciennes (F)	Atelier essieux		X		
Atelier de Petange	CFL cargo	Petange (L)	4'000 wag	X	X		X
CW Gentbrugge	WMS	Gentbrugge (BE)		X	X	X	
CHW Antwerpen Noord	WMS	Antwerpen (BE)		X			
CHW Charleroi	WMS	Charleroi (BE)		X			
SATI Antwerpen	Alstom Belgium	Antwerpen (BE)	8'500m ²	X			X
Rail Service Net		Antwerpen (BE)	équipes volantes	X		X	X
Euromaint		Duisburg (DE)	11'000m ² au total	X			
Waggon 24		Duisbourg (DE)		X		X	
Waggon 24		Antwerpen (BE)	Equipes volantes et voies extérieures	X		X	
Rurtalbahn	Rurtalbahn	Düren (DE)	Commun voyageur	X			

⁴³ Sur base des informations sur les sites internet. Les spécialités sont données à titre indicatif. En effet, certains sites peuvent réparer l'infrastructure des wagons-citernes mais ne peuvent pas faire les tests d'étanchéité ou le nettoyage, etc.

Waggonwerk Brühl GmbH	VTG	Brühl (DE)		X		X	
Wanne-Herner Eisenbahn		Herne (DE)	2 '000m ²	X			
Dortmunder Eisenbahn GmbH	Captrain	Dortmund (DE)		X			X

Figure 44 : Tableau récapitulatif des ateliers à proximité de la Wallonie – Cellule Ferroviaire 2015

Les ateliers réparant les locomotives sont moins nombreux notamment car ils demandent des techniques et du matériel spécifiques pour chaque matériel roulant.

1.2.2. Attractivité et compétitivité des ateliers

L'attractivité des ateliers dépend en premier lieu de son emplacement. En effet, les ateliers à proximité des gares de triage importantes permettent :

- de traiter facilement les wagons avariés ;
- d'éviter des temps de transit longs qui immobilisent le matériel roulant utile à l'industriel.

L'Allemagne avec son secteur ferroviaire dynamique dispose de nombreux ateliers. A contrario, la Wallonie, en dehors des grands axes perd peu à peu ses compétences.

A noter que l'atelier de Charleroi a une activité limitée et la pyramide des âges défavorable laisse penser qu'à situation inchangée, l'atelier disparaîtra prochainement. Les prix pratiqués par l'atelier sont peu compétitifs par rapport à des ateliers français par exemple.

1.3. Les ateliers de nettoyage du matériel roulant

Le nettoyage du matériel roulant est une opération complexe pour les wagons citernes. En effet, la variété des produits transportés nécessite d'avoir des méthodes de lavage et de traitement des déchets spécialisés. Les stations permettant ce nettoyage sont peu nombreuses sur le territoire belge et sont concentrées à Antwerpen. Généralement, les industriels utilisent le même produit avec le même wagon, ce nettoyage n'est donc nécessaire qu'au moment de l'entretien des wagons.

Les ateliers équipés d'une station de nettoyage et de pièce de rechange pour les wagons citernes ne sont pas nombreux. On compte par exemple l'atelier SARI (Achiét-le-Grand, Nord-Pas-de-Calais) ou WaggonWerk Brühl (Brühl, Rhénanie-Du-Nord-Westphalie). Si les wagons ne sont pas dirigés vers ces ateliers polyvalents, ils doivent voyager jusqu'à une station de nettoyage puis vers un atelier, ce qui augmente les temps d'indisponibilité.

En plus de ces contraintes, on note qu'un certain nombre de produits ne peuvent pas être nettoyés en Belgique dont voici quelques exemples : UN1086 VCM, UN1992 Heavy Ends, Octene, Hexene, C-

12, C-14, C-16, UN3264 Titanoxychloride, UN1114 Benzeen, UN1079 SO₂, UN1361 Brown coal powder, UN1010 Butadien, UN1184 DCE, UN1547 Aniline, UN1090 Acetone, UN1083 DMA, UN1032 TMA, UN1061 Methylamine...

2. LOCATION DU MATERIEL ROULANT

Ce chapitre aborde les grands principes de location et présente ensuite les principales sociétés de location de wagons et locomotives ainsi que leurs conditions.

2.1. Les grands principes

Concernant les wagons, trois possibilités ont été identifiées :

- l’industriel possède ces wagons, et gère donc son parc (désignation d’une entité chargée de la maintenance, stockage, remplacement, etc.) ;
- les wagons sont loués via le contrat avec l’opérateur ou via un loueur de wagons (voir paragraphe ci-après). Cette situation est de loin la plus courante. Certains industriels ont rencontrés des difficultés avec les wagons des opérateurs historiques, la qualité des wagons n’est pas toujours optimale et les wagons sont parfois inappropriés (wagon à charbon avec des rebords hauts pour charger des pierres, etc.) ;
- les wagons sont loués mais font partie d’un parc dédié. Arcelor Mittal a par exemple demandé de posséder des wagons utilisés uniquement pour leur desserte. La qualité des wagons est alors plus facilement contrôlable et l’industriel n’hésite pas à faire du petit entretien pour conserver un parc de qualité.

2.2. Sociétés de location de wagons et conditions

Plusieurs grosses sociétés louent des wagons en Europe aux opérateurs ou aux industriels. Les principales sont regroupées dans le tableau ci-dessous.

Nom de la société	Localisation	Nombre de wagons
VTG	Plus de 30 agences européennes dont : Antwerpen, Paris, Düsseldorf, Wesseling	50'000 wagons +30'000 (avec le rachat de AAE)
Ermewa	Paris, Genève, Berlin, Milan, Madrid	60'000 wagons dont 30'000 citernes
Millet	Paris, Gent	4350 wagons essentiellement chimiques
GATX	Vienna, Hamburg, Düsseldorf, Leipzig, Warsaw, Paris	22'500 wagons (chimique et vrac)
TOUAX	Irlande, Paris	7'500 wagons Intermodaux
NACCO	Paris, Hambourg and Crewe	9'000 wagons

Autres prestataires wagons : Rolanfer (Yutz, FR), GE Rail service (Hambourg, DE), Aretz (Krefeld, DE), etc.

Certaines sociétés de location disposent de leur propre atelier de réparation mais utilisent également d'autres ateliers selon les besoins de service.

Ces sociétés proposent généralement des contrats long terme (>5ans) et s'occupe de l'entretien des wagons. Quelques mois à l'avance, la période de révision est fixée. L'entreprise doit envoyer elle-même les wagons à l'atelier désigné par le propriétaire des wagons. Pour les wagons chimiques, l'industriel doit s'occuper du nettoyage préalable nécessaire.

Ces conditions de base de location engendrent plusieurs problèmes :

- les périodes d'entretiens peuvent être problématiques pour l'industriel car les wagons envoyés ne sont pas remplacés. Pour palier à ce problème, l'industriel, s'il le souhaite, doit prévoir la location d'un parc plus important ;
- il n'est pas toujours facile de trouver un prestataire pour nettoyer les wagons chimiques. Le wagon doit être parfois envoyé relativement loin, ce qui augmente encore les délais d'immobilisation ;
- les calendriers d'entretien sont peu respectés à cause de la difficulté des industriels de libérer les wagons en temps voulu. Ces retards empêchent les ateliers de gérer correctement la charge de travail et peut engendrer des retards importants dans l'entretien des wagons.

2.3. Sociétés de location de locomotives et conditions

Plusieurs sociétés louent également des locomotives de ligne à l'échelle européenne. Le tableau regroupe des loueurs importants.

Nom de la société	Localisation	Nombre de locomotives
Alpha trains	Antwerpen, Cologne, Luxembourg, Madrid	367 Locomotives
Akiem	Paris	320 locomotives électriques et diesel
Railpool	Munich	100 locomotives électriques
Mitsui	Amsterdam, Munich	135 locomotives

Le matériel peut être loué sous différentes formes de contrats dont par exemple :

- **Dry lease** : location uniquement avec la constitution d’une réserve pour l’entretien lourd qui a lieu tous les 6 à 8 ans ;
- **Full services lease** : location avec la maintenance préventive comprise ;
- **Wet lease** : location avec maintenance préventive comprise et mise à disposition d’une autre machine en cas d’immobilisation trop longue.

Ces sociétés de location sont pénalisées par la multitude de système de sécurité en Europe qui nécessite soit d’avoir du matériel dédié par pays ou d’adapter le matériel pour le rendre polyvalent. Le passage à l’ETCS nécessite également des investissements importants sur le matériel roulant existant alors qu’il existe des variabilités nationales et que chaque pays dispose de son propre programme d’implémentation.

A coté de ces grandes sociétés de location, d’autres sociétés louent du matériel destiné à la manœuvre ou à la desserte de sites industriels. C’est le cas par exemple de la société CMI en Wallonie.

3. FORMATION

La formation du personnel est souvent citée comme un élément limitant le développement du ferroviaire en Belgique. Cette lacune est constatée par les opérateurs pour les conducteurs et dans une moindre mesure pour les agents au sol. Les industriels quant à eux ont des besoins de formations pour leur personnel.

Plusieurs profils de métiers liés au chemin de fer sont nécessaires pour organiser et réaliser le transport ferroviaire. Le tableau et les paragraphes suivants décrivent les formations et problématiques rencontrées.

Type de formation	Personnel	Formation légale existante en Belgique (privée)
Conduite d’un train en ligne	EF	Conducteur B2 (pour les marchandises, B1 sinon)
Desserte des raccordements privés	EF ou entreprises	Conducteur A4
Formation de train/manœuvre	EF	Conducteur A1
Visite technique d’un train	EF	Personnel sécurité
Manœuvre sur site industriel	EF ou entreprises	aucune
Activités annexes sur site (chargement, etc.)	Entreprises	aucune
Logistique du ferroviaire	Entreprises	aucune

Une distinction est réalisée entre les formations des conducteurs et du personnel de sécurité.

3.1. Formation des conducteurs

Les conditions pour devenir conducteur de train (B1/B2) sont tout d’abord dictées par la directive européenne 2007/59/CE qui impose d’obtenir :

- une licence (test psychologique et médical, compétences générales, compétence linguistique si nécessaire et niveau de formation secondaire) ;
- une attestation complémentaire harmonisée regroupant les exigences particulières (matériel roulant et infrastructures)

Ces éléments ont été transposés dans l’arrêté royal du 12 septembre 2011 qui précise les durées de formation suivantes :

- 12 jours pour la formation générale (licence)
- +180 jours pour l’attestation complémentaire pour un conducteur catégorie B1 et B2 (voir catégorie ci-après (conducteur de trains de ligne voyageurs ou marchandises)
- Ou +123 jours pour les conducteurs de manœuvre (A1)

Un conducteur en ligne devra donc passer environ 200 jours en formation. Ce nombre de jour est variable selon les pays en Europe.

Catégories de licence de conducteur	
A1	Conducteur d'engins de traction dans le cadre de manœuvres, dessertes d'installation et mouvements assimilés.
A2	Conducteur d'engins de traction dans le cadre de trains de travaux.
A4	Conducteur de raccordement privé.
B1	Conducteur assurant le transport de personnes.
B2	Conducteur assurant le transport de marchandises.

Source : SPF Mobilité et Transports, 2015

Le personnel de manœuvre des industriels doivent donc suivre une formation de 12 jours.

3.2. Formation du personnel de sécurité

Le personnel de sécurité pour le trafic marchandises regroupe les formations suivantes :

- responsable du service des manœuvres;
- agent d'escorte de train de marchandises;
- agent chargé de la manœuvre;
- agent chargé de la formation et l'expédition des trains;
- agent chargé de la gestion des opérations administratives relatives à la manœuvre, la desserte d'installations, la formation et l'expédition des trains;
- agent chargé de la desserte des appareils de voie et des installations de signalisation (dans la limite des accords passés entre les EF et le GI);
- agent chargé de la visite technique complète du matériel roulant, spécialité " marchandise ";
- agent chargé des opérations relatives à la desserte des raccordements privés;
- agent chargé des opérations relatives à la desserte d'une installation (atelier, poste d'entretien...).

Les candidats aux postes de personnel de sécurité doivent répondre aux conditions de l’arrêté royal du 9 juillet 2013 (Arrêté royal déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité). Cela comporte des conditions :

- médicales et psychologiques ;
- une formation fondamentale et complémentaire selon les postes de sécurité visés (les compétences à acquérir sont présentées en annexe de l’arrêté royal).

3.3. Constats pour la formation en Wallonie

Il n'existe pas en Wallonie de formation publique des conducteurs et du personnel au sol. Ces formations sont donc réalisées par les entreprises ferroviaires. Ces métiers sont en pénurie. Dans les pays limitrophes (Allemagne, Pays-Bas, France, etc.), des sociétés indépendantes réalisent ce type de formation (GTIF, etc.).

	Naam Nom	Acroniem Acronyme	Adres Adresse	Erkenning Reconnaissance	Informatie opleiding Informations formation
--	-------------	----------------------	------------------	-----------------------------	--

Instellingen erkend overeenkomstig het koninklijk besluit van 18 januari 2008 betreffende de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel:

Organismes reconnus conformément à l'arrêté royal du 18 janvier 2008 relatif à la fourniture de services de formation aux conducteurs de train et au personnel de bord :

1	NMBS NV SNCB SA	NMBS SNCB	Hallepoortlaan 40 1060 Brussel Avenue de la Porte de Hal 40 1060 Bruxelles	KB van 12/03/2008 AR du 12/03/2008	Verlenen van opleidingsdiensten voor treinbestuurders en treinpersoneel. Fournir des services de formation aux conducteurs de train et personnel de bord.
2	Advies R&C BVBA	Spooradvies	Dormaalstraat 28 3511 Kuringen	KB van 12/03/2008 AR du 12/03/2008	Verlenen van opleidingsdiensten voor treinbestuurders, beperkt tot de categorieën A3 en A4.
3	Trainsport NV	TS	Traffic Center Transcontinentaal- weg 4 2030 Antwerpen	KB van 14/11/2008 AR du 14/11/2008	Verlenen van opleidingsdiensten voor treinbestuurders beperkt tot de categorie B2.

	Naam Nom	Acroniem Acronyme	Adres Adresse	Erkenning Reconnaissance	Informatie opleiding Informations formation
--	-------------	----------------------	------------------	-----------------------------	--

4	Crossrail Benelux NV	CrossRail Training Center	Luchthavenlei 7A 2100 Deurne	KB van 14/11/2008 AR du 14/11/2008	Verlenen van opleidingsdiensten voor treinbestuurders, beperkt tot de categorieën B2, A1, A2, A3 en A4
5	Eurostar International Ltd.	EIL	Times House Bravingtons Walk, London N1 9AW	BE OF 2014 001	Verlenen van opleidingsdiensten voor begeleiders van reizigerstreinen Fournir des services de formation aux accompagnateurs de trains de voyageurs

Figure 45 : Liste des reconnaissances délivrées en Belgique à des organismes et centres de formation (Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemin de Fer)

Pour les industriels wallons, la formation du personnel est également problématique pour deux raisons :

- Il y a une disparité des formations du personnel devant réaliser les opérations ferroviaires sur les sites industriels : de la formation « sur le tas » jusqu'à la formation de 12 jours avec B-Logistics. La question du coût de ces formations, des responsabilités en cas d'accidents, etc. sont une vraie problématique pour les industriels ;

- La disparition des profils connaissant le ferroviaire : les personnes responsables de la logistique sont de moins en moins habituées au ferroviaire car le marché a diminué et qu’il n’y a pas de formation en Wallonie.

4. LES ATTENTES DES ACTEURS EN TERMES DE SERVICES

Ce chapitre aborde les attentes des industriels et autres acteurs ferroviaires en matière de services.

4.1. Développer des services pour les industriels

Les industriels ont des attentes au niveau des services offerts par les prestataires. A l’instar de ce qui est proposé par le transport routier, ils souhaitent avoir une information complète et en temps réel sur leur marchandise et une démarche commerciale orientée vers le client. En marge de ces aspects, ils rencontrent des problèmes pour nettoyer leurs wagons et pour former leur personnel. La location de voies et du stationnement sécurisé sont aussi demandés. Ces aspects sont abordés dans les attentes en matière d’infrastructure.

4.1.1. Information sur le service

Les industriels sont demandeurs d’un suivi des marchandises afin :

- d’assurer l’organisation de l’approvisionnement des chaînes de production en interne ou chez le client ;
- de planifier le travail des équipes ;
- d’assurer la communication pour le client final.

B-Logistics propose un service « cargo web » qui permet d’avoir une information sur la localisation des convois. Toutefois, ce suivi n’est pas toujours jugé assez fiable ou précis.

Certains concurrents de l’opérateur historique proposent désormais des suivis grâce à des GPS, semblables à ce que l’on peut trouver pour le transport routier.

En cas de problème, l’industriel souhaite être tenu au courant des mesures prises. Actuellement, l’industriel doit lui-même se renseigner, parfois directement auprès des agents sur le terrain.

4.1.2. Nettoyage des wagons

Il y a peu d’endroit pour nettoyer les wagons. Lorsque ce service est demandé à B-Logistics il est facturé très cher et les délais sont importants. Les entreprises se tournent donc vers des solutions à l’étranger (par exemple nettoyage des wagons citerne à Terneuzen) ou en interne. Ce nettoyage est notamment nécessaire avant l’entretien des wagons.

Les industriels souhaiteraient des solutions de nettoyage proches de leur site entre autres pour les produits chimiques (peu de solution actuellement en Belgique).

4.1.3. Formation

Les industriels et logisticiens souhaiteraient une formation indépendante du groupe SNCB pour leur personnel en relation avec le ferroviaire et des capacités d’expertises en dehors du groupe SNCB.

De plus, des demandes ont été faites pour avoir des formations sur des aspects particuliers de l’exploitation ferroviaire ou des évolutions du milieu à l’instar de ce que l’APEC fait pour la gestion portuaire à Antwerpen.

4.1.4. Autres

Il est souhaité que le ferroviaire puisse répondre à des besoins spécifiques de transport comme par exemple le transport exceptionnel.

4.2. Développer des services pour les opérateurs/loueurs

4.2.1. Réparation de matériel roulant

Les loueurs de wagons et de locomotives soulignent que les solutions pour réparer le matériel roulant ne sont pas nombreuses en Belgique. Le matériel doit donc faire des trajets importants pour les entretiens et cela implique des immobilisations du matériel pendant une période importante.

4.2.2. Meilleur accès à l’énergie

Les nouveaux arrivants se plaignent de l’absence de pompe gasoil publique sur le réseau wallon. A titre d’exemple, à Kinkempois, certaines machines doivent être approvisionnées depuis Genk.

De même, à défaut de prise électrique pour brancher les machines, par temps de grand froid, celle-ci doivent rester en marche.

5. PROPOSITION DE PLAN D’ACTIONS - SERVICES

La Cellule Ferroviaire n’a pas terminé son travail sur le volet des services mais souhaitaient déjà livrer ses premières conclusions en la matière. A ce titre, les besoins ne sont pas encore traités sous forme d’axe. La Cellule Ferroviaire continuera à suivre les besoins des chargeurs et l’évolution du marché mais doit au-delà continuer d’analyser la faisabilité de mettre en place un pôle régionale de services.

Ci-dessous sont listées les éventuelles actions possibles pour la formation du personnel, la location du matériel roulant, son entretien et nettoyage, l’innovation en la matière mais aussi les besoins de stockage et d’accès à l’énergie.

5.1. Formation du personnel

La formation du personnel pour les industriels wallons est problématique à trois égards

- a. Il y a une disparité des formations du personnel devant réaliser les opérations ferroviaires sur les sites industriels : de la formation « sur le tas » jusqu’à la formation de 12 jours avec B-Logistics. La question du coût de ces formations, des responsabilités en cas d’accidents, etc. sont une vraie problématique pour les industriels ;
- b. La disparition des profils connaissant le ferroviaire : les personnes responsables de la logistique sont de moins en moins habituées au ferroviaire car le marché a diminué et qu’il n’y a pas de formation en Wallonie.
- c. Enfin, les entreprises ferroviaires ne trouvent pas assez de candidats pour les métiers de conducteurs ou agents au sol.

Pour résoudre ces problèmes, plusieurs propositions sont faites :

- Mettre en place une école de formation indépendante pour les métiers du rail à l’image de ce que les pays voisins proposent. L’école de B-Logistics, Rail Training Institute, est déjà un centre ouvert à tous les opérateurs de fret, elle reste néanmoins une filiale de l’opérateur historique. A l’image du Forem qui prend désormais en partie en charge la formation linguistique des conducteurs, il est important pour les acteurs publics de soutenir la formation dans ces métiers qui sont en pénurie. La législation fédérale doit fixer les objectifs, les acquis à obtenir pour les candidats et leurs responsabilités. La durée de la formation devrait être libre pour permettre de développer des méthodes d’apprentissage innovantes et peut être plus rapide (informatique, etc.).
- La desserte sur site industriel pour les entreprises sous format plus court que les 12 jours actuels, en favorisant la formation sur site. Les thèmes abordés devraient être imposés mais la durée de la formation devrait être libre.
- Une formation plus large en logistique ferroviaire pourrait avoir lieu sous deux formes :
 - o formation continue dans des universités wallonnes

- o formation courte sur des sujets précis (législation au niveau de l’infrastructure, coût du transport ferroviaire, etc.)

5.2. Location, entretien et nettoyage de matériel roulant

Le marché est déjà dominé par de grandes sociétés. L’enjeu pour la Wallonie est d’essayer d’attirer ces services plus localement pour favoriser l’emploi et le développement de compétence sur son territoire.

Pour attirer les parcs de wagons/locomotives de ces loueurs, il faut deux conditions :

- être à proximité d’un atelier de réparation de wagons/locomotives et de nettoyage ;
- être sur les principaux flux de marchandises et proche des chargeurs.

A l’heure actuelle, aucune de ces conditions n’est véritablement remplie. La Cellule Ferroviaire continue de travailler sur les possibilités de développement d’un pôle régional de services.

De nos entretiens, il est ressorti qu’il manque d’ateliers pour nettoyer les wagons citernes. Certains produits ne peuvent même pas être nettoyés en Belgique. L’installation de ce type de service peut être une opportunité. Il faut néanmoins considérer les points suivants :

- les wagons citernes sont généralement nettoyés avant l’entretien. Il faut donc prévoir un atelier sur le même site (citerne et infrastructure) ;
- le marché doit être suffisamment large. Il faudrait donc que le site puisse soit attirer des wagons de relativement loin (produits particuliers) ou qu’il puisse accueillir d’autre type de contenant (camion citerne, isotank, etc.)

Ce type d’installation est également l’occasion de créer des filaires de formation comme par exemple le tout récent UK’s National Training Academy for Rail à Northampton qui a été construit à proximité de l’atelier Siemens⁴⁴. L’entreprise a apporté 50% du prix de l’investissement et l’utilise pour la formation de son personnel.

Au vu de ces conditions, il semblerait que le site de Monceau avec ses nombreuses voies et son centre d’entretien est un site idéal pour ce type d’installation. Deux possibilités s’offrent à nous :

- ne rien changer, dans ce cas-là, l’atelier de Monceau va disparaître ;
- Investir massivement à Monceau avec un partenaire pour créer un atelier, pouvant attirer des wagons de chez nos voisins (service spécifique pour des wagons citernes de produits chimiques spéciaux par exemple) et joignant une école de formation. Tout le pari est de savoir si l’infrastructure saura attirer et si les flux wallons vont augmenter dans les prochaines années.

⁴⁴ <http://ntar.co.uk/>

C’est un pari important, notamment vis-à-vis des sommes en jeu⁴⁵ et des faibles trafics actuellement en Wallonie.

La Cellule Ferroviaire travaille toujours sur ce sujet.

5.3. **Innovation**

Les projets d’innovation dans le rail sont portés dans le cadre de financement européen. Logistics in Wallonia soutient également les projets innovateurs. Voici quelques domaines qui semblent particulièrement porteurs :

- l’information : pour permettre de connaître la position des wagons mais aussi de faire leur monitoring ;
- la gestion de l’entretien ;
- les nouvelles technologies pour soutenir la formation des conducteurs ;
- etc.

Le suivi des marchandises étant désormais technologiquement aisé, celui-ci doit être généralisé à l’ensemble du transport de marchandises. Les batteries disponibles permettent maintenant de poser des outils de monitoring sur les wagons avec des autonomies de 2 ans.

5.4. **Stockage en Wallonie**

Antwerpen, par son rôle de port de première importance, a attiré de nombreuses activités de stockage que ce soit en pré ou post acheminement maritime mais aussi pour des besoins continentaux. Aujourd’hui, des produits sont donc stockés là-bas pour servir de réserve pour la desserte du territoire belge ou des pays voisins, par exemple du ciment ou des produits chimiques.

La Wallonie par sa situation stratégique peut proposer des solutions moins chères (coût de manipulation moindre en Wallonie) et attirer ainsi des flux sur son territoire dans deux optiques :

- base avancée d’approvisionnement pour les territoires proches ;
- arrière-port pour les marchandises venant ou partant via les ports de la mer du nord.

La plus value du stockage est relativement faible mais elle permet d’attirer toute une série de services logistiques.

Le volet est encore en cours d’étude par la Cellule Ferroviaire.

5.5. **Accès à l’énergie**

Des améliorations peuvent être apportées pour les opérateurs :

⁴⁵ Le UK’s National Training Academy for Rail à Northampton a par exemple coûté 7M€ dont la moitié a été payée par le gouvernement.

- Etudes pour le développement des pompes gasoil publiques dans les principales gares de desserte locale (Châtelet, Kinkempois, Saint Ghislain, Athus, La Louvière industrielle) ;
- développement des prises permettant de réchauffer les machines en cas de grand froid.

5.6. Création d’un pôle régional de service

L’opportunité de créer un pôle de services (location, nettoyage, stockage de wagons, formation du personnel, etc.) a été mise en lumière par la Cellule Ferroviaire sur base des demandes de nos industriels wallons. L’objectif est de répondre à ces demandes tout en réutilisant les importantes infrastructures non utilisées sur le territoire régional.

	Monceau	Ronet	Stockem	Montzen
Infrastructure	16 voies sur 32 rénovées dans le faisceau triage. +30-35 voies dans les faisceaux réception et départ	Site en partie rénové utilisé pour le stationnement du matériel SNCB	Voies rénovées : 6 dans le faisceau B et 7 dans le faisceau A Possibilité de faire des voies de 750m	Une quinzaine de voies longues Voies de 750m
Formation à proximité	Châtelet	-	Athus	-
Industriels	APERAM, ARCELOR, SOLVAY, Terminal Châtelet	-	TC Athus, BURGO,	-
Services disponibles	Atelier et nettoyage Bâtiment vide et neuf	Formation Atelier de Salzinnes	Atelier en cours de déménagement Cours à marchandises Station service SNCB?	Station service
Accessibilité routière	Proximité R3 et N90, mais desserte finale en milieu urbain	Proximité N90	Echangeur E25	Accès à la N3 via une desserte finale en milieu urbain

Figure 46 : Comparaison des sites potentiels au développement d’un pôle régional de services – Cellule Ferroviaire 2015

La Cellule Ferroviaire travaille encore sur ces aspects mais une étude de potentiel et un business plan devront être réalisés pour valider le concept. En effet, les volumes de nos industriels wallons sont insuffisants pour rentabiliser un tel projet.

6. CONCLUSIONS

Les services aux trafics ferroviaires (location, entretien, nettoyage de matériel roulant et la formation) sont de moins en moins présents en Wallonie. A contrario les régions voisines, en tout premier lieu en Allemagne, mais aussi en Flandre, en France ou au Luxembourg disposent d’ateliers et d’acteurs importants.

Cette situation est problématique pour la Wallonie :

- la Wallonie perd son savoir-faire ferroviaire et n’engendre plus de vocation ;
- les emplois liés à ces services disparaissent ;
- les services ne sont pas à proximité, ce qui engendre des surcoûts (trajet pour les entretiens, formation à l’étranger, etc.).

Il faut dès aujourd’hui trouver des solutions pour briser ce cercle vicieux. Face à cette situation, plusieurs stratégies se dessinent : Laisser faire les forces du marché quitte à isoler encore plus la Wallonie ? Encourager les initiatives locales en termes de service ou **développer un pôle régional de service**? La Cellule Ferroviaire explore actuellement cette dernière piste. Les objectifs sont multiples : création d’emplois, maintien des savoirs-faires ferroviaires, inscription de la Wallonie à l’international mais surtout mise en place des services qui répondent aux besoins immédiats de nos industriels en utilisant les importantes infrastructures inutilisées sur le territoire régional.

Les conditions du succès sont aussi multiples : développement d’un projet intégré (tri, réparation, entretien, nettoyage, stockage, base conducteurs, école du rail,...), augmentation des volumes par une plus grande attractivité de notre territoire à l’international, accessibilité routière et ferroviaire de qualité,...

Au-delà du ferroviaire, il n’existe aucune formation « mobilité » en Communauté française contrairement à la Flandre et aux pays limitrophes. Cette absence ne facilite pas la conscientisation de la population wallonne aux grands enjeux de la mobilité quelle soit marchandises ou voyageurs.

VOLET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

L’aménagement du territoire est une pièce maitresse du puzzle. En effet, revitaliser le rail sans que des terrains n’aient été réservés à cet effet est illusoire.

La Wallonie est-elle encore une terre d’accueil pour les entreprises ? Après avoir dressé un portrait économique et politique du chemin de fer, le rapport s’attache à faire un état des lieux au niveau de l’aménagement du territoire. Où se localise nos entreprises ? Quels sont les atouts de la Wallonie en Europe ? Quels sont encore les terrains stratégiques dont elles disposent ?

L’aménagement du territoire n’est pas le métier de base de la Cellule Ferroviaire. Les constats présentés dans ce volet reposent à nouveau sur l’identification des besoins suite aux discussions avec nos industriels wallons. La Cellule Ferroviaire encourage à une approche plus fine des aspects repris dans ce volet qui aborde les bassins de population/consommation, production et logistique mais la localisation actuelle des activités ferroviaires pour terminer sur la gestion des terrains.

Il s’agit d’un bref aperçu.

1. UNE PLACE PRIVILEGIEE DANS LES FLUX DE TRANSPORTS EUROPEENS

Les principaux flux de transport en Europe sont guidés par trois composantes :

- les bassins de population et donc de consommation ;
- les bassins de production ;
- les ports maritimes.

1.1. La Wallonie au cœur de bassins de consommation européens importants

La Wallonie se situe au cœur des bassins de consommation importants. Ces agglomérations sont autant de zone de chalandise pour le fret ferroviaire. En effet, elles attirent des flux de fret massifiés notamment en relation avec les grands ports maritimes et sont des points particulièrement intéressants pour la logistique (distribution, reconditionnement, finition pour livraison au client final). Les agglomérations à prendre en considération pour le territoire wallon sont les suivantes: Liège – Aachen – Maastricht, Charleroi, Bruxelles, Lille et le Luxembourg.

Tel que développé plus loin, il apparait que la Wallonie ne profite pas suffisamment de cette position stratégique au cœur de l’Europe.

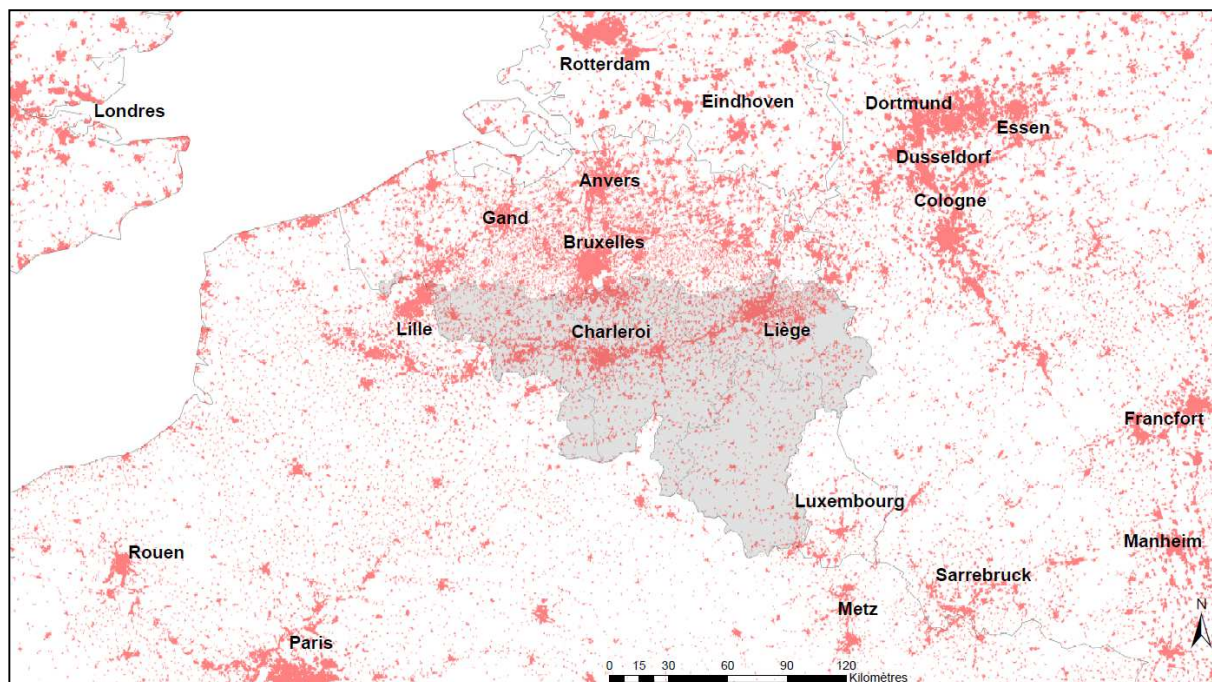


Figure 47 - Position de la Wallonie dans le réseau d'agglomérations européennes – Cellule Ferroviaire d'après les données European Environment Agency (EEA), 2000

De ce point de vue, la Wallonie possède une position de choix parmi les consommateurs européens avec 60% du pouvoir d'achat européen à moins de 500 km de Liège.⁴⁶

Ce marché à cheval sur l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg et la France est peu structuré. En effet les différentes autorités publiques en charge de ce territoire encouragent une multiplication des cheminements pour les marchandises et des plateformes créées.

L'enjeu est finalement limité sur la manutention ou le transport qui sont des activités à faible valeur ajoutée et qui emploient au final peu de personnes mais cela permet d'attirer des activités de logistiques, de transformations associées et des nouveaux services. Ces services apportent la majorité de la valeur ajoutée sur les produits.

Néanmoins dans ces secteurs de nombreuses plateformes en dehors des frontières régionales jouent ou peuvent également jouer le rôle de place logistique dans ces bassins de consommation. On peut citer : Duisbourg (DE), Aachen (DE), Genk (BE), Luxembourg - Bettembourg (LU), Lille - Dourges (FR), Rotterdam (NL) et Maastricht (NL).

⁴⁶ <http://www.portdeliege.be/fr/trillogiport-atouts>

1.2. La Wallonie au cœur de bassins de production en Europe

La Wallonie, bien qu'ayant perdu une partie de ces activités industrielles, est toujours un bassin important. Elle est également située à proximité d'autres bassins majeurs : en premier la Ruhr, le Nord-Pas de Calais, La Lorraine, les Pays-Bas (voir carte ci-dessous)

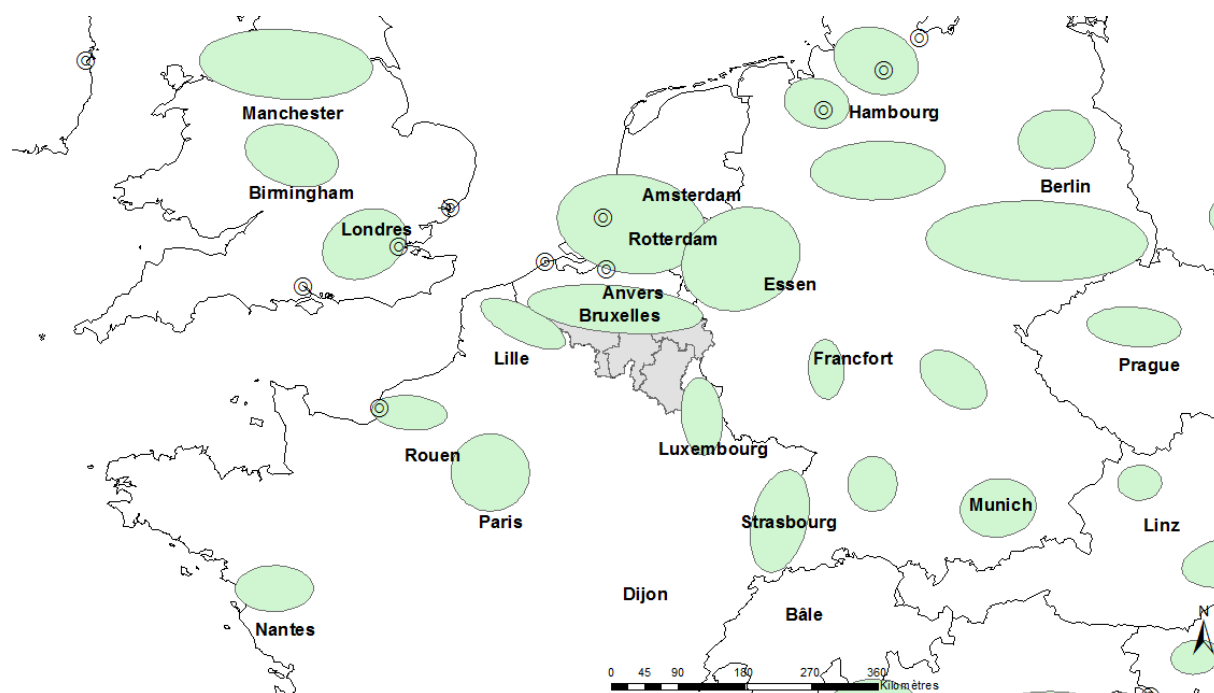


Figure 48 – Illustration des principaux bassins industriels en Europe - Cellule Ferroviaire d'après les illustrations de : the power of inland navigation, the blue road, 2013.

1.3. Place par rapport aux ports maritimes

La carte ci-dessous illustre la concentration des activités logistiques autour de la Wallonie en relation avec les grands ports de mer⁴⁷.

⁴⁷ Carte issu de L'évolution récente du transport de marchandises en Belgique, 2011, Mathieu Strale

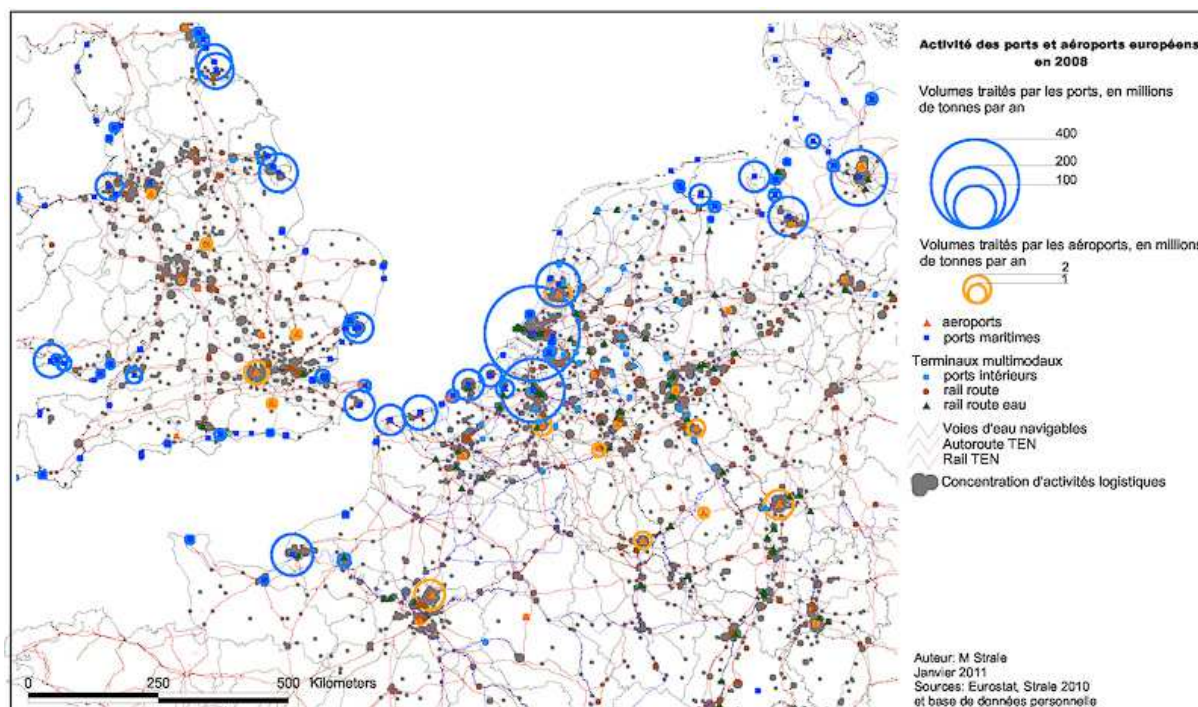


Figure 49 - Concurrence logistique à proximité de la Wallonie (L'évolution récente du transport de marchandises en Belgique, Mathieu Strale ,2011)

La Wallonie est située à proximité immédiate des grands ports de la mer du nord (Antwerpen, Rotterdam soit les deux premiers ports européens), comme le montre la carte ci-après. Cette position est favorable à la présence de centre de distribution pour les produits arrivant du monde entier et devant être redistribués en Europe. **Toutefois on remarque sur la carte ci-dessus que la Flandre, les Pays-Bas et l'Allemagne profitent de cette chance bien plus que le territoire Wallon.**

La Wallonie est bien située par rapport aux bassins de consommation européens mais elle doit prouver qu'elle possède des avantages logistiques importants par rapport à ces voisins (infrastructure, coût, législation, main d'œuvre).

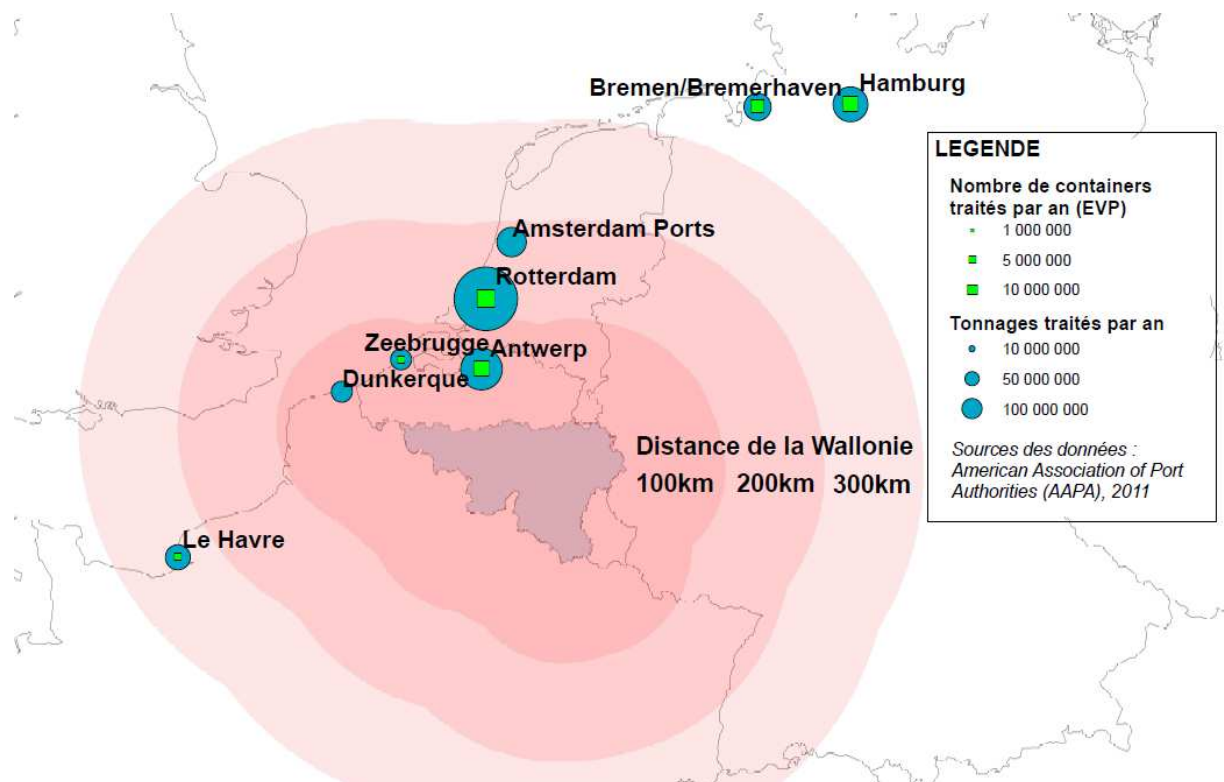


Figure 50 - Place de la Wallonie par rapport aux ports de la mer du nord – Cellule Ferroviaire d'après les données AAPA

2. UNE PRODUCTION INDUSTRIELLE CONCENTREE SUR LA DORSALE WALLONNE ET VERS BRUXELLES

Les réseaux fluviaux et ferroviaires sont particulièrement appropriés pour les trafics lourds, massifiés et/ou dangereux. La carte suivante illustre la répartition des activités des secteurs suivants :

- industrie lourde,
- industrie chimique,
- industrie d’extraction (carrières),
- filaire du bois,
- filaire de production agricole et agroalimentaire,
- filaire de l’eau minérale.

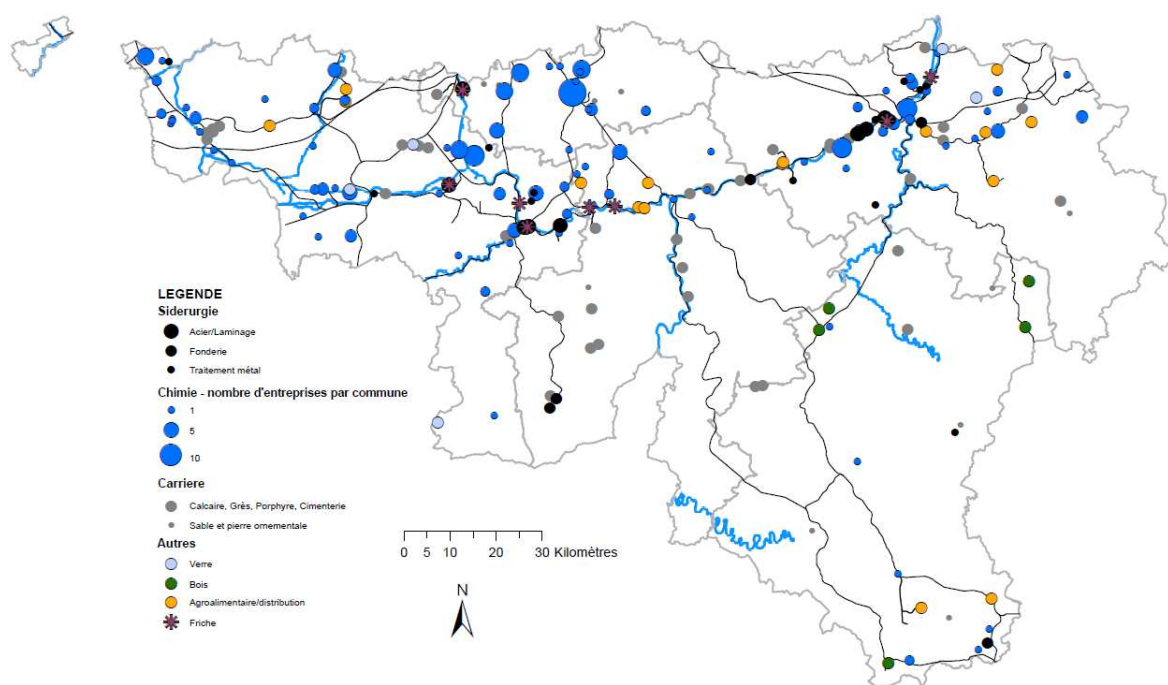


Figure 51 - Localisation des activités industrielles et pondéreuses en Wallonie (Cellule Ferroviaire sur la base des données des fédérations (Essensia, Fediech, GSV), 2014)

Les secteurs où le ferroviaire a un rôle particulier à jouer sont donc :

- les secteurs carriers : Tournais, vallée de la Meuse, entre Sambre et Meuse, Lessines, Soignies
- les zones industrielles lourdes : bassin Liège, Charleroi, La Louvière
- les zones industrielles chimiques : Tertre, Feluy, Jemeppe-s/Sambre.

On note une **concentration importante de ces activités autour de la dorsale wallonne** qui est donc un axe stratégique pour les flux de ces marchandises.

Si ces secteurs sont les principaux générateurs de fret ferroviaire ou fluvial, des exemples ont montré à l’étranger et notamment en Suisse que, lorsque les conditions cadres sont remplies (délai, coût, etc.), d’autres secteurs peuvent être intéressés par le ferroviaire (grandes distributions, restaurations, messagerie, etc.).

3. UNE GESTION DES TERRAINS INDUSTRIELS AMELIORABLE

La gestion des terrains en Wallonie est pénalisée par la multitude des acteurs et les procédures dont les industriels ne sont pas toujours suffisamment informés. Pourtant, la région possède des terrains intéressants en termes de taille et d’infrastructure de transport. Ce chapitre dresse ainsi un bref inventaire des terrains à haut potentiel ferroviaire.

3.1. Une gestion morcelée entre les acteurs et entre les territoires

Outre sa position stratégique, la Wallonie possède l’avantage de disposer d’un territoire moins urbanisé et donc des terrains plus nombreux qu’en Flandre ou au Pays-Bas. La Wallonie dispose de 9’400 Ha de terrains industriels disponibles.⁴⁸

Toutefois, ce potentiel a été insuffisamment entretenu ces dernières années. Peu de terrains de grandes tailles équipés et intermodaux sont désormais disponibles.

La gestion des terrains industriels est morcelé entre :

- les intercommunales : qui interviennent dans les principaux zoning industriels ;
- les ports autonomes : qui gèrent les terrains portuaires de la Région ;
- les communes ;
- les privés.

Cette décomposition territoriale peut être un atout pour stimuler les acteurs grâce aux comparaisons entre territoires. Toutefois des concurrences contre-productives ont également lieu entre les entités géographiques (entre ports ou entre intercommunales) et au sein des territoires entre les acteurs (conflit entre port et territoire). Cette situation entraîne :

- une mauvaise gestion des terrains stratégiques;
- une concurrence entre les projets wallons ;
- une complexité d’intervenants pour les investisseurs.

Pour les ports autonome on relève les points suivants : manque de cohérence à l’échelle régionale et différentes politiques de gestion (à charge du concessionnaire, équipé d’un quai ou complètement équipé, etc.).

Aucune base de données de l’ensemble des terrains, comprenant les caractéristiques en termes de transport de marchandises (modes disponibles, exploitation, contrainte, etc.) n’existe à l’échelle de la région. Les terrains de plus de 20ha raccordés au ferroviaire et en bordure de voie d’eau est une denrée rare qui doit être réservée à un usage ad hoc quitte à l’immobiliser en attendant le candidat.

⁴⁸ D’après Paul Magnette, Salon International des professionnels de l’immobilier 2015

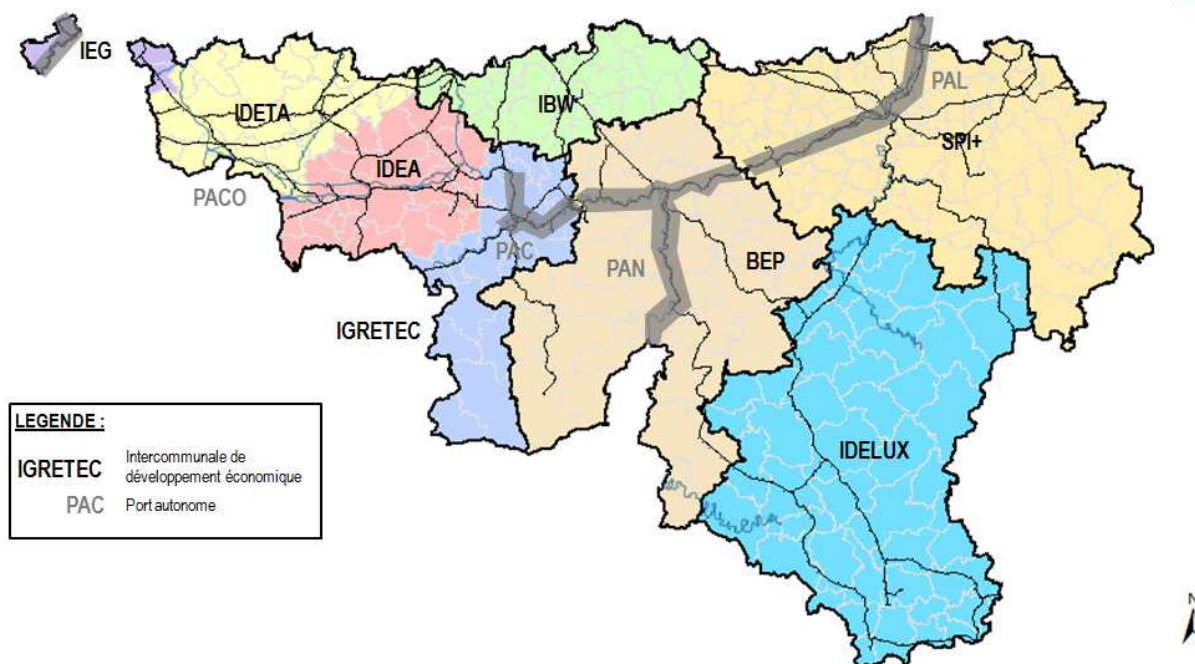


Figure 52 – Morcellement des entités gérant les terrains industriels sur le territoire wallon – Cellule Ferroviaire 2015

Enfin, on constate également que la priorité pour l'occupation des terrains est donnée au nombre d'emplois créés. Ce principe est compréhensible, notamment dans les zones les plus défavorisées, mais il empêche toute vision stratégique prenant en compte d'autres facteurs comme la mobilité.

Une démarche est en cours sur les terrains en friche à réhabiliter. Un cadastre doit être mis en place.

3.2. Des procédures nécessaires mais qui trainent en longueur

Plusieurs flux potentiels pour le ferroviaire sont ou ont été ralentis par les procédures régionales. Citons par exemple :

- le manque de réactivité pour le projet de Trilogiport. Le retard de 10 ans qui a été pris a permis aux concurrents de se développer largement (Genk, Born, Duisbourg, etc.)
- le temps nécessaire pour les permis de construire pour les carriers (Lessines, Hemptinne, etc.)

Les procédures liées aux études d'impact et aux changements du plan de secteur sont indiscutablement nécessaires. Toutefois, quand un industriel souhaite étendre son activité ou s'installer en Wallonie, il a besoin :

- d'une procédure simple ;
- de délais raisonnables et fixes ;
- de connaître l'évolution de son dossier.

3.3. Liste des terrains industriels stratégiques par rapport aux réseaux de transport massifié

Par leur emplacement vis-à-vis des réseaux de transport, un certain nombre de terrains stratégiques en Wallonie ont dès à présent été identifiés ; cette liste n’est pas exhaustive :

Agglomération de Charleroi :

- le site Carsid possédant plusieurs raccordements à proximité de Monceau et jouxtant la Sambre;
- les terrains autour de Charleroi Dry Port, une extension de 30Ha a fait l’objet d’une fiche Feder ;
- l’extension de 100 ha de la zone Farciennes Fleurus prévus dans le cadre du plan 2bis de développement des zones d’activité (plateforme de l’ancienne ligne 131)
- la décaperie de la Praye (raccordé à proximité de Châtelet) ;
- le site d’AGC à Roux (raccordé).

Mons – La Louvière :

- la zone Ghlin Baudour (voie d’eau, plateforme trimodale de Ghlin)
- le terrain Euloco à Tertre (voie ferrée)
- les terrains autour de Garocentre et du site Duferco (voie d’eau et plateforme trimodale de Garocentre)
- la zone industrielle de Feluy – terrain libre (concentration d’industriels chimiques utilisant le rail)
- le site de Seneffe Manage (voie d’eau et voie ferrée en cours de démantèlement)

Province du Luxembourg :

- le terrain PED à proximité du terminal bimodal d’Athus ;
- Ardennes Logistics (embranchement ferroviaire construit par Idelux)
- le pôle bois Gouvy (embranchement ferroviaire construit par Idelux)
- la zone Libramont Recogne, utilisée par L’Oréal qui n’a pas besoin de raccordement ferroviaire direct, zone à proximité des voies
- la zone de Virton Latour à proximité de la ligne ferroviaire 165 (peu de terrains disponibles)
- Les terrains proches de la gare de Stockem
- la zone d’Etalle et de Croix-Rouge : les voies ferrées 155 et 289 sont non utilisées par Nestlé et par la scierie (zones gérées par la commune d’Etalle)

Brabant Wallon :

- les terrains à proximité de la voie ferrée (ligne 124) sur le site de Nivelles sud (notamment l’ancien raccordement Peugeot).
- les terrains Duferco à Clabecq

Province de Liège :

- les terrains à Hermalle-sous-Huy à proximité immédiate de la ligne 285 ;
- les sites Arcelor : notamment Chertal et les Cokeries historiques ;
- le site de l’ancien atelier de Kinkempois ;
- les terrains des Hauts-Sarts ;
- les terrains et bâtiment de l’Ile Monsin ;
- les terrains à proximité de la plateforme de Bierset.

Province de Namur :

- Le site de Ronet ;
- Le site St Gobain à Auvelais (30 Ha à réhabiliter).

Ces terrains doivent faire l’objet d’une attention toute particulière afin : d’assurer leur conservation pour des activités industrielles nécessitant des flux de marchandises massifiés.

4. LES ATTENTES DES ACTEURS EN TERMES D’AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Il s’agit des attentes des acteurs rencontrés à savoir l’Awex, les industriels, les logisticiens et les intercommunales. Celles-ci doivent être affinées.

Les centres de distribution souhaitant s’implanter dans le nord de l’Europe souhaite des terrains vastes (30-50 Ha) disponibles immédiatement et disposant d’un accès direct à plusieurs modes de transports. Afin de faciliter les recherches d’éventuels investisseurs, il est nécessaire de mettre à disposition un catalogue des terrains en Wallonie avec les caractéristiques et contraintes en termes de transport.

Les industriels souhaitent, lors des demandes de permis, un planning de la durée de la procédure et des dates pour lesquelles les réponses seront données.

La Région souhaite valoriser au mieux les terrains pouvant accueillir des entreprises à rayonnement international. La Région souhaite utiliser au maximum le mode ferroviaire pour limiter les coûts indirects sur ses citoyens et permettre de continuer le développement de la Wallonie à infrastructure routière constante.

5. PROPOSITION DE PLAN D'ACTION – VOLET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Deux actions principales sont préconisées à savoir une gestion régionale des terrains de grandes dimensions et à haut potentiel et une réservation des terrains pour des sociétés susceptibles d'utiliser le rail.

5.1. Gestion régionale des terrains de grandes dimensions et à fort potentiel vis-à-vis des transports alternatifs au routier

5.1.1. Créer un cadastre dynamique des terrains avec les attentes en terme de mobilité

Les investisseurs potentiels en Wallonie ont besoin d'avoir une information précise des terrains disponibles ainsi que les conditions associées, et cela sans avoir à se préoccuper du morcellement administratif. La création de l'outil « The Locator » sur le territoire de l'euro région (y.c. Liège) est un exemple à suivre pour le territoire Wallon dans son ensemble.

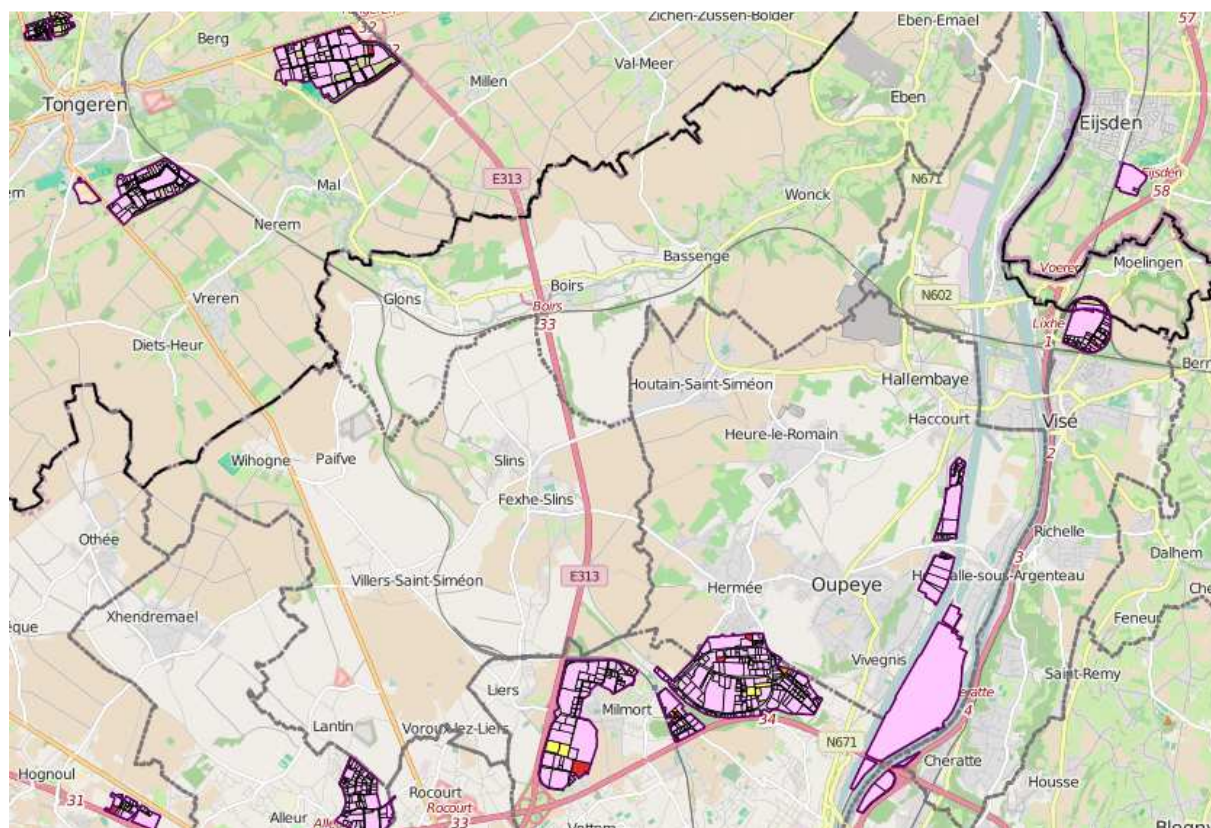


Figure 53 – exemple de rendu de l'outil The Locator (http://www.the-locator.eu/72EMR_Frontend/home.jsf?mode=home)

Ce cadastre est l’occasion de présenter également les conditions en terme de transport attendues par la collectivité : objectif en terme de parts modales, obligation d’utiliser en partie le ferroviaire, etc.

Il est nécessaire de définir une politique régionale de gestion des terrains portuaires avec :

La définition des rôles des ports :

Afin d’éviter les investissements non utilisés, il est recommandé de limiter le rôle du port à l’équipement de la zone portuaire (quai + éventuellement participation à l’équipement de transbordement en collaboration avec le concessionnaire). Le concessionnaire doit investir lui-même dans l’ensemble des équipements nécessaire à son activité.

Les conditions d’accès à un terrain :

A l’instar des obligations des volumes à réaliser avec la voie d’eau, il est nécessaire d’encourager l’utilisation de la voie ferrée sur les terrains raccordés. Il est recommandé de demander au concessionnaire d’assurer l’entretien de la voie de raccordement si des volumes insuffisants sont réalisés (<1250 wagons). Ce principe devrait être étendu à l’ensemble des terrains raccordés qu’ils soient gérés par les ports, les intercommunales ou un autre acteur.

5.2. Réserver les terrains stratégiques aux entreprises susceptibles d’utiliser le rail

Afin de mettre en valeur son patrimoine d’infrastructures de transport, la Wallonie doit se munir d’outils pour permettre de gérer les terrains stratégiques en termes de mobilité.

Un cadastre dynamique est en cours de réalisation pour planifier la réhabilitation des friches en priorisant les terrains multimodaux. Les données multimodales sur les terrains est nécessaire. Les terrains multimodaux doivent être en priorité réhabilités.

Les terrains ayant un fort potentiel ferroviaire doivent faire l’objet d’une étude de potentiel. Si le potentiel est jugé conséquent, l’occupation de ce terrain devra être conditionné à l’utilisation du ferroviaire (objectif en terme de part modale par exemple).

Ces terrains à fort potentiel ferroviaire sont de trois natures :

- Tous les terrains de taille importante à proximité d’une voie ferrée ;
- Tous les terrains à proximité d’une voie ferrée et d’une gare de formation ;
- Tous les terrains à proximité d’une plateforme multimodale

Ces trois catégories sont détaillées dans les paragraphes suivants.

L’analyse du potentiel du terrain devrait être effectuée en détaillant : les dessertes ferroviaires existant à proximité, la proximité d’une gare de formation, la faisabilité d’un raccordement, la taille et la disposition du terrain.

5.2.1. Les terrains de taille importante à proximité d’une voie ferrée

Les terrains à proximité d’une voie ferroviaire ont un potentiel ferroviaire important si :

- ils sont situés à maximum quelques centaines de mètres de la voie ferrée
- l’activité prévue peut générer des trains complets, c’est-à-dire des flux de plus de 50’000t par an vers une destination. Pour cela, seuls les terrains d’au moins quelques hectares sont à considérer.

Les terrains de plus de 30 hectares et disposant d’un accès multimodal sont devenus relativement rares. Il est important de les gérer de manière cohérente à l’échelle régionale. La Région doit prendre en main cette gestion en créant un catalogue de recensement, en définissant une politique d’équipement, en imposant des conditions pour l’utilisation de ces terrains (notamment en termes de volume de fret et de part modale).

5.2.2. Les terrains à proximité d’une voie ferrée et d’une gare de formation

Dans cette démarche territoriale, les terrains à proximité des gares de Saint Ghislain, Athus, Châtelet, Kinkempois et La Louvière-Industrielle sont particulièrement importants car ils sont à proximité des lieux de formation de trains. Dans ces secteurs, des entreprises générant des volumes de wagons isolés peuvent espérer une offre compétitive. Tous les terrains sont donc potentiellement concernés à condition de se situer à proximité d’une voie ferroviaire (quelques centaines de mètres maximum). Les cartes ci après illustrent ces zones industrielles particulièrement bien situées par rapport à l’exploitation ferroviaire.

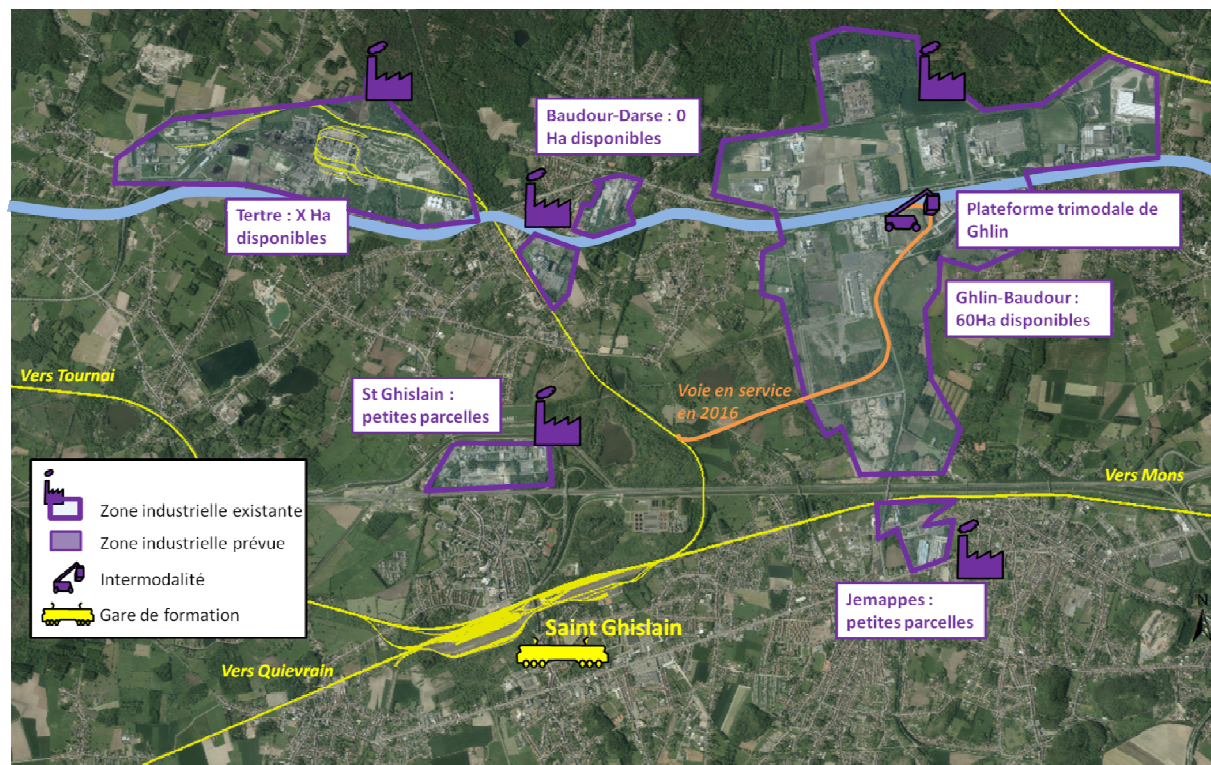


Figure 54 : Zone de Saint-Ghislain - Infrastructures ferroviaires et zones industrielles à proximité (Cellule ferroviaire 2014)

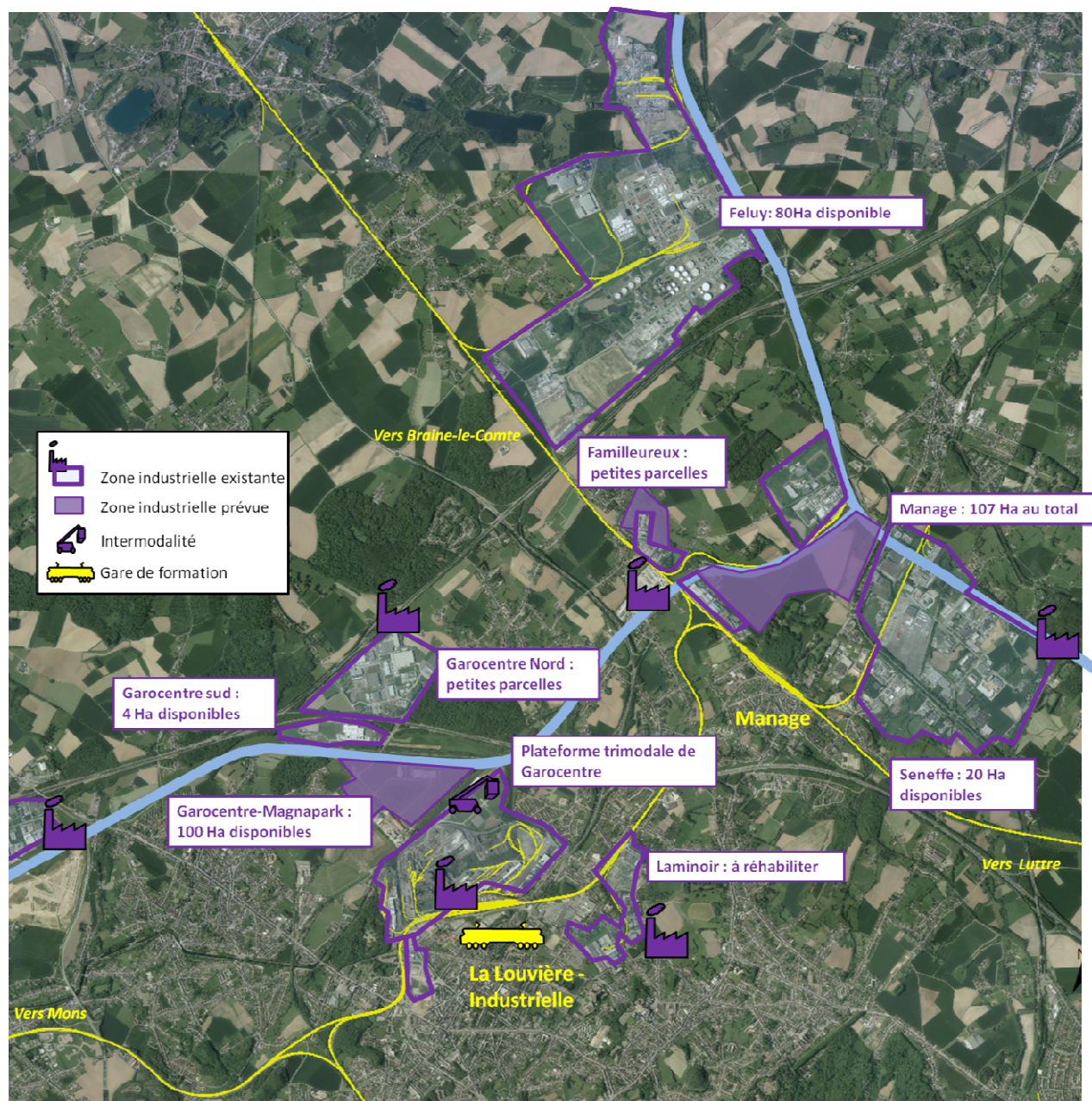


Figure 55 : Zone de La Louvière-industrielle - Infrastructures ferroviaires et zones industrielles à proximité (Cellule Ferroviaire 2014)

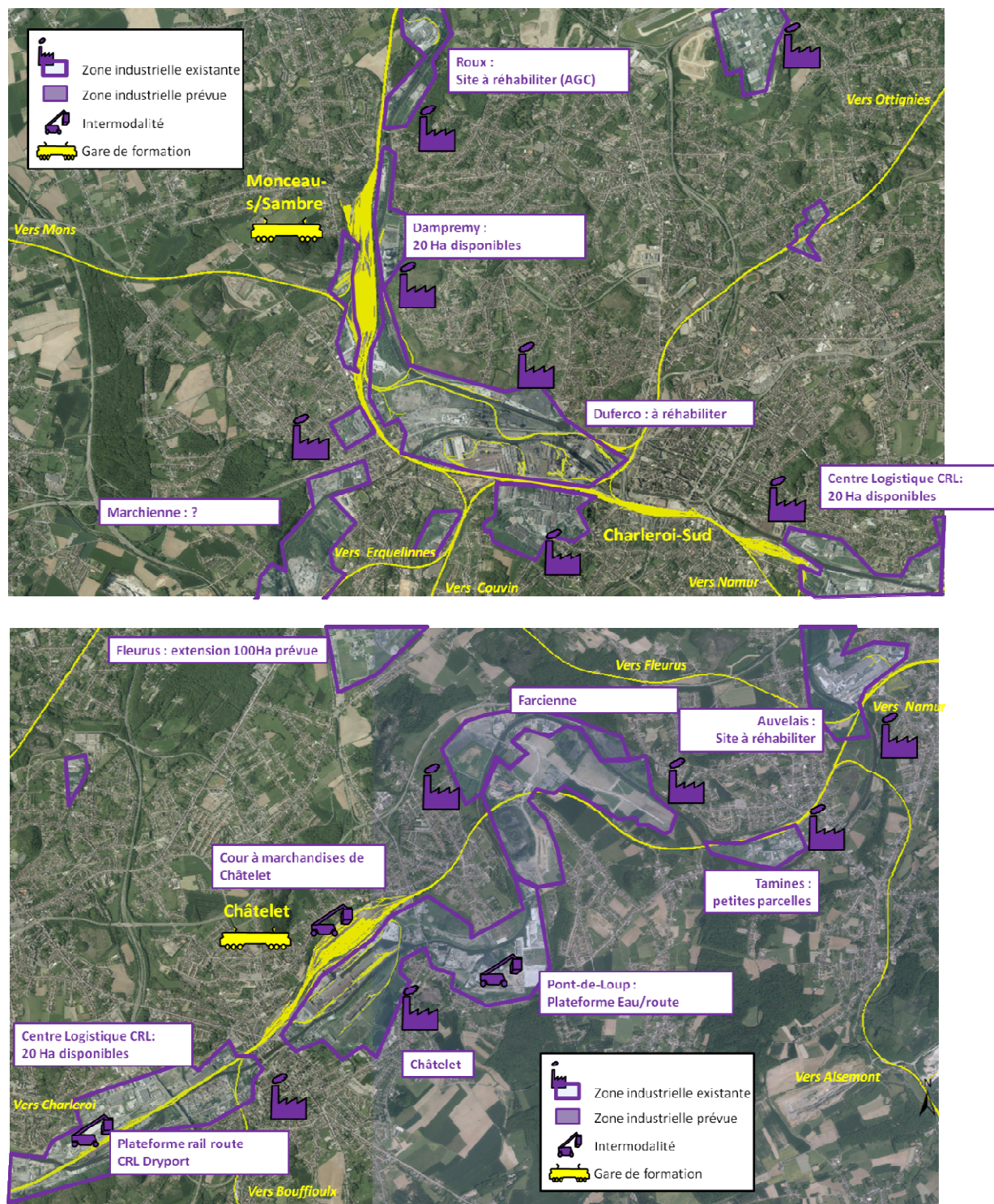


Figure 56 : Zone de La Charleroi - Infrastructures ferroviaires et zones industrielles à proximité (Cellule Ferroviaire 2014)

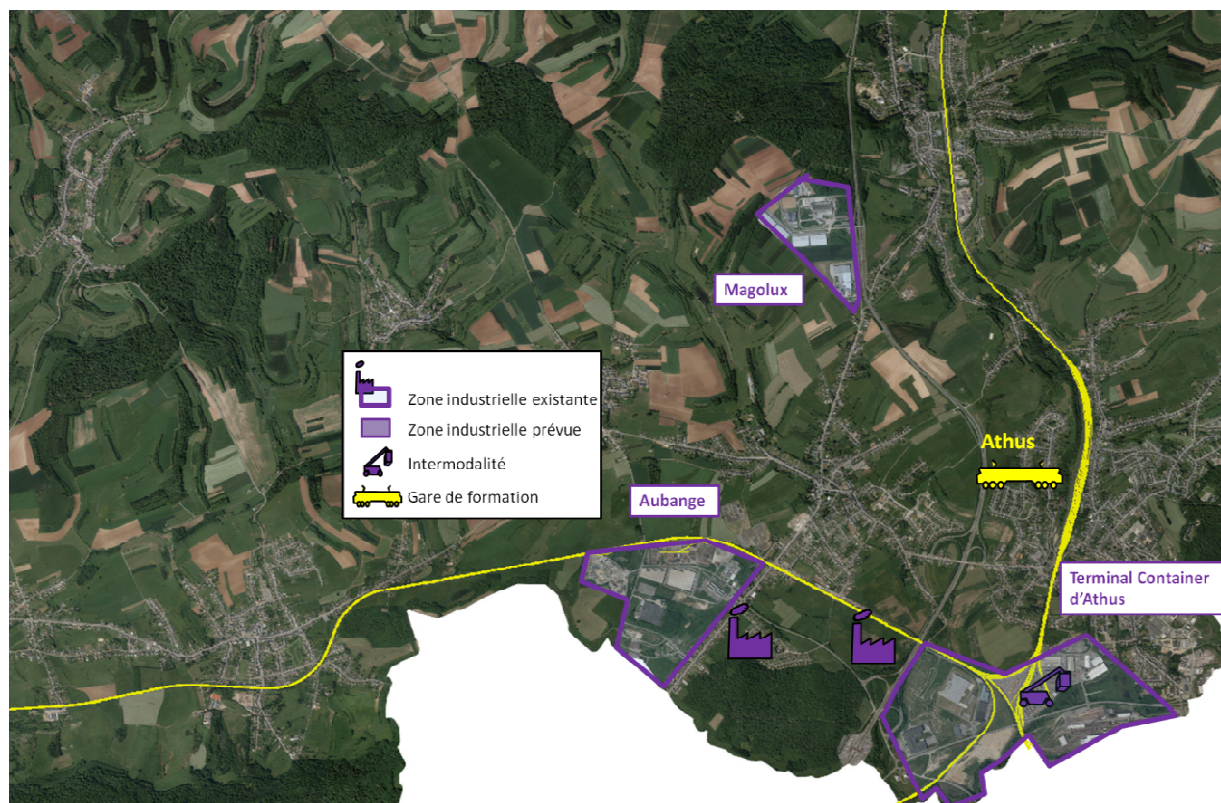


Figure 57 : Zone d'Athus - Infrastructures ferroviaires et zones industrielles à proximité (Cellule Ferroviaire 2014)

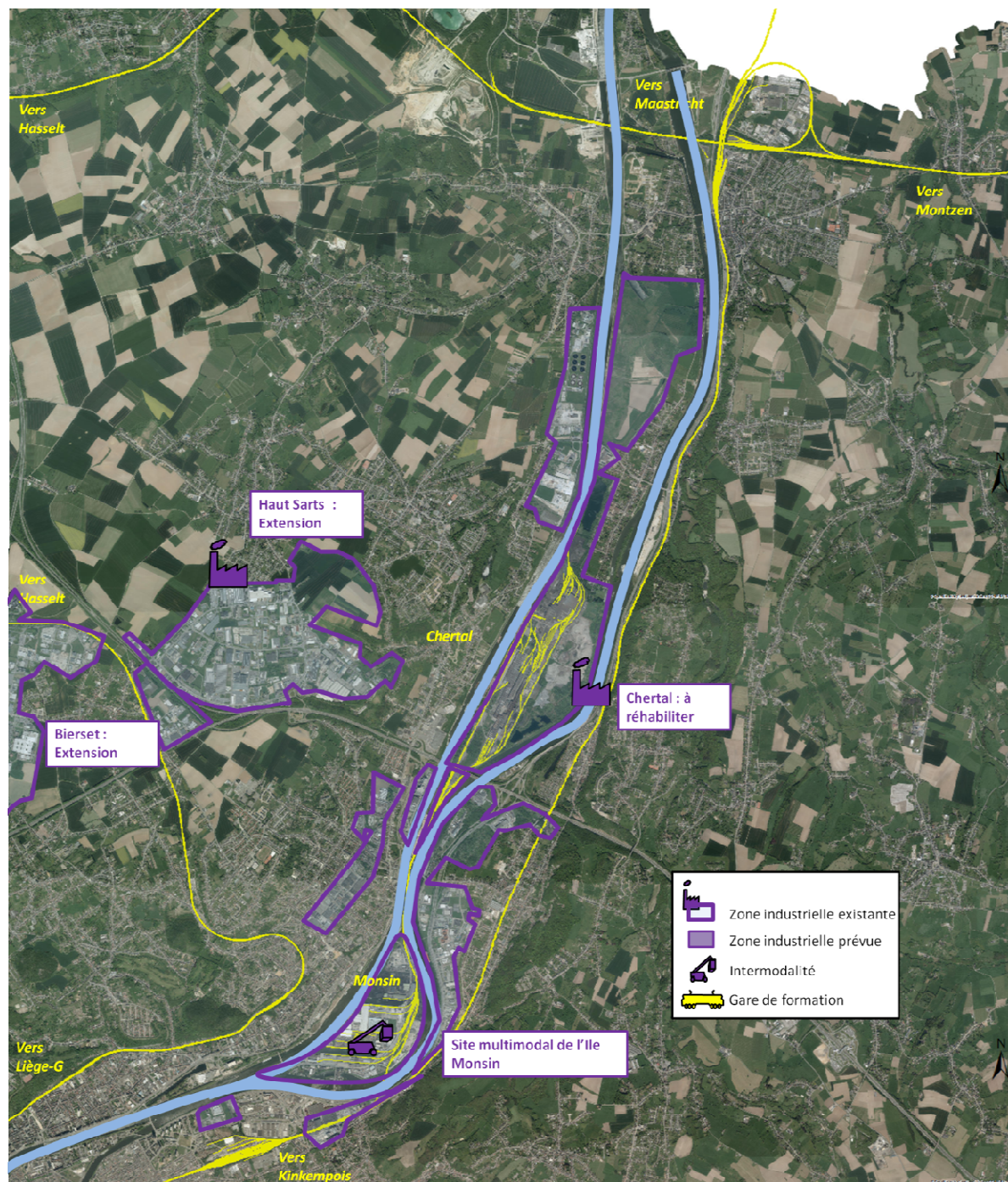


Figure 58 : Zone nord de Liège - Infrastructures ferroviaires et zones industrielles à proximité (Cellule Ferroviaire 2014)

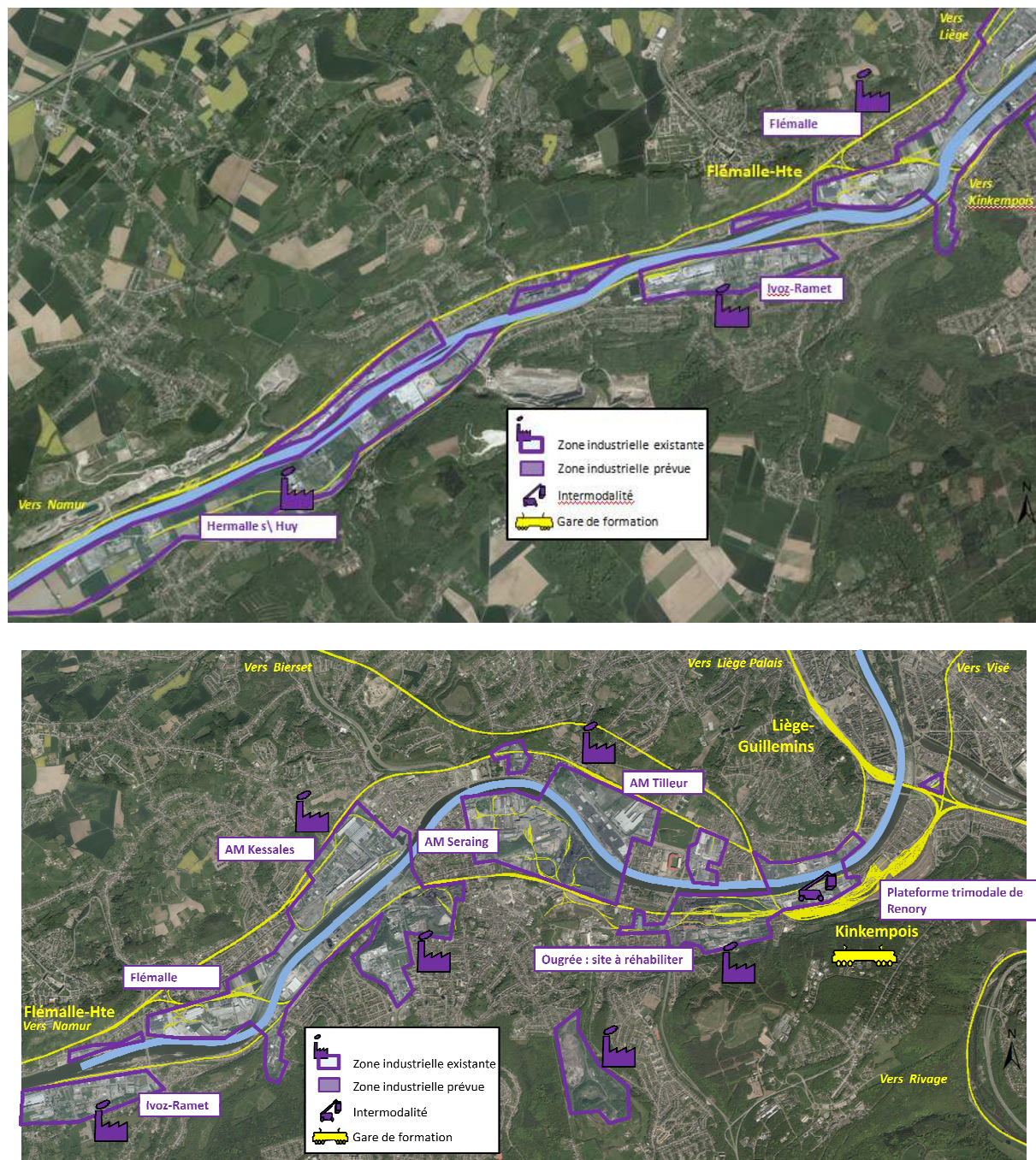


Figure 59 : Zone Sud de Liège - Infrastructures ferroviaires et zones industrielles à proximité (Cellule Ferroviaire 2014)

5.2.3. Les terrains à proximité d’une plateforme multimodale

Les terrains à proximité de plateformes multimodales doivent être utilisés pour générer du trafic sur ces plateformes. Il faut donc essayer de réserver ces terrains pour des activités générant des flux massifiés vers les ports de mer, des destinations continentales situés à plus de 300km (sud ou est de l’Europe).

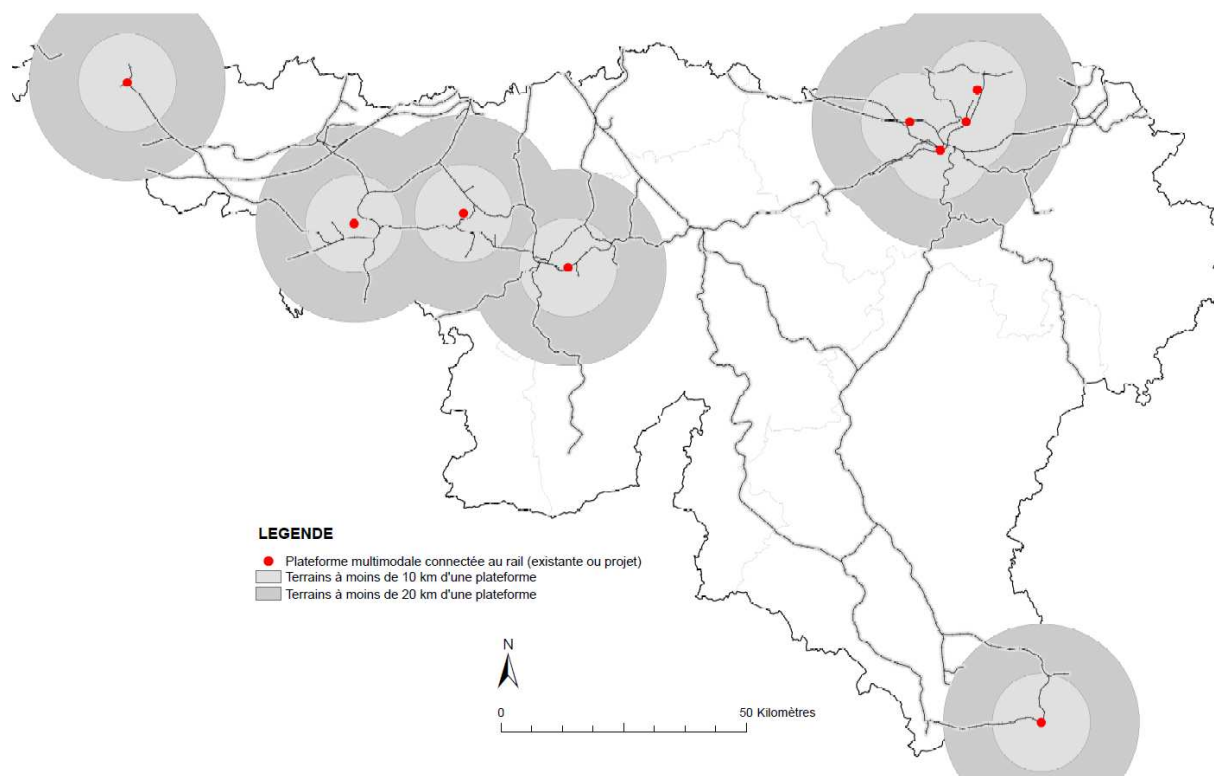


Figure 60 : Terrains à proximité des plateformes multimodales connectés fer existants/projetés (Cellule Ferroviaire 2014)

CONCLUSIONS

L’heure est décisive pour le fret ferroviaire en Wallonie. Les volumes transportés ont atteint leur plus bas niveau depuis plusieurs décennies et l’essentiel des infrastructures liées à l’activité fret n’a pas été entretenu et doit être désormais rénové. Pour la Cellule Ferroviaire, il est essentiel de rencontrer les besoins du terrain pour répondre aux réalités d’aujourd’hui.

Devant ce constat et à l’heure de faire de nouvelles économies, deux scénarios contrastés peuvent être dressés :

- Subir l’avenir, en laissant les usagers actuels essayer de défendre un service qui correspond à leurs besoins. Les principales menaces sont alors connues : désinvestissement dans les infrastructures, peu de nouveaux développements, perte de compétences et d’emplois,... Cela voudrait également dire que la Wallonie ne compte plus que sur ses routes pour assurer son développement. Ces dernières arrivant peu à peu à saturation, c’est une partie de l’avenir économique de la Wallonie qui serait sacrifié.
- Construire l’avenir du fret ferroviaire, sur base entre autres des constats tirés et propositions faites par la Cellule Ferroviaire sur les aspects touchant l’exploitation, l’infrastructure, les services et l’aménagement du territoire.

Le réseau est dense et largement dimensionné. Néanmoins les coupes budgétaires subies par le gestionnaire d’infrastructure ces dernières années l’ont empêché d’entretenir correctement les gares de formation, les lignes industrielles et les raccordements. Il faut désormais résorber ce retard, et **l’entretien du réseau utile à nos industriels est la priorité numéro 1**. Dans le même esprit, la Région doit insister auprès d’Infrabel pour qu’il construise une vraie stratégie en matière de fret ferroviaire (entretien, adaptation, financement, développement, etc.). Enfin le gestionnaire de l’infrastructure doit être proactif en ce qui concerne l’information aux industriels. L’état du réseau, les travaux en cours ou à venir, les évolutions possibles sont autant d’informations cruciales pour les chargeurs.

La manière dont le fret ferroviaire est exploité en Wallonie est un point faible. Pour se prémunir des stratégies volatiles des opérateurs, la Wallonie doit assurer son rayonnement à l’international. Plusieurs pistes sont identifiées de la promotion du ferroviaire de/vers les principales régions partenaires en Europe à l’identification des flux routiers qui pourraient compléter des trains de wagons isolés vers ces territoires. Par ailleurs, la Région a tout intérêt à encourager une concurrence équilibrée entre les modes et pour ce faire, les coûts générés par le routier doivent être plus largement pris en compte, le respect des législations doit être strictement contrôlé et les exigences de sécurité doivent être unifiées entre les modes. Enfin, le ferroviaire doit se tourner vers l’avenir, en identifiant les marchés porteurs et les moyens de répondre aux attentes de ces secteurs.

La Wallonie est devenue un désert pour les services liés au fret ferroviaire. Les ateliers, les stations de nettoyage, les loueurs sont rares ou inexistants. L’impact sur la qualité du fret ferroviaire en Wallonie est indiscutable mais au-delà de cet aspect, c’est également des savoir-faire et des emplois que la Région a vu disparaître. La Cellule Ferroviaire étudie encore la possibilité de mettre en place un pôle régional de services.

En termes d’aménagement du territoire, la région souffre surtout du morcèlement des compétences. La gestion régionale des terrains stratégiques est une nécessité si l’on souhaite orienter la politique territoriale vers l’utilisation des modes massifiés.

La revitalisation du fret ferroviaire passe par un ensemble de mesures qui doivent être portées par de multiples opérateurs. Il est essentiel pour aller de l’avant d’avoir un consensus sur des objectifs et des moyens.

Enfin, le fret ferroviaire ne peut être traité sans prendre en considération les autres modes. Ce document doit donc prendre place dans une stratégie fret wallonne tous modes confondus. L’usage de chaque mode doit être encouragé là où il est le plus adapté.

La Wallonie a déjà posé les premiers jalons en ce qui concerne cette stratégie avec :

- un plan infrastructure regroupant les budgets des projets pour la route et le fluvial ;
- un Schéma Régional de Mobilité proposant des actions pour tous les modes permettant de converger vers un avenir souhaitable en termes de transport.

Au niveau régional, le ferroviaire reste pour l’instant à l’écart de cette démarche pour la simple et bonne raison qu’il s’agit d’une compétence fédérale. Pourtant loin de ces préoccupations constitutionnelles, nos industriels souffrent de la perte de consistance du réseau et de l’exploitation ferroviaire. Persuader que le fret ferroviaire est une condition sine qua non du développement futur de Wallonie, la Cellule Ferroviaire a rédigé ce document en vue de revitaliser le fret en Wallonie.

BIBLIOGRAPHIE

Documents de planification existants

Le transport de marchandises en Wallonie a déjà été analysé dans différents documents de planification que ce soit à l’échelle suprarégionale, régionale ou locale.

- **Echelle européenne :**

Livre blanc - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, Union européenne, 2011

- **Echelle nationale :**

Avant-projet de plan fédéral de développement durable 2009 > 2012, Commission interdépartementale pour le Développement durable

- **Echelle régionale :**

Elaboration d’un schéma de développement intégré des réseaux et terminaux fret en Région Wallonne, Stratec, 2004

Schéma Directeur de l’Espace Régional, ICEDD, 2013

Plan Régional de Mobilité Durable pour la Wallonie, Transitec-Timenco, 2013

- **Echelle sous régionale (exemple) :**

Schéma Logistique Hennuyer, IBM-Tractabel, 2004

Mise en œuvre d’actions de sensibilisation des entreprises du Hainaut aux enjeux et technique de la logistique et de l’intermodalité, Intraco, 2006

- **Autres pays**

Rapport sur le transfert de trafic, 2011, DETEC

Document de synthèse des CFF sur le concept global de promotion du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire, 2012, CFF.

Révision totale de la loi sur le transport de marchandises: stratégie globale de promotion du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire, 2013, Conseil fédéral

National Rail Plan, USA, 2010

Réforme ferroviaire allemande: un bilan positif, DB, 2011

Fret ferroviaire : analyse des déterminants des trafics français et allemand, commissariat général au développement durable, 2013

Evolution du fret terrestre à l’horizon de 10 ans, Conseil général de l’environnement et du développement durable, 2010

Les 8 axes de l’Engagement national pour le fret ferroviaire, Ministère de l’écologie, du développement durable et de l’énergie, 2011

Britain’s Transport Infrastructure: Strategic Rail Freight Network: The Longer Term Vision, Department for transport, 2009

Periodic Review 2013 Rail freight: conclusion on the average variable usage charge and a freight specific charge, ORR, January 2013

ANNEXES

Annexe 1 : Projets prioritaires

Augmentation de la capacité de la L96 Mons-Bruxelles	150	16%
Augmentation de la capacité de la L161 L161A dans la zone d'Ottignies LLN	14	1%
Augmentation de la capacité de la L161 entre Ottignies et Gembloux	63	7%
Application du principe des nœuds de correspondance sur la dorsale wallonne	60	6%
Augmentation de la capacité entre Fleurus et Namur	20	2%
Mise à 3 voies de L130 entre Auvellais et Namur	137	14%
Raccordement à l'aéroport de Gosselies	270	28%
Optimisation de l'axe Athus-Meuse	40	4%
Finalisation modernisation L42 Rivage – Gouvry	6	1%
Augmentation de la capacité de la L43	10	1%
Augmentation capacité sur la 132	12	1%
Augmentation de la capacité entre Ottignies et Leuven L139	15	2%
Réseau Express Liégeois	25	3%
Remise en service de la L97 entre Quiévrain et la frontière française	6	1%
Modernisation des gares de triages	60	6%
Corridor de fret est-ouest	10	1%
Liège-Carex	20	2%
Modernisation gare de Charleroi-Sud	30	3%
TOTAL	948	100%

Annexe 2 : Personnes rencontrées

Acteurs	Date
Delcatrans	14 Janvier 2014
Liège Carex	22 janvier 2014
Euroports	17 février 2014
Somef	17 février 2014
LTC	17 février 2014
TCA	18 février 2014 5 février 2016
Terminal de Bettembourg	18 février 2014
Lannutti	26 Mars 2014
Garocentre	09 juillet 2014
Raffinerie Tirlemontoise	19 mai 2014
CCB	20 mai 2014
Lhoist	23 mai 2014
APERAM	26 mai 2014
SAGREX	26 mai 2014
Carmeuse	03 juin 2014
Arcelor	04 juin 2014
Renory	04 juin 2014
Carrière les Petons	06 juin 2014
Yara	17 juin 2014
Advachem	17 juin 2014
INEOS	18 juin 2014
NLMK	18 juin 2014
Disteel	19 juin 2014
Gefco	27 juin 2014
Solvay	27 juin 2014
Fruytier	30 juin 2014
Industeel	2 juillet 2014
Segal	3 juillet 2014
Prayon	4 juillet 2014
CUP	11 Juillet 2014
Burgo Ardenne	17 juillet 2014
Total	6 août 2014
Holcim	17 septembre 2014
BEP	4 septembre 2014

IBW	2 septembre 2014
IDEA	24 juin 2014
IDELUX	25 août 2014
IDETA	16 septembre 2014
IGRETEC	8 septembre 2014
SPI	22 septembre 2014
Awex	2 mai 2014
Essencia	28 août 2014
Infrabel	25 février 2014 1 avril 2014 3 décembre 2014 24 février 2016
Logistics in Wallonia	14 février 2014
Port d’Antwerpen	13 Mars 2014
B-Logistics	6 février 2015 20 février 2015
Union Wallonne des Entreprises	30 avril 2014
FEB	8 janvier 2015
Eurorail	22 janvier 2015
OSR France	4 Février 2015
SARI	26 mai 2015
RTI	27 mai 2015
WMS	15 juin 2015
Alpha train	29 juin 2015
VTG	11 Aout 2015
DG03	20 novembre 2015
CBR	5 Janvier 2016
BRS	13 janvier 2016
Bewag	12 avril 2016

Autres personnes contactées (téléphone/mail)

Entreprises			
Duchêne	Sciudus	Valvert	
L’Oréal	Prefer		
Palifor	Terval		

Annexe 3 : Données disponibles sur les flux de marchandises

En remarques préliminaires, il est nécessaire d'indiquer que les informations sur les flux de marchandises en Belgique sont peu nombreuses et pas à jour. A titre d'exemple les statistiques sur les tonnes.km du SPF économie s'arrêtent en 2010 ! On constate également que les informations de la Belgique dans les statistiques d'Eurostat ne sont pas actualisées.

Plusieurs sources principales d'informations ont été utilisées pour cette étude :

Infrabel : les tonnages bruts et nets en Belgique entre zones agrégées en 2010, 2011, 2012. Ces données ne permettent pas de connaître les origines/destinations lorsqu'elles sont situées à l'étranger (flux indiqués jusqu'à la frontière).

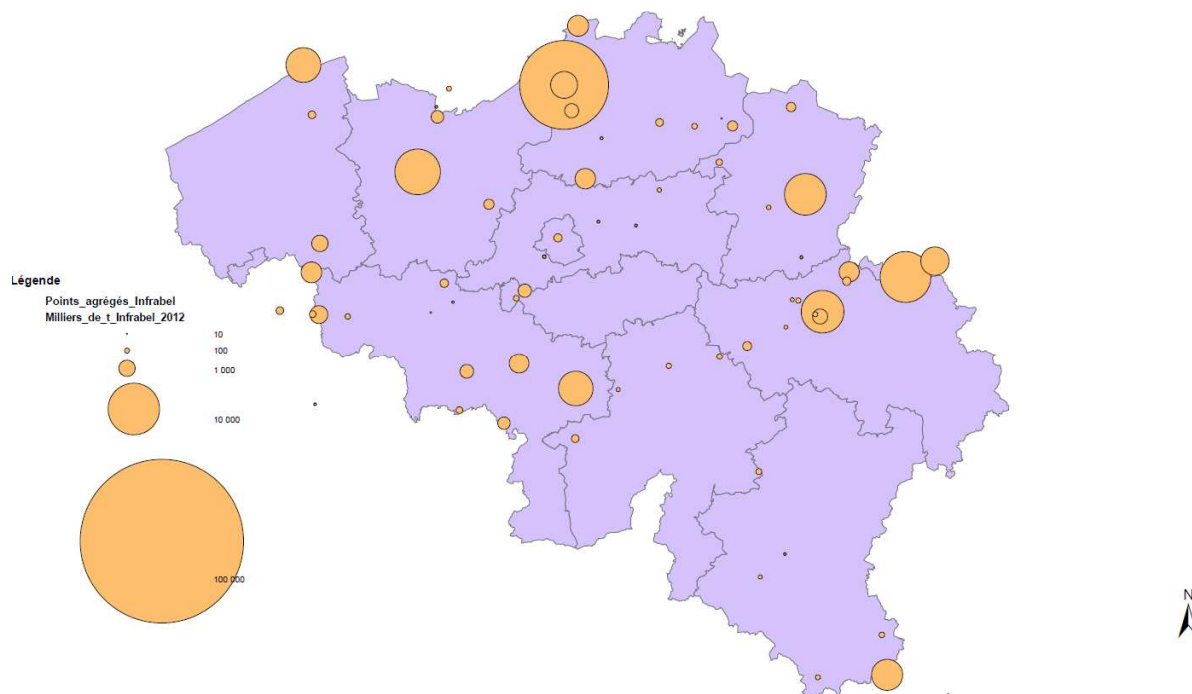


Figure 61 – Illustration des données reçues d'Infrabel pour l'année 2012 – Cellule Ferroviaire 2015

B-Logistics : nombre de wagons chargés/déchargés par point de collecte en Wallonie (uniquement les flux en relation avec la Wallonie) par l'opérateur historique.

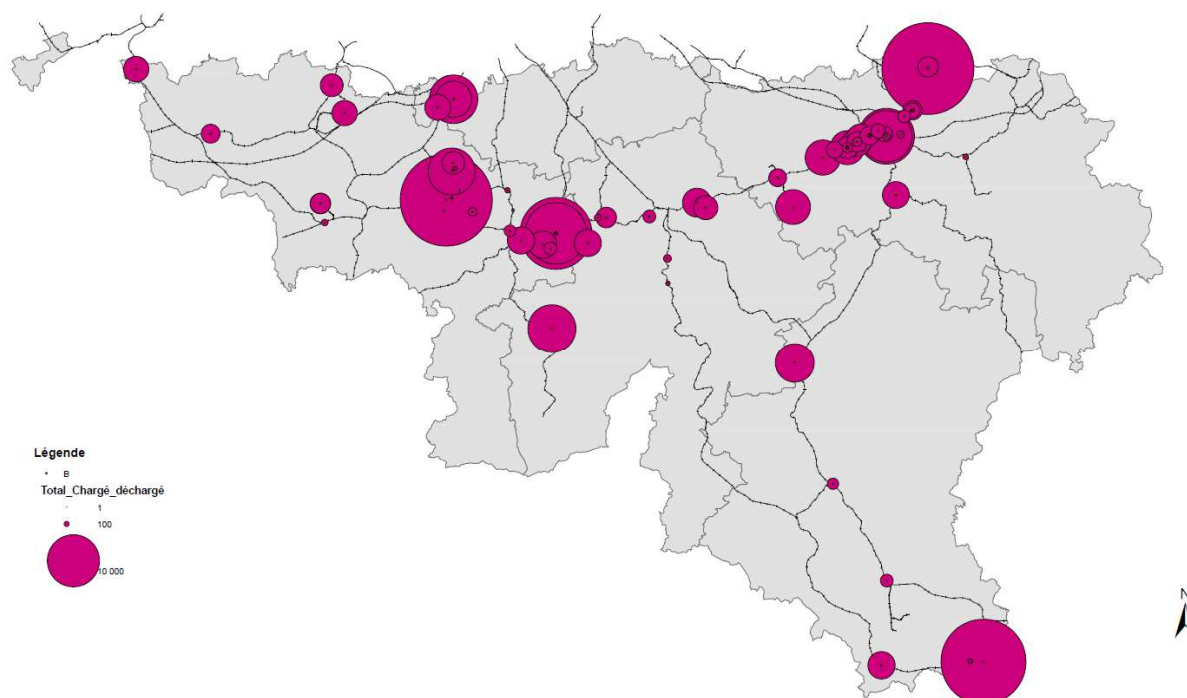


Figure 62 – Illustration des données reçues de B-Logistics pour l’année 2012 – Cellule Ferroviaire 2015

SPW : suite aux rencontres avec les industriels, les flux actuels ont pu être reconstitués.

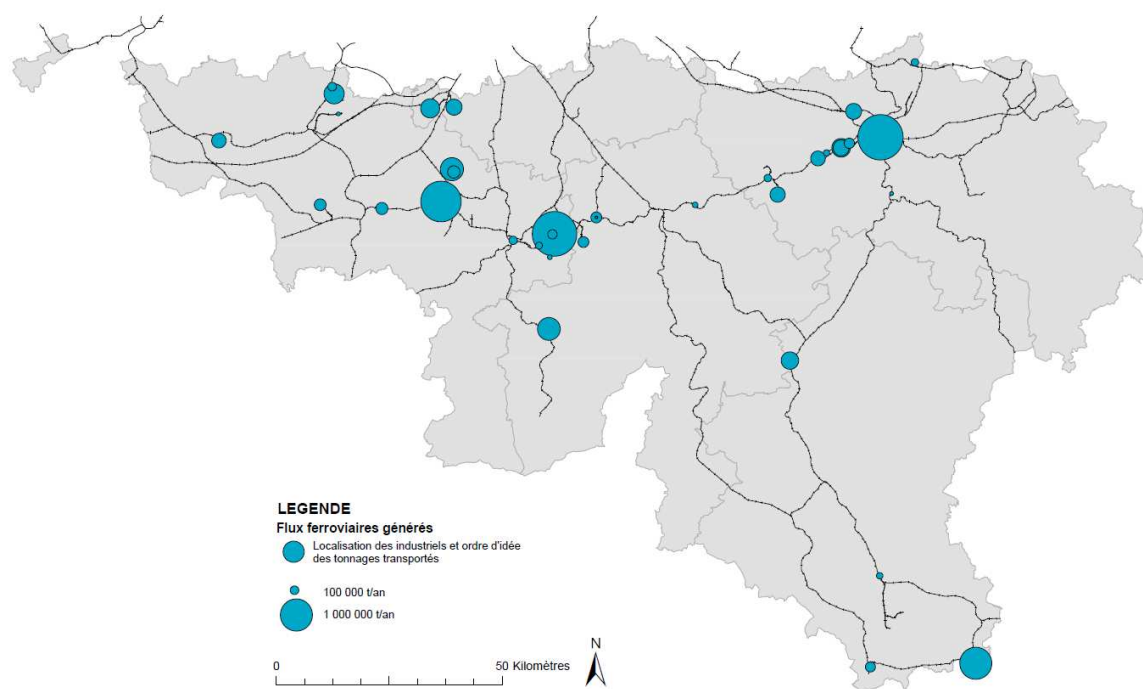


Figure 63 – Illustration des données récoltées par la Cellule Ferroviaire auprès des industriels wallons – 2014