

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2016-2017

## COMPTE RENDU AVANCÉ

Séance publique de commission\*

**Commission des travaux publics, de l'action sociale et de la santé**

Jeudi 20 octobre 2016

\*Application de l'art. 161 du règlement

## SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i> .....	1
<i>Organisation des travaux</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme De Bue.....	1
<i>Auditions</i> .....	1
<i>La situation du fret ferroviaire</i> .....	1
<i>Audition de Mme Billiau, Directrice de la direction Traffic Management &amp; Services (Infrabel)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Billiau, Directrice de la direction Traffic Management & Services (Infrabel) .....	1
<i>Audition de M. Coart, représentant habilité de l'Association européenne des opérateurs de fret ferroviaire (ERFA)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Coart, représentant habilité de l'Association européenne des opérateurs de fret ferroviaire (ERFA).....	6
<i>Audition de M. Deblire, Président de l'Intercommunale pour le développement économique durable de la Province de Luxembourg (Idelux)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Deblire, Président de l'Intercommunale pour le développement économique durable de la Province de Luxembourg.....	9
<i>Échange de vues</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, M. Onkelinx, Mme De Bue, M. Knaepen, Mme Leal Lopez, Mme Billiau, Directrice de la direction Traffic Management & Services (Infrabel), M. Coart, représentant habilité de l'Association européenne des opérateurs de fret ferroviaire (ERFA), M. Deblire, Président de l'Intercommunale pour le développement économique durable de la Province de Luxembourg.....	11
<i>Confiance au rapporteur</i> .....	23
<i>Liste des intervenants</i> .....	24
<i>Abréviations courantes</i> .....	25

Présidence de Mme Kapompole, Présidente

## OUVERTURE DE LA SÉANCE

- *La séance est ouverte à 15 heures 10 minutes.*

**Mme la Présidente.** - La séance est ouverte.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

**Mme la Présidente.** - Je vous propose de commencer notre séance de commission, en souhaitant la bienvenue aux différentes personnes qui ont accepté d'être auditionnées au sein de notre commission, à savoir :

- Mme Billiau, Directrice de la direction Traffic Management & Services chez Infrabel ;
- M. Coart, représentant habilité de l'Association européenne des opérateurs de fret ferroviaire ;
- M. Deblire, Président de l'Intercommunale pour le développement économique durable de la Province de Luxembourg, Idelux.

Nous pouvons d'ores et déjà démarrer avec Mme Billiau, sachant que les autres personnes qui avaient été prévues pour les auditions pour ce jour n'étaient pas disponibles, eu égard à leurs agendas respectifs. Nous aurons donc sans doute l'occasion de reprendre ces auditions ultérieurement.

Je vous propose de fonctionner comme ceci, d'entendre chaque intervenant pendant 15 minutes. Je propose alors de ne peut-être pas les interrompre, de prendre note des différentes questions qui pourraient leur être posées et, ensuite, de laisser place au débat avec, sans doute, M. le Ministre, qui interviendra, vu qu'il nous rejoint cet après-midi, ce dont je l'en remercie.

La parole est à Mme De Bue.

**Mme De Bue (MR).** - Madame la Présidente, si j'ai bien compris, nous n'avons pas l'entièreté des six orateurs qui étaient inscrits. J'en prends acte. Je tiens à signaler que ces auditions ont été demandées de manière intense par la majorité, notamment par M. Martin, que je ne vois pas parmi nous aujourd'hui. Il est bien dommage que nous ne soyons pas très nombreux pour écouter ces auditions, c'est un thème important et il y avait une demande particulièrement de mon groupe pour avoir des auditions qui nous semblaient plus prioritaires, notamment dans le domaine de l'assurance autonomie.

Je tiens simplement à faire la remarque en toute amitié.

**Mme la Présidente.** - Elle sera en effet actée au rapport.

Pour la bonne compréhension et la parfaite information des personnes auditionnées, il y a d'autres commissions en cours cette semaine au sein de ce Parlement. Certains intervenants, en tout cas certains commissaires de cette commission sont dans d'autres commissions ; je pense que c'est justement le cas de M. Martin. D'autres nous rejoindront en cours.

Je propose de démarrer nos travaux et l'on actera.

*(Réactions d'un intervenant)*

La présence des membres, ici, est à souligner et je les remercie également.

## AUDITIONS

### LA SITUATION DU FRET FERROVIAIRE

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle les auditions sur la situation du fret ferroviaire.

*Audition de Mme Billiau, Directrice de la direction Traffic Management & Services (Infrabel)*

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Billiau.

**Mme Billiau,** Directrice de la direction Traffic Management & Services (Infrabel). - Je m'appelle Anne Billiau et je travaille chez Infrabel, je suis Directeur général et je m'occupe de la direction Traffic Management & Services. Je vous explique en deux mots ce que fait cette direction : elle s'occupe de l'allocation des sillons, de la préparation des plans de transport et du suivi du trafic en temps réel. À côté de ces différents éléments, la direction s'occupe de tout ce qui concerne la sécurité et les aspects ponctualité ainsi que tous les aspects de contact avec l'ensemble des clients d'Infrabel.

Avant de commencer, je voudrais vous remercier d'avoir invité Infrabel pour pouvoir s'exprimer dans le cadre de cette commission. Aujourd'hui, je voudrais vous entretenir de quatre sujets. Tout d'abord, vous expliquer un peu le rôle d'Infrabel, ce que nous faisons

pour promouvoir le fret ferroviaire, quelle est notre stratégie, notre politique en matière de raccordement et, finalement, quels sont les défis que nous avons identifiés pour le futur.

Tout d'abord, le rôle d'Infrabel. Je crois que vous connaissez relativement bien Infrabel, puisque j'ai vu que vous aviez déjà eu une autre séance courant du mois de février, où vous aviez bien débattu du fret ferroviaire et où Infrabel a été cité plusieurs fois dans les débats.

Nous sommes le gestionnaire de réseau ferroviaire en Belgique, nous gérons environ 3 600 kilomètres de voies pour environ 400 trains de marchandises par jour aujourd'hui et environ 3 000 à 3 500 trains de voyageurs par jour, grosso modo 50 millions de tonnes par an transportées. Aujourd'hui, en Belgique, il y a 11 opérateurs marchandises actifs et trois opérateurs voyageurs. Le nombre d'opérateurs marchandises a évolué un peu au cours du temps, mais actuellement nous sommes à 11 opérateurs qui circulent sur le réseau.

Il faut savoir que, en Belgique, le principe est que nous avons un réseau de 3 600 kilomètres de voies, mais on a un réseau principalement mixte. Cela veut dire que, sur les mêmes voies, il y a des opérateurs marchandises qui circulent et des opérateurs voyageurs. Nous faisons toujours la distinction entre deux types de secteurs : le secteur public est un secteur qui n'est pas encore libéralisé, qui concerne uniquement le transport de voyageurs nationaux, où uniquement la SNCB circule en Belgique aujourd'hui pour assurer ce genre de service. De l'autre côté, il y a le secteur « libéralisé », qui concerne le trafic marchandises, international et national, et le trafic de voyageurs international.

Ici, je tenais à vous présenter une diapositive avec une carte qui vous permet de voir quels sont les flux de marchandises et la densité moyenne par jour des différents axes utilisés sur notre réseau. En gros, les axes rouges sont ceux sur lesquels il y a le plus de trains, le plus de tonnage par jour qui circulent. Les verts sont ceux qui se situent plus ou moins au milieu. Ce qui est grisé, c'est ce sur quoi il n'y a quasiment pas de trafic marchandises aujourd'hui.

Vous voyez donc clairement que les axes, les cœurs les plus importants, c'est Anvers et son port et principalement l'axe qui part d'Anvers pour aller soit vers l'Est, vers l'Allemagne, et l'axe qui descend vers la France, l'Athus-Meuse, que vous connaissez tous très bien, est notre deuxième axe le plus important au niveau du transport de marchandises.

Le trafic ferroviaire dans le contexte que l'on connaît aujourd'hui, il faut savoir que le trafic ferroviaire de fret est libéralisé en Belgique depuis 2006 pour tout ce qui concerne les trafics internationaux. Par contre, pour tout ce qui est des trafics nationaux de marchandises, il a été libéralisé en 2007. Cela fait donc plus ou moins une dizaine d'années que le secteur marchandises est

libéralisé en Belgique ; une période au bout de laquelle on peut commencer à faire certains constats et à tirer certaines conclusions.

Il y a toutefois un élément très important qu'il faut prendre en considération avant de tirer des conclusions, c'est que, en 2008-2009, il y a eu une énorme crise financière qui a fortement fait rétrocéder le trafic marchandises. On se retrouve donc aujourd'hui – je vous l'ai montré tout à l'heure – avec environ 400 trains de marchandises par jour. On n'a à ce jour pas encore rattrapé le niveau de circulation de trains de marchandises que l'on avait avant la crise de 2009. Même si l'on a vu que c'est remonté un tout petit peu, l'on n'est pas revenu au même niveau que ce que l'on faisait précédemment.

Dans ce contexte libéralisé et dans ce contexte de marché de fret qui n'est toujours pas complètement rétabli après la crise, Infrabel met tout en œuvre pour essayer d'offrir un réseau de qualité aux opérateurs qui circulent dessus et pour maintenir l'ensemble des lignes du réseau ferroviaire belge.

Nous sommes très attachés à l'ensemble des besoins de nos clients et nous essayons de faire le maximum pour favoriser un *modal shift*, mais il faut être conscient que, dans le contexte budgétaire économique actuel que nous connaissons, les investissements ferroviaires ne peuvent pas toujours être réalisés dans la mesure où l'on voudrait le réaliser. Le contexte budgétaire est donc celui que l'on connaît, nous sommes encore en train d'y travailler. Dans un contexte tel que celui-là, il est très important de pouvoir faire les investissements justes. Quand l'argent est là, il faut donc le mettre dans un projet dont on est certains qu'il pourra rapporter quelque chose et qu'il rapportera le maximum à l'ensemble de la communauté, donc pas seulement à Infrabel, pas seulement aux opérateurs ferroviaires, pas seulement aux industries. Il faut choisir des projets justifiés et justifiables qui apporteront quelque chose à la société.

Quels sont les différents partenariats que nous avons mis en place pour développer le fret ferroviaire ? Tout d'abord, vous le savez, la Commission européenne a déterminé, en 2010, la directive 913/2010/CE pour développer différents corridors de fret ferroviaire. Ils appellent cela les *rail fret corridors* et ils en ont définis neuf sur la totalité de l'Europe. Parmi ces neuf corridors européens, trois passent en Belgique. Infrabel a dès le départ participé à cette initiative de *rail fret corridors*, c'est-à-dire que nous avons mis en place, avec les autres gestionnaires d'infrastructure par où passent ces corridors, des structures de gestion de ces différents corridors européens.

En fait, il faut savoir qu'Infrabel n'a même pas attendu cette initiative de l'Europe pour participer à des corridors de fret européen puisque, déjà avant la naissance des *rail fret corridors*, Infrabel participait aux différents corridors européens pour l'implémentation de

l'ERTMS sur différentes lignes internationales.

Très concrètement, que fait-on dans le cadre de ces corridors ? L'un des éléments les plus importants, c'est de préparer une série de sillons pour les opérateurs marchandises que l'on appelle des sillons préétablis. Ces sillons préétablis, ce sont des arrangements que l'on a avec les gestionnaires d'infrastructure des réseaux voisins pour permettre d'offrir un produit de bout en bout, par exemple du port d'Anvers jusque Genève, aux entreprises ferroviaires, un sillon de qualité sur lequel ils vont pouvoir transporter une grande quantité de marchandises. Le principe est de mettre tous ces sillons préétablis dans un catalogue, que l'on publie, dans le courant du mois de janvier, d'une année. Les entreprises ferroviaires peuvent venir consulter ce catalogue et prendre les sillons qui les intéressent. Elles peuvent commencer à utiliser ces sillons, à partir du mois de décembre, selon des délais établis par la Commission européenne.

Ces sillons préétablis sont quelque chose d'important pour les entreprises ferroviaires parce qu'ils bénéficient d'une certaine protection. En effet, une fois qu'ils sont affichés dans le catalogue du corridor, l'on ne peut plus y toucher.

C'est un produit qui peut-être intéressant pour les entreprises ferroviaires.

Autre avantage des *rail fret corridors*, on a mis en place ce que l'on appelle un *one stop shop*, un guichet unique, auprès de qui l'entreprise ferroviaire peut venir demander des sillons.

Avant, comme cela n'existait pas, une entreprise qui voulait circuler depuis Anvers jusqu'à l'Est de l'Allemagne était obligée de prendre contact avec tous les gestionnaires d'infrastructure de tous les réseaux pour obtenir son sillon.

Maintenant, avec les corridors, elle s'adresse aux corridors *one stop shop* et elle lui dit : « Moi, je veux aller d'Anvers en Pologne » et c'est le corridor *one stop shop* qui prend les contacts avec les différents gestionnaires infrastructure pour offrir un sillon de bout en bout, du point de départ jusqu'à l'arrivée aux entreprises ferroviaires.

Autre élément important sur lequel l'on doit encore travailler avec nos collègues d'autres gestionnaires infrastructure, c'est la coordination des travaux sur les différents axes. C'est vraiment quelque chose de pénalisant pour les entreprises ferroviaires. On a encore tous trop tendance à ne prendre en considération que les travaux qui ne concernent que notre propre pays. On oublie que pour le fret international, quand ils doivent rouler sur un axe pendant 2 000 ou 3 000 kilomètres, qu'ils rencontrent 5 ou 6 chantiers différents, pour eux, c'est extrêmement pénalisant.

Au niveau des structures de gestion des différents

corridors auxquels participe Infrabel, on a mis l'attention là-dessus, on a une réelle volonté avec nos collègues gestionnaires d'infrastructure des autres pays d'améliorer cette situation.

Troisième élément important dans les corridors de fret, c'est ce que l'on appelle « l'interopérabilité ». Il faut savoir que par le passé, les différents gestionnaires d'infrastructure avaient chacun leur propre technologie. Ce qui est excessivement pénalisant pour une entreprise ferroviaire, par exemple, le courant utilisé dans les différents pays n'est pas le même. Le courant de traction offert en Allemagne n'est pas le même que celui utilisé en Belgique. Cela signifie que si une entreprise ferroviaire, si elle ne possède pas une locomotive multicourant, elle est obligée, à la frontière, de changer de locomotive, et cela, cela lui coûte en temps et en argent.

Autre élément important de la part de ces corridors, c'est l'orientation client. Chacun des corridors est obligé de mettre en place, à l'initiative de cette directive européenne, ce que l'on appelle des *advisory group*. On en a fait deux types : les *real advisory group*, ce sont des groupes de consultation des entreprises ferroviaires et, des *terminal advisory group*, ce sont des groupes de consultation des différents terminaux situés sur les corridors.

Le but de ces comités de consultation est d'échanger sur l'évolution que veut prendre le corridor, la quantité de sillons que le corridor peut ouvrir et justement, la coordination des différents travaux.

Autre activité à laquelle Infrabel participe dans la mesure de ses moyens et de ses compétences, c'est le développement d'opérateurs ferroviaires de proximité.

Infrabel n'est pas celui qui tire ce genre d'activité, mais lorsque des activités sont lancées, Infrabel essaye de faire son possible pour pouvoir soutenir ces activités et, quand cela est nécessaire partager son *know-how*, aider et permettre de faire évoluer ces structures.

Vous connaissez l'un de ces éléments, vous en avez parlé au mois de février quand il y a eu la précédente audition. C'est notamment l'initiative de planisphère. C'est un atout qui permettra au fret ferroviaire de continuer à se développer. En effet, l'une des grandes difficultés que l'on connaît, aujourd'hui, c'est principalement ce « *last mile* » – vous le verrez dans la dernière diapositive que je présente. C'est quelque chose qui, tant pour les industriels que pour les opérateurs ferroviaires qui font de longues distances, est assez difficile à gérer, à manager. Si l'on arrive à créer des opérateurs ferroviaires de proximité qui peuvent prendre sur eux cette difficulté, qui ont cette expérience, cela peut aider et favoriser pleinement le secteur.

Quel est notre politique en ce qui concerne les raccordements ? Je ne dois pas vous expliquer ce qu'est

un raccordement, l'objectif est de permettre à des industriels ou à des sites particuliers d'être connectés au réseau d'Infrabel.

Infrabel, dans ce contexte-là, veille à ce que les matériaux soient mis à disposition pour pouvoir assurer la connexion avec le réseau ferroviaire et pour pouvoir entretenir cette connexion. L'entreprise raccordée, de son côté, prend en charge l'aménagement de l'ensemble des infrastructures qui se trouvent sur son site propre. En gros, tout ce qui est public, Infrabel s'en occupe et tout ce qui est privé, c'est le raccordé qui le prend à sa charge.

Vous voyez que l'on a dessiné un petit flot, je ne vais pas entrer dans les détails, sachez que quand on crée un raccordement, de nombreux échanges entre Infrabel et l'industrie ou le raccordé ont lieu. Le principe est qu'Infrabel paye les matériaux pour le raccordement au réseau et, ensuite Infrabel entretient cette infrastructure, pour autant que le raccordé amène suffisamment de tonnes de wagons sur le réseau ferroviaire belge. Cela signifie qu'une fois qu'une entreprise est raccordée, elle a payé l'installation de son raccordement - Infrabel paye les matériaux, le raccordé paye la main-d'oeuvre pour installer le raccordement - le raccordé a aussi payé l'ensemble des voies mises sur son site, il entretient, lui-même, les installations sur son site. Au-delà de cela, l'entretien du raccordement, c'est Infrabel qui le paye sauf si l'entreprise raccordée n'arrive pas à fournir suffisamment de marchandises à mettre sur le réseau.

Le contrat que l'on a avec les raccordements est bilatéral entre Infrabel et l'industrie. Ce contrat concerne purement les installations physiques. Au-delà de cela, s'il n'y a rien d'autre qui vient, cela ne marchera jamais, il n'y aura jamais de marchandises qui seront transportées.

Pour cela un troisième joueur entre en jeu, ce sont les opérateurs ferroviaires qui, eux, ont des contrats de transport avec les industries et ont un contrat avec nous pour l'utilisation de l'infrastructure.

On est un peu parfois dans une relation tripartite.

Infrabel a fortement développé ses liens avec les clients raccordés en direct. Précédemment, l'on passait principalement par les opérateurs ferroviaires, mais maintenant nous avons de plus en plus de contact, notamment pour aider les raccordés à mieux configurer leur site. On leur donne des conseils sur la façon dont les voies doivent être installées, par exemple. On a une petite équipe qui s'occupe de cela et qui a de nombreux échanges avec les raccordés.

Les raccordements en Wallonie. Je vous ai mis une petite carte. Sachez qu'il y a environ une soixantaine de raccordements en Wallonie. Ce nombre est relativement stable. Parfois, un raccordé disparaît, mais parfois d'autres arrivent. En gros, sur les dernières années cela

reste quand même relativement stable.

Je voulais juste vous parler de quelques-uns des projets que nous avons pu réaliser par le passé. Notamment, dans le courant de l'année 2016, l'on a pu mettre en place avec la participation d'Idelux qui a mis en place à Gouvy, un parc d'activité économique dédié au travail du bois. Ce parc a été relié au rail dans le courant de l'année 2013. Les premiers trains ont circulé en février 2016. Même si le parc était vraiment connecté au rail depuis 2013, on ne l'a réellement utilisé qu'en février 2016. C'est normal, cela prend du temps. Depuis, l'entreprise fait deux trains par semaine sur ses infrastructures.

Le projet Triligiport, je ne dois pas en parler, vous le connaissez.

Le projet Carmeuse, ce sont des éléments en cours de négociation et de discussion pour l'instant.

Carmeuse est l'ouverture d'une nouvelle carrière à Hemptinne, où l'on prévoit de remettre en collaboration avec Carmeuse, une voie hors service en service afin qu'ils puissent faire du transport par rail.

Quels sont les défis, selon nous, pour le futur dans le cadre de tous les échanges que l'on a avec les entreprises ferroviaires ?

On constate que la problématique d'une ASMA est souvent un élément pénalisant tant pour les industries que pour entreprises ferroviaires.

Pour les industries, parce qu'elles ne sont pas toujours des spécialistes du rail. Elles n'ont pas besoin de l'être selon moi. Ils ne savent pas toujours très bien comment organiser cela. Lancer une activité ferroviaire est relativement compliqué, beaucoup de contraintes de sécurité existent, il y a beaucoup de choses à savoir, des lois, plein de choses à respecter. Ce n'est donc pas toujours facile de trouver son chemin. Ce n'est pas facile, pour elles, de se lancer dans cette aventure.

Pour les opérateurs ferroviaires, la problématique de l'ASMA est souvent quelque chose de coûteux. C'est quelque chose qui les pénalise. Là, il y a un réel atout de la part des opérateurs ferroviaires de proximité, c'est quelque chose qu'il faut essayer de développer si l'on veut rendre les choses plus attractives.

Autre élément qui peut amener un plus, c'est le partage de données et des informations.

Le transport marchandise est un transport qui veut une certaine qualité mais qui n'exige pas d'avoir des temps de parcours excessivement courts. Le plus important – je pense – pour un opérateur marchandises, c'est de savoir, et pour un industriel aussi, savoir quand son train va arriver. Là, je pense qu'il y a quelque chose qu'on peut faire pour les aider, c'est mettre, à la disposition des industries (on fait déjà cela aujourd'hui

pour les entreprises ferroviaires) une supervision concernant la localisation de leur train aujourd'hui. Infrabel dispose, pour gérer le réseau, d'une vue complète de l'ensemble des lignes, sur laquelle on voit où se trouve quel train. On met ce genre d'information à disposition des entreprises ferroviaires aujourd'hui. On pourrait réfléchir pour aller plus loin et mettre à disposition ce genre d'information pour les industriels.

Un autre élément qui est relativement préoccupant et dont les entreprises ferroviaires nous parlent souvent, c'est la gestion et le parking des wagons comportant des marchandises dangereuses sur le réseau ferroviaire. Il faut savoir qu'il est interdit en Belgique, sur le réseau public, de garer un wagon contenant des marchandises dangereuses. Tout wagon contenant des marchandises dangereuses, quand il est garé, quand il est parké pendant un certain nombre d'heures, doit se trouver au sein d'une entité spécifique qui appartient à un industriel, parce qu'il faut des conditions spécifiques de protection pour ce type de marchandises. Le réseau ferroviaire belge public n'est pas adapté pour autoriser le parking de ce genre de wagon.

Infrabel ne se sent pas la vocation de développer spécifiquement des sites et de les équiper pour qu'ils répondent aux normes Seveso pour pouvoir parker ce genre de wagon RED. Par contre, ce qu'Infrabel est prêt à faire, nous avons déjà eu des discussions dans ce sens avec Belgologistics, c'est, si certaines voies des infrastructures que nous gérons aujourd'hui ne sont quasiment plus utilisées, on peut envisager de mettre ces voies à dispositions d'un tiers pour qu'il en fasse un secteur de parking spécifique pour les wagons de marchandises dangereuses.

On ressent aussi auprès des entreprises ferroviaires une réelle demande de préserver l'ensemble des infrastructures. Là, on a toujours un échange souvent très riche avec les entreprises ferroviaires, c'est que, il ne faut pas le nier, les moyens financiers sont ce qu'ils sont et on ne roule pas sur l'or. Quand on ne roule pas sur l'or, il faut parfois faire des choix. Ces choix doivent être rationnels et rationalisés. Je pense qu'il est important d'avoir un dialogue avec les entreprises ferroviaires et avec les industries pour faire le bon choix et préserver les bonnes infrastructures ou développer de nouvelles infrastructures qui réellement apporteront un plus.

Un dernier point qui revient souvent dans nos discussions, c'est, vous l'avez vu, l'axe le plus utilisé pour les marchandises, c'est l'axe vers l'Allemagne. On a aujourd'hui quelques difficultés au passage frontière vers l'Allemagne, c'est-à-dire – je vais nuancer – on n'a pas un problème au passage de la frontière, il y a un problème de capacité à Aachen West, parce que les trains qui arrivent de Belgique et qui vont au-delà d'Aachen West en Allemagne doivent faire un changement de front. Cela veut dire que la locomotive arrive, il faut la tourner et puis repartir dans l'autre sens.

La difficulté, c'est qu'Aachen West, il n'y a qu'un nombre limité de voies qui sont mises à disposition pour faire ce genre de manœuvre. Nous, de notre côté de la frontière, à Montzen, on a une série de voies dans les faisceaux où on peut assurer une sorte de tampon. Parfois, on se rend compte, quand il y a des problèmes de gestion du trafic sur le réseau allemand qu'on n'arrive pas toujours à gérer tout cela correctement. Là, il faut qu'on ait des discussions avec nos collègues allemands pour voir comment on peut améliorer cette situation.

Puis, il y a un problème, enfin une difficulté au niveau de l'interopérabilité avec les différents systèmes de sécurité. Vous savez qu'en Allemagne, ils n'ont pas le même système de sécurité qu'en Belgique. Ils ont un système qu'on appelle PZB. C'est un système très efficace. Ils vont, à terme, évoluer vers le TCS, comme nous sommes occupés à le faire maintenant, mais ils ne sont pas encore arrivés à cette étape-là. Pour les entreprises ferroviaires, c'est un petit peu embêtant puisqu'elles doivent disposer de matériel qui peut rouler en Belgique et en Allemagne. Là, on a aussi parfois quelques difficultés, ou plutôt les opérateurs ont quelques difficultés.

Quels sont les objectifs que nous nous fixons en fait de façon globale ?

D'abord, nous sommes bien sûr demandeurs d'augmenter les parts du marché du fret. Le réseau est là. Finalement, au plus il est utilisé, au mieux c'est pour Infrabel. Moi, cela ne m'intéresse pas d'avoir des voies que je dois entretenir, sur lesquelles rien ou quasiment rien ne roule.

À deux mains jointes, je dis : « Ok, faisons en sorte qu'il y ait plus de transport, marchandises, voyageurs, peu importe. » Rentabilisons les infrastructures, c'est la meilleure manière de pouvoir les entretenir.

Je pense que, je vous l'ai dit tout à l'heure, le secteur..., les budgets sont ce qu'ils sont aujourd'hui. Ils ne sont pas florissants. Il faut faire de bons choix, investir de manière totalement responsable. Une des grosses demandes des entreprises ferroviaires en marchandises pour le moment, c'est de pouvoir faire des trains plus longs, de rouler avec des trains de 740 mètres. En Belgique, souvent les trains font 640 mètres, quelque chose comme cela. Cent mètres de plus, c'est quand même un plus pour les entreprises ferroviaires. C'est directement plus de tonnage qu'on peut mettre dans les trains.

Pour pouvoir réaliser cela en Belgique, il faut qu'on puisse mettre à disposition des voies suffisamment longues.

Vous allez dire que les rails, les lignes, c'est suffisamment long, il n'y a pas de problème. Vous avez tout à fait raison. La difficulté, c'est qu'à certains moments, il faut garer un train de marchandises parce

qu'ils doivent changer de conducteur ou que sais-je, ou changer de locomotive. S'ils font 750 mètres, il faut qu'on ait des voies de 750 mètres pour les mettre sur le côté, pour qu'ils puissent faire leur changement de conducteur ou leur changement de locomotive.

On dispose de plusieurs voies de 740 mètres à certains endroits en Belgique. À Ronet, il y en a. Il y en a à Quinquempoix. Sur l'axe Athus-Meuse, pour pouvoir le rendre vraiment efficace et pour pouvoir optimiser le trafic de trains de 740 mètres, il faudrait pouvoir ajouter quelques voies d'évitement qui aient cette longueur-là.

Je suis convaincue que ce qu'il faut faire, c'est de continuer à utiliser tout ce qui est là aujourd'hui, principalement optimiser ce qui est déjà là aujourd'hui. Je ne suis pas persuadée aujourd'hui qu'on a besoin de beaucoup de nouvelles infrastructures. On a surtout besoin d'entretenir et de continuer à offrir des services sur ce qu'on a déjà aujourd'hui. Cela constitue l'axe sur lequel on veut travailler.

Je pense qu'Infrabel tout seul ne sert à rien. Les opérateurs ferroviaires tous seuls ne feront rien non plus et les industries, sans le rail, ne feront rien non plus ou alors elles mettent tout sur les routes, ce qui n'est pas non plus une bonne solution.

Je pense que message clé ici, c'est finalement, il y a plusieurs acteurs dans ce jeu de fret ferroviaire. C'est uniquement, si tous ces acteurs parlent ensemble et essaient de trouver des solutions ensemble aux différents problèmes qu'ils ont qu'on arrivera réellement à faire quelque chose d'efficace du fret ferroviaire.

**Mme la Présidente.** - Merci, Madame Billiau, d'avoir souligné l'interdépendance qui existe entre les différents acteurs du secteur.

Je propose maintenant d'écouter M. Coart.

*Audition de M. Coart, représentant habilité de l'Association européenne des opérateurs de fret ferroviaire (ERFA)*

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Coart.

**M. Coart**, représentant habilité de l'Association européenne des opérateurs de fret ferroviaire (ERFA). - Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les parlementaires, je vous remercie pour votre accueil et surtout pour l'opportunité que vous nous donnez de nous exprimer.

Je vais structurer mon exposé en trois parties. D'abord, je présenterai très rapidement l'association que j'ai présidée pendant trois ans et de laquelle je suis administrateur. On m'a sélectionné parce que je suis l'un des administrateurs francophones. Deuxièmement,

l'entreprise pour laquelle je travaille, parce que j'ai un vrai métier, je travaille pour une entreprise ferroviaire française qui circule en Belgique, dans l'entreprise nouvel entrant. Troisièmement, j'entrerai plus dans le vif du sujet qui est la vision que nous avons de la problématique ferroviaire fret en Belgique.

Qui l'ERFA ? L'ERFA est une ASBL, qui est un *recognize body* en anglais, c'est-à-dire un partenaire reconnu qui doit être systématiquement consulté par les institutions européennes. Nous avons été créés en 2002 dans le but de promouvoir la libéralisation du rail.

Qui retrouve-t-on dans l'ERFA ? Un peu tous les métiers ferroviaires, c'est-à-dire des entreprises ferroviaires, des tractionnaires, des détenteurs de wagons, des fournisseurs de logistique industrielle, de services, des commissionnaires et des associations nationales. Nous représentons directement ou indirectement, par le biais de leurs associations nationales, à peu près 62 entreprises ferroviaires, 230 000 emplois, 3 500 locomotives et 535 000 wagons.

Nos membres, nous en avons à peu près 35. On retrouve certaines entreprises ferroviaires qui ont été présentées, qui circulent en Belgique, dans la présentation de Mme Billiau, dont CapTrain, Rotterdam Rail Feeding, Crossrail, qui est le nouvel entrant le plus important, et Europort pour lequel je travaille. On retrouve là-dedans, par exemple, des loueurs de wagons, des entreprises de logistique comme P&O, des entreprises de commission de transport.

Qu'est-ce qu'un opérateur ? Je vais essayer de vous montrer ce qu'est une entreprise ferroviaire alternative par le biais de l'entreprise dans laquelle je travaille.

Nous avons été pionniers de la libéralisation ferroviaire. On a commencé en 2004. On a été la première licence ferroviaire.

En 2008, on a fait le premier train France-Belgique et on a démarré comme une start-up. En 2009, nous avons acquis les actifs de Veolia. Ensuite, nous nous sommes développés vers l'Angleterre. Nous avons eu une évolution en 2010 très importante dans notre métier, c'est-à-dire que nous nous sommes diversifiés dans la gestion d'infrastructures déléguées. En France, les ports, tous les ports ont sous-traité la gestion de leurs infrastructures ferroviaires. Nous faisons dans le port, je l'expliquerai, un peu le métier d'Infrabel.

Nous venons, pas plus tard qu'avant-hier de recevoir une offre pour vendre notre filiale britannique. C'est une offre extrêmement intéressante. C'est un message clé, dans certains pays, le fret ferroviaire peut être un métier extrêmement dynamique et rentable. Grosso modo, nous avons, sur le périmètre français à peu près 80 locomotives, ce n'est pas du tout la même taille, par exemple, que les gens comme BLog, ou les Chemins de fers allemands, ou la SNCF, avec beaucoup d'engins



interopérables.

Quels sont les métiers d'EuroPort ? C'est tout simplement tracter des trains de marchandises sur longues, mais aussi courtes distances, puisque nous sommes nés et nous revendiquons notre héritage d'opérateur de proximité. C'est de la logistique ferroviaire. Je développerai ce qu'est la logistique ferroviaire. C'est la gestion de l'infra, essentiellement dans les ports. C'est la Commission de transport.

Ici, on voit un petit peu où nous sommes. Nous avons, Mme Billiau a présenté les corridors. Nous aussi, nous avons une organisation qui est basée entre autres sur le corridor, essentiellement ce corridor 2. Nous suivons ce qu'on appelle la banane bleue, c'est-à-dire de la côte française jusqu'à Toulouse à peu près avec Bordeaux, avec une très forte concentration sur le sillon rhodanien.

Nous devons, parce que c'est un pays assez grand, la France, être décentralisés, ce qui est une source de coût. Nous circulons à l'étranger :

- en Belgique, avec notre propre certificat de sécurité ;
- en Allemagne, nous venons d'être autonomes depuis peu,
- en partenariat exactement en coaching sur la Suisse, l'Italie, l'Espagne et la Grande-Bretagne.

Quelques photos, vous voyez un train d'EuroPort, probablement sur le sillon rhodanien avec un train de voitures, un train en haut à droite de céréales, qui est sur de courtes de distances. Vous voyez nos locomotives, une locomotive diesel, une locomotive électrique. Encore un train de céréales, probablement en Bourgogne.

Grosso modo, notre part de marché, c'est 5 % en France. Je reviendrai un peu sur les ordres de grandeur plus tard.

Que transporte-t-on ? C'est réellement ce qu'on essaie de faire, c'est de chercher réellement le domaine de pertinence du fret ferroviaire. Je dirais, d'une façon générale, c'est tout ce qui est vrac avec l'agroalimentaire qui sont des céréales, mais aussi, par exemple, du vin en wagons-citernes. C'est aussi – j'allais dire – tout ce qui est dangereux sur la route. C'est tout ce qui est chimie, pétrochimie, tout ce qui explose, brûle. Nous estimons que le ferroviaire a réellement une valeur ajoutée par rapport à la route à ce niveau-là. Nous servons Prayon Apurs en Flandre. Au niveau des industries, beaucoup de granulats, de produits de carrière, mais aussi des produits à haute valeur ajoutée comme les voitures pour les commissionnaires de transport.

Ce que nous avons fait en matière de commission de transport, nous avons essayé de révolutionner, j'essaie d'expliquer cela pour montrer que le fret ferroviaire a

besoin d'idées et clairement il est capable d'être proactif. Contrairement à ce que certains disent, on ne transporte pas un train de marchandises comme on le fait il y a 50 ans. Clairement ce qu'on a essayé, par exemple, de faire dans le domaine de la Commission de transport et des céréales, c'était pour défendre le réseau secondaire et défendre l'infrastructure. On s'est dit « Aide-toi, le Ciel t'aidera et donc essayons de chercher du fret et d'attirer autour de nous des clients ».

Nous l'avons fait, ce qui est très important, avec un client qui est une grosse coopérative française. Finalement, on a créé une coopérative agricole sur route, c'est-à-dire que nous avons mis des moyens qui n'auraient pas pu être justifiés pour certains clients individuels, collectivement à la disposition d'autres clients. Résultat, dans les faits, on a réussi à remettre des trains qui avaient été arrêtés depuis plusieurs dizaines d'années sur des rails ou de transférer une part modale importante du camion vers le rail.

C'est notre activité logistique industrielle. Mme Billiau a parlé des raccordements. C'est tout ce qu'on fait une fois qu'on a franchi le portail du réseau ferré national, du moment que ce soit vaguement lié à un train. C'est le charger, le décharger, entretenir le raccordement des clients, mais aussi dans les ports.

Clairement, c'est un de nos succès, les ports français souffraient d'un très gros problème qui était un manque de décision entre le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires et les ports. Tout le monde se renvoyait la balle. À un moment donné, l'État a décidé de transférer la propriété de l'infra des ports au port du réseau ferré national. Ils ont tout simplement lancé des appels d'offres que nous avons gagné. Il s'agit tout simplement d'un marché de services. Là-dessus, nous sommes présents sur tous les ports, sauf Paris et Marseille.

Que fait-on ? Tout simplement, on gère les circulations, les capacités, parce que les ports n'avaient aucune idée de ce qui circulait avant sur leur infrastructure, mais aussi nous entretenons et nous avons aussi un rôle d'assistance, ce qu'on appelle la maîtrise d'ouvrage. C'est quand le port a des projets de développement, nous devons l'assister pour justement promouvoir. Comme Mme Billiau l'a dit : au plus il y aura de trains qui passeront dans le port, au mieux ce sera pour nous comme pour notre client.

En Belgique, que faisons-nous ? Nous sommes un petit acteur en Belgique. Nous circulons grosso modo un train par jour – on va dire – sur Anvers pour des trafics de céréales. On a fait aussi des voitures, du sucre. Sur Prayon pour de l'acide. Par contre, nous circulons aussi très régulièrement pour des produits carriers sur Lessines. C'est un trafic qui a été lancé ab nihilo.

De façon générale, quelle est la vision que l'on a de la concurrence en Belgique ? D'abord, deux concurrents, cela, c'est la concurrence intramodale ferroviaire. Il faut

voir que la concurrence n'est pas très développée. Il y a un opérateur historique qui fait 70 % de parts de marché. Il y a 30 % non BLog. Dans ces 30 %, il n'y a que 5 % qui ne sont pas des entreprises qui sont liées à un opérateur public. Derrière, dans ces 30 %, vous avez ECR ou DB, les filiales du groupe allemand, mais aussi la SNCF. Puis, il y a des gens comme CrossRail qui sont réellement indépendants, comme RailTrax, comme nous. Nous, là-dedans, on est un petit joueur.

Pourquoi, me direz-vous, y a-t-il réellement si peu de « concurrence » ? Il y a de grands freins à l'entrée qui sont d'abord le manque de conducteurs chronique, d'autant plus qu'en Belgique on parle deux langues, ce qui ne facilite pas du tout la sélection qu'il faut mener, avoir un niveau en néerlandais ou en français, qui est le B1, ce qu'on n'a pas, par exemple, dans le transport routier, très clairement. Il y a l'accès à certains wagons spécialisés, notamment dans la métallurgie. Ils ne sont pas très disponibles. Parfois, ce sont les volumes qui sont trop importants, le client est trop gros. On n'a pas les ressources pour le desservir. Il prendrait trop de locomotives et je dirais qu'on devrait mettre une part trop importante des sources de l'entreprise pour le servir. Il y a tout le système du wagon isolé, clairement, Mme Billiau l'a souligné, il n'y a pas beaucoup d'opérateurs de proximité malheureusement. Je pense qu'on pourrait très clairement contribuer au développement du wagon isolé. Nous sommes beaucoup plus flexibles que les opérateurs historiques.

Je n'ai pas mentionné non plus l'accès au capital. Une locomotive, c'est près de 4 millions d'euros, une locomotive interopérable, c'est beaucoup plus cher qu'un camion, 200 000-250 000 euros maximum. Tout cela coûte beaucoup d'argent.

Je dirais qu'on a parlé de la concurrence intramodale. Il ne faut pas se leurrer, le vrai concurrent, c'est la route. La route, on a un carburant beaucoup moins cher.

Je viens de perdre, en France, un client, tout simplement ; il a trouvé du camion pas cher parce que le carburant est de moins en moins cher.

Avec une vraie question de dumping social des pays de l'Est, le coût d'un conducteur de locomotive, spécialement en Belgique, c'est plus de 50 000 euros chargé par an. Il faut savoir que c'est de 50 000 euros à 60 000 euros.

Loin de moi l'idée de comparer un conducteur de locomotive à un conducteur de camion, les niveaux de qualification et de responsabilité ne sont absolument pas comparables. Cependant, il est très difficile de concurrencer des gens qui sont payés moins de mille euros par mois, qui viennent des pays de l'Est, et de plus en plus loin.

Le cadre réglementaire de la route, je ne vais pas

dire qu'il est inexistant, mais Mme Billiau parlait, par exemple, des matières dangereuses.

« Nous », nous sommes extrêmement réglementés et c'est tout à fait positif, mais un camion, vous savez, en France, par exemple – je suppose que c'est la même chose – ne peut pas stationner avec des matières dangereuses chez les clients parce qu'ils ne veulent pas stocker ou ils n'ont pas les capacités de stocker les matières dangereuses, mais ce même camion, peut se garer sur la voie publique.

Nous, il est hors de question que l'on se gare dans autre chose qu'une gare de triage qui peut accepter les matières dangereuses, et encore, pendant un certain temps.

Nous avons un problème endémique c'est que finalement, notre secteur a une tendance à l'autoflagellation. C'est-à-dire que dès qu'il y a une nouvelle loi, il va l'interpréter de la façon la plus maximaliste possible et il a des facteurs de renchérissement structurel qui sont extrêmement critiques face à une route qui est de plus en plus rentable. Par exemple, l'investissement sur le TCS, c'est un très grand plus en matière de sécurité. Mais il faut le savoir, c'est 500 000 euros par locomotive. Le train se vend péniblement 15 euros du kilomètre, cela vous dit à peu près le nombre de kilomètres, c'est près de 15 % du prix d'une locomotive. C'est très important comme dépense, surtout quand vous êtes sur capitaux privés.

C'est toutes les questions, par exemple, de lutte contre le bruit. Actuellement, les Allemands imposent une nouvelle réglementation sur le bruit au niveau des wagons. Loin de moi l'idée de ne pas investir dans des wagons moins bruyants, mais tout à coup, d'un claquement de doigts, ils l'imposent à toute l'Europe sans concertation et cela signifie que l'on va devoir payer entre 1 000 et 10 000 euros par wagon pour les équiper de semelles de freins antibruit.

Nous, dès que l'on fait un mètre sur le réseau national, qu'il soit belge, français, allemand, devons payer des péages, ce n'est pas le cas du camion qui a une bonne partie de l'infrastructure qui est routière. Dans certains pays comme la France, le péage n'arrête pas d'augmenter.

Maintenant, intéressons-nous au fret ferroviaire en Belgique et surtout en Wallonie. Ne coupons pas les ailes d'Infrabel. En effet, Infrabel est soumis à de très grosses pressions budgétaires. Donc, ne gaspillons pas les investissements qui ont été faits l'année. Je pense qu'il faut réellement continuer à tout niveau de l'État, à soutenir Infrabel. C'est aussi ne pas dégrader le réseau, les capacités du réseau, notamment sur les corridors et cela c'est très important.

Il est clair, et là je soutiens à 200 % ce qu'a dit Mme Billiau, plus un train est long, plus il est rentable.

Spécialement par exemple les trains intermodaux, containers, transports de voiture, et tout cela.

Troisièmement, c'est quelque chose d'important, spécialement si l'on veut développer le report modal et créer ce que l'on appelle des autoroutes ferroviaires, c'est-à-dire mettre des remorques de camions sur les trains. Il faut ce que l'on appelle, un gabarit. Vous avez tous vu un tunnel, là, c'est tout simplement le gabarit. C'est la forme du tunnel. Et malheureusement, sur certaines lignes, il y a des gabarits anciens, et ils sont trop petits pour que l'on puisse mettre des grands containers ou des camions sur un wagon de marchandises. Spécialement sur la dorsale wallonne, et vers l'Allemagne, vers Aix, c'est très important. Cela permettrait, à mon avis, de créer de véritables autoroutes ferroviaires d'Allemagne vers la France, par exemple, qui permettraient réellement de désengorger les autoroutes.

J'ai appelé cela les embranchements, c'est le mot français, c'est le raccordement. Dans beaucoup de pays, dans lesquels il y a une véritable politique de développement de fret ferroviaire (en Allemagne, en Suisse, en Autriche, malheureusement pas en France, mais en Angleterre), il y a des primes moyennant un engagement de report modal pour les raccorder, pour rénover le raccordement, mais aussi pour aller ancrer. Et il y a des primes de report modal, tout simplement, mettre le container, et cetera. Il y avait d'ailleurs en Belgique, un très beau système qui s'appelait Narcon avant, qui visait à distribuer tous les containers des ports vers les terminaux arrière.

J'en viens à la conclusion. L'image est provocatrice. C'est un train de report qui roule vers Lessines et je dirais très clairement qu'il est extrêmement important qu'il y ait une réelle politique ferroviaire, que ce soit au niveau national ou régional, avec un véritable état ou une région, ce que l'on appelle en France, stratégie.

Les pays dans lesquels le fret ferroviaire s'est développé et a réellement contribué à un report modal sont la Suisse, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Autriche, les Pays-Bas (dans une moindre mesure). Bref, des pays dans lesquels il y avait une vision et dans lesquels le monde politique et institutionnel était réellement acteurs.

Et je pense réellement que c'est ce que l'on a. Il ne faut pas regarder le train passer, il faut tout simplement être acteur.

Merci de votre attention.

**Mme la Présidente.** - Merci, Monsieur Coart, pour votre présentation.

Nous avons été, avec une partie des membres de la commission en Suisse pour justement pouvoir dialoguer et échanger sur les pratiques réalisées.

*Audition de M. Deblire, Président de l'Intercommunale pour le développement économique durable de la Province de Luxembourg (Idelux)*

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Deblire.

**M. Deblire,** Président de l'Intercommunale pour le développement économique durable de la Province de Luxembourg (Idelux). - Madame la Présidente, si vous le permettez, je vais rester ici. J'ai une clé USB que je pourrais remettre au secrétaire de séance pour faciliter un peu les choses et certainement aux parlementaires de voir ce qu'il en est en terme de résumé.

J'ai peur d'être le non-expert de cet après-midi, après avoir entendu le témoignage des intervenants précédents.

Merci tout de même de m'accueillir ici dans votre enceinte, au nom de la Province de Luxembourg et de l'intercommunale de développement économique Idelux.

Je voulais vous présenter trois choses : la situation générale en Province de Luxembourg, les infrastructures économiques raccordées au FER et les enjeux liés aux principales lignes ferroviaires de notre province.

Je tiens à redire, comme cela a déjà été dit, que c'est extrêmement important pour nos entreprises en Province de Luxembourg et ailleurs, je présume, d'avoir et de disposer d'une logistique multimodale performante.

On sent que les entreprises veulent évidemment avoir ce choix de pouvoir partir avec des véhicules des transports des camions ou la voie ferrée.

C'est dans ce contexte que nous avons réalisé, en Province de Luxembourg, toute une série d'investissements importants et les aménagements ferroviaires avec l'aide évidemment de la Wallonie. Il y a notamment notre parc d'activités économiques Ardenne Logistics, où plusieurs millions d'euros ont été investis pour pouvoir nous raccorder au rail.

Plusieurs millions d'euros ont également été investis dans le pôle Ardennes Bois de Gouvy et enfin notre terminal containers à Athus.

Voilà trois points essentiels qui se situent un peu du nord au sud de la Province de Luxembourg où nous sommes raccordés aux voies ferrées.

L'enjeu est évidemment maintenant d'attirer de l'activité économique supplémentaire sur ces différents pôles économiques.

Aujourd'hui, les industriels qui sont raccordés au rail en Province de Luxembourg. Tout d'abord, le raccordement historique Burgo Ardennes, qui pourrait faire beaucoup plus en termes de raccordement et de fret par le chemin de fer.

On a cité tout à l'heure la scierie Pauls, on va en dire un petit mot. Les carrières Lhoist à Marloie sont aussi raccordées au rail ainsi que l'industrie Bois Fruittier à Marloie.

Mais comme dans toutes les régions, ces entreprises sont confrontées aux évolutions du secteur du transport.

Le 25 novembre 2015, nous avons réalisé une enquête réunissant toute une série d'entreprise à Arlon. L'objet de celle-ci était de déterminer, dans notre province, les utilisateurs actuels, bien sûr, mais aussi les utilisateurs potentiels du rail.

Et là, nous avons reçu évidemment un feu nourri de critiques, désolé, chère voisine, à l'égard d'Infrabel et de la SNCB.

Que disent ces entreprises ? Tout d'abord, ils nous disent, mais peut-être que l'on va me contredire aujourd'hui, que systématiquement on a besoin de trains complets. Donc Infrabel ne veut pas faire en sorte de mettre à disposition un wagon ou deux, on leur dit qu'il faut un train complet.

En termes d'horaires, tous les horaires sont imposés. Cela ne répond pas, évidemment, au *just in time*, qui existe aujourd'hui dans les entreprises, donc il faut beaucoup plus de souplesse en termes d'horaires.

Il n'y a également aucune disponibilité au niveau des wagons. Quand on en a, ils ne sont pas adaptés à la demande et au transport que l'on souhaite réaliser. Le prix, bien sûr, n'est pas compétitif par rapport à la route, mais on en a déjà parlé. Il y a parfois trop de ruptures de charge aussi qui sont imposées au départ de port. Vous en avez parlé aussi, Madame la Directrice, c'est vrai que lorsqu'il y a un souci, les entreprises ont besoin de recevoir une information. Les entreprises se renseignent : « Où est le train ? » « On ne sait pas », « On ne connaît plus la date de livraison ». On n'a pas l'information claire par rapport à cela et franchement, cela pose un problème aux entreprises qui utilisent le rail aujourd'hui.

Ce sont les éléments que l'on a reçu en termes d'information et sur lesquels on doit pouvoir travailler tous ensemble, mais il y a un réel intérêt exprimé par les entreprises de disposer d'une palette logistique d'une offre ferrée pour autant que celle-ci soit effectivement plus souple et certainement plus compétitive.

Ardenne Logistics à Neufchâteau : le parc d'activités est bimodal et rail/route. Il y a un raccordement via la gare de Longlier à la ligne 162. de la ligne 162, on rejoint ou on peut rejoindre l'Athus-Meuse par Bertrix, Libramont. Il y a effectivement 85 hectares dédiés à Neufchâteau au secteur logistique. Tout cela est financé et bien en route. Aujourd'hui, six entreprises sont implantées : Charlier Logistics, grosse entreprise de transport par route, Man Luxembourg, cela vous dit aussi que c'est essentiellement axé sur la route, le

FOREm qui développe une activité au niveau logistique et d'apprentissage dans ce niveau, Q-Food Ardenne, Cofely Fabricom, les transports Pierret. Nonante-cinq emplois sur ce parc et 42 hectares disponibles, donc deux plateformes de neuf et huit hectares qui sont directement connectées au rail.

Pour le moment, aucune entreprise n'utilise le rail. On ne désespère pas. Il y a évidemment régulièrement de nombreux contacts avec des entreprises pour occuper ces plateformes. Il faut laisser le temps au temps. Pour l'instant encore, des contacts intéressants au travers de la France, de l'Allemagne, mais, vous savez, tous ces opérateurs logistiques qui sont imposants au niveau européen ont des contacts dans d'autres pays. L'Intercommunale Idelux, comme d'autres en Wallonie, ont toujours des demandes. Il faut essayer d'y répondre au mieux et au plus vite.

Pour l'Ardenne bois à Gouvy, c'est un pôle de 80 hectares dédié essentiellement au bois. Là, une entreprise a travaillé pour pouvoir se raccorder directement au rail et sur la ligne 42, Liège Rivage Vielsam Gouvy, le Grand-Duché de Luxembourg. Ce pôle Ardenne bois et l'entreprise Pools, ce sont tout de même 80 personnes, 300 000 mètres cubes de bois ronds sciés par année, un chiffre d'affaires de 50 millions d'euros et comme métier, le sciage, mais aussi le séchage, le triage du bois, la cogénération. C'est aussi une unité de pellets.

Depuis février 2016, comme cela a été dit, un train, parfois deux par semaine, mais cela doit être des trains complets de 20 wagons et cela représente 1 200 tonnes de bois et l'équivalent de 40 camions. On se rend quand même compte que l'on épargne tout de même 40 camions sur les routes toutes les semaines grâce à ce raccordement.

Je voudrais souligner toutes les difficultés que l'intercommunale a eues pendant plusieurs mois, plusieurs années pour y arriver. Il y avait notamment un aiguillage à Willebroek qui devait être réalisé. Sans les nombreux contacts, les rails étaient sur place et c'était très difficilement compréhensible pour l'entreprise. Cela a duré des mois. Il fallait des travaux durant deux nuits et pendant des mois et des mois, on repoussait l'entreprise en lui disant que cela allait se faire, mais concrètement, il y a eu des moments de découragement parce qu'il n'y avait pas de réponses concrètes du côté d'Infrabel et de la SNCB. Il y avait aussi quelques modifications de la signalisation à Baume à réaliser, ce qui a été fait.

Il reste encore une amélioration d'une voie ferrée appartenant à Waterwegen canal où, là aussi, pour le moment, il y a une rupture de charges parce que certains travaux qui ne sont pourtant pas conséquents et qui ne dépendent pas uniquement d'Infrabel ne sont pas réalisés. Il faut que les bois qui arrivent sur de grands et imposants bateaux soient déchargés sur un plus petit

bateau. De ce plus petit bateau, on décharge sur des wagons. Forcément, cette rupture de charges a un coût et si l'on pouvait s'en passer, ce serait magnifique.

Il faut signaler aussi quand même un gros échec dans la Province de Luxembourg, c'est l'échec Valvert, 1995, inauguration d'une ligne privée de 4,5 kilomètres, financée aussi par des fonds publics. Pendant 10 ans, cette entreprise Valvert a utilisé le rail à raison de 25 wagons par jour. Je ne sais pas si l'on se rend compte du nombre et la ligne 162. Vers 2005, l'entreprise n'a plus voulu utiliser le rail pour les raisons que j'ai évoquées tout à l'heure en début de mon exposé. C'est vraiment très dommage.

Enfin, notre terminal container à Athus qui assume le transport des containers maritimes entre les ports de la mer du Nord, Anvers, Rotterdam, Zeebrugge et la région Saar Lorraine Luxembourg dont on a parlé. C'est le port sec belge qui se situe dans le sud de la province, à Athus. C'est tout de même 160 000 mètres carrés de terminal container, 4 000 mètres de voies ferrées, 18 000 mètres carrés d'entrepôts logistiques, 75 000 containers par année. Là, dommage, M. Rysman, qui est le directeur du terminal aurait certainement pu mieux vous parler du terminal container que moi comme président Idelux. Nous comptons sur une aide du Gouvernement fédéral du transport combiné. Cette aide est essentielle et nous ne savons pas, au niveau du Gouvernement, où nous en sommes pour les années 2017-2020. Nous sommes en attente d'une réponse. Si, au niveau du Parlement wallon, on pouvait nous aider à faire en sorte de pouvoir obtenir cette aide, ce serait magnifique. Là, l'avantage concurrentiel avec la route ne saurait pas tenir le coup si nous n'avons pas cette aide du Fédéral, essentielle.

Un beau projet qui est en cours de réalisation, je le pense, grâce notamment à M. le Ministre Bellot, qui est probablement un peu plus sensible à la Province de Luxembourg et des fonds FEDER qui sont dégagés dans le programme 2014-2020. Il y a tout de même 6,875 millions d'euros qui sont réservés au terminal container, mais en tout, cela fait 15 millions. On a donc besoin d'une aide d'Infrabel pour avoir un raccordement direct à la France. Pour l'instant, le terminal container d'Athus est un cul-de-sac et lorsque l'on sort, nous sommes obligés d'aller sur le Grand-Duché de Luxembourg. Vous imaginez les problèmes avec le Grand-Duché qui sont extrêmement complexes en termes de trains, de chauffeurs de train, de qualification. Tout cela a un coût, mais il semblerait que les choses se débloquent. Cela prendra encore, à mon avis, quelques années pour pouvoir avoir un lien direct vers la France. Nous sommes optimistes.

Vous dire que, globalement, une ligne comme la ligne 42 Luxembourg, Gouvy, Vielsam, Rivage, est une ligne qui nécessite un entretien régulier. C'est une ligne, on s'en rend bien compte, qui coûte cher vu le nombre de tunnels, vu le fait que cette ligne traverse des régions

un peu vallonnées. On se rend bien compte, mais c'est important, chaque année d'investir plusieurs centaines de milliers d'euros sur des lignes comme celles-là. La ligne 162, la ligne Athus Meuse, pour le développement économique de notre province et on l'a signalé assez aujourd'hui, sont des lignes aussi très importantes, ainsi que la ligne 43, Marloie Liège, qui est notamment utilisée par l'OAST et Fruitières. Voilà en termes de frets les besoins de la Province de Luxembourg qui sont importants, mais utiles pour l'avenir économique de la Wallonie et de notre belle province. Merci pour votre attention.

**Mme la Présidente.** - Merci, Monsieur Deblire. Vous vous êtes présenté comme un non-expert en démarrante, mais on voit quand même que l'on est, en termes de connaissance du dossier.

#### *Échange de vues*

**Mme la Présidente.** - Avant de laisser la parole aux commissaires, je vous propose d'écouter M. le Ministre qui a des éléments additionnels à nous communiquer.

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Des éléments additionnels à communiquer, je n'irai pas jusque-là, en tout cas, des réflexions à partager. C'est certain, je voudrais remercier les intervenants pour leurs exposés respectifs. Vous le savez, singulièrement dans le domaine du fret ferroviaire, la Wallonie ne dispose que de peu de leviers, puisque cela reste une compétence du Gouvernement fédéral. Même si, s'agissant d'un levier extrêmement important pour la compétitivité de notre territoire et singulièrement pour le développement de son économie, nous avons veillé depuis quelques années, notamment avec la cellule ferroviaire de la DGO2 et je les en remercie d'ailleurs, y compris pour leur présence, d'avoir un œil toujours très affûté et attentif sur les choix opérés par les autorités fédérales et singulièrement aussi par son bras armé ferroviaire qu'est, en la circonstance, Infrabel.

Probablement que si, comme vous l'avez rappelé, Madame, vous avez pris connaissance des débats que nous avons pu avoir il y a quelques mois sur le sujet, le mot Infrabel est revenu à plusieurs reprises. Ne voyez surtout pas – et singulièrement pas dans mon chef, qui suis ici aussi ministre en charge de l'égalité et des droits des femmes – dans les propos que je vais pouvoir tenir, une attaque quelconque à l'égard de votre personne. Mais bien entendu, je ne vais pas nier qu'il y a aujourd'hui de grandes interrogations sur les choix stratégiques d'Infrabel.

Une partie, évidemment de ces interrogations, vous sont extérieures et viennent surtout de l'inquiétude que l'on partage certainement, mais que je suis davantage en capacité que vous de pouvoir dire publiquement, quant

aux difficultés budgétaires au regard des énormes efforts qui ont été imposés au groupe SNCB au sens large, en ce y compris Infrabel, depuis déjà quelques législatures. Ayons l'honnêteté intellectuelle de ne pas cibler nos propos sur la seule législature fédérale actuelle, même si la même honnêteté m'impose de reconnaître qu'elle a proportionnellement à ses législatures antérieures, porté une estocade plus conséquente encore.

Mais ce qui nous inquiète, en tout cas ce qui suscite réellement notre souci de s'être saisis de cette problématique qui est moins directement dans l'ADN des compétences régionales que d'autres, c'est précisément parce que l'on mesure combien, pour la compétitivité de la Wallonie, cet enjeu du fret ferroviaire est vraiment essentiel.

Et notre crainte, c'est de faire les frais de manière explicite de ces coupes budgétaires et de constater étant donné que le pôle le plus attractif de notre pays qu'est le port d'Anvers, n'est pas situé sur notre territoire, que les moyens qui vous sont toujours dévolus se concentrent essentiellement, voire exclusivement dans le nord, au détriment d'investissements qui restent pourtant aussi stratégiques à nos yeux, à devoir réaliser dans le sud.

Non seulement pour répondre à des besoins nouveaux qui se font jour, et vous avez rappelé notamment le dossier du Trilogiport, ou encore celui putatif de Carmeuse Hemptinne, mais au-delà de ceux-là il pourrait y en avoir, demain, d'autres qui seraient souhaités, avec toujours comme point d'interrogation la capacité d'y répondre s'il y a à chaque fois une fin de non-recevoir pour des motifs budgétaires, qui nous est exprimée.

Mais au-delà même du futur, pour ce qui concerne les infrastructures actuelles, nos craintes quant à un moindre investissement d'entretien, avec donc un cercle vicieux : une réduction de l'usage de certaines infrastructures et une insuffisante massification des volumes pour permettre de justifier alors l'entretien de certains tronçons, et ce désinvestissement sur certains tronçons, amenant par effet ricochet les entreprises de prime abord intéressées, à considérer que ce n'est pas une alternative compétitive à la route. Avec aussi, reconnaissons-le, puisque l'on a eu de nombreux débats dans cette commission-ci sur la question du péage kilométrique, un paradoxe entre celles et ceux qui clament une révision à la baisse des tarifs quand ce n'est pas leur suppression, alors même que vous l'avez rappelé à plusieurs reprises, chacun des intervenants, que le tarif de ce péage est lui-même un élément à ne pas négliger si nous voulons réellement profiler le rail comme étant une alternative à soutenir, non seulement pour notre économie, mais pour aussi les enjeux environnementaux et de mobilité.

Plus de 20 milliards d'euros ont été investis, si je ne me trompe, par la Suisse, pour faire, et il y a peu de temps encore, son important chantier tunnel de plusieurs

dizaines de kilomètres sur le plan ferroviaire. Je me demande si ce n'est pas plus de 50 kilomètres. C'est évidemment un investissement très conséquent qui est le témoin, Monsieur l'a rappelé, d'une véritable vision portée par l'autorité publique, reconnaissant qu'aujourd'hui cette vision ne nous semble pas exister en Belgique.

Je ne dis pas que vous n'en développez pas, du côté de l'administration, qu'elle soit fédérale ou régionale au demeurant, puisque nous connaissons les principes clés et les dossiers majeurs sur lesquels la Wallonie est en demande d'investissement pour soutenir son économie. Notre cellule ferroviaire a d'ailleurs fait un travail remarquable présenté au Gouvernement sur le sujet, mais il ne transparait pas dans les maigres et trop maigres contacts que nous pouvons conserver avec le Fédéral sur ce sujet, que nous projetons, ni ce Gouvernement fédéral ni le précédent d'ailleurs, notre pays dans une vision à moyen ou long terme sur l'indispensable redéploiement du fret ferroviaire.

On peine aujourd'hui à réellement profiler celle-ci et je rejoins les propos de Monsieur, comme étant, à mon estime, une alternative véritable et crédible à la route.

Je suis donc demandeur, comme probablement d'autres parlementaires, de pouvoir – si pas être rassuré, je ne place pas la barre aussi haut – bénéficier en tout cas d'un éclairage complémentaire sur les réelles perspectives du ferroviaire et du fret. Sera-ce le grand sacrifié dans la politique ferroviaire ? Le fret étant par nature moins *people*, étant par nature un des volants d'action du ferroviaire qui cristallise moins les réactions de la population et donc à budget réduit, n'y a-t-il pas un risque qu'il soit trop largement, si pas exclusivement, consacré à l'amélioration des vitesses commerciales du transport voyageur, à des investissements qui concernent le transport voyageur qui, je n'en disconviens pas, restent aussi des investissements importants et pour lesquels il y a une demande certainement aussi forte, mais sans réflexion sur les perspectives d'essor socio-économique de nos territoires à travers le volet du fret ferroviaire.

C'est une véritable interrogation et j'ose même penser que c'est cette interrogation qui a été à l'origine des auditions que nous avons souhaité réaliser et que nous poursuivons aujourd'hui. Il y a une inquiétude réelle par rapport à cette volonté. La Wallonie est prête à accompagner les processus qui viendraient en soutien au développement du fret. On l'a témoigné, d'ailleurs, lors des débats autour du Trilogiport, en acceptant même de faire des préfinancements. Mais y a-t-il aujourd'hui une perspective qui soit autre que sombre pour l'avenir du ferroviaire et du fret au niveau ferroviaire ?

Voilà les quelques considérations en forme d'interrogation avec parfois des relents de condamnation, je le mesure, mais sur laquelle, je ne doute pas, vous pourrez apporter quelques éléments

d'apaisement.

**Mme la Présidente.** - J'entends bien qu'il y a des éléments qui viendront forcément des orateurs de cet après-midi.

J'aimerais quand même laisser la parole aux parlementaires pour qu'ils puissent poser, eux aussi, leurs questions et engager le débat dès maintenant avec vous.

Qui souhaite prendre la parole en premier lieu ? M. Onkelinx, Mme De Bue ? D'abord M. Onkelinx.

La parole est à M. Onkelinx.

**M. Onkelinx (PS).** - Pour une raison bien simple, c'est que Mme De Bue est une spécialiste et pas moi et que si je lui laisse la parole avant, je n'aurai plus rien à dire parce qu'elle va prendre l'entièreté des questions que je pourrais éventuellement poser, parce que je suis vraiment le béotien de service en matière de fret ferroviaire.

Il n'empêche que je veux simplement remercier les orateurs déjà. C'est déjà une chose, de s'être déplacés, de nous avoir un peu éclairés sur les différents enjeux du fret ferroviaire en Belgique et singulièrement dans notre Région.

Je suis parlementaire liégeois et donc peut-être que vais-je être concentré plus sur les petits enjeux liégeois. J'aimerais demander à Mme Billiau deux petites choses.

On n'en a pas parlé et je pense que c'est aussi, en matière de développement du fret ferroviaire des éléments importants, pour nous entre autres, qui vont de pair avec le développement de l'aéroport de Liège. Concernant le projet Carex, voir l'articulation entre Carex et Infrabel et où en sommes-nous ? Comment le dossier évolue-t-il ?

La deuxième chose concerne l'ancienne gare de triage de Kinkempois (où je passe régulièrement). D'après les couloirs, le sillon rouge passe par Liège. Y a-t-il de nouveaux projets de développement, ou en cours d'infrastructures sur Liège, qu'Infrabel pourrait développer ? Il s'agit d'une des questions que je me pose. Toute ma jeunesse, j'ai vu énormément de trains dans cette gare de triage entre autres. Maintenant, je vois qu'elle est assez désertifiée.

Pour M. Coart, on a parlé de la concurrence entre la route et le rail. C'est vrai que j'avais l'intention, mais M. le Ministre en a parlé bien mieux que moi, avec la nouvelle redevance que l'on impose aux poids lourds et surtout essentiellement aux camions qui circulent au niveau européen – essentiellement, c'est eux qui ont la plus grosse part de cette redevance – cette nouvelle redevance n'atténue-t-elle pas un peu les distorsions concurrentes qu'il peut y avoir avec le rail ?

Deuxième chose, y a-t-il réellement une concurrence avec les voies d'eau, entre autres tout le transport de fret qui se fait par péniche ? Êtes-vous en concurrence ou vraiment est-ce plutôt de la complémentarité ?

Ce sont des questions peut-être un peu basiques, mais ce sont des questions qu'un parlementaire peut se poser aussi pour le développement de sa Région. Merci beaucoup.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme De Bue.

**Mme De Bue (MR).** - Merci, Madame et Messieurs les orateurs, pour vos exposés. C'était vraiment très intéressant. Je n'ai pas grand-chose à ajouter à l'exposé précédemment et particulièrement celui du ministre. C'est vrai qu'en février dernier, lors des auditions, les oreilles d'Infrabel ont dû beaucoup siffler parce que l'on a beaucoup parlé de vous. Et ce, au niveau de différents acteurs, des entreprises ou des administrations qui s'étaient exprimées, avec des interrogations. Le ministre a exprimé un peu ses questions que nous pouvons formuler aussi en matière de stratégie d'Infrabel par rapport au fret ferroviaire.

Je me souviens et M. Deblire d'Idelux l'a dit aussi, que les entreprises que l'on avait auditionnées ce jour-là, l'Union wallonne également, avaient mis en évidence les difficultés en termes de dialogue, de concertation avec Infrabel pour voir quelle était votre stratégie en matière de fret ferroviaire, d'entretien des voies ou des services que vous pouvez développer pour les entreprises. Ici, vous avez développé une approche assez globale, mais ce serait bien de répondre à ce que nous avons entendu en février dernier.

Par rapport au travail de la cellule ferroviaire qui est représentée ici, ils ont quand même fait une étude très complète des besoins, de l'état du secteur en Région wallonne, pour préparer justement une vision du fret ferroviaire en Région wallonne, avec toute une série de points forts et de points faibles de notre réseau, que ce soit en matière de voies, de gares. C'était un peu pour entendre vos projets par rapport à ce document qui a été déposé.

Je sais que le PPI est toujours en discussion, mais on devrait quand même, à un moment donné, avoir des informations à ce sujet. Avez-vous déjà des éléments par rapport à des investissements dans le cadre du PPI ? J'aurais aussi voulu savoir quels sont les organes de concertation entre vous, Infrabel, entre le secteur, entre la cellule ici à la Région wallonne et quels sont les points d'amélioration que l'on pourrait apporter ?

C'est vrai que par rapport au cadre réglementaire, Mme la Présidente l'a dit, nous avons eu la chance de rencontrer les acteurs du fret ferroviaire en Suisse. Là, le cadre réglementaire est tout à fait organisé en faveur du rail puisque les taxes du prélèvement kilométrique sont versées, dédiées au rail, alors qu'ici, ce n'est pas le choix

qui a été fait. C'est le choix qui a été fait de le laisser pour l'entretien des voies.

Ce n'est pas une question pour vous, Monsieur Coart. Il s'agit plutôt d'une constatation que nous avons une autre approche par rapport au cadre réglementaire. La concurrence entre la route et le rail est là. En plus, elle ne dépend pas des mêmes niveaux de pouvoir. C'est une matière aussi dans laquelle on devra travailler. Je me fais un peu l'écho des interrogations qui sont partagées, déjà dans les auditions de février, qui ont été, je pense, bien résumées par M. le Ministre.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Knaepen.

**M. Knaepen (MR).** - Je remercie les orateurs de ce jour qui nous ont exposé chacun leurs points de vue. Les différents opérateurs se parlent-ils? J'ai constaté un certain nombre de problèmes entre Infrabel et ses clients. Je ne sais pas si vous êtes informés de tous ces problèmes quand je vois qu'il faut deux trains ou 20 wagons, des wagons complets, et cetera. On peut parfois se poser des questions si on ne freine pas le développement de cette activité. C'était la première question.

J'avoue rester un peu sur ma faim par rapport à votre exposé, Mme Billiau, parce que vous n'avez pas donné beaucoup de données précises. Vous savez, quand on veut réserver un sillon, on me dit que c'est fort onéreux. Il faudrait peut-être nous donner des comparaisons au niveau du camion. Effectivement, avec cette taxe kilométrique, il y a moyen de gagner des parts de marché.

Vous ne nous avez pas non plus dit à combien on était au niveau de trains à jour, avant la crise. D'où venons-vous ? Avez-vous également un *benchmark* par rapport au reste de l'Europe ? Sont-ils en progression ? Que faut-il faire ici pour revenir dans le même ordre de train à jour par rapport à la progression ?

Le développement des couloirs est vraiment, à mon avis, quelque chose de fort important. L'opérateur ferroviaire de proximité, cela se développe. J'étais encore ce matin à une réunion au Comité de développement stratégique à Charleroi et on parlait également du développement d'un opérateur ferroviaire de proximité. C'est une voie intéressante. En effet, nous en avons un dans le centre et l'on a vu que cela commençait tout doucement à fonctionner.

J'aimerais que vous nous rassuriez par rapport aux perspectives d'avenir. Je ne suis pas loin de rejoindre l'essentiel des propos qui ont été énoncés ici par M. le Ministre. Je suis assez inquiet par rapport à l'avenir et par rapport à l'investissement dans le rail. Merci.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Leal Lopez.

**Mme Leal Lopez (cdH).** - Tout comme mes

collègues, je tiens à remercier les trois orateurs pour leur exposé et pour la quantité d'informations qu'ils nous ont fournies. Je rejoins en partie ce que le ministre a posé comme questions, notamment par rapport au Fédéral. Quelle est la part du fret par rapport aux investissements ?

Beaucoup de choses ont déjà été dites. J'avais une question pour Mme Billiau. Vous avez parlé tout à l'heure des investissements, qu'il fallait en faire, en veillant qu'ils soient justes, efficaces et que ce soit un choix de projets qui apportent quelque chose. Pourriez-vous m'en dire davantage par rapport à ce choix de projets ? Merci.

**Mme la Présidente.** - Je propose de donner la parole aux orateurs du jour, à nos invités, en démarrant par Mme Billiau. Vous avez eu beaucoup de questions.

La parole est à Mme Billiau.

**Mme Billiau,** Directrice de la direction Traffic Management & Services (Infrabel). - Je pense qu'il vaut mieux susciter les questions que l'indifférence, donc c'est déjà quelque chose de positif. Beaucoup de questions, je ne sais pas comment vous travaillez habituellement, si l'on répond à chacune des personnes. C'est peut-être mieux de faire des réponses générales comme certains d'entre vous ont les mêmes questions. On va essayer de regrouper un petit peu. Ensuite, je saisirai aussi l'opportunité d'ajouter peut-être quelques éléments à ce que M. Deblire a dit parce que j'ai appris des choses dans ce qu'il a expliqué aussi.

L'un des éléments qui revient souvent dans les questions que vous posez, c'est notamment tout ce qui concerne les aspects budgétaires. Vous l'avez souligné et M. le Ministre Prévot l'a souligné aussi. Votre inquiétude de savoir si les investissements continueront à se faire en Wallonie ou si on les concentrera seulement en Flandre.

Tout d'abord, vous me dites aussi que je n'ai pas donné beaucoup d'informations précises. Sachez simplement qu'aujourd'hui, je suis dans la totale impossibilité de donner des chiffres précis puisque le plan d'investissement pluriannuel n'est pas encore clôturé. Les discussions sont toujours en cours et les exercices d'économie que l'on nous a demandé de faire sont toujours à l'analyse aujourd'hui au sein d'Infrabel. C'est l'une des raisons pour lesquelles on ne peut donner d'informations très précises à ce sujet.

Par rapport à ces investissements et à vos inquiétudes par rapport à ce qui sera fait éventuellement pour la Wallonie, je pense qu'il faut être conscient que les moyens alloués au groupe ferroviaire, et à Infrabel en particulier, ont effectivement été limités. Mais il y a un principe, un accord de coopération qui dit qu'il y a une répartition des moyens pour 60 % en Flandre et 40 % en Wallonie. Cet accord de coopération est un



accord qui existe depuis 2011 et qu'Infrabel se doit de respecter.

Par rapport à votre inquiétude : ne va-t-on pas tout investir en Flandre ? La réponse est non, puisqu'il y a déjà la clé 60/40 et vous aurez 40 %. Maintenant, sur la répartition de cette clé, je n'ai pas à me prononcer. Elle existe, elle est là et nous devons vivre avec. C'est un premier élément de réponse par rapport à cela.

Par rapport toujours à ces investissements et aux moyens dont Infrabel pourrait disposer à l'avenir, il faut que vous sachiez qu'il existe maintenant ce que l'on appelle un comité d'investissement, dans lequel les Régions sont représentées et peuvent participer. Là, je pense que vous avez un vecteur pour pouvoir faire part de vos besoins, de vos desiderata. C'est à ce niveau que les investissements pourront être décidés.

Au sein d'Infrabel, ce que l'on est en train de faire aujourd'hui, c'est en fonction des moyens budgétaires qui nous seraient alloués. Nous en sommes en train de voir quel est l'impact global sur l'ensemble du réseau. Nous travaillons, je pense que l'on vous a déjà expliqué cela ; notre plan pluriannuel est fondé sur trois axes principaux : l'axe « Sécurité » ; l'axe « Ponctualité » et l'axe « Capacité ». L'ensemble de nos projets est catégorisé dans chacun de ces trois segments.

Dans le cadre des économies qui nous sont imposées, nous avons choisi de ne pas du tout toucher à l'axe « Sécurité ». L'ensemble des investissements que nous avons prévus, avant que l'on ne nous impose ces économies, sur la sécurité continuera à être fait par après. C'est un point sur lequel on ne reviendra pas. On a connu beaucoup d'événements difficiles à ce sujet et la Belgique était un peu en retard par rapport à la sécurisation de son réseau. Il est primordial pour toutes les Régions qu'Infrabel continue à investir dans ce domaine.

Le deuxième axe « Ponctualité », on n'a pas terminé les exercices d'impact des économies, mais on essaie de faire le maximum pour préserver cet axe. Que cela veut-il dire ? Cela veut dire que l'on essaie de veiller à ce que l'ensemble des lignes qui sont là aujourd'hui puisse continuer à être maintenu au même niveau de qualité que celui qu'elles connaissent aujourd'hui. Ce n'est pas une promesse ferme et définitive aujourd'hui, puisque l'exercice est encore en cours, mais en tout cas c'est dans cet esprit que l'on travaille.

In fine, il reste un axe dans le plan pluriannuel, c'est l'axe « Extension de capacités » et c'est sur cet axe que l'on travaille. Quand on a un peu moins d'argent que ce que l'on a toujours connu, on préserve d'abord ce que l'on a plutôt que de continuer à faire des extensions à tout va. Notre philosophie, notre approche pour le moment a été de réduire la voilure sur certains projets d'extension. C'est une question de choix.

Je ne peux pas vous citer précisément quel projet « oui », quel projet « non ». Il faut que vous attendiez encore un tout petit peu que le plan soit définitivement prêt. De toute façon, il sera discuté dans le comité d'investissement dont je vous parlais tout à l'heure et là vous aurez de plus amples informations et vous aurez la possibilité d'intervenir.

Vous aviez également plusieurs questions sur les tarifs du rail. Par rapport à cela, juste quelques chiffres-clé. Il faut savoir qu'Infrabel est l'un des gestionnaires d'infrastructures en Europe qui est quasiment le seul dans cette situation. Infrabel ne touche que 20 % de dotations d'exploitation du Fédéral pour couvrir ses charges d'exploitation. 80 % de ses charges doivent être couvertes par la redevance infrastructures qu'Infrabel facture aux entreprises ferroviaires.

Dans la plupart des autres pays, on ne travaille pas du tout avec ce ratio. En France, on est à un ratio de 50-50, si je ne me trompe pas. En Hollande, c'est un ratio complètement inverse, ils touchent 80 % de dotations de l'État et leur redevance doit leur rapporter 20 % pour couvrir leurs charges d'exploitation. On est déjà dans un rapport complètement inversé. Je ne me plains pas, Infrabel ne se plaint pas, c'est un fait. C'est tout, c'est comme cela.

Deuxième chiffre important à retenir, le trafic marchandises en Belgique consomme environ 20 % du nombre de trains-kilomètres sur le réseau. Un train-kilomètre, vous prenez un trajet de 100 kilomètres, un train fait 100 trains-kilomètres ; deux trains qui font 100 kilomètres, cela fait 200 trains-kilomètres. C'est une unité de mesure pour mesurer l'utilisation du réseau.

Le secteur marchandises consomme 20 % du nombre de trains-kilomètres. Savez-vous combien le secteur marchandises paie en redevance sur la totalité des redevances qu'Infrabel reçoit ? 5 %. Il faut démystifier le fait que l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour les opérateurs marchandises est quelque chose d'élevé. Ils utilisent 20 %, ils en paient 5 %. Ce n'est pas une critique, je vous donne juste quelques éléments pour vous permettre d'analyser les choses avec un regard peut-être un peu différent.

C'est un choix qui a été fait en Belgique au moment où l'on a libéralisé le secteur ferroviaire, où il a fallu introduire une redevance. Finalement, c'est le secteur voyageur qui paie la plus grosse partie de la redevance. Vous l'avez vu souvent dans la presse, on a entendu M. Cornu qui se plaignait du fait qu'il devait payer très cher les redevances. Le revers de la médaille, c'est que si M. Cornu et la SNCB paient cher la redevance, c'est que les opérateurs marchandises peuvent eux bénéficier d'une redevance beaucoup moins élevée.

J'en discutais avec M. Coart avant que l'on ne commence les débats. En moyenne, le train-kilomètre pour le ferroviaire des marchandises tourne autour des

2,5 euros du train-kilomètre, quelque chose comme cela. Avec ce tarif, on est loin d'être le plus élevé en Europe, ce n'est pas excessif. Maintenant, à côté de ce frais de redevance Infrabel, c'est clair qu'il y a toutes sortes d'autres coûts qui interviennent et qui peuvent aussi être élevés. M. Coart l'a dit : les locomotives, les systèmes techniques qu'il faut installer et qui coûtent relativement cher, l'entretien, et cetera. Tout cela a évidemment un impact. Les conducteurs qui doivent connaître deux langues, c'est aussi un certain coût.

C'est vrai que ce n'est pas un secteur qui est très peu onéreux, bon marché, mais sur ce coup-là, pour le secteur marchandises, Infrabel n'est pas forcément, totalement, et toute seule en cause.

Par rapport à la question de M. Deblire et aussi à votre question où vous disiez : « C'est compliqué de demander un sillon. C'est bien beau ce que vous nous avez raconté sur le *one stop shop*, les corridors et tout cela, mais on me dit que c'est compliqué et que c'est onéreux de commander un sillon ». Sincèrement, c'est la première fois que j'entends qu'Infrabel refuserait des sillons parce qu'il n'y a pas de train complet.

J'alloue la capacité chez Infrabel depuis 2007, je n'ai jamais entendu que nous avons refusé un sillon parce que le train ne contenait que deux wagons. Ce qui peut arriver, c'est que les entreprises ferroviaires estiment qu'il n'est pas intéressant de demander un sillon pour deux wagons. Cela, je peux le comprendre parce pour elles, le coût d'exploitation d'un train avec deux wagons est énorme. Pas forcément parce que la redevance est énorme, parce que vous devez la redevance est liée au tonnage. Au moins ils transportent, au moins ils paient. Mais c'est vrai que cela a un coût et transporter deux wagons pour une entreprise ferroviaire, à mon avis, c'est effectivement très onéreux. Je peux comprendre à ce moment-là qu'il fasse le choix de ne pas mettre en place un train. À ce sujet, je pense qu'il y a une idée qu'il faut essayer de développer. Cela va un peu dans le sens de ce que font les OFP. On pourrait réfléchir à mettre en place une sorte de plateforme où les sillons sont mis en vente et où les opérateurs ferroviaires disent « moi, je vais faire un train, un train de 15 ou 20 wagons et dans ce train, j'ai déjà cinq wagons qui sont pleins et j'en ai 15 qui sont vides ». Et une sorte de site où chacun pourrait s'inscrire et dire : « moi j'ai deux wagons, je les mets dans ton train et voilà tu peux les transporter ». Je pense que cela c'est une idée. Infrabel peut participer à cela, mais Infrabel n'a pas d'information sur le taux de remplissage des trains. Très concrètement, je ne sais pas combien de wagons sont chargés et pas chargés dans un train. On a besoin de travailler ensemble.

Encore une fois, même si vous avez peut-être le sentiment qu'Infrabel n'en a pas fait assez jusqu'à présent, on est ouvert à la discussion à ce sujet. Ce sont des idées que l'on peut essayer de développer pour améliorer les choses.

Le fret sera-t-il sacrifié parce qu'il est moins people ? C'est une question pertinente, mais je pense sincèrement qu'elle ne dépend pas de moi, ce n'est pas moi qui fais ce genre de choix. Je l'ai dit dans mon exposé, vous savez je préfère qu'il y ait 16 trains par heure qui circulent sur le rail plutôt que deux et que ces 16 trains soient 16 trains de voyageurs ou 16 trains de marchandises, à la limite, pour moi, c'est tout le même. Vous allez me dire que puisque les marchandises paient moins cher que les voyageurs, je préférerais sans doute les voyageurs et cela je ne vais quand même pas le nier. Pour moi, au plus il y en a qui circulent, au mieux c'est. Je pense que c'est cela la philosophie d'Infrabel seulement il faut se rendre compte, je pense, que le démarrage d'une activité ferroviaire pour une partie qui n'y est pas habituée c'est quand même quelque chose de relativement lourd. On ne démarre pas une nouvelle entreprise ferroviaire comme cela d'un claquement de doigts. M. Cowart l'a dit aussi dans son exposé, finalement on voit que les nombreux opérateurs qui circulent chez nous sont beaucoup des opérateurs historiques. Ce sont des personnes qui le faisaient dans d'autres pays qui sont venus travailler en Belgique ou qui sont allés travailler en France ou en Allemagne. Cela montre que ce démarrage est difficile parce qu'il est onéreux. Le matériel qu'il faut mettre en place, tout cela est quand même relativement compliqué. J'espère que le fret ne sera pas sacrifié. Je compte un peu sur vous pour continuer à défendre ces idées.

Par rapport à votre question aussi, Monsieur Prévot, vous vous inquiétez un peu de savoir si tout l'argent n'irait pas aux voyageurs. Je pense que là, en Belgique, on a un atout. La plupart des lignes sont mixtes. Si elles sont mixtes, ce que l'on investit pour les voyageurs servira aussi aux marchandises. Ce n'est pas vrai partout, ce n'est pas vrai dans tous les faisceaux, mais je pense que sur la majorité des lignes principales, cela peut être un atout. Je pense qu'il faut voir aussi parfois le bon côté des choses. Un verre peut être à moitié ou à moitié plein, cela dépend un peu comment on le regarde.

Par rapport à Liège Carrex, M. Cowart me soufflait dans l'oreille qu'il souhaite, lui aussi, intervenir par rapport à cela. Pour autant, les informations dont je dispose aujourd'hui c'est qu'il y a principalement un problème de difficulté au niveau de la sélection du matériel roulant qui serait utilisé. Du côté d'Infrabel, cela ne bouge effectivement pas beaucoup, mais on n'a pas beaucoup d'informations sur le fait qu'il y aurait quelque chose qu'il faut que nous fassions très spécifiquement dans un délai très très court.

Nous avons un membre de notre management qui fait partie du Conseil d'administration de Carrex et qui y participe, qui va aux réunions. C'est vrai que pour l'instant, il y a un petit peu un statu quo. Voulez-vous ajouter quelque chose ?

**M. Coart**, représentant habilité de l'Association

européenne des opérateurs de fret ferroviaire (ERFA). - J'ai une casquette supplémentaire, je suis le président de la composante britannique de Londres Carrex. En effet, Liège est extrêmement actif sous la présidence de Jean-Pierre Graffé. Le projet souffre en effet dans l'état actuel des choses de l'absence de trains à grande vitesse d'occasion. Comme les avions cargo sont souvent des avions passagers d'occasion que l'on a adapté pour le fret, là le problème c'est que l'on n'arrive pas à trouver spécialement l'opérateur français, la SNCF, n'est extrêmement pas dynamique en matière de fret et en raison de plus en ce qui concerne Carrex. L'obstacle principal que l'on a c'est de trouver ces trains d'occasion à un prix raisonnable parce que si nous devions acheter du matériel neuf, cela opérerait le modèle économique du système et surtout de trouver des trains interoperables puisque c'est un projet. Spécialement, je tiens à souligner le dynamisme et la proactivité de Liège Carrex.

**Mme Billiau**, Directrice de la direction Traffic Management & Services (Infrabel). - Vous aviez tous une question sur la vision où vous estimez qu'Infrabel ne développe peut-être pas assez sa vision ou ne la communique pas assez. Pourtant je pense que la vision d'Infrabel est relativement simple. Nous voulons mettre à disposition des opérateurs ferroviaires un réseau sûr et de qualité. Nous sommes d'avis qu'il faut veiller à ce que ce qui existe aujourd'hui puisse continuer à être utilisé.

Dans la mesure où les budgets ne sont plus ce qu'ils étaient, à un moment donné, on sera amené, je pense, à faire certains choix. Je pense que ces choix il faut les faire de façon correcte. Il ne faut pas continuer à investir dans certains faisceaux qui ne seraient plus utilisés ou qui ne présentent pas nécessairement un avenir très florissant. Quand il faudra faire des choix, si on est amené à devoir faire des choix, il faut faire les bons choix et il faut discuter avec les opérateurs ferroviaires et avec les industries et voir les endroits qu'elles estiment elles être importants.

On n'a pas parlé de Monceau ici, on a parlé de Kinkempois. Les opérateurs choisissent les endroits où ils veulent travailler. Si l'infrastructure est là, tant mieux, mais si à un moment donné les entreprises ferroviaires se désintéressent d'un certain endroit simplement parce que l'activité économique n'y est plus et que l'on n'a plus beaucoup de moyens, il faut se poser la question de savoir ce que l'on fait avec l'argent. J'ai un peu peur de faire passer ici le message que c'est l'oeuf et la poule finalement. Qu'est-ce qui est le plus important ? Est-ce l'infrastructure qui sera super en ordre qui va attirer les clients ou est-ce l'inverse ? Faut-il d'abord avoir le client pour mettre une infrastructure super en ordre ? C'est un peu cela la question.

Je n'ai pas de réponse toute faite à cette question. Je pense qu'il faut que l'on essaie de travailler de façon étroite avec ceux qui ont une envie et un potentiel pour

développer une activité sur le rail, mais qu'il faut aussi tenir compte des réalités budgétaires. Quand on devra choisir les projets, je pense que ce qui compte ce n'est pas uniquement la rentabilité d'Infrabel mais c'est la rentabilité du projet dans son ensemble. C'était l'une de vos questions. Quand on ouvre une nouvelle ligne ferroviaire, ce que l'on n'a pas l'intention de faire dans les prochains mois en tout cas, il faut savoir si on le fait pour deux trains par jour ou pour 15 ou pour 20 trains par jour et ce que cela va rapporter à l'ensemble de la société, pas uniquement à Infrabel ou pas uniquement à l'opérateur ferroviaire.

Je pense qu'il faut faire des études de rentabilité, des études de coût-bénéfice pour le secteur, pas nécessairement uniquement pour Infrabel. C'est cela qu'il faut que l'on essaie de faire, c'est qu'au niveau sociétal on choisisse les bons projets, ceux qui serviront et apporteront le plus à la société.

La gare de triage de Kinkempois, vous aviez une question spécifique par rapport à cela. Encore une fois, l'activité des opérateurs marchandises a fortement diminué sur le site de Kinkempois. On s'est retrouvé confronté à un moment donné au renouvellement de l'outil de tri, mais puisqu'il n'y avait plus d'activité, on a choisi de ne pas renouveler cet outil de tri. Par contre, la SNCB a choisi d'y déployer un atelier donc cela je pense que c'est quelque chose qui va quand même apporter une activité complémentaire. J'ai aussi vu dans les résumés des débats que M. Pauwels, et ce n'est pas là que je l'ai lu, mais M. Pauwels m'en avait déjà parlé que c'est un site qui les intéresse fortement. Nous répondons en partie à leur demande en mettant des voies longues, notamment des voies de 740 mètres à Kinkempois. Pour l'instant, Kinkempois, c'est un peu un gros chantier puisque l'on est en train, avec la SNCB, de développer les accès pour l'atelier. L'objectif c'est quand l'atelier sera installé, il y aura des voies qui seront mises à disposition des entreprises ferroviaires. Pas de système de tri, mais des voies où elles pourront assurer le relais des conducteurs, changer les locomotives et ce genre de chose donc il y a quand même certains éléments qui sont prévus.

Par contre, sur les autres projets spécifiques au taux de Liège, là, il faudra que vous patientiez un tout petit peu dans la mesure où rien n'est définitif et je ne suis pas encore au courant de tout.

La participation ou le travail de la Cellule ferroviaire wallonne, en tout cas les échos que j'en avais, c'est que la collaboration se passait relativement bien et que les échanges étaient relativement positifs. Si ce n'est pas le cas, je serai très heureuse de l'apprendre et d'essayer d'y remédier dans les mois qui viennent. Je pense qu'il y a eu de nombreux échanges qui ont eu lieu entre la cellule et entre nous, des discussions franches avec des idées créatives. Sur aucune des idées qui ont été proposées, nous avons refusé d'y réfléchir. Il y en a quelques-unes qui sont en cours de développement. Cela revient

toujours à la même chose, on peut avoir beaucoup de belles idées, mais il faut aussi les moyens pour pouvoir les réaliser et c'est quelque chose qui ne dépend pas que d'Infrabel. M. Prévot l'a rappelé plusieurs fois.

Notre objectif est de faire avec ce que l'on nous donne. On ne se plaint pas des moyens que l'on nous donne, ce n'est pas cela, mais il faut faire avec ce que l'on a, c'est comme cela et on ne sait pas changer.

Sur le plan pluriannuel, je crois que j'ai répondu. Les organes de concertation aussi.

Parlons-nous à nos clients ? Oui, mais vous savez, un client à qui vous êtes obligés de dire que vous n'arriverez pas à l'aider dans son projet parce que vous n'avez pas de moyens, forcément c'est un client mécontent. Oui, nous parlons avec nos clients. Nous avons mis en place, depuis le début d'Infrabel, une cellule spécifique que l'on appelle la cellule d'Account Management. C'est une petite équipe de quatre ou cinq personnes qui est en contact permanent avec les entreprises ferroviaires, qui aident les nouvelles entreprises ferroviaires à réaliser toutes les démarches qui sont nécessaires pour pouvoir circuler sur les réseaux ferroviaires belges, qui discutent des problèmes opérationnels avec les opérateurs ferroviaires.

Régulièrement, soit M. Lallemand, soit moi-même avons des réunions avec les entreprises ferroviaires au niveau des dirigeants pour justement essayer de voir quels sont les projets que l'on peut réaliser. Dans ce contexte, par exemple, avec Be Logistics, nous avons développé une série de projets. Nous avons des discussions très franches et très ouvertes avec eux. Comme on sait que l'on n'a pas forcément beaucoup de moyens financiers, on s'est mis d'accord de réaliser les projets qui permettraient d'améliorer certains aspects opérationnels, mais qui ne coûteraient pas nécessairement très cher. C'est quelque chose que je suis de très près avec le responsable opérationnel de Be Logistics, M. Foss et nous essayons réellement d'améliorer les choses sans devoir investir une masse d'argent.

À côté de cette cellule d'Account Management, nous avons aussi une cellule avec quatre ou cinq ingénieurs qui s'occupent de la définition des infrastructures et qui eux sont en contact avec les différentes industries. On parlait tout à l'heure du projet sur Gouvy, même si le projet a duré relativement longtemps et j'en prends bonne note qu'il faudrait être plus rapide sur certains coups par la suite. On a quand même des gens qui essaient d'entendre les industries, de discuter avec elles et de mettre en place les infrastructures nécessaires.

Oui, nous écoutons les clients, mais nous ne pouvons pas toujours leur faire plaisir.

**M. Deblire**, Président de l'Intercommunale pour le développement économique durable de la Province de

Luxembourg (Idelux). - Simplement par rapport à cela, je pense que par rapport aux entreprises, il est important d'avoir des intercommunales de développement économique. Si l'entreprise Pauls avait eu comme seul interlocuteur Infrabel, on n'aurait jamais eu un wagon qui parte de Gouvy. L'intercommunale a passé du temps, parce que je connais personnellement la famille Pauls. Ils se seraient découragés bien avant d'avoir eu le premier train.

Oui, on se parle, mais il y a des moments de découragement du côté des entreprises et l'intercommunale de développement économique, que ce soit chez nous, ailleurs, a joué un rôle essentiel dans ce dialogue. C'est important aussi de le souligner.

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Si je puis m'autoriser à rebondir sur cet aspect, M. Deblire, vous venez de rappeler le rôle qu'a pu jouer l'intercommunale au développement économique du Luxembourg pour désamorcer une situation, reconnaissons le rôle proactif que pourraient jouer les intercommunales au développement économique de manière générale, est assez restreint. Aujourd'hui, je connais peu de démarchage spontané des intercommunales à l'égard du public de leur entreprise pour essayer de les inciter à aller utiliser davantage la voie ferrée.

Souvent, on est dans une posture plus réactive que proactive. C'est probablement un des enseignements à devoir tirer. Il faudrait inciter davantage les intercommunales à elles-mêmes aller quelque part collecter, susciter les attentes et besoins pour avoir un faisceau critique et un volume suffisant que pour stimuler l'intérêt notamment d'Infrabel, même si j'entends bien que la porte est toujours ouverte.

Il faut aussi que l'on puisse balayer devant nos propres outils économiques et se rendre compte que là, il y a certainement un champ pour large amélioration.

**M. Deblire**, Président de l'Intercommunale pour le développement économique durable de la Province de Luxembourg (Idelux). - Je pourrais ajouter, Monsieur le Ministre, que l'offre crée la demande. Pour que le développeur économique, c'est-à-dire nos intercommunales, fasse de la démarche, il faut également que l'offre soit présente sur le terrain. C'est là que je pense que l'opérateur ferroviaire peut, demain, être une réponse dans chacun des bassins économiques.

**Mme la Présidente**. - La parole est à Mme De Bue.

**Mme De Bue** (MR). - Pour rebondir sur ce que Mme Billiau disait tout à l'heure par rapport à la poule et l'œuf. Vous avez dit qu'il faudrait plus de contacts entre Infrabel, les opérateurs ferroviaires et les secteurs, les entreprises. Il faudrait, mais y a-t-il des projets, des démarches entreprises, une dynamique ? Sur le plan local, on voit que certaines choses sont faites. On a eu la

présentation d'un projet à Mons.

**Mme Billiau**, Directrice de la direction Traffic Management & Services (Infrabel). - C'était Cœur du Hainaut.

**Mme De Bue** (MR). - C'est cela. S'il n'y a pas une mobilisation locale, j'aurais voulu savoir s'il y avait d'autres initiatives, d'autres projets qui pourraient venir de chez vous.

**Mme Billiau**, Directrice de la direction Traffic Management & Services (Infrabel). - On ne démarche pas les industries. Il faut qu'un projet se conçoive dans son ensemble juste installer des rails, s'il n'y a pas de projets derrière, cela ne sert à rien. C'est pour cela que je pense réellement que les opérateurs ferroviaires de proximité ou, effectivement, les intercommunales, ou toute autre organisation, il faut quelque part qu'il y ait une idée, un projet qui se lance. Infrabel aujourd'hui a pris le parti de ne pas elle-même lancer ces démarches-là.

La question est un peu : qui doit lancer ce genre d'initiative ? Quand on voit qu'un pôle...

*(Réaction d'un intervenant)*

Par exemple, cela peut être les intercommunales. Le plus important, je pense, si cette envie de créer quelque chose se concrétise, c'est qu'à ce moment-là, tant du côté d'Infrabel ou que des opérateurs ferroviaires de proximité ou que des opérateurs longue distance, on va les appeler comme cela, il y ait une réelle volonté de participer et de créer quelque chose ensemble. C'est ce qu'il s'est passé pour le projet Cœur de Hainaut avec l'OFP Planisphère. Infrabel a été contacté, on a participé au projet, on a fait ce que l'on pouvait faire, parce que l'on doit aussi veiller à ne pas aller trop loin dans le choix des opérateurs ferroviaires de proximité, puisque nous sommes sensés être non discriminatoire. On ne peut donc pas participer au choix d'un opérateur particulier.

Ce n'est pas grave, on a mis nos connaissances à disposition. On est prêt à participer à cela, mais on n'est pas prêt à tirer le train tout seul. Ce n'est pas à nous de tirer le train tout seul.

**Mme la Présidente**. - C'est justement ce qui avait été présenté par l'intercommunale de développement économique et d'aménagement du territoire de Mons Borinage Centre dans le cadre du projet de territoire Cœur du Hainaut.

La parole est à M. Coart.

**M. Coart**, représentant habilité de l'Association européenne des opérateurs de fret ferroviaire (ERFA). - Je souhaiterais intervenir sur la notion de la chaîne, je ne sais pas si l'on peut dire, de valeur dans le transport ferroviaire. Beaucoup de gens ont beaucoup de

questions. Il y a une confusion entre les gestionnaires d'infrastructure qui est Infrabel, qui gère finalement l'équivalent des routes et l'entreprise ferroviaire qui sont tout simplement les entreprises de transport. Il est clair que si l'on ne veut pas, on ne peut pas desservir un client parce que, soit cela n'intéresse pas l'opérateur ou soit c'est hors épure d'un point de vue économique, ce n'est pas la faute d'Infrabel dans 90 % des cas, c'est la faute, s'il y en a une, de l'entreprise ferroviaire.

Très clairement, dans ce que j'entendais, les wagons, les sillons que l'on doit acheter, et cetera, c'est l'affaire de l'entreprise ferroviaire. Je suis le client de ce que l'on appelle en France le chargeur, donc les industries et Infrabel est mon fournisseur d'accès au niveau du réseau ferroviaire. C'est quelque chose qui est très important.

Par contre, il est clair que notre filière – et je suis le premier à en exprimer la frustration – n'a pas le dynamisme qu'il faut. Concernant l'opérateur de proximité, nous sommes nés d'un opérateur de proximité, d'une start-up au sein d'un groupe qui était Eurotunnel, mais on a mis quatre ou cinq punis dont j'étais pour aller démarrer une activité ferroviaire. Il y a des choses que l'on peut faire et des choses que l'on ne peut pas faire. Par exemple, je pense que l'opérateur de proximité peut être certainement un grand apporteur d'affaires au niveau de la collecte et la distribution des wagons isolés. Les wagons isolés, ce sont tout simplement les wagons qui ne sont pas un train complet. Là, c'est très clair.

Par contre, un opérateur de proximité peut-il, d'une baguette magique, rendre un flux de deux ou trois wagons ? Ce qui n'est pas rentable et pas concurrentiel par rapport à la route, parce que la route – comme je le répondrai à Monsieur après quant à sa question sur la voie navigable – a son domaine de pertinence.

L'opérateur de proximité est certainement un apporteur d'affaires, c'est certainement un catalyseur. Nous avons fait, par exemple, un semi-opérateur de proximité en Bourgogne pour aller desservir toutes sortes de silos qui étaient isolés et rapporter cela vers un point nodal où l'on partait en traction électrique vers les ports. On offrait aux clients une forme de tournée du laitier.

On m'a posé une question sur la taxe kilométrique, je ne sais pas comment on l'appelle, la redevance camion. Il y a des pays comme la France ou comme la Suisse qui ont des vignettes ou des péages autoroutiers. En Belgique, je crois qu'il y avait une vignette, sauf erreur de ma part, avant. Enfin, maintenant, le camion paie au moins pour les routes qu'il défonce, parce qu'il ne faut pas oublier que le camion use la route avec un facteur cube en fonction de son poids à l'essieu par rapport à une automobile classique. C'est la première chose.

Par contre, sauf erreur de ma part, l'argent ne va pas au ferroviaire. En France, il y a un fonds qui s'appelle

l'AFIT, qui malheureusement est un peu tari, mais qui est alimenté par d'autres modes de locomotion et, en effet, c'est quelque chose de positif pour le rapport modal.

Monsieur, vous m'aviez posé la question de la voie navigable si c'est un concurrent. Cela dépend, il y a des fois où nous sommes en concurrence frontale avec elle. Par exemple, je donnais un exemple, sur la Wallonie je connais mal, mais je ne serais pas éloigné de croire que les clients ayant des pondéreux sur la Meuse, par exemple ou le canal Albert et tout cela, ne doivent pas tracter grand-chose, malheureusement.

Par exemple il y a, en Picardie, en France, un très grand bassin céréalier qui va vers les ports de la mer du Nord, que ce soit Dunkerque ou Anvers. Je vais mettre un bémol, parce que l'on a réussi, avec le port de Dunkerque, à remettre justement des flux qui étaient abandonnés sur le rail très courte distance, mais d'une façon générale, on ne tractait quasiment plus rien, parce que tout cela partait sur des silos raccordés au canal et ils étaient extrêmement performants. Je vais être provocateur, je ne crois pas qu'il paie de péages.

Je pense que le premier vecteur de développement – et spécialement d'un pays où le gestionnaire d'infrastructures, comparé à certains pays voisins est un gestionnaire de qualité – très clairement, c'est l'entreprise ferroviaire. Si l'entreprise ferroviaire n'est pas bonne, n'est pas créative, cela ne va pas. Clairement, il y a aussi, je suis désolé de le dire, un domaine de pertinence pour le rail et un domaine de pertinence pour la route et la voie navigable. Par exemple, il est très clair que beaucoup de wagons isolés ont été remplacés par des conteneurs. Le conteneur, très clairement, a permis une substitution. Très clairement, je le redis, je pense que l'autoroute ferroviaire pourrait être un vecteur pour désengorger les autoroutes.

**M. Onkelinx (PS).** - On va essayer de développer aussi, avec M. le Ministre, bien sûr, l'écocombi. Je me demande si l'écocombi ne va pas d'autant plus être un concurrent du rail. C'est aussi quelque chose qui existe aux Pays-Bas, je pense, entre autres et dans d'autres pays et qui va venir sur nos routes.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Coart.

**M. Coart,** représentant habilité de l'Association européenne des opérateurs de fret ferroviaire (ERFA). - Je réagis face à l'écocombi. On a déjà des autoroutes qui sont surchargées. Très clairement, les poids lourds sont très souvent pris dans des accidents graves. Avoir des écocombi, c'est clairement entrer en concurrence frontale avec le ferroviaire. Je ne sais pas de quel tonnage il s'agit. Ce sont des camions de 60 tonnes normalement l'écocombi. Nous, on a un avantage, c'est que l'on met deux camions dans un wagon. Si l'on n'en met plus qu'un et demi, ou encore pire comme c'est dans certains pays, comme l'Australie... En Suède, il y a

l'écocombi, puisque c'est une notion suédoise. Très clairement à côté de cela, on a permis au gestionnaire d'infrastructures de passer à 25 tonnes à l'essieu partout sur le ferroviaire.

D'un côté, on a permis à la route de se développer, mais on a permis au gestionnaire d'infrastructures de faire face en améliorant son infrastructure. Sur certaines lignes, on est même passé à 30 tonnes comme aux États-Unis. Sur les lignes de minerais, c'est véritablement un déchargement très lourd. En France on a le 44 tonnes et même, par exemple, le trafic bois est mort, parce qu'ils peuvent charger à 60 tonnes. Dans certains cas, ils ont des dérogations sur le bois. On a des camions qui montent jusqu'à 60 tonnes. Vous comprenez bien que nous, nous avons un problème à nous développer.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Knaepen.

**M. Knaepen (MR).** - Vous ne m'avez pas dit où l'on en était avant 2008 et aujourd'hui, soit le pourcentage que l'on a perdu.

Pouvez-vous envisager des primes au raccordement comme on peut l'entendre dans d'autres pays ?

Du point de vue des gabarits, on a parlé de la problématique vers Aix. Cela rentre-t-il dans vos priorités ?

Si j'ai bien compris, il y a un faisceau vers la France qui manquerait. Puis-je avoir quelques explications complémentaires, ce en vous remerciant encore pour ce que vous avez apporté comme informations aujourd'hui ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Billiau.

**Mme Billiau,** Directrice de la direction Traffic Management & Services (Infrabel). - Tout d'abord, par rapport à avant la crise, on a eu une réduction d'environ 30 %. Oui c'est énorme. On n'est pas vraiment encore remonté. Aujourd'hui, on est à peu près 400. Je pense qu'avant la crise, on devait être à 600 ou un peu plus de 600 trains par jour, quelque chose comme cela.

Malgré les efforts que font les entreprises ferroviaires, et certaines se sont déjà nettement améliorées dans leur propre rentabilité, l'une des choses que j'ai vues évoluer fortement, notamment en Belgique, c'est le nombre de parcours à vide qu'utilisent les entreprises ferroviaires. C'est cela aussi une des raisons pour lesquelles il y a moins de trains maintenant, ce n'est pas uniquement une raison purement commerciale.

B-Logistic a fait un énorme effort pour limiter le nombre de parcours à vide qu'ils utilisaient. C'est quoi un parcours à vide ? C'est une locomotive qui roule toute seule. Ils ont réduit cela de 30 %, par exemple. Ils font des parcours quasiment presque tout le temps productifs. C'est aussi une meilleure façon d'optimiser l'utilisation de la capacité en Belgique. Donc, c'est très

bien.

Par rapport au problème de gabarit, notamment le problème dont parlait M. Coart dans sa présentation, en Belgique le gabarit est correct pour ce genre de train, mais c'est juste au passage de la frontière que l'on a un problème, à savoir du côté français. C'est juste au moment où l'on passe la frontière que la SNCF réseau a un problème de gabarit.

À ce sujet, dans le cadre des corridors de fret auxquels on participe, l'un des gros avantages de ces corridors, c'est que l'Europe impose des normes, notamment de gabarit. On est en train de faire, sur le corridor qui part d'Anvers et qui descend jusqu'à Lyon, donc le corridor qui passe par l'Athus-Meuse, on est train, avec nos collègues français, de faire une étude complète sur les possibilités de mise au gabarit pour que l'ensemble des trains puisse circuler avec les gabarits P400. C'est quelque chose sur quoi on travaille très sérieusement. En Belgique, cela ne nécessite pas d'investissement. Par contre, en France, cela va en nécessiter quelques-un, et nos collègues français sont en train d'y regarder.

Par rapport à Athus, il ne manque pas un faisceau, c'est une bretelle, si l'on peut appeler cela comme cela. Si vous regardez la configuration – c'est très difficile sans schéma – pour aller en France, il faut d'abord partir d'Athus, aller sur Virton. Là, il faut changer la locomotive, la ramener devant le train et puis repartir dans l'autre sens. Vous n'avez pas un triangle, en fait. Je ne sais pas si vous pouvez vous imaginer : vous êtes là, il faut aller d'abord là-bas, changer la locomotive, la ramener devant le train et puis partir comme cela en France. Ce que l'on veut faire, c'est aller de là directement en France. C'est juste une petite bretelle dont on a besoin, qui ne coûte pas une bagatelle. Il faut qu'on la mette en place.

*(Réaction de M. Coart)*

**Mme la Présidente.** - Je vous propose de prendre le micro.

La parole est à M. Coart.

**M. Coart**, représentant habilité de l'Association européenne des opérateurs de fret ferroviaire (ERFA). - Pour réaliser cette boucle dont on parle, nous avons besoin de 15 millions d'euros. Nous avons déjà, au travers du programme FEDER, obtenu 7 millions d'euros et nous attendons le solde qui devrait être prévu dans le plan que nous attendons, comme vous, mais cela très important pour le terminal conteneurs et la diminution des coûts. Vous imaginez que vous devez aller jusqu'à Virton, vous payez pour faire cela. Puis, vous revenez, vous changez de locomotive et cela fait des kilomètres.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme De Bue.

**Mme De Bue (MR).** - Pour avoir les idées encore plus claires, par rapport à la concurrence entre la route et le rail, avez-vous une recommandation par rapport à la situation en Belgique, qui est quand même compliquée sur le plan institutionnel, puisque ce n'est pas les mêmes niveaux de pouvoirs qui ont en charge les stratégies par rapport au rail ou par rapport à la route ? On a vu l'expérience suisse. Clairement, ils ont vraiment tout axé sur le rail et la route. Ce ne sont pas les mêmes options qui ont été prises.

Avez-vous déjà esquissé la situation dans votre présentation ? Pourriez-vous peut-être nous éclairer encore ? Est-on dans le bon chemin ou pas ? Vous savez que la taxe kilométrique, chez nous, n'est pas dédiée au rail. Il y a les écocombis, la question de mon collègue. Pourrait-on obtenir encore quelques éclairages de votre part ?

**M. Coart**, représentant habilité de l'Association européenne des opérateurs de fret ferroviaire (ERFA). - D'une façon générale, déjà, je pense que la Cellule ferroviaire, le ministère de la Région, a déjà, à mon avis, fait un excellent travail, qui constitue une prise de conscience du système. Il y a des pays voisins dans lesquels nous avons un certificat de sécurité, qui, eux, n'ont pas une vision claire ou qui ne veulent pas avoir une vision.

La première chose, déjà, je pense, c'est de faire une photographie.

Ensuite, c'est de la décliner réellement au niveau fédéral et d'avoir une politique au niveau de ce qui est – on va appeler cela – flux nationaux, fédéraux, et ensuite, de décliner, en dessous, ce que, réellement, le Régional veut et sa spécificité.

Par exemple, c'est un problème que nous avons en France : on a une partie de ping-pong entre les régions, qui ont maintenant, dans leur escarcelle institutionnelle, le développement économique, et le gestionnaire d'infrastructure, qui est sur financement national, donc fédéral, puisque la France n'est pas un pays fédéral.

Ce qu'il faut, très clairement, à mon avis, c'est un plan stratégique.

À cet égard, les Anglais sont très forts : ils ont une vision stratégique et s'inscrivent réellement dans des plans quinquennaux : ils appellent cela le *strategic planning*, visant à déterminer sur quels axes ils vont travailler. Ils mettent une liste de projets, qui est réactualisée ; ils déclinent cela après avec, par exemple, le Pays de Galle ou l'Écosse. En fonction de la stratégie de cette région, de ce duché, dans certains cas, clairement, ils affinent le plan, et il y a une parfaite – je ne vais pas dire osmose, parce que ce n'est pas du tout le cas – combinaison.

En Suisse, c'est clairement entre les cantons et le Fédéral, où il y a aussi une très bonne osmose.

En France, cela ne marche pas, parce que les régions se renvoient la balle avec l'État national. Je pense qu'il faut agir de plus en plus un peu comme un zoom d'appareil photo, qui va d'un élément macroscopique vers un élément microscopique. C'est cela, très clairement.

*(Réaction de Mme De Bue)*

Le débat sur la route, premièrement, il faut en comprendre les enjeux. Moi, par exemple, j'élabore un projet d'autoroute ferroviaire en France. Les gens ne savent même pas d'où viennent les camions. Donc, il y a un débat. Comment voulez-vous que l'on puisse arriver à faire quelque chose de fiable ?

Deuxièmement, au niveau de la compétitivité par rapport à la route, la route a un lobby remarquablement organisé. Vous avez vu les débats sur la redevance kilométrique qu'il y a eu. D'une façon générale, cela ne mettait pas, comme on voit le mouvement brownien de camions, du tout en danger leur secteur, mais cela a été plus une question de principe. Il n'y a pas de concurrence, comme avec nous, intermodale ; c'est plutôt une concurrence, chez eux, intramodale, où il existe une lutte à mort entre les routiers des pays de l'Est et les camionneurs nationaux.

Je pense, très clairement, au niveau de la route, que le très gros problème, c'est le dumping social. Il faut, très clairement, protéger d'abord les entreprises routières nationales, et en tout cas européennes, en ayant un cadre social harmonisé. Par exemple, en Grande Bretagne, maintenant c'est un peu moins le cas, il y avait des entreprises de transport routier qui étaient peu regardantes et qui utilisaient des routiers des pays de l'Est en les faisant rouler bien au-delà des limites du tachygraphe, jusqu'à ce qu'ils se fassent attraper par la police, et puis c'était tout. La personne voyait son permis sauter son permis, et après on en prenait une autre. Voyez-vous ce qu'il en est ?

Sur le respect – c'est très important – des tonnages des camions, il est très important que les camions ne soient pas en surcharge. Très régulièrement, les camions sont en surcharge. Nous connaissons des céréaliers qui sont surpris, parce que les routiers belges sont extrêmement complaisants, pour certains, dans le transport de surcharge. Nous, il est exclu que l'on surcharge le wagon. Il y a des contrôles chez nous, comme chez le gestionnaire de l'infrastructure, comme à l'autorité de sécurité. On sait tout de suite si un wagon, on le voit très bien s'il est enfoncé sur sa suspension, est en surcharge ou pas. Très clairement, il faut aussi renforcer les contrôles et appliquer réellement les directives sur les temps de conduite. Chez nous, il n'y a pas quasiment pas moyen de dépasser le temps de conduite, cela mettrait directement la responsabilité du conducteur, tout comme de son encadrement, en cause.

Déjà, appliquons les règles et renforçons les règles

au niveau du cadre social pour les routiers. En effet, évitons peut-être de leur donner des arguments concurrence, par exemple, les mégatrucks. Quand on voit déjà les camions parfois comment ils se mettent en portefeuille, je voudrais savoir, sur la E411, quand il va y avoir du verglas, avec des mégatrucks, ce que cela va donner.

**Mme la Présidente.** - Plus d'autres réactions.

Je remercie vraiment nos trois orateurs pour leurs exposés, le partage et les échanges riches et variés.

Je propose aux membres de la commission de clôturer, ici, les auditions relatives au fret ferroviaire, nonobstant l'absence de certaines personnes.

Je pense que l'on pourrait déjà, dans un premier temps, compte tenu du planning que nous avons au niveau des auditions, voter la confiance au rapporteur et arrêter cette deuxième salve d'auditions que nous avons eue sur le fret ferroviaire.

C'est une proposition que je vous fais.

Si vous voulez, je peux vous libérer, cela, c'est une popote interne à la commission. Merci pour votre présence.

Chers collègues, j'aimerais avoir les avis des uns et des autres concernant la poursuite ou non des auditions. Je rappelle que nous sommes déjà dans la deuxième partie des auditions. Nous avons déjà eu un panorama assez dense, intéressant et pertinent par rapport à la thématique du fret ferroviaire. Nous avons également un planning assez chargé d'auditions pour les prochains mois au sein de notre commission. Il s'avère que les personnes que nous avions invitées pour ces auditions avaient malheureusement d'autres obligations et qu'elles n'ont pas pu nous rejoindre ce jour. Ma proposition est de voter la confiance au rapporteur et de pouvoir d'ores et déjà disposer du rapport relatif aux auditions sur le fret ferroviaire, de manière à pouvoir avancer en ce sens.

Puis-je avoir les avis des différents groupes représentés ?

La parole est à Mme De Bue.

**Mme De Bue (MR).** - C'est vrai qu'on a déjà eu quelques auditions. Je ne sais plus très bien qui nous avons proposé. C'est un peu dommage que l'on n'ait pas eu tous les orateurs, aujourd'hui. Je constate que l'on n'a pas auditionné d'entreprises. On a eu les opérateurs, l'Union wallonne des entreprises. On sent bien que cela manque un peu dans la chaîne. Je sais qu'il y a énormément de travail dans cette commission, mais si ce n'est plus possible d'organiser une audition, il faudrait au moins avoir une contribution écrite.

**Mme la Présidente.** - On pourrait aller en ce sens.



Je proposerais à chaque groupe de m'envoyer, dès la semaine prochaine, le nom d'une entreprise.

On a tout de même eu l'Union wallonne des entreprises mais je trouve que cela pourrait être pertinent de demander une contribution écrite afin de l'annexer au rapport. La commission demandera l'avis écrit des représentants des entreprises du secteur du fret ferroviaire.

Si on est d'accord, on peut passer et voter la confiance à notre rapporteur.

*Confiance au rapporteur*

**Mme la Présidente.** - La confiance est accordée, à l'unanimité des membres, à la présidente et à la rapporteuse pour l'élaboration du rapport.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

*- La séance est levée à 17 heures 25 minutes.*

## LISTE DES INTERVENANTS

Mme Ann Billiau, Directrice de la direction Traffic Management & Services chez Infrabel  
M. François Coart, représentant habilité de l'Association européenne des opérateurs de fret ferroviaire  
Mme Valérie De Bue, MR  
M. Elie Deblire, Président de l'Intercommunale pour le développement économique durable de la Province de Luxembourg, Idelux  
Mme Joëlle Kapompole, Présidente  
M. Philippe Knaepen, MR  
Mme Clotilde Leal Lopez, cdH  
M. Alain Onkelinx, PS  
M. Maxime Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine

## ABRÉVIATIONS COURANTES

CE	Commission européenne
DGO2	Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques
ERFA	Association européenne des opérateurs de fret ferroviaire
FEDER	Fonds européen de développement régional
Idelux	Association Intercommunale pour le développement économique durable de la Province de Luxembourg
Infrabel S.A.	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
OFP	Opérateur Ferroviaire de Proximité
PPI	Plan Pluriannuel d'Investissements
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
TCS	système de sécurité