REVITALISATION DU FRET FERROVIAIRE EN WALLONIE

RESUME

CELLULE FERROVIAIRE
Décembre 2015

DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE
Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur – Tél : 081 77 30 93
Fax. : 081 77 38 22 - Mèl : rail-dgo2@spw.wallonie.be

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

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

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

La problématique des opérateurs et en particulier celle de la SNCB-Logistics s'ajoutent encore à ces problématique. L'avenir de nos centres de tri est mis en péril. Plus aucun tri n'est effectué à Ronet, Stockem ou Montzen et seulement quelques wagons sont encore regroupés à Kinkempois et Monceau.

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

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

Il va de soi que le train ne peut fonctionner sans les autres modes de transport, tout comme l'aménagement du territoire ne peut réellement se développer sans intégrer une réflexion sur la mobilité. L'objectif final de ce rapport est donc d'établir une stratégie fret pour l'ensemble du territoire wallon qui tienne compte de tous les modes de transport.

Dans le cadre de ce rapport, la Cellule Ferroviaire a rencontré :

- Pour le volet infrastructure : l'AWEX, le Port d'Anvers, la plateforme de Bettembourg, l'UWE, LiW, les syndicats, toutes les Intercommunales de Développement Economique wallonnes ;
- Pour le volet exploitation : plusieurs opérateurs comme B Logistics, DB Schenker NL, Europorte, Eurorail, OSR France ;
- Pour le volet service : des ateliers (WMS, SARI) et des loueurs de matériel (VTG, Alpha trains).

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE
DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES
DÉPARTEMENT DE LA STRATÉGIE DE LA MOBILITÉ

INFRASTRUCTURES DEDIEES AU FRET FERROVIAIRE EN WALLONIE

CHIFFRES-CLEFS - 2014

1’665 km	de voies
120 km	de voies industrielles
53	raccordements industriels
~10’000 €/km/an	coût d’entretien des lignes industrielles (soit 7-10 trains/j nécessaires pour rentabiliser l’infrastructure)

CONSTATS

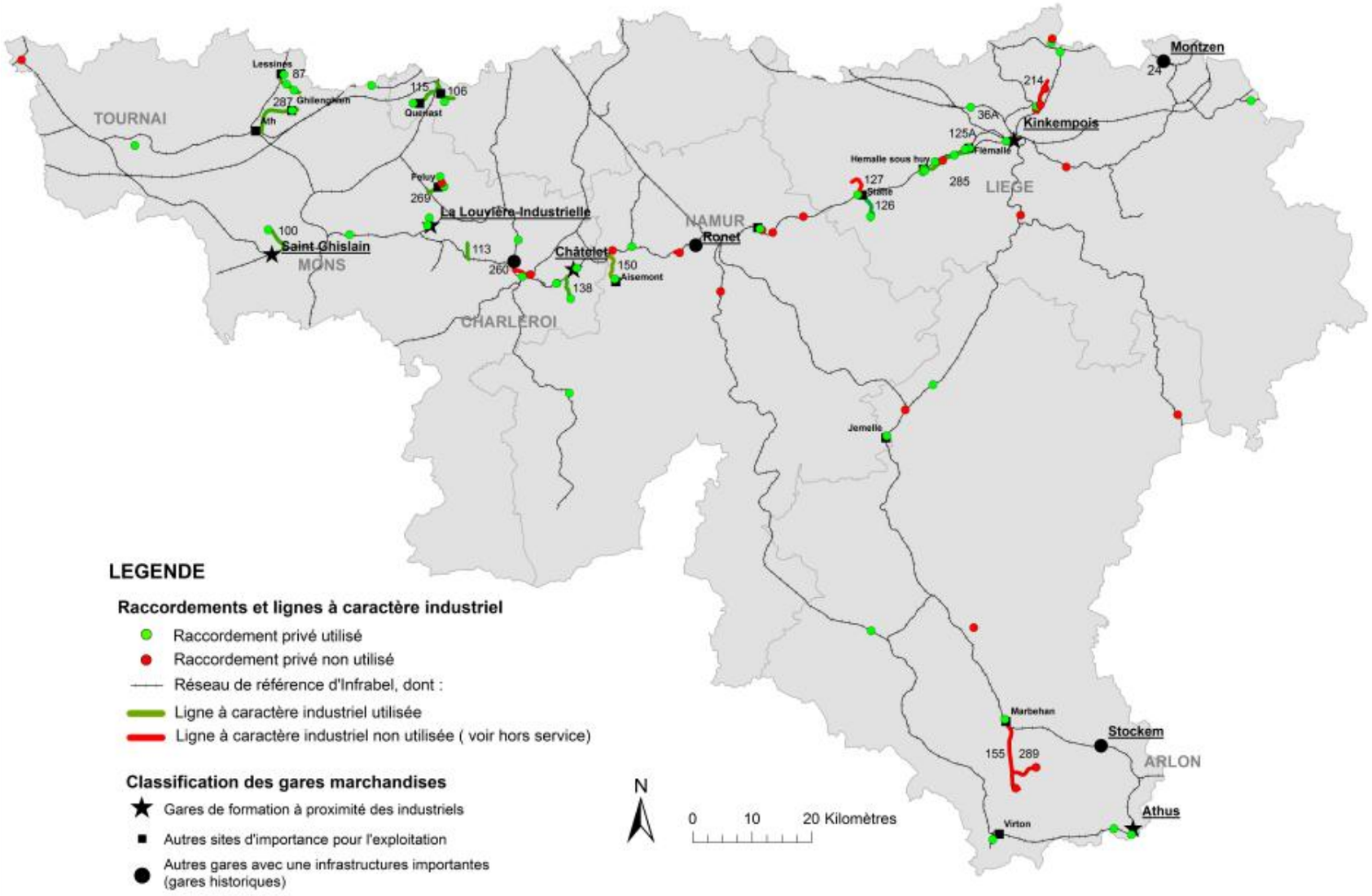
Réseau relativement dense et capacitaire

Coût d’entretien non couverts par les flux actuels

Pas de communication sur l’état du réseau

Existence de 3 types de gare de marchandises :

- les gares au cœur des flux qui servent pour le regroupement (Châtelet, La Louvière-Industrielle, Saint Ghislain, Kinkempois, Athus) ;
- les gares à proximité directe des industriels ;
- les gares historiques à l’écart des flux actuels (Ronet, Monceau, Montzen, Stockem).



Raccordements et voies industrielles en Wallonie, Cellule Ferroviaire, 2014

PLAN D’ACTIONS

Assurer l’essentiel

Donner la priorité à l’entretien du réseau pour nos industriels

Optimiser l’outil en commençant par les gares de formation au cœur des flux actuels (Châtelet, La Louvière-Industrielle, Saint-Ghislain, Kinkempois, Athus)

Chercher un équilibre financier entre les différents acteurs

Préparer l’avenir

Définir une vision stratégique de l’évolution du réseau et la communiquer directement aux industiels pour préréniser la viabilité des flux

Promouvoir le ferroviaire

Accroitre la visibilité du ferroviaire

Améliorer la concertation entre Infrabel et les industriels

Encourager un rééquilibrage modal

EXPLOITATION DU FRET FERROVIAIRE EN WALLONIE

CHIFFRES-CLEFS - 2014

13 Mt expédiées ou reçues en Wallonie

2/3 des trafics sont liés à la métallurgie (53%) ou aux carrières (23%)

80 % des trafics sont des trains complets

70 % des contrats pour l'opérateur historique

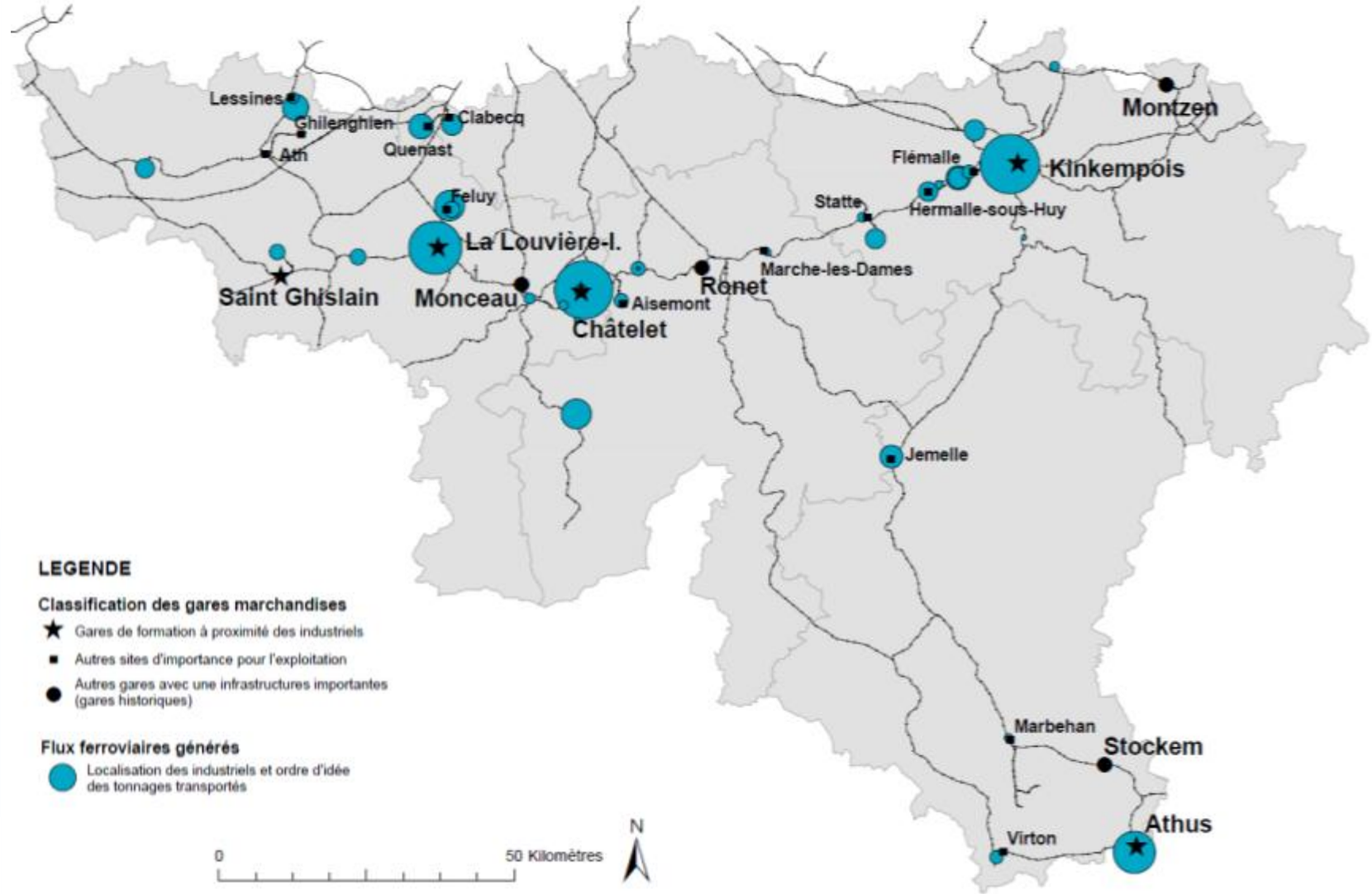
13 % part des flux multimodaux (t)

CONSTATS

La Wallonie n'a quasiment plus de connexion vers l'international et est complètement dépendante de la gare d'Anvers pour le triage.

La desserte locale, c'est-à-dire toutes les opérations entre les sites industriels et la gare de formation, concentre l'ensemble des problématiques du ferroviaire (chère, pas de concurrence, peu de fiabilité, etc.)

Le ferroviaire est peu compétitif par rapport à la route. Deux tiers du prix des prestations est composé de personnel et de matériel roulant.



Flux ferroviaire en Wallonie, Cellule Ferroviaire, 2014

PLAN D'ACTIONS

Améliorer la desserte locale

Promouvoir des expériences pilotes sur les territoires les plus concernés (Hainaut, Liège, Sud-Luxembourg)

- Opérateur ferroviaire de proximité,
- Evolution des règles d'exploitation,
- Mise en commun des moyens, etc.

Inscrire la Wallonie à l'international

Prospecter pour compléter les relations en wagons isolés vers les principales régions partenaires (Port de la mer du nord, Rhur, Saxe, Autriche, Haut-de-France – Paris, Est de la France, Nord de l'Italie)

Identifier, analyser et capter les marchés porteurs

Autres actions

Assurer une concurrence équilibrée entre les modes :

- Travail sur les coûts
- Harmonisation des législations
- Durcissement des contrôles routiers (temps de conduite, poids, etc.)

Promouvoir le ferroviaire (formation, communication, lisibilité)

SERVICES FRET FERROVIAIRE EN WALLONIE

CHIFFRES-CLEFS

2 Entités en charges de la maintenance en Wallonie

0 Service de location ou de nettoyage (par ex., de wagon citerne)

CONSTATS

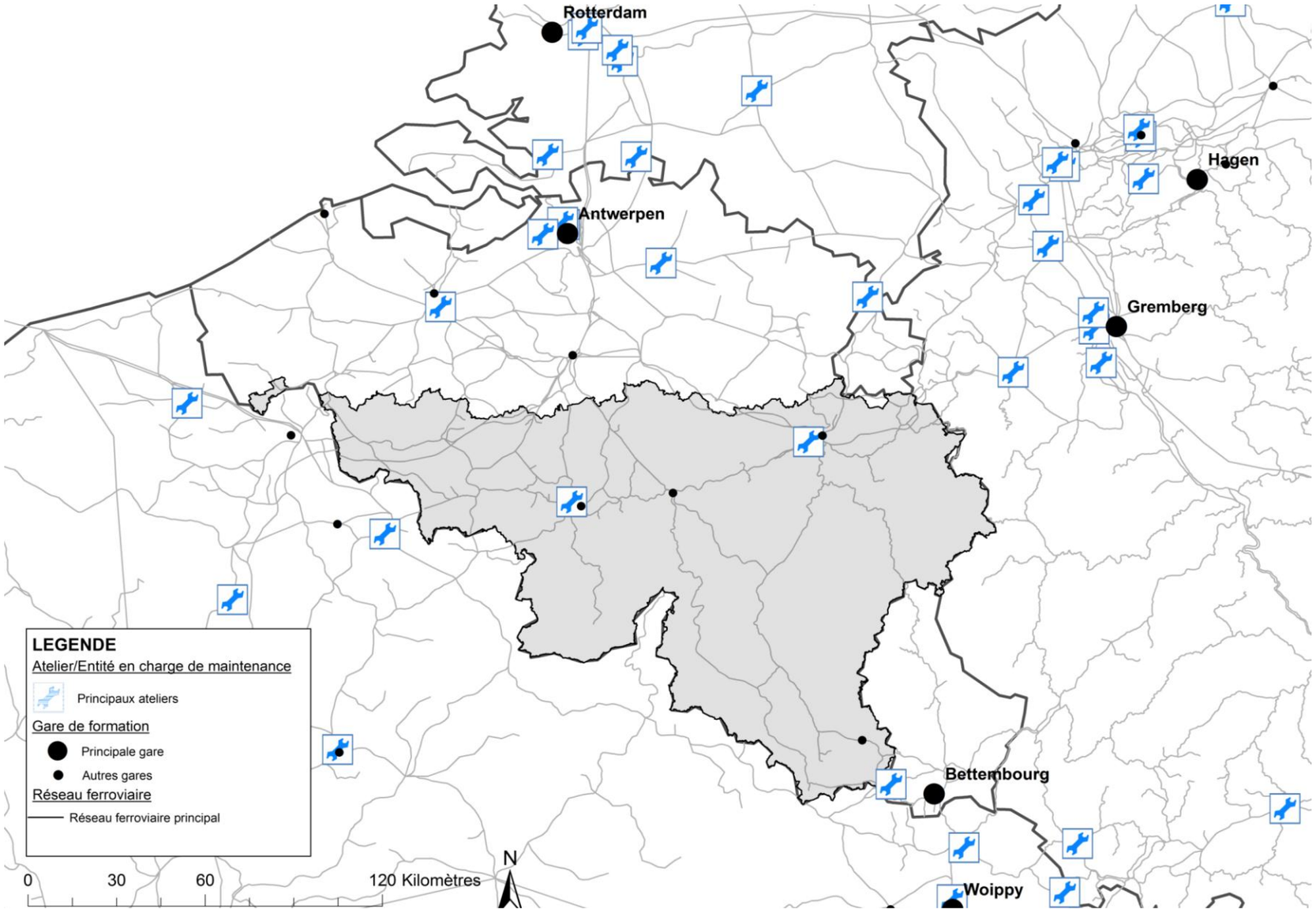
La Wallonie est devenu un désert pour les services ferroviaires. La qualité du service mais aussi le savoir-faire et la main d'œuvre sont en perdition.

La réparation et le nettoyage des wagons se font loin des sites des industriels, ce qui augmente le temps d'immobilisation du matériel.

Le manque de formation pénalise le développement du ferroviaire et ce à plusieurs niveaux :

- Formation aux métiers du ferroviaire (conducteur, agent au sol, etc.) ;
- Formation universitaire orientée vers les métiers du ferroviaire ;
- Formation à destination des logisticiens sur les sites des industriels.

Les activités de tri amènent des wagons et donc éventuellement la création de services annexes (nettoyage, entretien, …)



Atelier de maintenance en Wallonie et chez nos voisins, Cellule Ferroviaire, 2014

PLAN D'ACTIONS

Création d'un pôle régional de compétence

Etudier l'opportunité d'un pôle régional de compétence et de service sur l'un des sites de triage délaissés par les opérateurs avec :
- nettoyage des wagons citerne ;
-entretien du matériel roulant ;
- stockage, etc.

Préparer l'avenir du fret

Développer une filaire de formation

Promouvoir les métiers du rail

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE EN WALLONIE

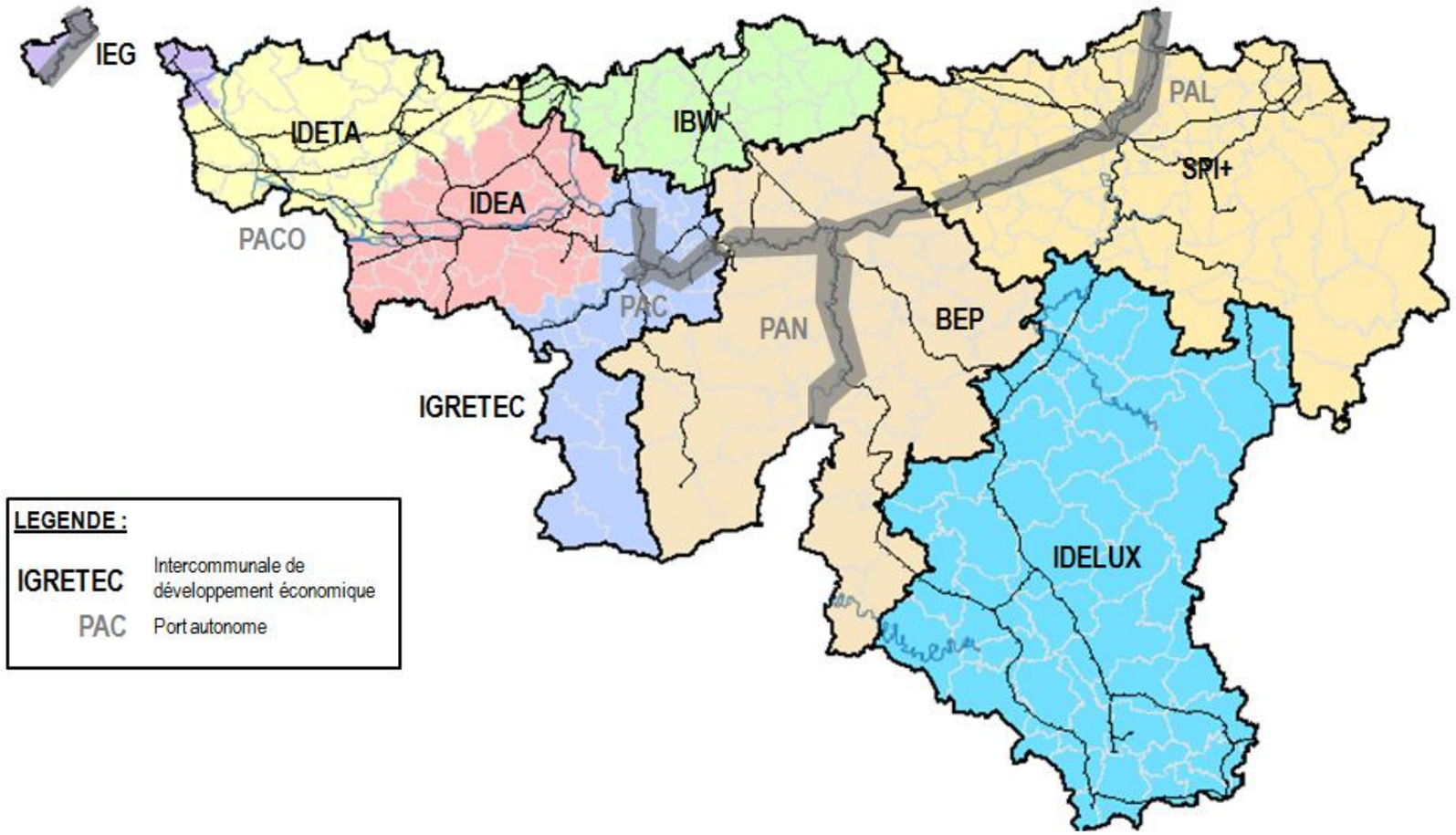
CONSTATS

La Wallonie a une place de choix en Europe. Elle dispose encore d'un potentiel de terrains intéressant par rapport aux régions voisines. Néanmoins certains doivent être dépollués ou équipés

Des concurrences contre-productives ont lieu entre les entités géographiques (entre ports ou entre intercommunales) et au sein des territoires entre les acteurs. Cette situation entraine :

- une mauvaise gestion des terrains stratégiques;
- une concurrence entre les projets wallons ;
- une complexité d'intervenants pour les investisseurs;
- une faible valorisation à l'international.

La gestion des terrains industriels est très morcelée entre les intercommunales, les ports autonomes, les communes et les privés.



Morcellement des compétences en terme de développement territorial, Cellule Ferroviaire, 2014

PLAN D'ACTIONS

Préserver

Rendre régionale la gestion des terrains stratégiques

Construire un cadastre des terrains stratégiques intégrant des paramètres transport

Définir une vision stratégique des terrains avec une veille régionale

Développer

Développer une procédure systématique pour l'analyse du potentiel ferroviaire pour les terrains à proximité des voies ferrées, des plateformes multimodales ou des zones de triages.

Promouvoir

Promouvoir les terrains raccordés/raccordables à l'international

Promouvoir les terrains raccordés/raccordables à l'international