

# Audition Parlement wallon sur le fret ferroviaire : Défendons et valorisons davantage nos atouts

---

Samuël Saelens

Union Wallonne des Entreprises

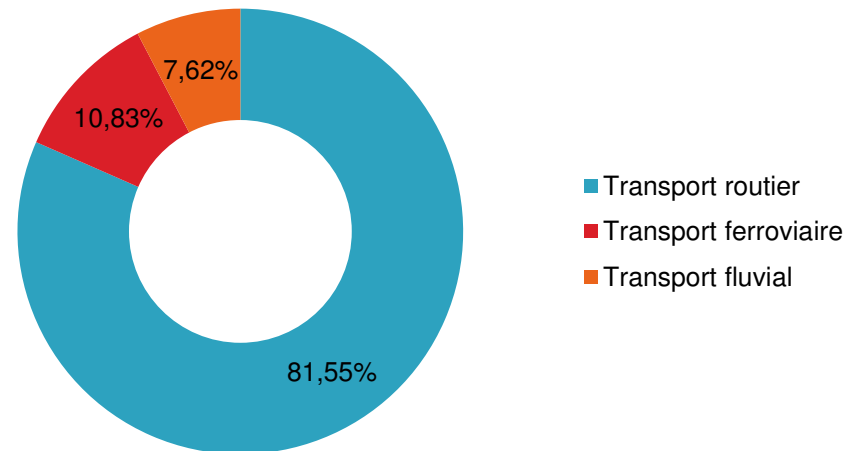


# Le fret ferroviaire : solution dépassée et oubliée ?

**Certainement pas !**

**Des industriels mettent aujourd'hui encore des millions de tonnes sur le rail et souhaitent les maintenir voire les augmenter**

Répartition modale du transport de marchandises en Wallonie - 2011



ICEW 2014 – Sources : SPF Mobilité et Transports ; SNCB ; IWEPS ; ICEDD



# Le fret ferroviaire : solution dépassée et oubliée ?

**La présence d'une desserte ferroviaire est parfois un élément-clé de leur localisation en Wallonie**

**Certains ont des obligations d'usage du rail dans leur permis**

**Le conteneur appuie l'avenir de ce mode, notamment pour des entreprises qui ne sont pas des clients actuels du rail**

# Le fret ferroviaire : attentes fortes des industriels

**Pour les industriels :**

- 1. Nécessité d'un fret ferroviaire de qualité (exploitation et infrastructures) ;**
- 2. En présence d'acteurs concurrents;**
- 3. Au sein d'un panel de solutions de transport.**

# Une Wallonie malmenée pendant des années

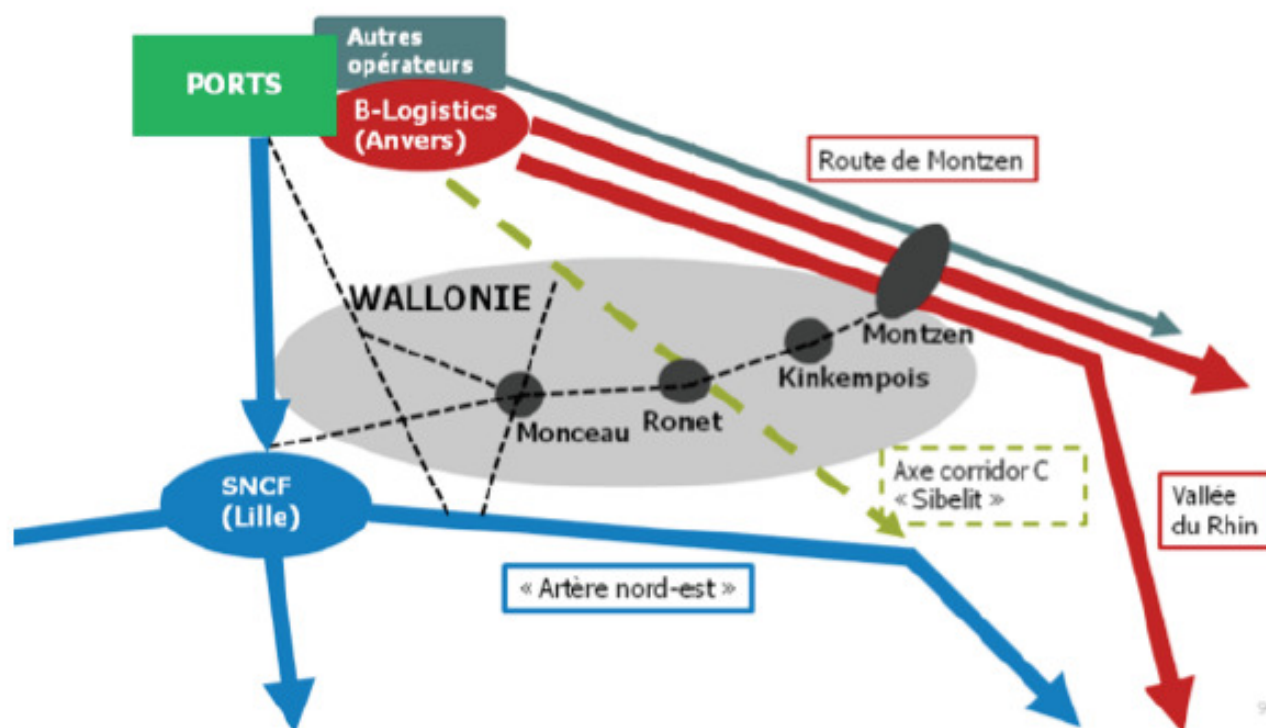
- **Une attention faible des autorités pour le rail (surtout fret);**
- **Les divers plans de transport de la branche fret SNCB avec :**
  - **Diminution des tonnages traités en Wallonie ;**
  - **Allongement des délais et augmentation des prix pour les industriels wallons ;**
  - **Réduction des connexions internationales directes.**
- **Gros problèmes récurrents de qualité de service ;**
- **Les contraintes de la clé 60-40 et ses options ;**
- **La disparition de certaines activités industrielles clientes ;**

**ont conduit à réduire fortement l'attractivité du fret ferroviaire en Wallonie et à accroître le différentiel avec la Flandre.**



# Une Wallonie malmenée pendant des années

Evolution et menaces pour le transport de marchandises en Wallonie



Source : TRITEL

**« Le risque d'un isolement croissant de la Wallonie est donc réel alors qu'elle ne manque pourtant pas d'atouts. » Extrait de l'étude dite « Tritel » (2012)**

# Une évolution en complet décalage par rapport aux besoins / attentes

**Chacun souhaite pourtant :**

- **Le redéploiement économique de la Wallonie;**
- **Le maintien / développement d'une industrie wallonne;**
- **Le recours accru à la multimodalité.**

**En outre, les entreprises ont des projets et la Wallonie offre des potentialités.**

**Qui peut dès lors comprendre cette évolution de la Wallonie ferroviaire ?**



# Des éléments positifs, dont certains récents

- De nombreux trafics se passent bien
- Des potentiels de croissance sont identifiés en Wallonie
- **13 opérateurs actifs sur le marché \***
- Mutation de la dynamique chez B-Logistics
- Des projets innovants (Cœur de Hainaut)
- Conscientisation accrue en Wallonie (projets prioritaires et cellule ferroviaire)

*\* Source : Infrabel – mars 2015*





# Attentes UWE : Pas de fret sans infrastructures

## Rôle clé d'Infrabel !

**Assurer une gestion du réseau et des équipements en bon père de famille (maintien et développement – réseau et hubs)**

**Les marchandises doivent y avoir une place conséquente (meilleur équilibre des dépenses et investissements avec les passagers, embranchements industriels)**

**Développer une vraie stratégie commerciale pour accroître/optimaliser l'usage du réseau (nouveaux partenaires)**

**Améliorer les contacts directs avec les clients finaux (lisibilité sur les prix et disponibilités des sillons entre autres). Création d'un comité des utilisateurs.**

# Attentes UWE : Un marché réactif et ouvert

## Les entreprises attendent :

- **Des opérateurs réactifs, attentifs à leurs besoins et contraintes (qualité, services, matériel, suivi...);**
- **Des niveaux de prix attractifs notamment pour le diffus ;**
- **Des installations et équipements ouverts pour favoriser la concurrence (le groupe SNCB ne peut avoir la main sur des installations et équipements relevant du marché libéralisé);**
- **Des connexions internationales directes à partir de Wallonie;**
- **Des contacts clairement identifiés et limités (Infrabel/SNCB) ;**
- **Des interlocuteurs de contrôle impliqués et accessibles aux clients finaux : régulateur ferroviaire et SPF M&T.**



# Attentes UWE: La Wallonie, véritable actrice du rail !

**Défendre les intérêts de la Wallonie au niveau fédéral et au niveau du groupe SNCB;**

**Identifier les priorités les plus porteuses pour les investissements ferroviaires futurs;**

**Freiner la multiplication des plateformes multimodales et viser leur optimisation économique (massifier et non multiplier);**

**Valoriser les atouts territoriaux de la Wallonie;**

**Intégrer le rail dans une réflexion d'ensemble sur l'amélioration globale de notre système de transport (décloisonnement, rationalisation des structures, lien entre transport et développement régional...)**

# Conclusion

**Le système de transport doit être considéré et pensé comme un levier de développement et un facteur d'attractivité pour la Wallonie.**

**Il doit être au service des acteurs de ce développement : les entreprises**

**Il doit se construire de manière cohérente avec les plans régionaux de stimulation de création de valeur et d'emplois (PM 4.0) en misant sur l'efficacité maximum.**

**Le rail en est une composante essentielle.**

# Merci de votre attention

---