



# «L'Opérateur Ferroviaire de Proximité : une solution nécessaire pour la Wallonie ?»

**Namur, le 4 décembre 2013**





# «L'Opérateur Ferroviaire de Proximité : une solution nécessaire pour la Wallonie ?»

## Introduction

*Yvon Loyaerts - SPW*



# PROBLEMATIQUE FERROVIAIRE

## CONTEXTE WALLON



Wallonie



Service public  
de **Wallonie**

**4 décembre 2013**

# TABLE DES MATIERES

- **CONTEXTE INTERNATIONAL : LES CORRIDORS**
- **LA WALLONIE SOUTIENT LES CHARGEURS FERROVIAIRES**
- **LES TRAFIC EN 2008 ET 2012**
- **LES INVESTISSEMENTS PREVUS DE 2013 à 2025**
- **LA VISION D'INFRABEL EN 2025**
- **LES CONCLUSIONS**

# LE CONTEXTE INTERNATIONAL

## 2 types de corridors en cours de développement

- Rail fret Corridors
- Corridors multimodaux TEN-T

**LA WALLONIE EST POTENTIELLEMENT BIEN POSITIONNEE  
SUR LES GRANDS FLUX INTERNATIONAUX  
DE LONGUE DISTANCE**

# LA WALLONIE DANS LES EUROPEAN RAIL FREIGHT CORRIDORS : RFC 1, 2

## *Rail Freight Corridor 1*

*Zeebrugge/Antwerpen/  
Rotterdam - Genoa*



Nov 2013

**Une structure  
de  
coordination  
technique et  
opérationnelle**



Nov 2013

*Rail Freight Corridor 2  
Rotterdam/Antwerpen –  
Lyon/Basel*



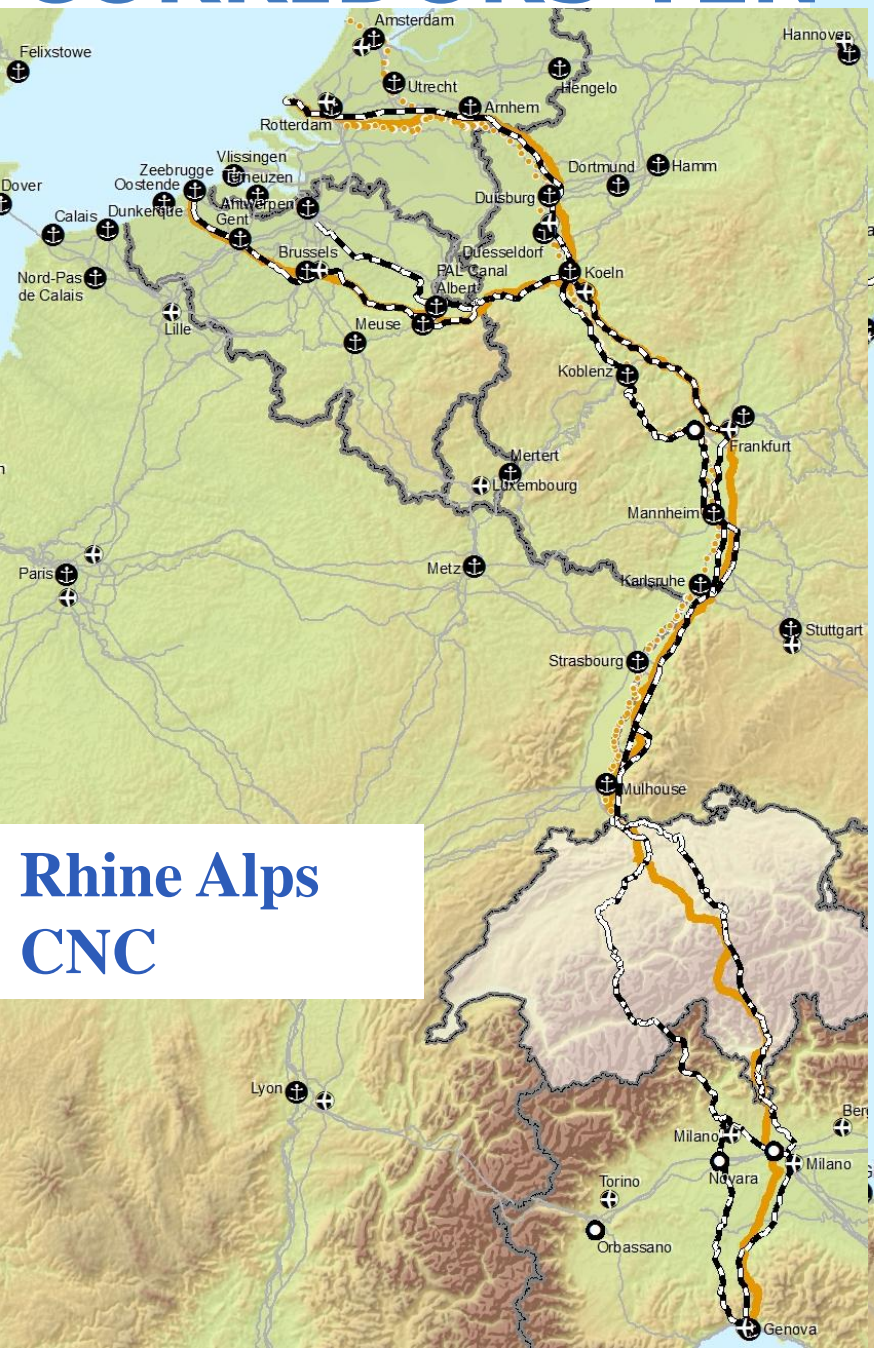
DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE  
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES  
13-06-2013



Wallonie



# CORRIDORS TEN-T



**Rhine Alps  
CNC**



**North sea  
Mediterranean  
CNC**

# LA WALLONIE SOUTIENT LES CHARGEURS FERROVIAIRES

## Plan wallon d'aides aux modes de transport alternatifs à la route

### La prime à l'investissement pour le développement du transport de marchandises par voie navigable ou par chemin de fer :

- taux de la subvention : 30 % pour les PME et 20 % pour les grandes entreprises ;
- trafic ferroviaire nouveau ou supplémentaire au cours des 4 années qui suivent l'investissement ;

**Pour : matériel de transbordement, les terrains ou les infrastructures nécessaires au transbordement...**



# LES TRAFICS



DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE  
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES

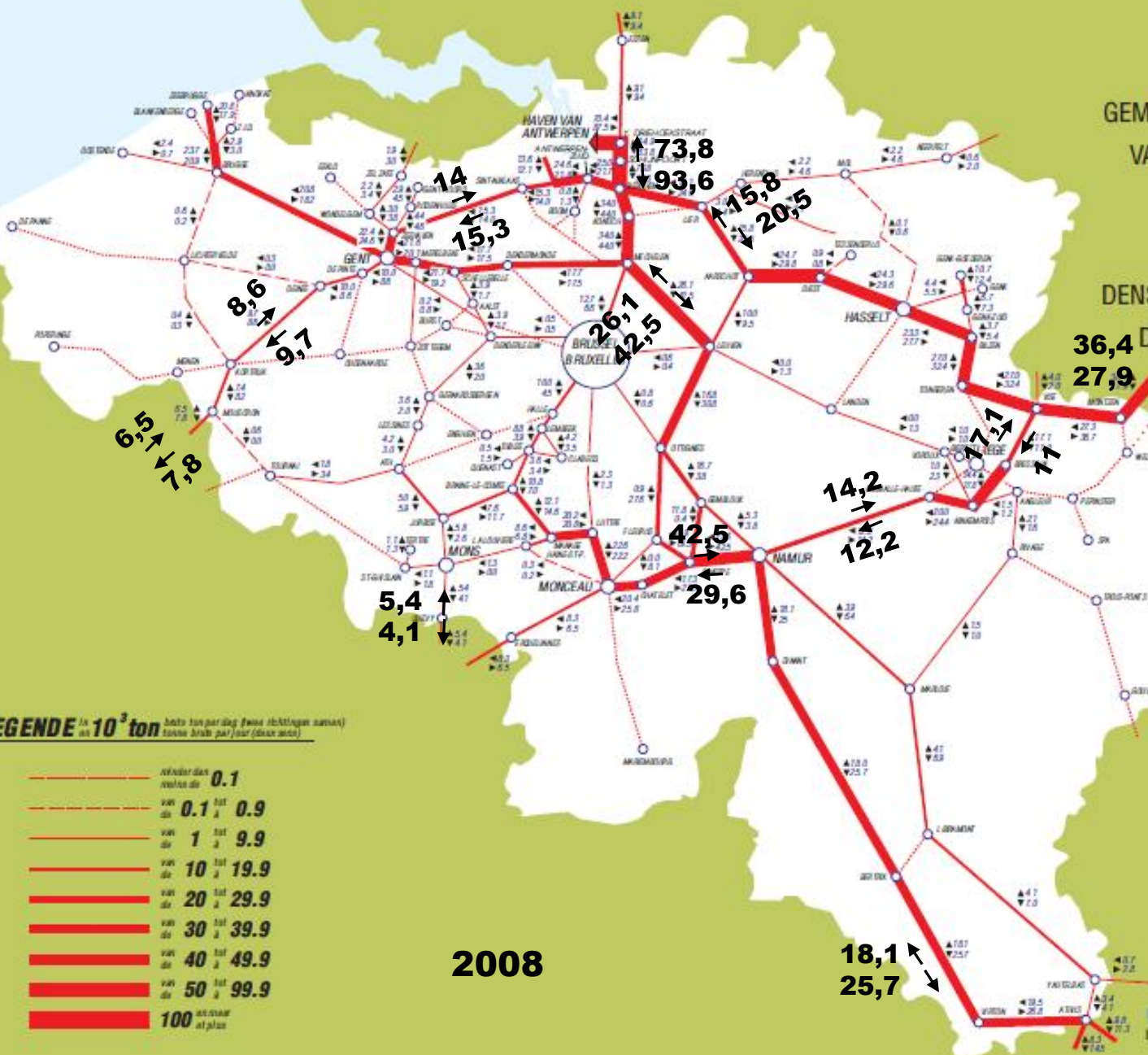
9



GEMIDDELDE DENSITEIT PER DAG  
VAN HET GOEDERENVERKEER  
(per richting)

CHIFFRES VAN  
CHIFFRES DE **2008**

DENSITE MOYENNE JOURNALIERE  
DU TRAFIC MARCHANDISES  
(par sens de marche)



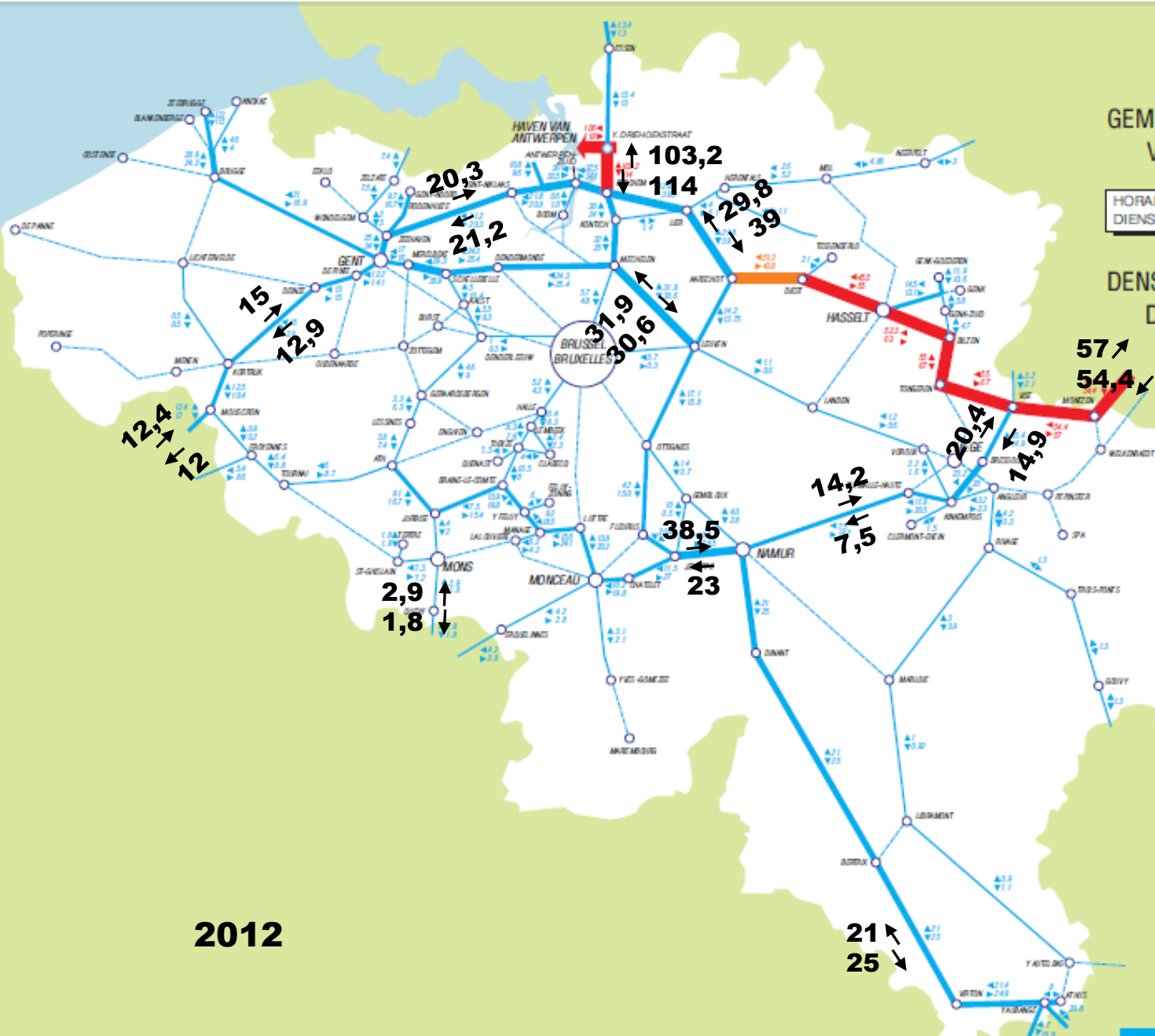
**LEGENDE** in  $10^3$  ton  
beho ton per dag (par direction sens)

- minder dan 0.1
- van 0.1 tot 0.9
- van 1 tot 9.9
- van 10 tot 19.9
- van 20 tot 29.9
- van 30 tot 39.9
- van 40 tot 49.9
- van 50 tot 99.9
- 100 en meer of plus

## GEMIDDELDE DENSITEIT PER DAG VAN HET GOEDERENVERKEER

HORAIRE DE SERVICE: 12/2011-12/2012  
DIENSTREGELING :

## DENSITE MOYENNE JOURNALIERE DU TRAFIC MARCHANDISES



**Hypotheses**  
Tonnage brut : Tracté+Loco  
Tonnage mesuré

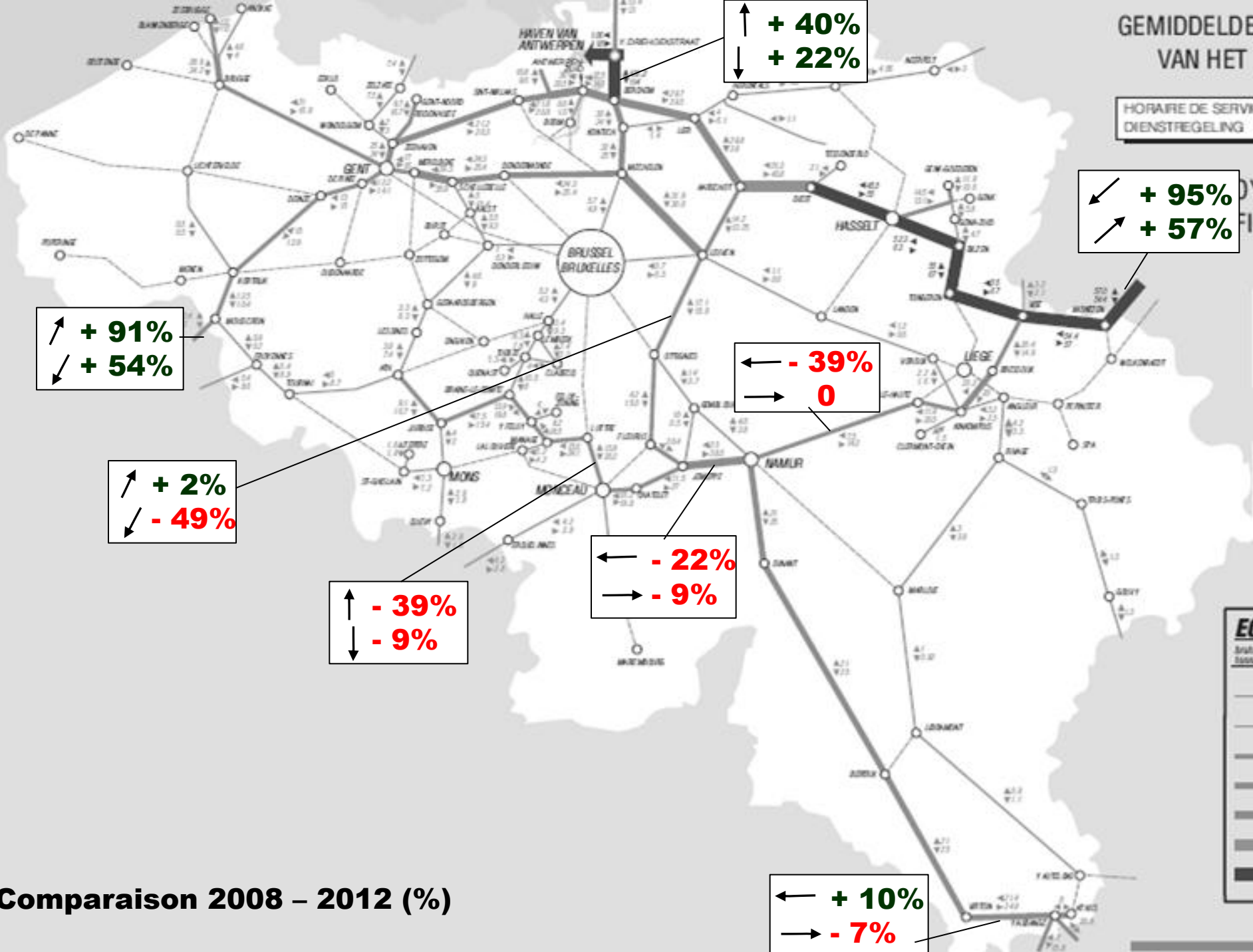
**Hypothese**  
Brutto tonnage : Tractie+Loco  
Gemeten Tonnage

**ECHELLE** in 10<sup>3</sup> ton

bruto ton per dag (twee richtingen in een A+V)  
tonne brut a par jour (deux sens confondu A+V)

Thin blue line	wa	0	tot	0,9
Light blue line	de	1	à	19,9
Medium blue line	de	20	à	39,9
Dark blue line	de	40	à	59,9
Blue line	de	60	à	79,9
Orange line	de	80	à	99,9
Red line	de	100	ou au at plus	

2012



Comparaison 2008 – 2012 (%)

# LES INVESTISSEMENTS



DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE  
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES

13



# PPI 2013-2025 – INVESTISSEMENTS PREVUS DANS LE PLAN

## **7 projets exclusivement marchandises = 66,2 mio (sur 26 mia)**

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

**=> Aucune stratégie fret**

# PPI 2013-2025 – INVESTISSEMENTS DECIDES PAR LE GOUVERNEMENT WALLON – 7/11/2013

## **4 projets exclusivement marchandises = 116 mio (sur 948 mio)**

- Optimisation de l'axe Athus-Meuse = 40 mio
- Remise en service de la L97 entre Quiévrain et la frontière française = 6 mio
- Modernisation des gares de triage = 60 mio
- Corridor européen de fret est-ouest = 10 mio

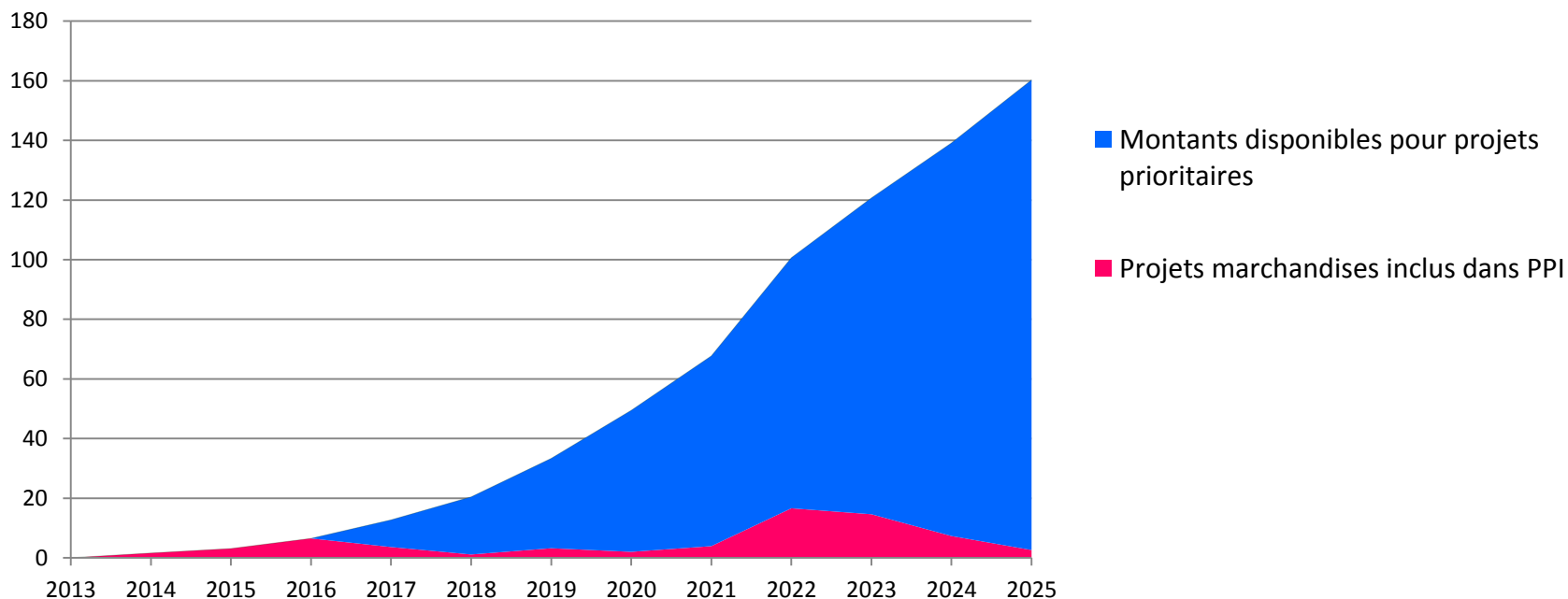
## **6 projets mixtes = 348 mio (sur 948 mio)**

- Modernisation de la L96 Mons-BXL = 150 mio
- Augmentation capacité dans la zone d'Ottignies = 14 mio
- Augmentation capacité entre Fleurus, Auvélais et Namur = 20 mio
- Mise à 3 voies entre Auvélais et Namur = 137 mio
- Augmentation de capacité de Walcourt à Couvin = 12 mio
- Augmentation capacité entre Ottignies et Leuven = 15 mio

# PPI 2013-2025 – INVESTISSEMENTS DECIDES PAR LE GOUVERNEMENT WALLON – 7/11/2013

**Budget de 948 mio disponible de 2017 à 2025**

**Evolution des investissements du PPI 2013-2025 pour les projets prioritaires - cofinancement wallon non compris (€ 2012)**





# VISION 2025 - INFRABEL

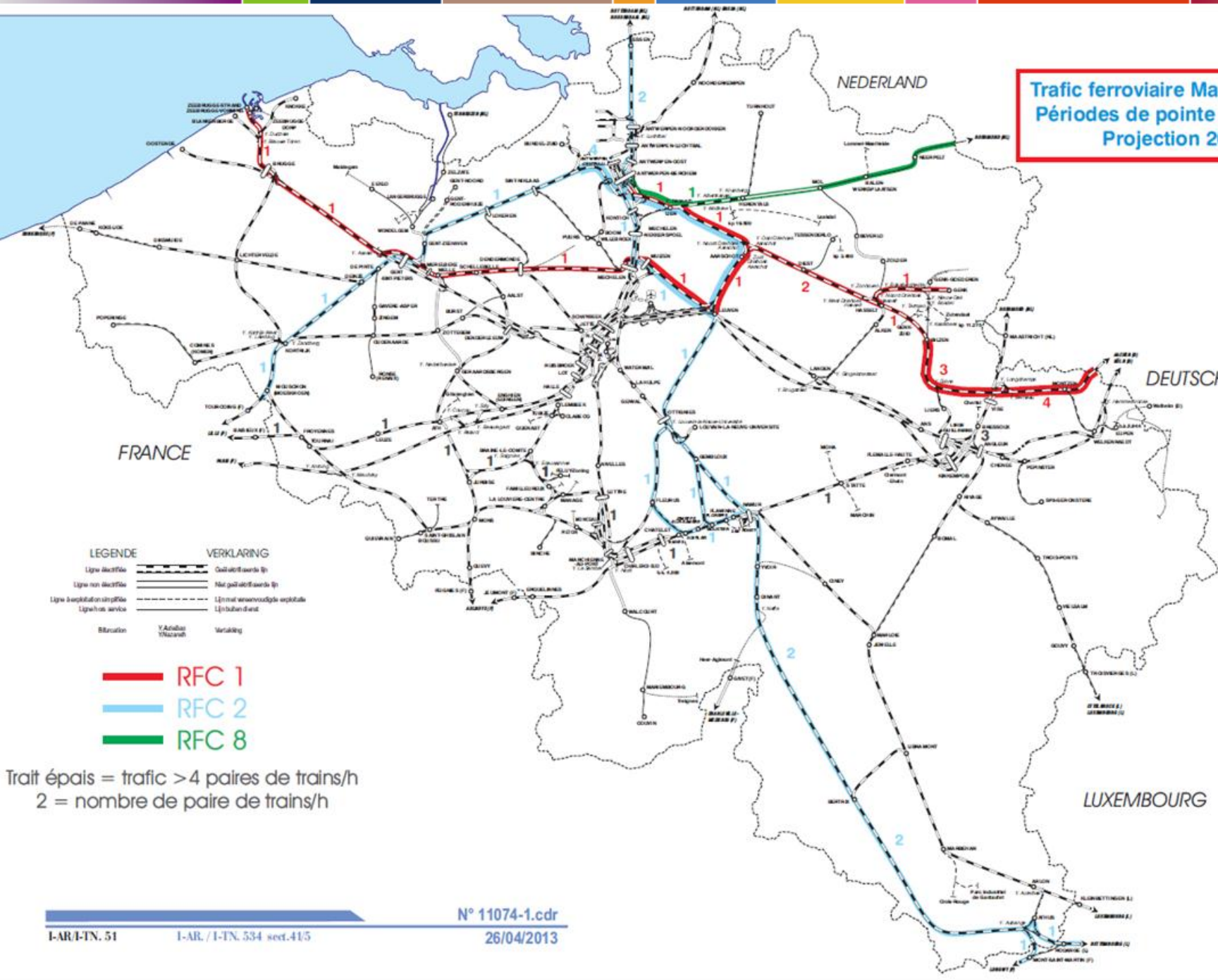


DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE  
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES

17



Trafic ferroviaire Marchandises  
Périodes de pointe voyageurs  
Projection 2025



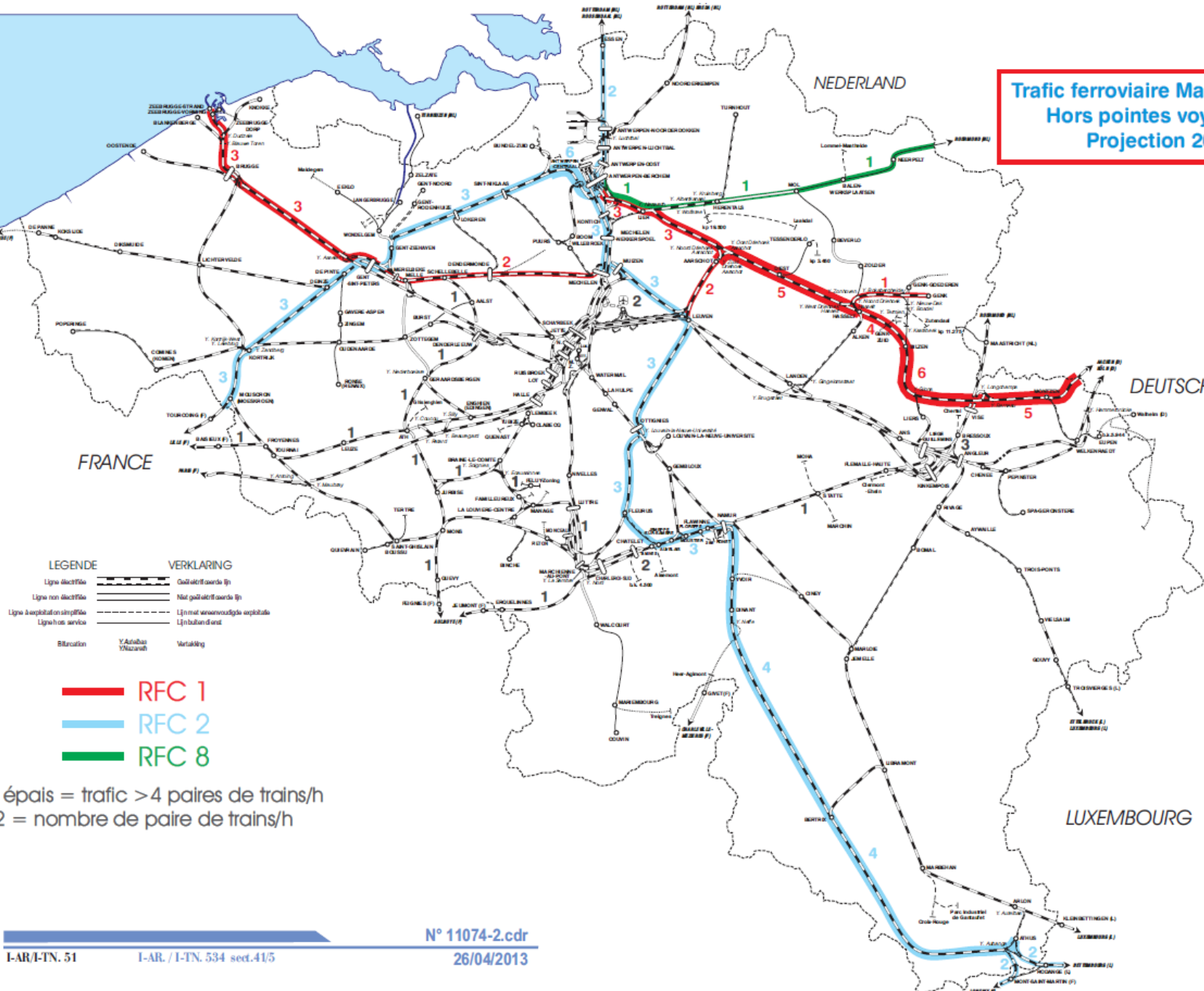
LEGENDE VERKLARING

Ligne électrifiée	Oude lijn/oude lijn
Ligne non électrifiée	Niet geëlektrificeerd lijn
Ligne à exploitation simplifiée	Lijn met vereenvoudigde exploitatie
Ligne hors service	Lijn buiten dienst
Bilocation	V. Afdeling
	Vlaanderen
	Verkeering

**RFC 1**  
**RFC 2**  
**RFC 8**

Trait épais = trafic > 4 paires de trains/h  
2 = nombre de paire de trains/h

**Trafic ferroviaire Marchandises  
Hors points voyageurs  
Projection 2025**



LEGENDE	VERKLARING
Ligne électrique	Gaai elektrifikaasje
Ligne non électrique	Niet gaai elektrifikaasje
Ligne à exploitation simplifiée	Lijn met vereenvoudigde exploitatie
Ligne hors service	Lijn buiten dienst
Bifurcation	Y-Afsluiting / Ykruisweg
	Verbinding

- RFC 1
- RFC 2
- RFC 8

Trait épais = trafic >4 paires de trains/h  
2 = nombre de paire de trains/h

# CONCLUSIONS



DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE  
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES

20



## CONCLUSIONS

- **Marché en pleine mutation**
- **Stratégie wallonne à définir pour pérenniser les trafics, outils et services**
- **Aide wallonne aux investissements maintenue**
- **Quelles sont les solutions d'avenir?**

**BON DEBAT!**





# «L'Opérateur Ferroviaire de Proximité : une solution nécessaire pour la Wallonie ?»

**Introduction et état des lieux du monde ferroviaire en Wallonie**

*Albert Counet – AC Consult*





**Matinée d'information sur le thème  
OFP – Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
Introduction**

**Namur 04/12/2013**

# Plan de la présentation

1. Contexte général (logistique – ferroviaire)
2. Organisation du transport par chemin de fer
3. Transport ferroviaire en Région Wallonne
4. Conclusion – objet de la matinée

**Back up**

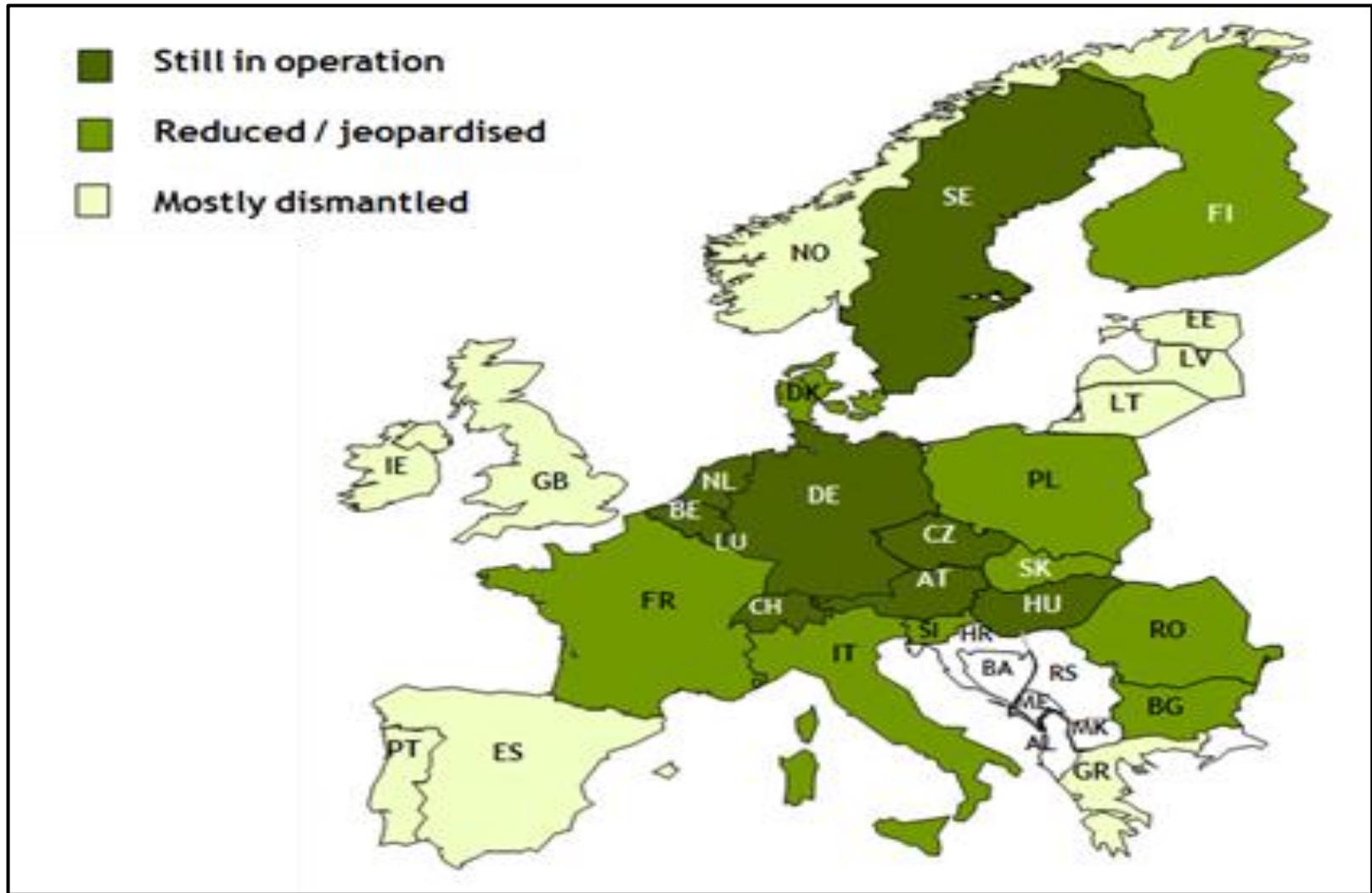


# Contexte ferroviaire général

- **Pertes récurrentes des EF**
- **Intervention de l'UE**
  - Fin de l'intervention « à robinet ouvert des états »,
  - Fin du rail comme instrument de la politique économique des Etats,
  - Ouverture des marchés, concurrence,
  - Scission infrastructure / opérations,
  - Assainissement forcé des EF.
- **Mesures d'assainissement**
  - « Assainissement » des infrastructures,
  - Repli des opérateurs sur la partie « supposée rentable »,
  - Abandon de la vocation « service public » du rail marchandises,
  - Abandon de tout ou partie du secteur diffus.

# Contexte ferroviaire général

## Trafic diffus en Europe



# Contexte Logistique Général

## Dernières 40 années mutations fondamentales dans le tissu industriel des pays industrialisés:

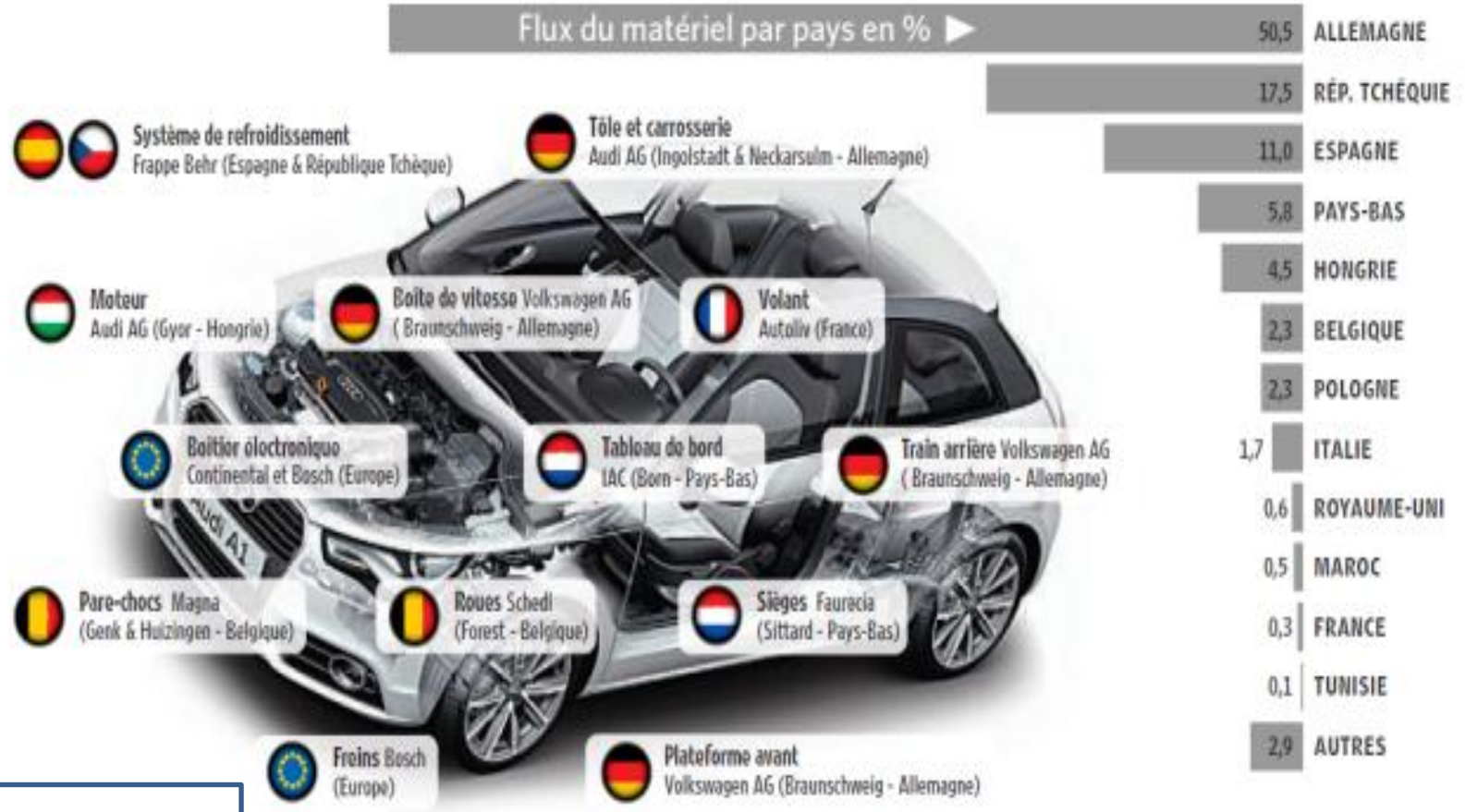
- Forte diminution de la production de produits primaires, mines - métaux
- Diminution du transport ferroviaire de ces produits,
- Diminution de la taille des lots unitaires,
- Importance croissante des exigences «logistiques » : zéro stock, JIT, conditionnement, ...

## L'industrie et la société sont confrontées à:

- Croissance des volumes échangés,
- Évolution structurelle de la demande,
- Encombrement des routes et impact croissant du mode routier sur l'environnement,
- Tendance à la hausse du coût routier: encombrement des routes, éco-fiscalité, internalisation des coûts,
- Pression de la société pour des solutions alternatives à la route.

➔ **Ces tendances ne vont pas s'inverser, au contraire ➔ besoin de solutions aptes à satisfaire les nouveaux besoins notamment ceux du « less than trainload ».**

## L'origine des pièces de l'Audi A1



- 15 wagons
- 75 camions
- 5.500 m<sup>3</sup>/jour

# Part de marché du rail - Enjeux

## Débat peu de sens.

- Pas de statistiques détaillées (commodités, tranches de distances...).
- **Pas un marché global** mais une **variété de marchés partiels** (commodités, distances, régions, équipements, ...).
- **Route = courtes distances.** 85 % des tonnes sur distances < 150 Km.

## Ce qui compte vraiment

- **Mutations dans le tissu industriel** → impact sur transport et la répartition modale.
  - Diminution de la taille des lots unitaires → **besoins de transport et de services logistiques** des nouvelles branches d'activité sont très différents (JIT, zéro stocks,...),
  - Modernisation du mode routier, modernisations du matériel ferroviaire n'ont pu compenser.
- **Industrie et société confrontées au triple phénomène**
  - Croissance des volumes échangés,
  - Encombrement des routes,
  - Impact croissant du mode routier sur l'environnement.
- **Transport « diffus » nécessaire** pour Clients qui veulent expédier / recevoir par fer mais ne peuvent composer un train complet. **Élément crucial de la supply chain** de nombreux secteurs (acier, chimie, papier, automobile).

## Conclusions

- ➔ **La route continuera à capter la majorité du trafic < 150 km, le rail restera compétitif > 500 km,**
- ➔ **Nécessité d'un rail performant pour envois « diffus » dans un rayon de 150 à 500 km et pour le combiné à courte distance.**

# Organisation du transport par chemin de fer (1)

**Le transport combiné ou intermodal** au départ / à destination de terminaux (interface rail – route ou rail – eau). **4 grandes familles:** maritime / continental-ferroulage / accompagné – non accompagné / autoroute roulante.

## Mais...

- **Masse critique** +/- 15.000 boites minimum (3 AR de 50 unités / sem.) pour relation régulière entre 2 terminaux.
- Rail difficilement compétitif sous la **barrière de 600 km** (soit +/- Liège – Lyon)
- Plus de **50% des containers** des **ports belges** sont collectés / distribués dans un **rayon inférieur à 100 km !**

**Le trafic conventionnel** au départ / à destination de «raccordements»

## Trains complets

- Forme la plus économique d'organisation,
- Généralement mono client / mono produit, sans recomposition intermédiaire du convoi.

**Mais** masse critique, multiples d'envois unitaires de 1.000 tonnes nettes, expédiés régulièrement..

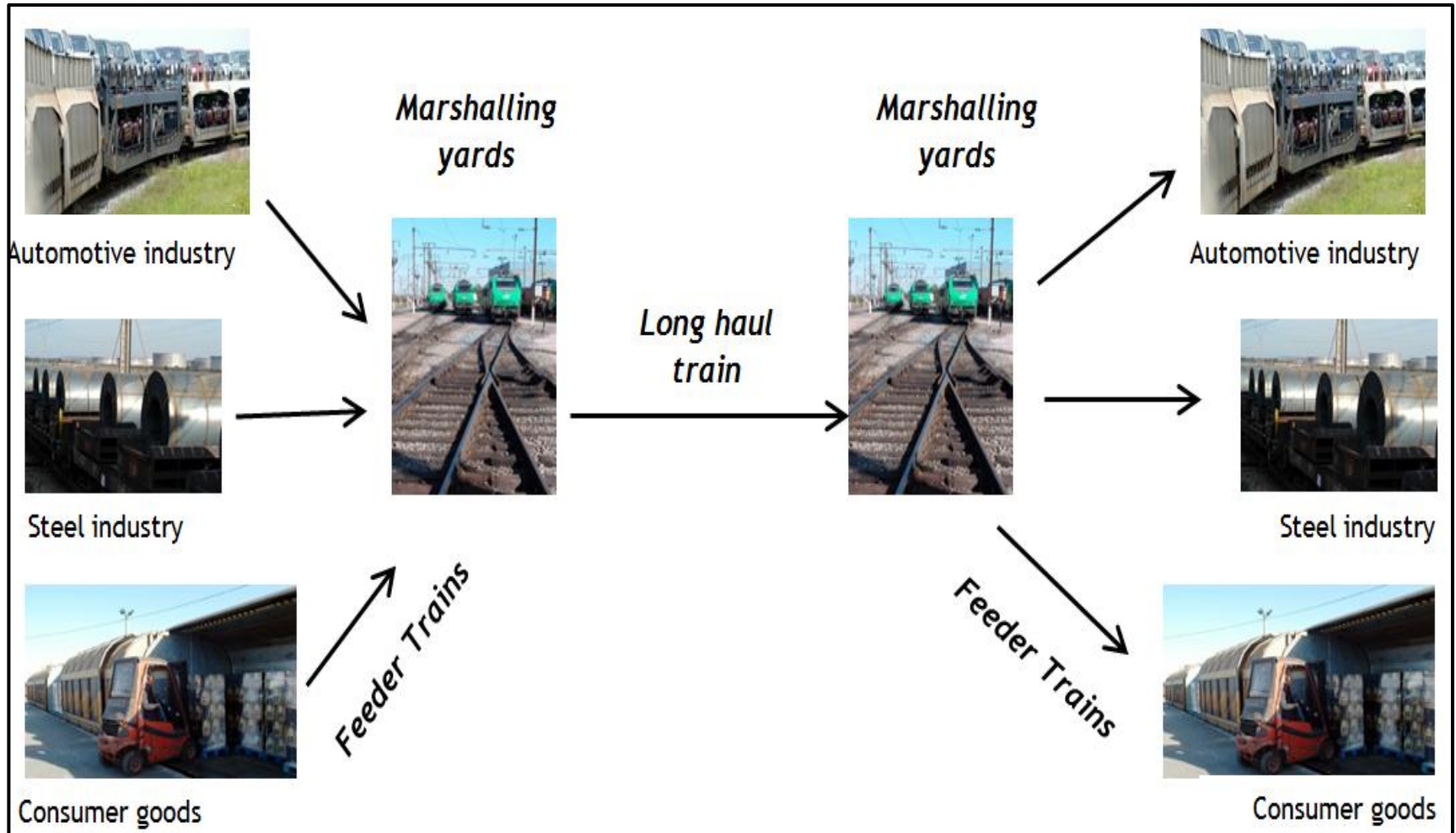
## Trafic diffus (schémas slide suivant)

- Utilisé par des Clients dont la taille des expéditions ne permet le train complet.
- **Élément crucial de la supply chain** de nombreux secteurs industriels

**Mais...** coûteux à organiser

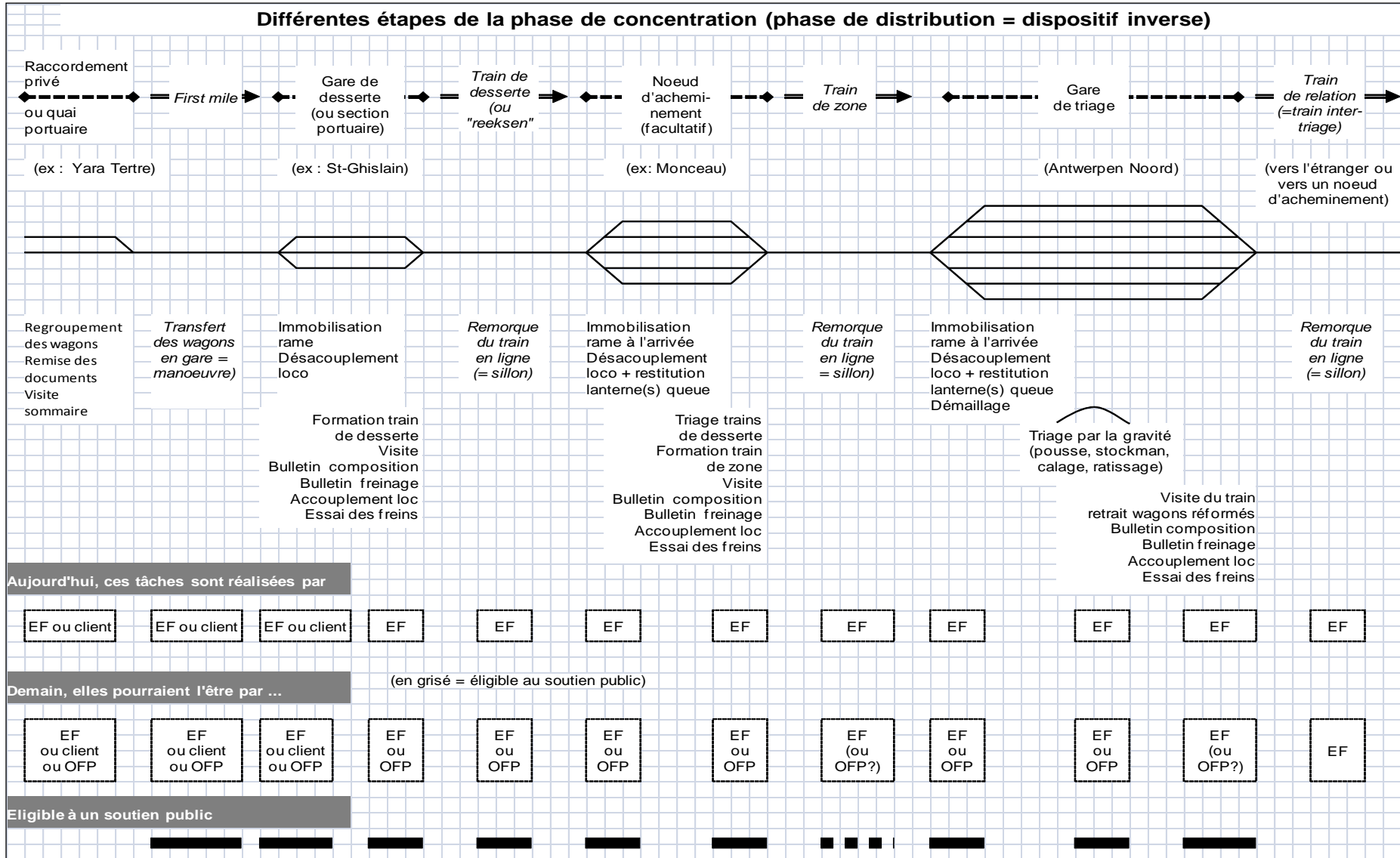
# Organisation du transport par chemin de fer (2)

En wagons isolés, « trafic diffus » (en fait « Less than Trainload »).



# Organisation du transport par chemin de fer (3)

## Différentes étapes de la phase de concentration (phase de distribution = dispositif inverse)





# Organisation du transport par chemin de fer (4)

## Trafic Diffus – Problèmes

- **Coûts systémiques** élevés.
  - Produire en réseau (couverture du territoire),
  - Nécessité d'un service fréquent et régulier,
  - Structure système : collecte / triage / liaisons / manipulations / liaisons / triage / distribution,
  - Aléas du taux de remplissage,
  - Péages pour l'utilisation de l'infrastructure dus par train (y compris parkings).
- Impact des frais terminaux , **accès au rail**.
- Fermetures de gares et de raccordements → taille du réseau sous niveau critique.
- Forte **pression de la concurrence routière** sur les prix.

## Limites du système

- Illusoire de vouloir servir l'Europe entière avec qualité – fréquence – attractivité économique.
- **Masse critique**: autant de fois 120.000 T qu'une région souhaite de connexions régulières avec d'autres régions. Idem pour sa capacité de réception.
- **Distance raisonnable de nœuds d'acheminements** pour éviter une explosion des coûts de collecte / distribution des wagons.

→ **Nécessité de solutions innovantes pour assurer survie**

# Transport ferroviaire en Région Wallonne (1)

## Système ferroviaire et évolution du tissu industriel.

- **Rail lié aux industries minières et sidérurgiques.** Fin des années '60:
  - charbonnages au Borinage, dans la Région du Centre, à Charleroi et à Liège,
  - cokeries à Tertre, La Louvière, Charleroi, Liège, + Bruxelles
  - hauts fourneaux à Liège, Charleroi, La Louvière, Clabecq et Athus.
- **Le système ferroviaire dimensionné pour servir l'industrie lourde,** principalement localisée en Wallonie, flux « captifs » :
  - approvisionnements : charbons, minerais, cokes,
  - demi produits : fontes liquides, brames, billettes, coils à chaud,
  - part importante des transports de produits finis.
- **Situation inchangée → première crise pétrolière.** 1973 et 1974 = 2 meilleures années de l'après guerre. **Jusqu'en 2008** → fermetures progressives des mines, des cokeries et des hauts fourneaux (sauf quelques fours électriques).
- **La crise a entraîné des modifications profondes**
  - **dans le tissu infrastructurel** : 13 gares de triage en 1981, 8 pour la Wallonie (Chatelet, Kinkempois, La Louvière, Monceau, Montzen, Ronet, Stockem, St Ghislain) , 2013 → 1 de premier niveau (Anvers) et quelques plateformes secondaires (Kinkempois et Monceau) en Wallonie,
  - **dans le nombre de connexions au réseau** : 1.000 gares, cours et embranchements en 1981, moins de 300 en 2013 (dont moins de 80 actifs en Wallonie),
  - **dans la structure des flux** : des trains complets de pondéreux à faible valeur transportés à l'intérieur du pays, à des envois « diffus », de marchandises de valeur + élevée en international.

# Transport ferroviaire en Région Wallonne (2)

## Situation actuelle

**Onze Entreprises Ferroviaires certifiées** pour opérer en Belgique et en région Wallonne, 5 ont les capacités / les moyens pour offrir des prestations de trafic diffus sur une échelle suffisante.

### Poids de la Région Wallonne dans B Logistics:

- 30% du tonnage total et des revenus totaux
- 9% du tonnage et des revenus « containers »,
- 70% du tonnage et 60% des revenus « trains complets conventionnels »,
- 20% du tonnage et 25% des revenus « trafic diffus conventionnel ».

### Réseau desservi, lignes

- Très concentré dans les anciens bassins miniers / sidérurgiques. Dorsale wallonne épine dorsale
- Concentration très forte à **Liège**, rares antennes (Chertal, Marchin, Bierset). La ligne 42 : 2 raccordés (à Rivage et Gouvy). La ligne 43 : 2 raccordés (Jemelle et Marloie). Zone **Namur – Ardennes** très peu de connexions ferroviaires.
- **Charleroi**, zone desservie un peu plus vaste, allant de Chatelet à La Louvière – Feluy avec des antennes à Clabecq, Quenast, Lessines, Ghislenghien, Havinnes, St Ghislain.
- Sauf la dorsale Wallonne (Lignes 125 et 130) et l’Athus – Meuse (L 165), la **plupart des lignes = catégorie C du plan de maintenance d’Infrabel** .

### Raccordements

**81 raccordements**, 46 dans la zone Liège – Namur – Ardennes et 35 dans le Hainaut.

Un tiers sont peu ou pas actifs + restructurations annoncées.

A Liège, les seuls **projets récents** concernent les projets d’Idelux Ardennes-Logistics à Gouvy et Neufchâteau.

Dans le Hainaut 2 projets importants (Holcim Vaulx et Carmeuse Hemptinne).

# Transport ferroviaire en Région Wallonne (3)

## Key Success Factors

- **TC Conventionnels & combinés**

- Maintien des lignes industrielles et des raccordements, services locaux
- S'inscrire dans réseaux TEN
- Maintien des connexions transnationales hors TEN
- Terminaux, revue de la masse critique
- Relations nationales / internationales: équipement des lignes, trains de 750 m

→ **Maintenir tissu de raccordements et lignes industrielles.**

→ **Plusieurs opérateurs, nombreux terminaux, offre suffisante.**

→ **Vérifier masse critique, équipement des terminaux.**

- **Trafic diffus**

- Réseau de surface (maintien des lignes secondaires, industrielles...)
- Raccordements (actuels + raccordables)
- Gares de collecte / distribution (équipement de Kinkempois, Monceau, St Ghislain, La Louvière)
- Accès aux connexions internationales
- Services locaux et dessertes

# Région Wallonne - Problèmes identifiés

## L'infrastructure.

- Plan de maintenance à court / moyen / long terme , en particulier lignes industrielles, non publié.
- Pas de cadastre clair et complet des raccordements ni d'inventaire de leur état. Certains sont obsolètes.
- Besoins en lignes nouvelles non identifiés. Pas d'incitant à la construction / maintenance de raccordements.
- Kinkempois et Monceau, La Louvière et St Ghislain sous équipées.

## Les opérations

- Dépendance de centres de décision à Bruxelles , centralisation des opérations via Anvers Nord.
- Le know-how pour l'organisation des trafics est en voie de disparition (**services locaux!**).
- **La Région Wallonne n'a quasi plus aucune connexion internationale directe,**
- Aucun levier pour **stimuler l'arrivée d'autres EF qui suppléeraient l'abandon de B Logistics,**

## Le modèle industriel

- **Privilégie les trains complets** et délaisse le trafic diffus.
- **Containers maritimes**, accent sur **Anvers et Zeebrugge**. Opérations de collecte / distribution de / vers les Ports est dépendante de subsides fédéraux (NARCON). La Région a peu d'impact sur la localisation des terminaux et sur les services régionaux. L'accès aux grandes liaisons internationales passe par Anvers.
- **Ferroutage**, depuis la fermeture de Ronet il n'est plus possible d'organiser une montée progressive des volumes. Seuls Charleroi, Renory et Bierset offrent quelques rares connexions internationales.

- Pour le **trafic conventionnel «diffus»**, la Wallonie doit transiter par le hub d'Anvers → allonge les délais, crée une zone d'ombre dans les plans de transport internationaux, peut peser sur les coûts, les fonctions d'assemblage / distribution progressivement abandonnées. **Risque pour la pérennité.**

## Conclusion – Objet de la matinée

- Le monde industriel évolue,
- Le monde ferroviaire évolue,
- Région Wallonne → problèmes de gouvernance, d'infrastructures et d'opérations,
- Infrastructures et gouvernance traités ailleurs,
- Opérations:
  - Trains complets: offre suffisante (!!! Services locaux)
  - Trafic diffus: pérennité compromise, solutions novatrices nécessaires.

**Objet de cette matinée → la mise en place de services de types OFP est-elle une solution ?**

# Back up

- Volumes de B Logistics en Région Wallonne – 2012
- Carte des lignes principales du réseau belge
- Carte des lignes avec densité du trafic

# Transport ferroviaire en Région Wallonne (2012)

## Transport ferroviaire 2012 Région Wallonne - Aperçu Général - Toutes marchandises

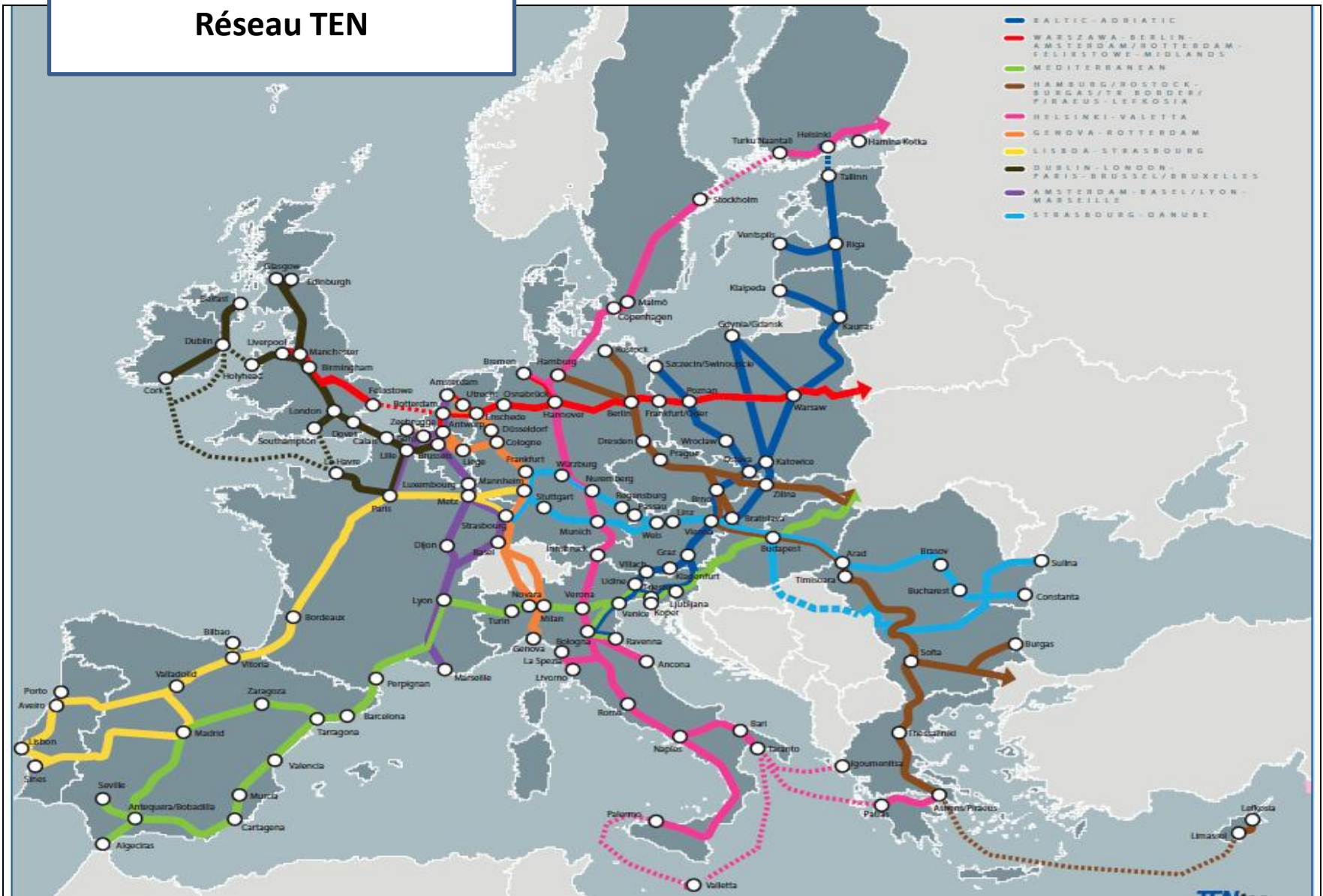
Activité Totale	Total		Trains Complets		Trafic Diffus	
	# wagons	kT	# wagons	kT	# wagons	kT
<b>Etranger Total</b>	<b>102 815</b>	<b>5 368</b>	<b>76 087</b>	<b>3 971</b>	<b>26 727</b>	<b>1 396</b>
<i>Export</i>	<i>57 241</i>	<i>3 226</i>	<i>41 111</i>	<i>2 363</i>	<i>16 130</i>	<i>863</i>
<i>Import</i>	<i>45 574</i>	<i>2 142</i>	<i>34 976</i>	<i>1 608</i>	<i>10 597</i>	<i>533</i>
<b>Belgique non Wallonie</b>	<b>104 341</b>	<b>4 680</b>	<b>89 993</b>	<b>3 981</b>	<b>14 347</b>	<b>698</b>
<i>Export</i>	<i>46 107</i>	<i>2 182</i>	<i>35 772</i>	<i>1 690</i>	<i>10 334</i>	<i>491</i>
<i>Import</i>	<i>58 234</i>	<i>2 498</i>	<i>54 221</i>	<i>2 291</i>	<i>4 013</i>	<i>207</i>
<b>Intra Wallonie</b>	<b>23 597</b>	<b>1 490</b>	<b>17 658</b>	<b>1 174</b>	<b>5 939</b>	<b>316</b>
<b>Activité Totale</b>	<b>230 753</b>	<b>11 538</b>	<b>183 738</b>	<b>9 126</b>	<b>47 013</b>	<b>2 410</b>

## Transport ferroviaire 2012 Région Wallonne - Aperçu Général - Trafic Conventionnel

Activité Totale	Total		Trains Complets		Trafic Diffus	
	# wagons	kT	# wagons	kT	# wagons	kT
<b>Etranger Total</b>	<b>94 016</b>	<b>5 124</b>	<b>67 288</b>	<b>3 727</b>	<b>26 727</b>	<b>1 396</b>
<i>Export</i>	<i>52 742</i>	<i>3 067</i>	<i>36 612</i>	<i>2 204</i>	<i>16 130</i>	<i>863</i>
<i>Import</i>	<i>41 274</i>	<i>2 057</i>	<i>30 676</i>	<i>1 523</i>	<i>10 597</i>	<i>533</i>
<b>Belgique non Wallonie</b>	<b>76 043</b>	<b>3 869</b>	<b>61 695</b>	<b>3 170</b>	<b>14 347</b>	<b>698</b>
<i>Export</i>	<i>32 091</i>	<i>1 712</i>	<i>21 756</i>	<i>1 220</i>	<i>10 334</i>	<i>491</i>
<i>Import</i>	<i>43 952</i>	<i>2 157</i>	<i>39 939</i>	<i>1 950</i>	<i>4 013</i>	<i>207</i>
<b>Intra Wallonie</b>	<b>23 597</b>	<b>1 490</b>	<b>17 658</b>	<b>1 174</b>	<b>5 939</b>	<b>316</b>
<b>Activité Totale</b>	<b>193 656</b>	<b>10 483</b>	<b>146 641</b>	<b>8 071</b>	<b>47 013</b>	<b>2 410</b>

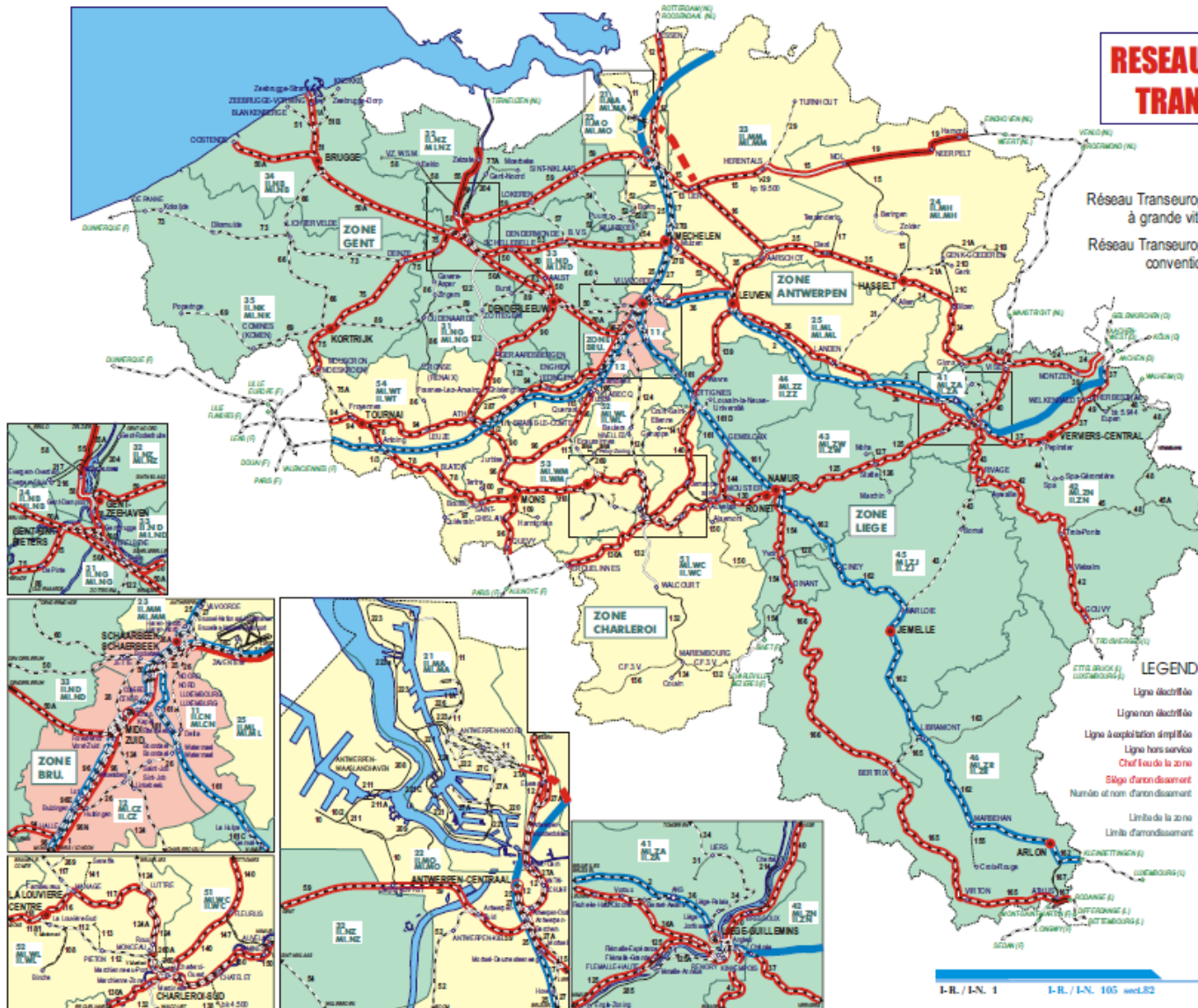


# Réseau TEN



# RESEAU TRANSEUROPEEN TRANSEUROPEES NET

Réseau Trans européen à grande vitesse ———— Trans europees hogesnelheidsnet  
Réseau Trans européen conventionnel ———— Conventioneel Trans europees net



## LEGENDE

- Ligne électrifiée ———— Gedeëlektificeerd lijn
- Ligne non électrifiée ———— Niet gedeëlektificeerd lijn
- Ligne à exploitation simplifiée ———— Lijn met vereenvoudigde exploitatie
- Ligne hors service ———— Lijn buiten dienst
- Chef de file de la zone ———— Hoofdplaats van de zone
- Sigle d'arrêt disaument ———— Zeld van het arrondissement
- Numéro et nom d'arrêt disaument ———— Nummer en naam van het arrondissement
- Limite de la zone ———— Zonengrens
- Limite d'arrondissement ———— Grens van het arrondissement

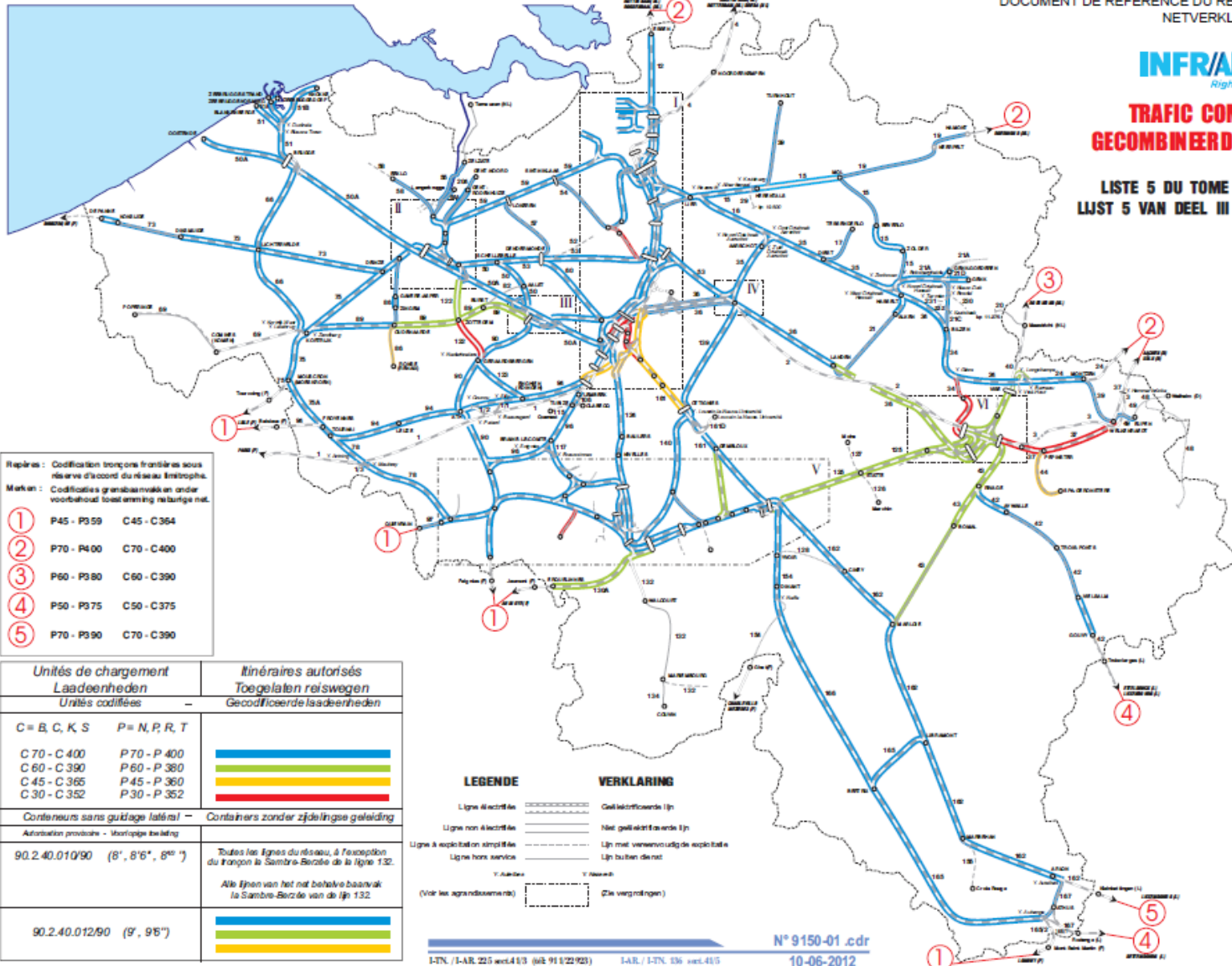
## VERKLARING

N° 10538.cdr  
23/02/2006

**INFRABEL**  
 Right On Track

**TRAFIC COMBINE  
 GECOMBINEERD VERVOER**

**LISTE 5 DU TOME III DU LST  
 LIJST 5 VAN DEEL III VAN HET BVT**



- Répères : Codification tronçons frontalières sous réserve d'accord du réseau limitrophe.  
 Merken : Codificaties grensbareikelen onder voorbehoud toestemming naburige net.
- ① P45 - P59 C45 - C364
  - ② P70 - P400 C70 - C400
  - ③ P60 - P390 C60 - C390
  - ④ P50 - P375 C50 - C375
  - ⑤ P70 - P390 C70 - C390

Unités de chargement Laadeenheden	Itinéraires autorisés Toegelaten reiswegen
Unités codifiées	Gecodificeerde laadeenheden
C = B, C, K, S    P = N, P, R, T	
C 70 - C 400    P 70 - P 400	
C 60 - C 390    P 60 - P 390	
C 45 - C 365    P 45 - P 360	
C 30 - C 352    P 30 - P 352	
Conteneurs sans guktage latéral Aanrijden provisorie - Voorlopige beëindiging	Containers zonder zijdelingse geleiding
90.2.40.010/90 (8°, 8'5", 8"')	Toutes les lignes du réseau, à l'exception du tronçon le Sambre-Berzée de la ligne 132. Alle lijnen van het net behalve baanvak le Sambre-Berzée van de lijn 132.
90.2.40.012/90 (9°, 9'5")	  

**LEGENDE**

- Ligne électrifiée
- Ligne non électrifiée
- Ligne à exploitation simplifiée
- Ligne hors service

**VERKLARING**

- Gecodificeerde lijn
- Niet gecodificeerde lijn
- Lijn met vereenvoudigde exploitatie
- Lijn buiten dienst

T. Aankers    T. Heusebuis  
 (Zie vergrotingen)

N° 9150-01.cdr  
 1-TN, 1-AR, 22.5 vers.4.13 (08/11/2012)    1-AR, 1-TN, 136 vers.4.15  
 10-06-2012

GEMIDDELTE DENSITEIT PER DAG  
VAN HET GOEDERENVERKEER

HORAIRE DE SERVICE: **12/2011-12/2012**  
DIENSTREGELING :

DENSITE MOYENNE JOURNALIERE  
DU TRAFIC MARCHANDISES

**Hypothèse**

Tonnage brut : Tracté+Loco  
Tonnage mesuré

**Hypothese**

Brutto tonnage : Tractie+Loco  
Gemeten Tonnage

**ECHELLE** in  $10^3$  ton

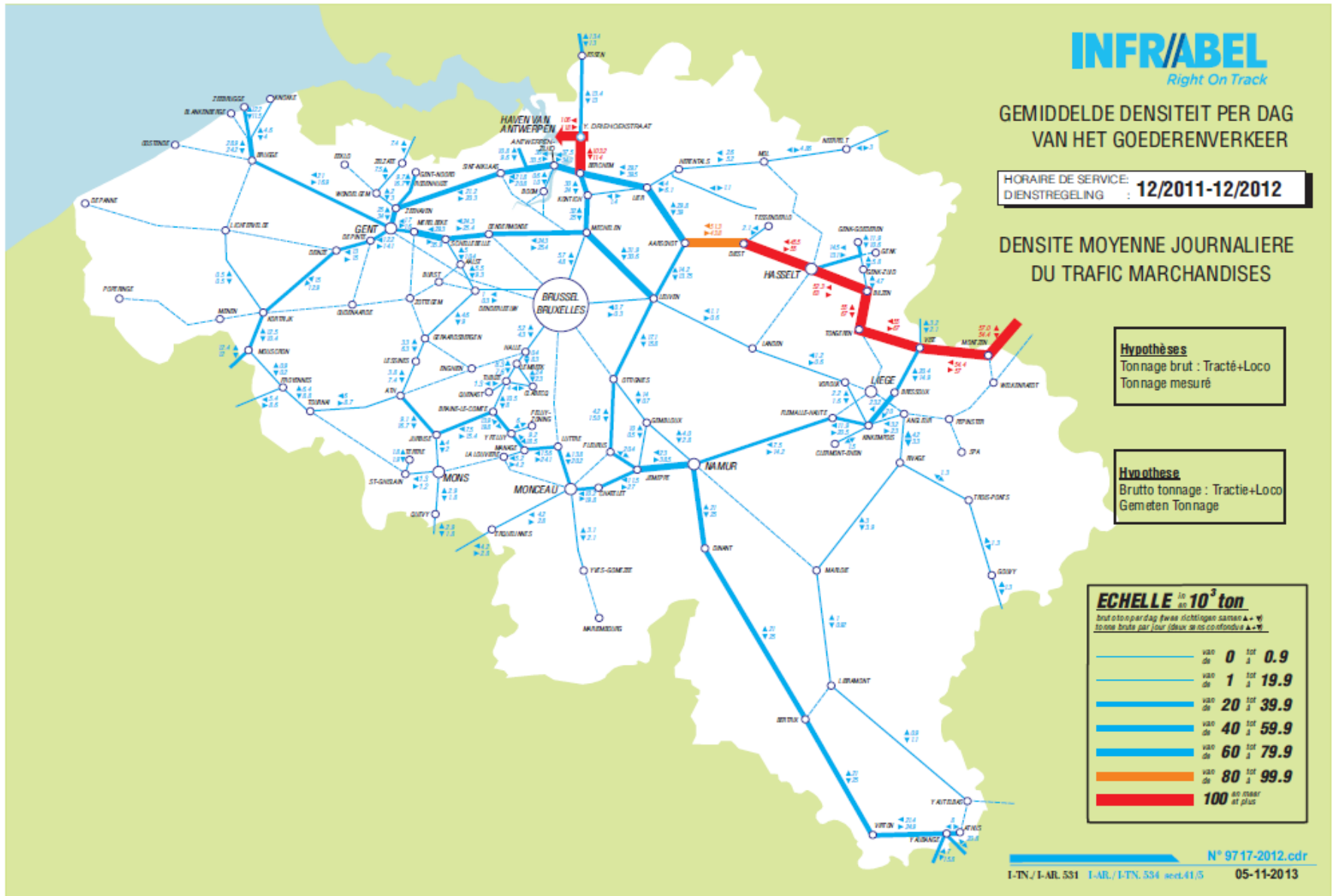
bruto per dag (was richting samen & v  
toon bruto per jour (was en les co-orientation & v

0	1	20	40	60	80	100
0.9	19.9	39.9	59.9	79.9	99.9	en meer at plus

N° 9717-2012.cdr

I-TN / I-AR. 531 I-AR. / I-TN. 534 vers.41/5

05-11-2013





# «L'Opérateur Ferroviaire de Proximité : une solution nécessaire pour la Wallonie ?»

**Besoins et attentes des clients, utilisateurs, institutions et secteurs**  
*Workshop n°1*





**Matinée d'information sur le thème  
OFP – Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
Workshop Services Ferroviaires Locaux**

**Namur 04/12/2013**

# Scope du workshop

## Géographique

- Le workshop concerne la **région Wallonne**. La position d'autres régions / autres acteurs (par ex. Port d'Anvers) est considérée dans la mesure où existent des relations opérationnelles impactant la région wallonne.
- Des opérations **transfrontalières** peuvent être envisagées dans la mesure où elles concernent les activités en région Wallonne (par exemple Hainaut Occidental ou Sud Luxembourg).

## Opérationnel

- Au-delà du trafic diffus au sens strict, **tous les services locaux** nécessaires au fonctionnement du système ferroviaire. Il est en effet quasi impossible au niveau local de scinder les prestations destinées au trafic diffus au sens strict des prestations locales de « services terminaux aux trains complets ». L'abandon du trafic diffus peut en outre, entraîner une forte contraction de l'ensemble de l'activité.

# Règles du jeu

- 1. Soyez créatifs, demandez l'impossible**
- 2. Il n'y a pas de question idiote, ... parfois des réponses...**
- 3. Il n'y a pas de vaches sacrées**



# Présentation des panelistes

- Koen **Cuypers**, Port of Antwerp
- Claudy **Dalne**, Yara
- Alain **Rysman**, Terminal Container Athus
- Daniel **Wérion**, Aperam



Knowledge grows

# L'Opérateur Ferroviaire de Proximité

Solution nécessaire pour la Wallonie ?

# Conséquences de l'obligation des EF d'équilibrer leurs comptes

- De 2008 à 2013 ,
  - explosion des coûts des transports ferroviaires
  - dégradation de la qualité des acheminements ainsi que des services fournis !
  
- A distances égales , l'évolution des coûts de 2008 à 2013 :
  - Pour la traction : 13 €/to → 29 €/to
  - Pour la location : 6 €/to → 11 €/to

# La dégradation importante du service de Fret ferroviaire

illustrée principalement par :

- Une réduction du nombre de dessertes sur nos raccordements
- Des retards parfois importants entre les plans d'acheminements théoriques et les wagons effectivement acheminés
- La mauvaise gestion des wagons vides et les départs-retours ateliers, alors que c'est primordial pour un secteur comme la chimie,
- Nous n'évoquerons pas les trains annulés !

**a conduit à une très mauvaise productivité de nos wagons loués; ce qui a contraint les industriels à augmenter leurs flottes .. donc l'impact de la location (€/to transportée) dans le coût de transport ferroviaire !**

## De quels leviers les entreprises disposent-elles pour rétablir leur compétitivité essentielle à leur survie ?

- Utiliser des EF de petites tailles ayant des coûts de fonctionnement beaucoup plus faibles que les EF historiques
- Introduire des concepts logistiques qui favorisent la concurrence des EF (trains navettes pendulaires , open access, élimination des co-contrats, ..)
- Mutualisation de trains navettes avec d'autres (Industriels, ...)
- Time-sharing de trains navettes avec d'autres (Industriels, ...)
- ... Augmentation des ventes grâce à une logistique + performante

## La survie du trafic diffus

est conditionnée par la possibilité qu'auront les donneurs d'ordre de pouvoir acheminer les wagons

- rapidement ,
- à des prix compétitifs
- et avec une grande flexibilité

des installations de chargement/déchargement vers des points nodaux desservis par des trains navettes en open-access !

C'est dans ce cadre précis **de la collecte et la distribution des wagons** que l'OFP aura un rôle essentiel tant pour le trafic diffus que pour les trains complets !

## 1 SERVICE FERROVIAIRE REGIONAUX / LOCAUX / FONCTIONNALITES

- **OPERATIONS DE BASE**

- Traction régionale / Regroupement sur des points nodaux / Dessertes de wagons isolés mais aussi de trains complets / Ramasses journalières / Navettes / Connexion inter OFP

- **OPERATIONS CONNEXES**

- Réparation rapide de wagons / Tracing / Visites techniques des trains / Opérations sur sites
- Le conducteur de locomotive est aussi agent au sol / Organisateur de transports serait un plus
- Formations des chargeurs à la chose ferroviaire

- **PRESTATIONS MINIMALES A COUVRIR**

- A DETERMINER AVEC CHAQUE CHARGEUR ,
  - le chargeur rédige son cahier des charges qui aboutira sur un contrat entre le chargeur et l'opérateur ferroviaire / Durée d'un contrat de 3 à 5 ans

- **CERTIFICAT DE SECURITE**

- Il ne paraît pas nécessaire d'avoir des clients pour l'obtention du certificat

## 2. LE FIRST AND LAST MILE

- **UN OFP constitué par GROUPEMENT D'INTERETS LOCAUX**
  - Ce groupement apporte un fond de commerce à l'OFP, des aides logistiques voire financières
  - Exemple factuel chez APERAM: cela pourrait être 1200 dessertes par an  
1200 visites techniques, quelques wagons à conduire vers des ateliers de réparation, etc....
  - Ce groupement s'appuyant sur un OFP expérimenté serait un gage d'une mise en place très rapide et éviterait assurément quelques erreurs de jeunesse;
- **PARTICIPATION DE B LOGISTICS OU AUTRE MAJORS**
  - En Belgique, pas dans l'état actuel des conventions et des pratiques
    - ex OSR Belgique opère sur notre site de Genk et ne peut pas déposer ou reprendre des trains en gare de Genk Goederen ( 4 km de voie industrielle). Alors que sur notre usine d'Isbergues (Pas de Calais) Socorail, notre tractionnaire interne, reprend et dépose les trains dans la gare d'Isbergues



### 3.. COORDINATION OPERATIONNELLE ENTRE OFP et EF

- **Interface OFP EF**
- Un chargeur de la taille d'APERAM gardera la maîtrise des contrats
  - un contrat qui définit bien la prestation avec un OFP et un contrat avec l'entreprise ferroviaire « grandes lignes »
  - Le transfert de responsabilité est réalisé à un point convenu précisé dans les contrats - chacun assure ainsi sa part de responsabilité
- Un chargeur de petite taille pourra s'appuyer sur un OFP- Organisateur de transports lequel assurera la responsabilité sur le bout en bout après négociation avec les EF
- Dans les 2 cas, il faut des contrats avec obligations de moyens et obligations de résultat
- Le système de facturation des EF est bien connu, en ce qui concerne, un OFP, le détail sera nécessaire bien que dans le cas bien précis d'APERAM qui garderait ses contrats avec les EF, un coût de prestation forfaitaire hebdomadaire pourrait être envisageable
- **Services locaux rendus aux trains complets**
  - le regroupement national de wagons doit rester chez B logistics car le pays est trop petit et la contrainte des trains de voyageurs restera toujours importante
  - 5 OFP devraient suffire en Wallonie

## 4 QUELS OFP EN REGION WALLONNE

- Une vision des OFP en Wallonie : 5 entreprises devraient suffire avec un périmètre correspondant +/- aux périmètres des 4 ports autonomes dans lesquels il existe des gares de « formation » pouvant servir de base aux opérations des OFP ; à ces 4, on ajoute une entreprise pouvant couvrir la région d'Arlon voire le Grand Duché et une partie de la Lorraine française
  - PACO - gare de ST GHISLAIN
  - PORT DE CHARLEROI – gare de Monceau ou Chalelet
  - PORT DE NAMUR - gare de RONET
  - PORT DE LIEGE - gare de KINKEMPOIS
  - 
  - REGION D'ARLON - gare de STOCKEM

# ZOOM sur la région de Charleroi, un potentiel des clients



Chantier Keyser



Verreries



Carrière d'AISEMONT



APERAM



Disteel Bouffioux



SIH Portier



Carbobois



Terminal trimodal



Comet sombre



Carsid



europorte



Thy Marcinelle



Fafer



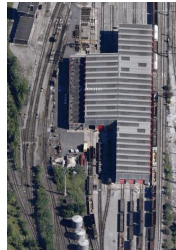
Nexans



Tréfileries de Fontaine L'évêque



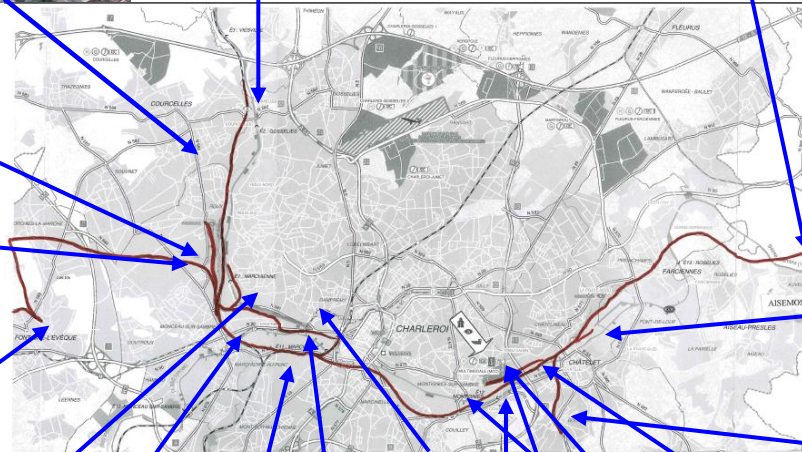
TIMAC Potasco



Atelier Wagons



Shanks





## 6 OFP ET INFRABEL

- Modification des règles de circulation sans altérer la sécurité
  - EX / Entre Courcelles et Chatelet, il existe des voies industrielles sans doute sous employées
- Circulation hors sillons et avec sillons
- Les OFP seront des clients d'INFRABEL, une aide financière de démarrage serait très certainement appréciée.
  - Ex/ allègement des redevances dans les 1ères années - paiements différés etc...
- Accélération des autorisations de circuler et agrégation des locomotives et conducteurs
- Appui nécessaire d'INFRABEL au niveau des frais de raccordement des nouveaux chargeurs ou d'anciens raccordés

# Thèmes du Workshop

- **Thème1: Services Ferroviaires Locaux – Fonctions ?**
- **Thème 2: Qui peut prester les last miles ?**
- **Thème 3: Coordination opérationnelle OFP / EF ?**
- **Thème 4: Quels OFP en région Wallonne ?**
- **Thème 5: Structure Légale et financière ?**
- **Thème 6: Autres suggestions / points d'attention ?**

# 1. Services Ferroviaires Régionaux / Locaux – Fonctions

- Opérations de base ?
- Opérations connexes, par exemple ?
- Prestations minimales à offrir ?
- Autres ??

## 2. Qui peut prester les last miles ?

### Groupement d'Intérêts Locaux (SDR, Ports Autonomes, Clients, ...) ?

- Avantages / inconvénients.
- Durée ? Minimum recommandé ?
- Participation des Clients? Avantages / inconvénients ?
- Viable sans cette participation ?
- **Participation d'un OFP expérimenté ?** Les intérêts locaux, Clients et Ports ont-ils le savoir faire pour se lancer seuls dans la création / l'exploitation d'un OFP.

### Participation de B Logistics ?

- **Avantages ?**
- **Inconvénients ?:**
- **En direct ou via une filiale ?**
- **Majoritaire vs minoritaire ?**

➔ **Aussi demander aux OFP dans le second atelier**

# 3. Coordination opérationnelle OFP / EF

## Interface OFP / EF

- **Commercialisation**
- **Transfert de responsabilité entre l'OFP et l'EF** de grande ligne.
- **Identification en facture des différentes prestations:** OFP, EF, transport à charge, transport à vide, coût des wagons... ?

## Services locaux rendus aux trains complets

- **Avec autres EF ?**
- **Relations avec XRail, COBRA ou SIBELIT ?**

## Support Informatique.

- **Interfacer avec tous les clients locaux et les EF ?**
- **Gestion des parcs wagons,** outil permettant le **tracking / tracing de bout en bout ?**
- **Autres ?**



## 4. Quels OFP en région Wallonne ?

- Un seul pour la région?
- Deux ? Où?
- Plus ? Où ?
- Problème du Sud Luxembourg ? Limbourg ?
- Relations internationales ?
  - Valenciennes ?
  - Aachen / Eupen ?
  - Sud Luxembourg ?

## 5. Structure Légale et financière

- **Services optionnels ou obligatoires?**
- **Concurrence locale ou une seule licence d'OFPP par région ?**
- **Structure financière des OFPP.**
  - Financièrement autonome ou service public subsidié?
  - Incitants à l'investissement ?
  - Soutien Régional / Local éventuel? Dans quels cas? Sous quelle(s) forme(s) ? Sous quelles conditions?
  - Actionnariat ? Participation des Clients?
- **Pistes pour soulager le bilan au démarrage?**
  - **Pour le matériel**
  - **Pour le personnel.**

## 6. Autres suggestions / points d'attention ?

- **Raccordements ?**
- **Lignes industrielles ? Maintenance ?**
- **Intégration d'opérations on site / off site**, même machine, même personnel fait les opérations en gare et sur l'embranchement du client ; économies partagées avec le Client?
- Financement / exploitation de **parkings certifiés Seveso** pour marchandises dangereuses ?...
- **Autres ?**



# «L'Opérateur Ferroviaire de Proximité : une solution nécessaire pour la Wallonie ?»

## Pause-café





# «L'Opérateur Ferroviaire de Proximité : une solution nécessaire pour la Wallonie ?»

## Présentation du concept OFP

*Jacques Chauvineau – Objectif OFP et Albert Counet – AC Consult*



# Objectif OFP



**Matinée d'information sur le thème  
OFP – Opérateurs Ferroviaires de Proximité**

***Des OFP en Belgique?***

**Jacques Chauvineau**  
Objectif OFP

# ***Le ferroviaire français dans le temps long***

**1965 : l'avenir du rail c'est le fret.**

**1972 : le renouveau voyageur Corail**

**1981 : le choc TGV; le fret relégué**

## ***1987 : TER, un lancement controversé***

- **un design et une « marque »**
- **le relais politique du rapport Haenel**
- **la régionalisation**
- **deuxième « relégation » du fret.**



# ***La spirale de déclin du fret***

## **Le fret des Trente Glorieuses**

- les trains entiers de l'industrie lourde
- ils soutiennent un service du lotissement efficace mais coûteux
- une « certaine » autonomie organisationnelle et commerciale locale,

# ***La rente des Trente Glorieuses s'effrite***

- révèle la faible productivité du lotissement
- tentative de maîtrise par la centralisation
- abandon des trafics non rentables
- les nouveaux opérateurs ne compensent pas
- en dix ans: -40% en France, +45% en Allemagne

# ***Les risques à long terme***

- Des territoires déconnectés de l'Europe ferroviaire
- Impact sur la logistique et la compétitivité de l'économie
- Attractivité des territoires
- Un ferroviaire peu branché sur les ports
- Raté d'entrée dans le développement durable

# ***Le nouveau marché ferroviaire***

- Moins de trains entiers industriels
- Des marchés plus diversifiés, moins programmables
- Des distances européennes
- Une volonté nouvelle de ferroviaire
- Arrivée de nouveaux organisateurs de transport

# ***Décentraliser le fret ferroviaire : les OFP***

- Présence commerciale territoriale
- Travail logistique en partenariat avec les chargeurs: mutualisation des flux
- Adaptabilité ferroviaire locale
- Abaissement des coûts
- Valorisation des installations terminales et des capillaires

# *L'effet stratégique des OFP*

- Mobilisation d'organismes de transport
- Coopérations ferroviaires inter territoriales
- Création de valeur dans le local
- Double effet de productivité : local et longue distance
- Décentralisation des infra locales au sein du RFN
- Un effet PME
- 
- Un effet de réseau

# Les OFP- Premières réalisations françaises

## La situation aujourd'hui, 4 ans après l'Engagement National pour le Fret

- 4 OFP EF territoriaux opérationnels:
  - CFR Morvan
  - TPCF Régiorail
  - RDT 13
  - Bourgogne Fret Service ( Europorte - Cerevia)
- 2 OFP EF territorial en lancement :Agenia-Fer Alliance et 3 en lancement ( FERRIVIA-Lorraine-Chalons)
- 2 OFP portuaires opérationnels:
  - OFP Atlantique
  - Normandie Rail Services
- 3 EF nationales ont des implantations « territoriales » (Europorte Chatillonnais- VFLI Strasbourg – OSR Nord Pas de Calais)
- 4 PGI sur le RFN ( dont CFR) et 9 PGI portuaires

### Plus Combiwest et Ferrovergne...

- ● Opérateur ferroviaire de proximité territorial existant /Opérateur ferroviaire de proximité territoriale exclusivement PGI
- ● Opérateur ferroviaire de proximité portuaire existant / Opérateur ferroviaire de proximité portuaire exclusivement PGI
- ● Opérateur ferroviaire de proximité territoriale en projet
- ● Opérateur ferroviaire de proximité portuaire en projet
- ● Initiatives diverses



Source MEDDE DGITM



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
... le fret ferroviaire  
au service des ports et des territoires

## CFR - Morvan

- Mobilisation des chargeurs (carrières) : création Proffer Morvan, 30/05/2006
- Suite déraillement, fermeture de la ligne Cercy la Tour- Epiry
- Projet de remise en état proposé par CFR, pour 5M€ ( contre un devis initial de 17 M€) , associé à un projet de desserte de type OFP.
- Tour de table de l'OFP : CFR, chargeurs, transporteur logisticien local,
- CFR a reçu sa licence ferroviaire et son certificat de sécurité en 2010
- Premier train en octobre 2010 et démarrage progressif depuis mars 2011
- Contrat de PGI attribué par RFF sur appel d'offres, en activité depuis 10 / 2010
- Augmentation du capital- entrée majoritaire de RégioRail (Eurorail + RDC)
- 2012 : 180 000 T - 5 locomotives ...et équilibre financier



## TPCF

### 1994 Trafic sur la ligne Rivesaltes - Saint Martin

Gare	Nb Wagons	Tonnage	Etablissements
Espira de l'Agly	3	200	Armée
Espira de l'Agly	2885	230 000	Carrière Lafarge
Cases de Pène	264	21 000	OMNYA
St Paul de Fenouillet	1641	100 000	Baux
Caudiès	570	45 000	Feldspath du Midi
Lapradelle	663	39 000	Feldspath du Midi
St Martin Lys	231	18 000	Blanc Minéraux de Paris
Totaux	6 257	453 200	

**2009** = 10 000 T !! - Prise de conscience des chargeurs et des collectivités locales

**2010** - Licence et certificat de sécurité pour TPCF Fret

**2012** -TPCF change de modèle et Regiorail rentre au capital; TPCF développe un service régional ( pâte à papier St Gaudens- Alumine Gardanne – Bois Caudiès )

**2013** – TPCF élargit son activité et exploite 4 locomotives

## RDT 13

- Plus de 100 ans d'expérience ferroviaire territoriale dans la continuité des chemins de fer départementaux.
- 70 km de voies propres exploitées entre le Pas des Lanciers et La Mède ( produits pétroliers)
- Depuis 2005 élargissement du domaine d'intervention:
  - Manœuvres et exploitation ITE et triages
  - Entretien des voies du GPM Marseille
- 2011, obtention de la licence et du certificat de sécurité transformant RDT 13 en entreprise ferroviaire régionale
- 2012 parc de locomotives existant ( 8 machines de 600 à 1400 CV) renforcé par deux Vossloh 2000 de 3000 CV aptes au RFN
- Début des opérations sur RFN « spot » juillet 2012, pour BD Rail Services fin 2012, montée en régime 2013 ( 1 train par jour pour Communauté de Marseille) . Passage à 4 locomotives

## OFP Atlantique

- Le Port de La Rochelle a créé en 2010 un Opérateur Ferroviaire Portuaire: OFP La Rochelle : Port (75,1 %) - ECR (24,9 %)
- Mission :  
*Accompagner le développement du Port en réalisant le transport ferroviaire de marchandises portuaires à origine ou destination du Port pour tout client sur l'ensemble du territoire français*
- Début exploitation le 8 Octobre 2010 , base 2 trains par semaine
- 1 train / jour en 2012 – 250 00 t/ an
- Résultat en équilibre
- En 2013, le "Port de Nantes entre au capital, OFP Atlantique est crée ( La Rochelle 50,2% - Nantes 24,9% - ECR 24,9 %)
- Objectif 2013 : 350 000t - bénéficiaire



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
... le fret ferroviaire  
au service des ports et des territoires

# *Aider à la création locale d'un OFP*

- Implanter le concept « in situ »
- Mettre en mouvement les acteurs
- L'alchimie OFP: complicité entre chargeurs et logisticiens transporteurs
- Chaque cas est un cas particulier
- Détecter les flux socles de démarrage

**MERCI DE VOTRE ATTENTION**

**[WWW.OBJECTIF-OFP.ORG](http://WWW.OBJECTIF-OFP.ORG)**

**DES QUESTIONS ?**



**Matinée d'information sur le thème**  
**OFP – Opérateurs Ferroviaires de Proximité**  
**Workshop Services Ferroviaires Locaux - Synthèse**

**Namur 04/12/2013**

# Quels OFP en région Wallonne ?

## Pour quels services ?

### Réponses des panelistes aux demandes formulées par les Industriels lors du workshop précédent

- **François Coart, Président ERFA**
- **Eric Debrauwere, CEO Eurorail RegioRail**
- **Didier Dieudonné, DG Port de Strasbourg**
- **Geert Pauwels, CEO B Logistics**

# Synthèse du Workshop - Clients

- **OFP – Raison d’être, concept**
- **Service Locaux: Tâches et Fonctions**
- **Qui peut prêter des tâches « de proximité »**
- **Coordination opérationnelle OFP / EF**
- **Structure Légale et financière**
- **Autres suggestions / points d’attention ?**



# Opérateurs Ferroviaires de Proximité

## Raison d'être - Concept

- **Les mesures d'assainissement des EF concourent à délaisser le trafic diffus et à réduire l'amplitude des services locaux**
- **Transport « diffus » nécessaire** pour Clients qui veulent expédier / recevoir par fer mais ne peuvent composer un train complet. **Élément crucial de la supply chain** de nombreux secteurs (acier, chimie, papier, automobile).
- Modal shift ne pourra venir que d'un développement du trafic diffus (lots unitaires de quelques wagons) à petite et moyenne distance.
- Grandes EF ne sont pas armées pour effectuer économiquement les opérations locales de collectes / distribution dans les zones de moyenne industrialisation.
- Si des mesures novatrices ne sont pas prises il y a **risque de désertification ferroviaire** dans les zones de faible – moyenne industrialisation

# Transport ferroviaire en Région Wallonne

## Transport ferroviaire 2012 Région Wallonne - Aperçu Général - Toutes marchandises

Activité Totale	Total		Trains Complets		Trafic Diffus	
	# wagons	kT	# wagons	kT	# wagons	kT
<b>Etranger Total</b>	<b>102 815</b>	<b>5 368</b>	<b>76 087</b>	<b>3 971</b>	<b>26 727</b>	<b>1 396</b>
<i>Export</i>	<i>57 241</i>	<i>3 226</i>	<i>41 111</i>	<i>2 363</i>	<i>16 130</i>	<i>863</i>
<i>Import</i>	<i>45 574</i>	<i>2 142</i>	<i>34 976</i>	<i>1 608</i>	<i>10 597</i>	<i>533</i>
<b>Belgique non Wallonie</b>	<b>104 341</b>	<b>4 680</b>	<b>89 993</b>	<b>3 981</b>	<b>14 347</b>	<b>698</b>
<i>Export</i>	<i>46 107</i>	<i>2 182</i>	<i>35 772</i>	<i>1 690</i>	<i>10 334</i>	<i>491</i>
<i>Import</i>	<i>58 234</i>	<i>2 498</i>	<i>54 221</i>	<i>2 291</i>	<i>4 013</i>	<i>207</i>
<b>Intra Wallonie</b>	<b>23 597</b>	<b>1 490</b>	<b>17 658</b>	<b>1 174</b>	<b>5 939</b>	<b>316</b>
<b>Activité Totale</b>	<b>230 753</b>	<b>11 538</b>	<b>183 738</b>	<b>9 126</b>	<b>47 013</b>	<b>2 410</b>

## Transport ferroviaire 2012 Région Wallonne - Aperçu Général - Trafic Conventionnel

Activité Totale	Total		Trains Complets		Trafic Diffus	
	# wagons	kT	# wagons	kT	# wagons	kT
<b>Etranger Total</b>	<b>94 016</b>	<b>5 124</b>	<b>67 288</b>	<b>3 727</b>	<b>26 727</b>	<b>1 396</b>
<i>Export</i>	<i>52 742</i>	<i>3 067</i>	<i>36 612</i>	<i>2 204</i>	<i>16 130</i>	<i>863</i>
<i>Import</i>	<i>41 274</i>	<i>2 057</i>	<i>30 676</i>	<i>1 523</i>	<i>10 597</i>	<i>533</i>
<b>Belgique non Wallonie</b>	<b>76 043</b>	<b>3 869</b>	<b>61 695</b>	<b>3 170</b>	<b>14 347</b>	<b>698</b>
<i>Export</i>	<i>32 091</i>	<i>1 712</i>	<i>21 756</i>	<i>1 220</i>	<i>10 334</i>	<i>491</i>
<i>Import</i>	<i>43 952</i>	<i>2 157</i>	<i>39 939</i>	<i>1 950</i>	<i>4 013</i>	<i>207</i>
<b>Intra Wallonie</b>	<b>23 597</b>	<b>1 490</b>	<b>17 658</b>	<b>1 174</b>	<b>5 939</b>	<b>316</b>
<b>Activité Totale</b>	<b>193 656</b>	<b>10 483</b>	<b>146 641</b>	<b>8 071</b>	<b>47 013</b>	<b>2 410</b>

# Services Ferroviaires Régionaux / Locaux – Fonctions ?

- **Opérations de base**
  - Triages,
  - Trains inter triages et trains de zone,
  - Nœuds d'acheminement,
  - Trains de desserte et last mile,
- **Opérations connexes, par exemple**
  - Opération « hors sillon »
  - Wagons vides en repositionnement, ou de / vers ateliers
  - Opérations sur raccordements, lignes industrielles (ou leur maintenance),
  - Financement de parkings certifiés Seveso pour marchandises dangereuses,...
  - Développement de softwares de booking, ou de tracking / tracing,
  - Formations du personnel à la polyvalence, formations linguistiques,
  - Modalités pour favoriser la flexibilité dans l'organisation du travail.
  - Autres,....
- **Prestations minimales à offrir ?**
  - Contenu ?
  - Conditions ?
  - Certificat de sécurité « OFP » assorti d'un Cahier des charges type standardisé (fréquence des dessertes, visites contradictoires, visites en confiance, ...) ?

# Qui peut prester les last miles ?

## Groupement d'Intérêts Locaux (SDR, Ports Autonomes, Clients, ...) ?

- Avantages / inconvénients.
- Durée ? Minimum recommandé ?
- Participation des Clients? Avantages / inconvénients ?
- Viable sans cette participation ?

## Participation d'un OFP expérimenté ?

Les intérêts locaux, Clients et Ports ont-ils le savoir faire pour se lancer seuls dans la création / l'exploitation d'un OFP. Existe-t-il un OFP prêt à prendre ce risque ?

## Participation de B Logistics ? Autre Major ?

- **Avantages ?**
- **Inconvénients ?:**
- **En direct ou via une filiale ?**
- **Majoritaire vs minoritaire ?**

# Coordination opérationnelle OFP / EF ?

## Interface OFP / EF

- **Commercialisation:** qui détient le contrat avec le client, fait l'assemblage du transport de bout en bout et assume la responsabilité de la chaîne de transport (EF de grande ligne, commissionnaire de transport avec ou sans moyen propre, OFP ?) obligation de moyens ou obligation de résultat).
- **Transfert de responsabilité entre l'OFP et l'EF** de grande ligne.
  - OFP contractant du Client en lettre de voiture, avec EF comme transporteur subséquent ?
  - Autres ?
- **Identification en facture des différentes prestations:** OFP, EF, transport à charge, transport à vide, coût des wagons... ?

## Services locaux rendus aux trains complets

- Soit l'opérateur de grande ligne vient chercher le train au point d'interface avec l'OFP,
- Soit un **réseau national de liaison** est maintenu qui assure le regroupement des flux générés par les OFP vers un point de convergence centralisé.
- Est-il concevable qu'un OFP prenne une dimension supérieure pour exécuter cette tâche de regroupement national ?

## Support Informatique.

Pour s'interfacer avec tous les clients locaux et les EF, un minimum de coordination est-il souhaitable (enregistrement des commandes, lettre de voiture électronique,...). De même pour la **gestion des parcs wagons**, est-il souhaitable de disposer d'un outil permettant le **tracking / tracing de bout en bout** ?

## Aspects Légaux et financiers ?

- **Services optionnels ou obligatoires?**
- **Concurrence locale ou attribution d'une seule licence d'OFPP par région ?**
- **Structure financière des OFPP.**
  - l'OFPP doit être financièrement autonome ou service public subsidié?
  - Incitants à l'investissement ?
  - Soutien Régional / Local éventuel? Dans quels cas? Sous quelles conditions?
- **Pistes pour éviter de plomber le bilan au démarrage?**
  - **Pour le matériel**
  - **Pour le personnel.**
- **Autres points d'attention ?**



# «L'Opérateur Ferroviaire de Proximité : une solution nécessaire pour la Wallonie ?»

## Les expériences d'OFP *Workshop n° 2*



# Thèmes du Workshop - Opérateurs

- **OFP – Raison d’être, concept**
- **Service Locaux: Tâches et Fonctions**
- **Qui peut prêter des tâches « de proximité »**
- **Coordination opérationnelle OFP / EF**
- **Structure Légale et financière**
- **Autres suggestions / points d’attention ?**



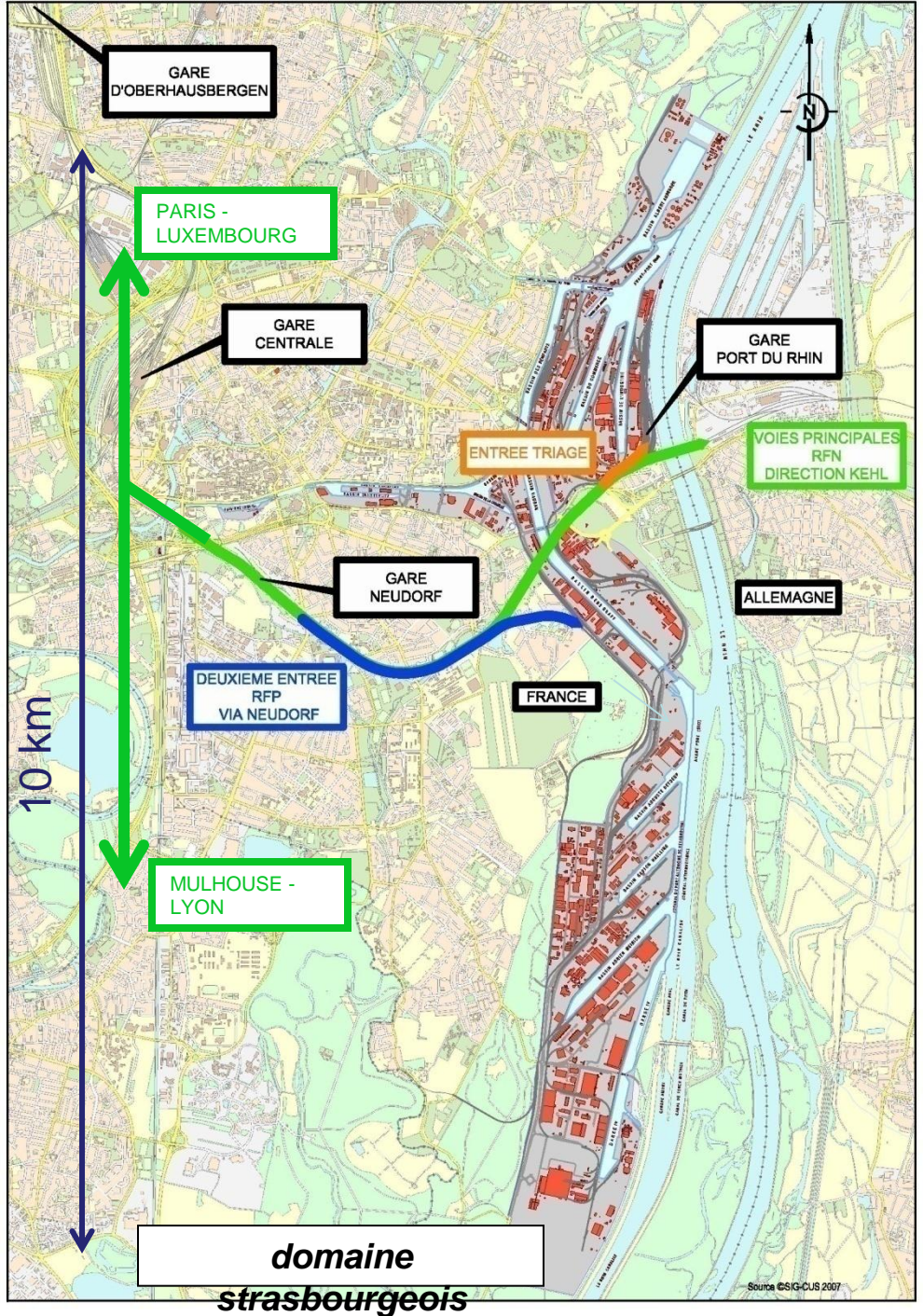
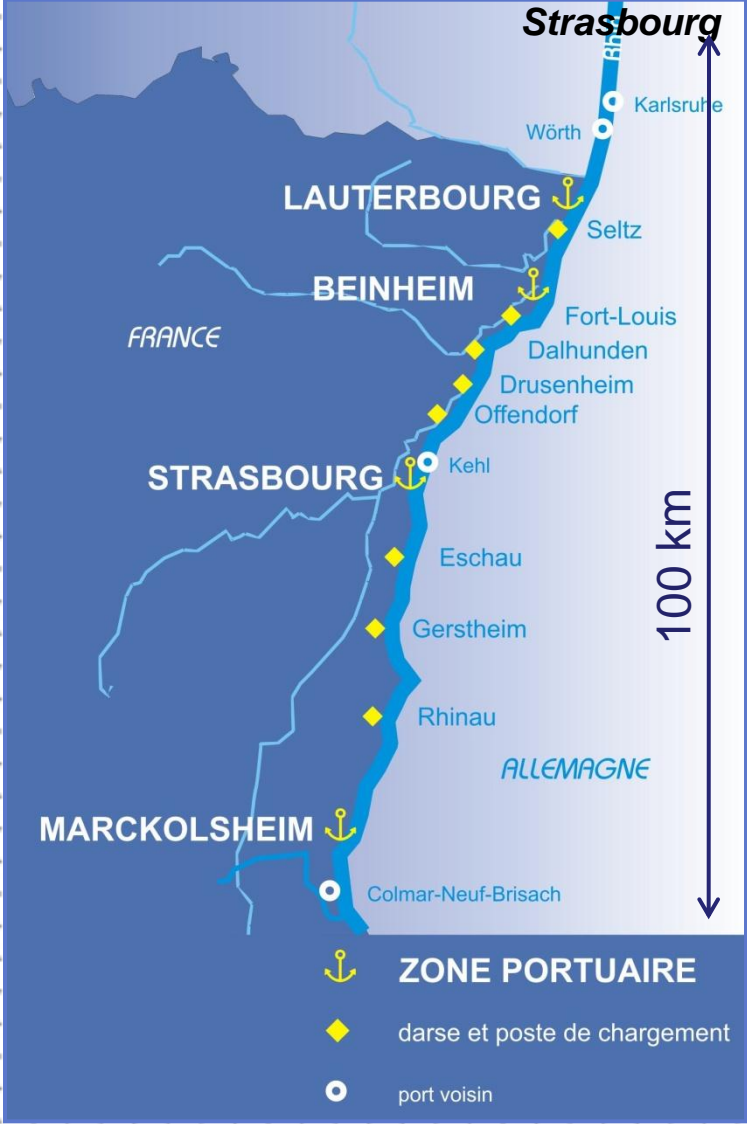


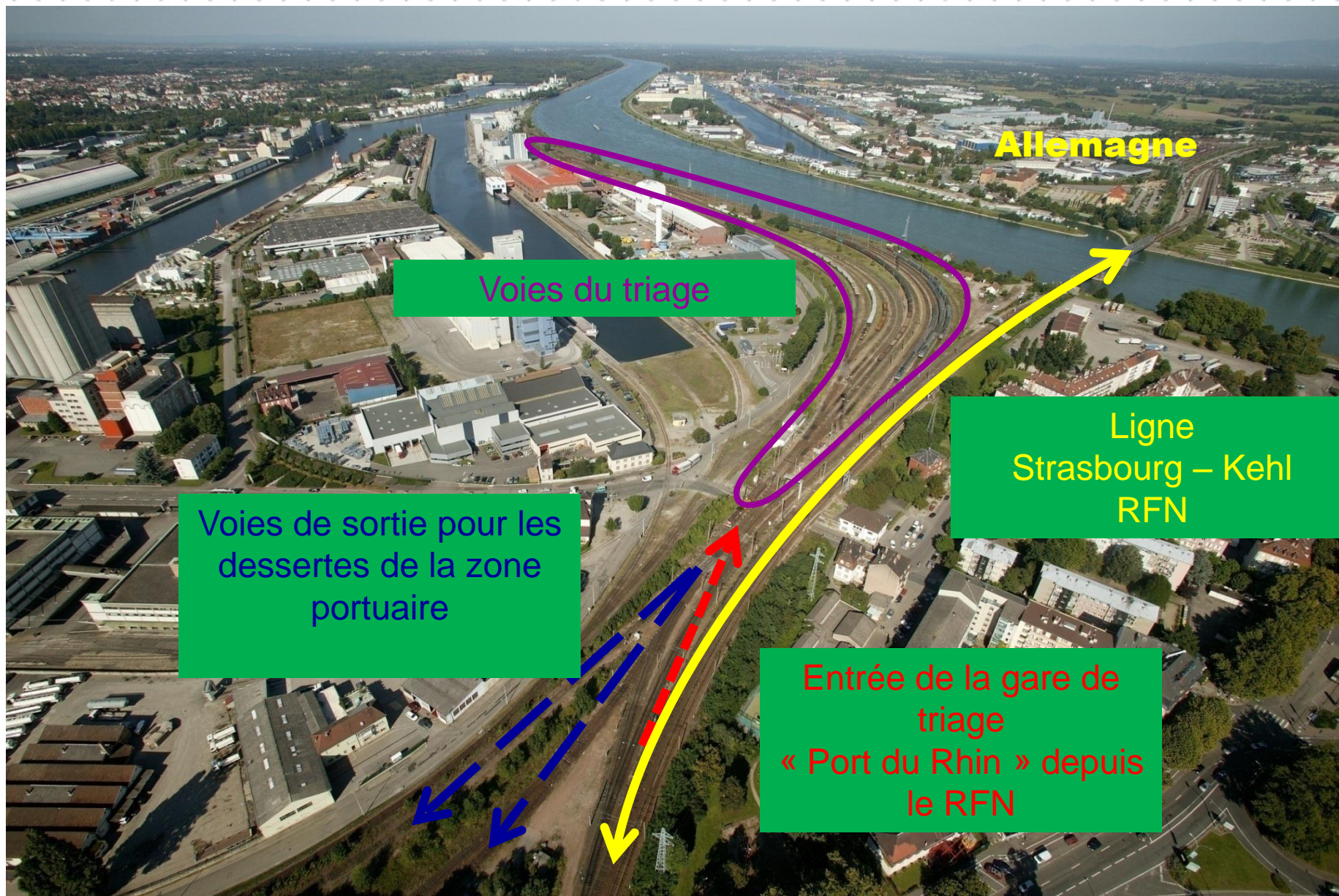
# PAS

PORT AUTONOME DE STRASBOURG

## Les sites portuaires

sites gérés par le port autonome de Strasbourg





## Les axes travaillés : les offres ferroviaires de proximité

Besoins = contenu des OFP	Point d'étape (juin 2013)	Pistes pour l'avenir
Prospection commerciale	Prospection de proximité existante	Rôles des transitaires ou des commissionnaires ?
Offres logistiques globales	Les offres se sont musclées sur ce plan	Comment rapprocher encore ferroviaire et logistique?
Liaisons à courte distance	Des expérimentations réussies	Plateformes relais pour le pré acheminement?
Liaisons transfrontalières	Des échanges et des succès qui ouvrent la voie	Rôles des ports frontaliers, Échanges à poursuivre
Groupage/ dégroupages de Wagons Isolés	Offres conteneurs, Intérêt grandissant pour les coupons de wagons	Mutualisation des besoins?
Traction derniers kms	Offre renforcée et élargie (5 opérateurs présents)	Qualité et capacité

## Des leviers d'action identifiés pour chacun des partenaires de la démarche

Partenaire	Principes	Et plus concrètement...
PAS	Terminaux performants Qualité du service ferroviaire	Investissements et exploitation Mise en place d'un GDI
Gestionnaires d'infra.	Accessibilité aux réseaux (RFF), favoriser les liaisons inter-plateformes (RFF, ports, ...)	Projet européen présenté dans le cadre des RTE-T
Acteurs institutionnels	Arbitrages favorables au fret Soutien financier aux investissements	→ Sillons et cohabitation fer/habitat → Accessibilité et outillage portuaire
CCI / GUP	actions de promotion / Suivi performance et satisfaction clients	Implication forte – Enquêtes?
ORTAL	Baromètre ferroviaire	annuel
Acteurs économiques	Mutualiser / Adapter logistique au mode ferroviaire / S'engager	Des exemples déjà intéressants

# REGIORAIL

**Une boîte à outils  
pour les OFP**



# L'alliance de deux spécialistes



- Plate-formes logistiques
- Organisateur de transport
- Wagon Group System (WGS)
- Distribution autour de Lyon

***2<sup>e</sup> acteur pour le wagon isolé en France***



- « shortliner » américain
- Investissements ferroviaires à risques
- Premier opérateur voyageurs privé en Allemagne avec HKX

***Investit sur le marché français***

# RegioRail Languedoc-Roussillon et CFR Morvan

## Première expérience avec TPCF Fret

Transfert RegioRail  
Languedoc-Roussillon,  
association avec deux  
entrepreneurs ex-TPCF



## CFR Morvan, OFP Pionnier

Entrée au capital en association avec  
Lafarge, Eiffage et groupe Cassier  
Réorganisation des trafics  
Diversification



## 2 nouveaux projets



RegioRail Lorraine, mi-décembre 2013

Trafic socle de 500 000 T



RegioRail Champagne Ardenne,

Champagne-Ardenne  
**REGIORAIL**

We integrate rail  
 in a global logistic  
 Concept

## Création

REGIORAIL a été désigné comme O<sup>2</sup>FP Champagne-Ardenne dans le cadre d'un appel à projet lancé par la communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne et l'ensemble de ses partenaires que sont la Région Champagne-Ardenne, Réseau Ferré de France, la Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale et les CCI territoriales, le Département de la Marne, la Communauté de Communes de la Vallée de la Meuse, la Communauté de Communes du Pays de Chalindrey.

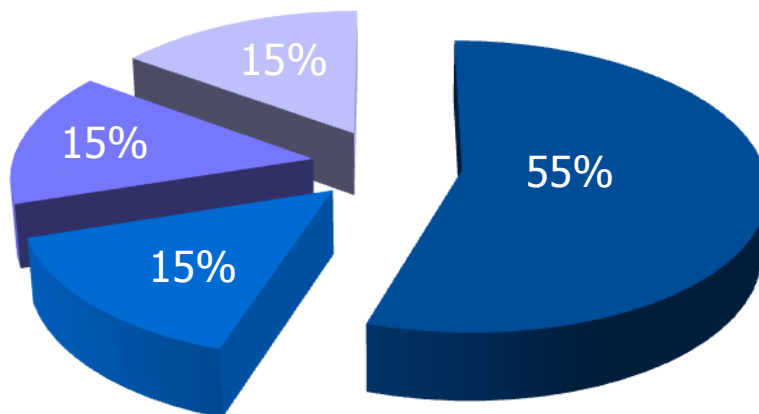
Labelisé **O<sup>2</sup>FP**, REGIORAIL Champagne-Ardenne assurera les fonctions d'**O**opérateur ferroviaire de proximité et d'**O**rganisateur de transport.



Champagne-Ardenne  
**REGIORAIL**

We integrate rail  
in a global logistic  
Concept

## L'actionnariat



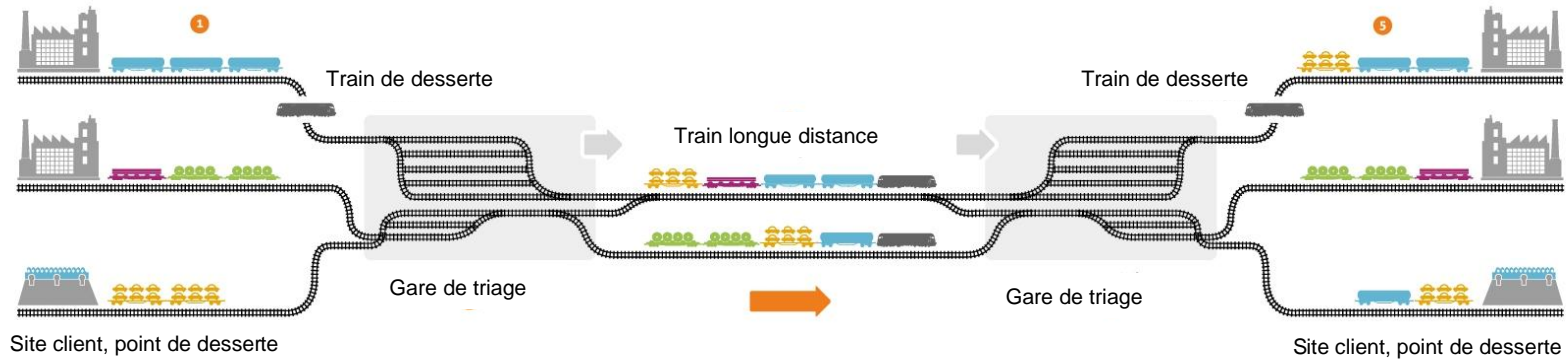
- REGIORAIL
- Veolog
- Barré Logistique Service
- Transports Clément Fabrice



# Matinée d'étude – Union Wallonne des Entreprises

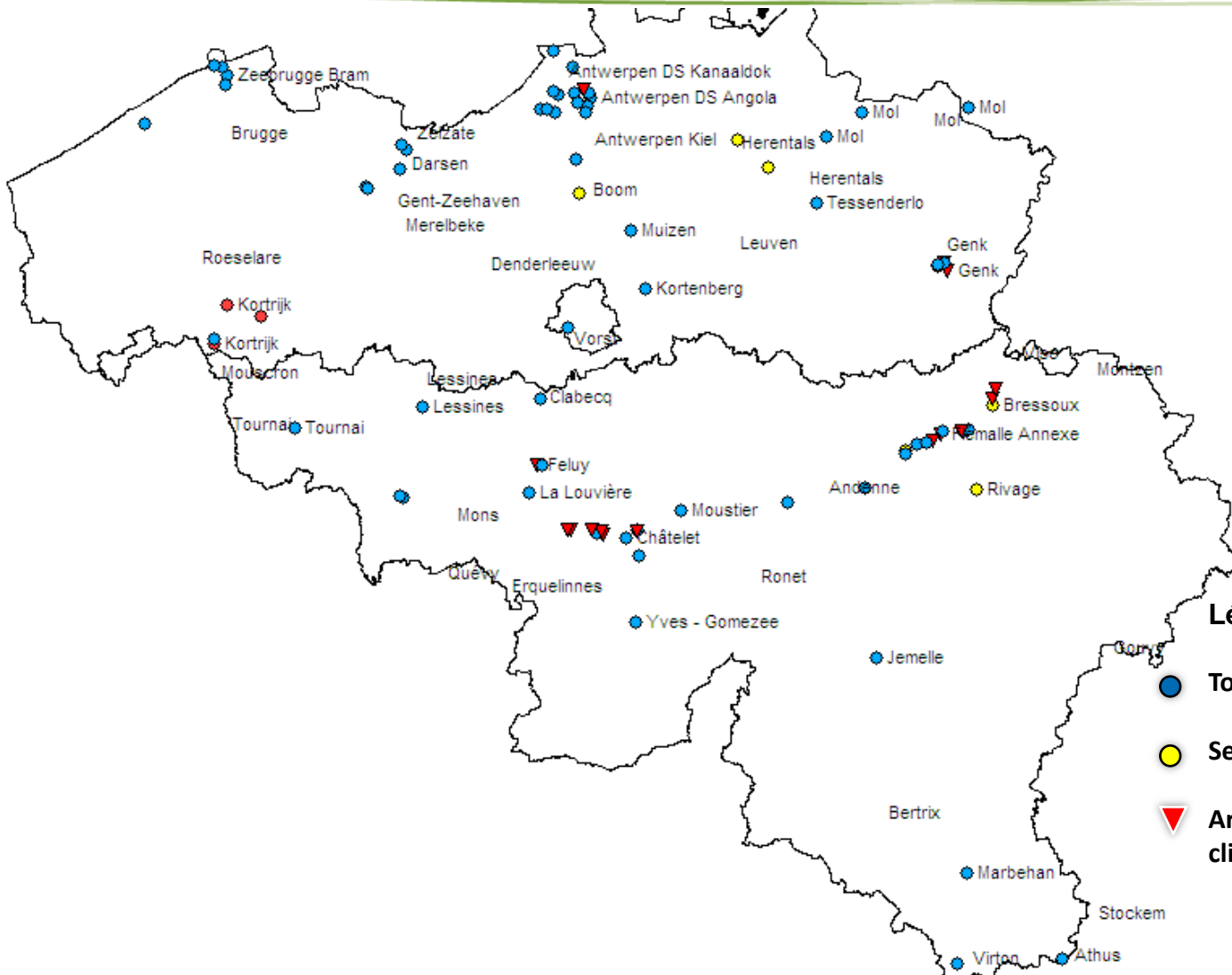
Le 4 décembre 2013

# C'est quoi le trafic diffus?



- **7 MIO T** en 2011
- **700 trains** (290 trains long distance + 410 trains de desserte) par semaine
- **2500 wagons** chargés traités par semaine
- L'activité représente **25 à 30% du chiffre d'affaires** de SNCB Logistics
- L'activité occupe **50 à 60% du personnel et des locs**

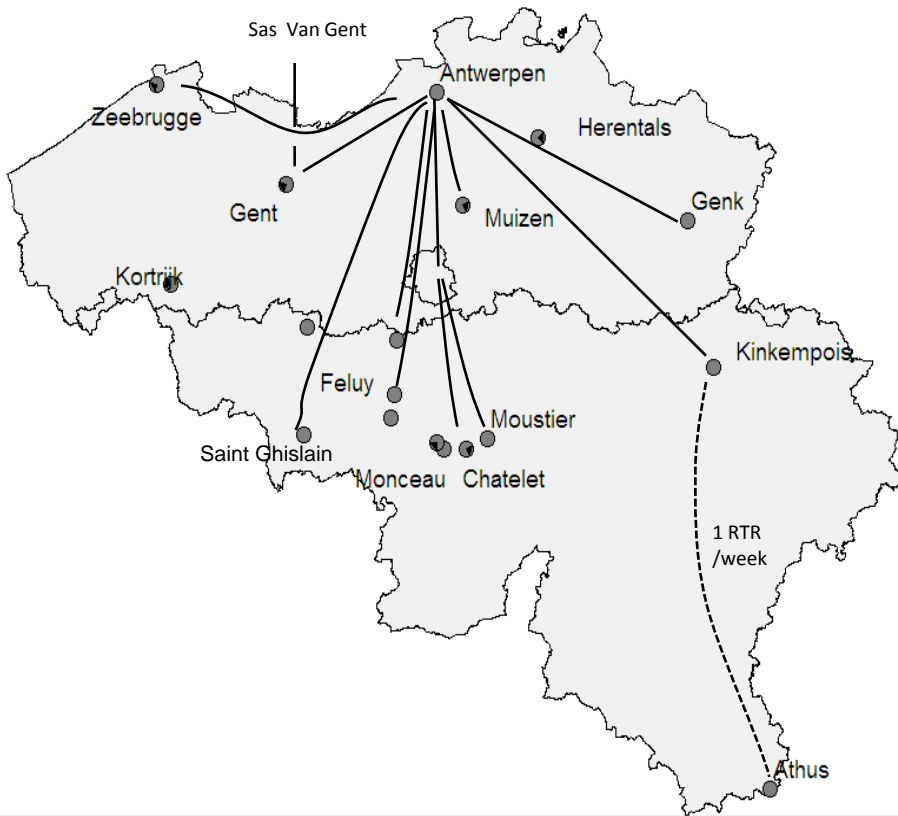
# 360 points de dessertes en Belgique



- Légende:**
- Toujours desservi en 2014
  - Servi par autre opérateur
  - Arrêté suite à clôture du site par le client

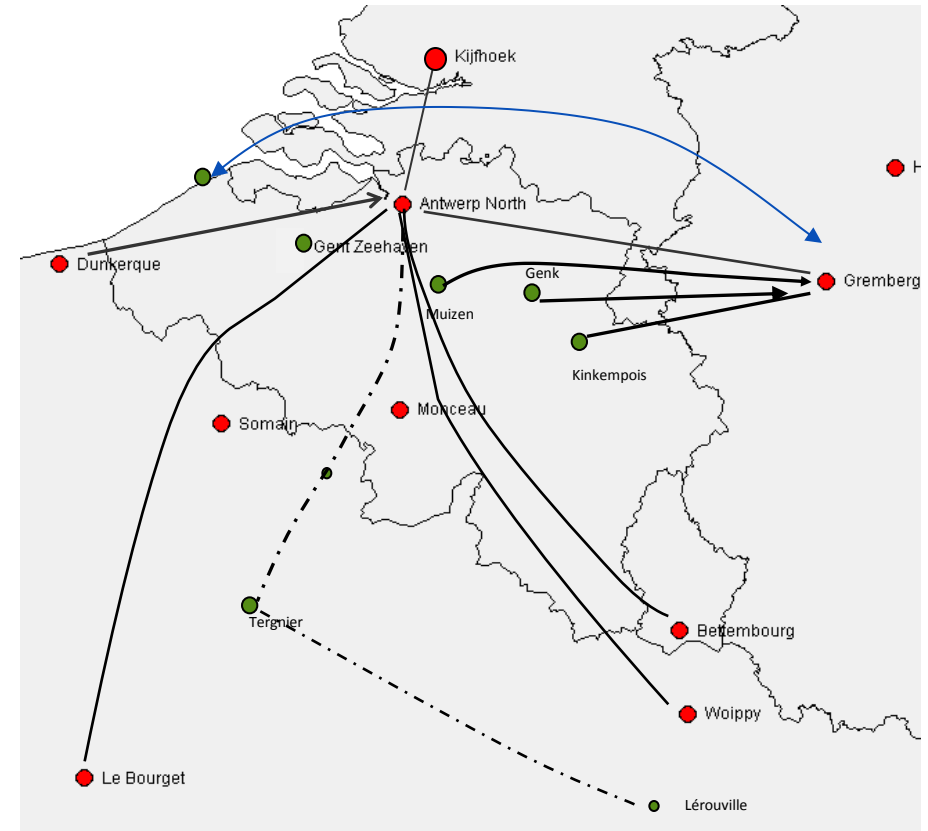
# Plan de transport national et international

## Gares de triages connectées par trains nationaux



**114 trains nationaux\* par semaine**

## Gares de triages utilisées pour trains internationaux



**175 trains internationaux\* par semaine, supportés par l'alliance Xrail**

# Les années précédentes, SNCB Logistics a réalisé une restructuration profonde pour sauver le trafic diffus

## Restructuration profonde

- Optimisation des plans de transport
- Rationalisation des opérations de triage
- Augmentation de la productivité du personnel et du matériel roulant (réduction des moyens de 50 à 60%)
- Fin des trafics structurellement non rentables
- Adaptation des moyens de production à la demande du marché

## Transformation et renforcement de l'organisation

- Investissements dans systèmes ICT
- Recrutement personnel externe

## Amélioration de la qualité

- Objectifs 0 90 0
- 10 projets concrets de qualité
- Quality platforms
- Engagements alliance européenne Xrail

## Augmentations de prix

- **Continuité** de l'entreprise et du trafic diffus
- **Meilleure qualité** et produits optimisés
- **Réduction significative de la perte sur le trafic diffus** (mais encore déficitaire)



# Scénario préféré: poursuivre la restructuration interne, avec un support financier temporaire

**En optimisant l'offre actuelle** ensemble avec les ports et l'industrie et en fonction des volumes

- Des optimisations supplémentaires de **l'appareil de production**
- Une réduction des **coûts en général** (frais généraux, coûts locs, wagons, sillons & énergie, nombre de propres conducteurs de trains plus élevé,...)
- Une optimisation du **plan de transport** national et des 'feeders' locaux, en concertation avec les clients industriels

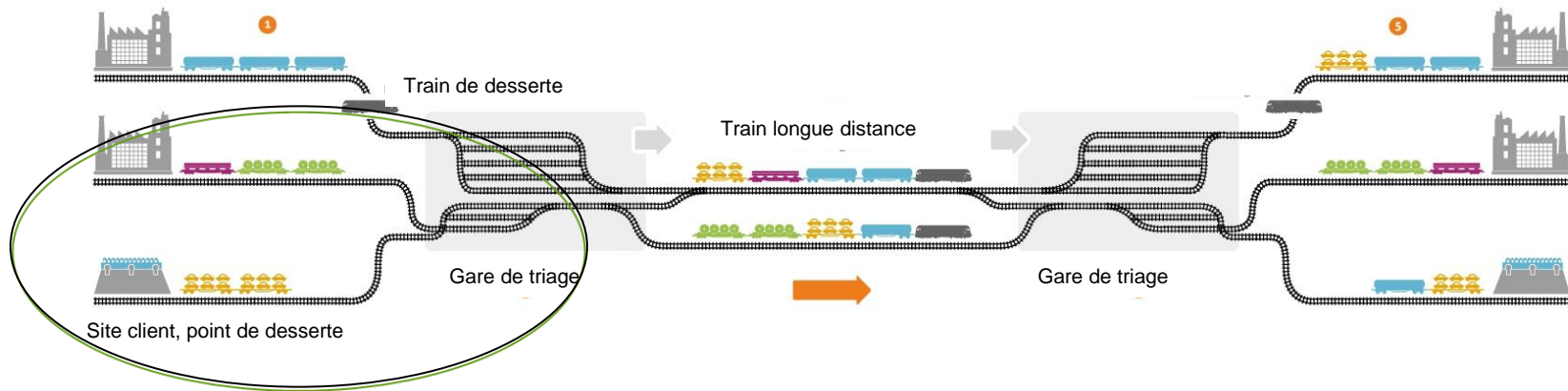
**En augmentant la qualité structurellement par**

- Un focus total sur la **mission de fiabilité** de SNCB Logistics
- Un focus spécifique sur la **qualité du trafic diffus**, par un **suivi des trains** et le contrôle des **correspondances des wagons**

**En investissant dans un système de gestion et réservation de capacité** (capacity booking) pour trains nationaux et internationaux, connecté en real time avec les systèmes des partenaires Xrail, qui résultera dans plus de fiabilité et plus d'information à propos des envois (mise en œuvre prévue en 2015/2016)

**Condition externe importante: une prolongation temporaire des subsides pour le trafic diffus**

# La création d'OFPs, opérateurs ferroviaires de proximité, peut être une solution alternative et complémentaire



OFP = Entité spécifique qui gère les opérations ferroviaires de proximité et qui assure la connexion avec le système diffus international

# Conditions de réussite pour un OFP

## Complémentarité

- L'offre doit être complémentaire à l'offre existante d'une entreprise ferroviaire
- Idéalement l'OFP travaille ensemble avec une entreprise ferroviaire qui gère le trafic diffus
- L'avantage d'un OFP = meilleure offre au niveau local (plus de flexibilité, fréquence, proximité)

## Engagements clients à long terme

## Viabilité économique

- Low cost provider
- Soutien financier par acteur local (port, intercommunale,...)



# «L'Opérateur Ferroviaire de Proximité : une solution nécessaire pour la Wallonie ?»

## Conclusions

*Samuël Saelens – UWE et Didier Castagne – Cabinet du Ministre Henry*



# Transport (ferroviaire): valorisons davantage nos atouts

---

Samuël Saelens

Union Wallonne des Entreprises

# OFP : une solution nécessaire ?

**Le mécanisme nécessitera sans doute encore de nombreux débats car, pour rappel, la matinée n'avait pour but :**

- **ni de valider le concept pour la Wallonie ;**
- **ni de valider un modèle en particulier**

**mais bien d'avoir un échange constructif sur le sujet.**

**Deux choses essentielles à ce stade :**

1. **L'importance du fret ferroviaire pour les industriels**
2. **On ne peut plus répondre aux problèmes de 2014, 2022, 2030, 2050... avec les acteurs, les outils et le cadre mis en place depuis 1990.**

# Institutionnellement

**Le transport est en effet une matière très cloisonnée (niveaux de pouvoir et entre modes)**

- Difficultés en termes stratégiques, budgétaires, de planification, opérationnels**
- Difficulté à se rattacher à un projet commun**
- Pertes de cohérence et d'efficacité**

**Le lien entre système de transport et développement socio-économique est trop rarement établi alors qu'il en est a priori un véritable atout**

# Le futur

**Rendre leur vraie place aux politiques de transport et les orienter (de même que tous ses acteurs) vers le développement socio-économique.**

**Décloisonner la matière, rationaliser le nombre d'acteurs, favoriser la concertation avec les utilisateurs pour améliorer l'efficacité du système de transport.**

**Traiter ces questions sans simplismes ni tabous ni a priori partisans.**



# Merci de votre attention

---



# «L'Opérateur Ferroviaire de Proximité : une solution nécessaire pour la Wallonie ?»

**Namur, le 4 décembre 2013**

