



MÉMORANDUM DU SECTEUR DU FRET FERROVIAIRE BELGE

ELECTIONS
2024-2028

Mémoire du secteur du fret ferroviaire belge

Résoudre les crises climatique et fiscale sont probablement les deux défis les plus importants pour les prochains gouvernements. Le fret ferroviaire fait partie de la solution.

La Vision Ferroviaire 2040 vise une part de marché de 15 % pour le transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030 et de 20 % d'ici 2040. En bref : un doublement dans les 10 prochaines années pour décarboner la logistique et éviter la saturation de nos routes. Depuis 2016, pas moins de 2 millions de trajets en camion supplémentaires ont été comptabilisés en Belgique. Nos entreprises devraient pouvoir bénéficier de l'alternative du transport ferroviaire, qui émet 6 fois moins de CO², produit 8 fois moins de pollution atmosphérique et consomme 6 fois moins d'énergie.

La "Vision ferroviaire 2040" et le Plan d'action pour le transport de marchandises 2030 s'inspirent du modèle ferroviaire suisse. Il n'y a aucune raison pour que nous ne soyons pas aussi performants et que nous n'atteignons pas l'accord de coalition visant à "doubler le volume transporté par le rail d'ici 2030". Comme en Suisse, cela nécessite un plan cohérent avec une politique volontariste, accompagné des investissements financiers nécessaires pour transformer le transport routier en un secteur multimodal et réaliser le "financial support shift"¹ nécessaire pour y parvenir.

En transférant les subventions accordées aux combustibles fossiles et aux modes de transport polluants vers une meilleure réglementation et une meilleure tarification du transport ferroviaire et fluvial, cette mesure est **budgétairement neutre pour le Budget de l'Etat**.

Actions fédérales :

1. Investir dans les infrastructures et optimiser l'utilisation des capacités disponibles

- Une infrastructure ferroviaire efficace en tant que fournisseur pour les compagnies ferroviaires, grâce à la mise en œuvre complète du plan d'investissement pluriannuel 2023-2032

en tant que minimum minimorum (y compris le milliard supplémentaire via la BEI).

- Suivi du contrat de performance d'Infrabel, en particulier les KPI sur les délais de communication des travaux, la ponctualité, la vitesse commerciale et le temps de récupération des incidents.
- Une nouvelle réglementation ferroviaire innovante dans les zones portuaires et industrielles et l'introduction de systèmes numériques tels que les portails de caméras.
- Gestion des flux avec communication en temps réel, "ondes vertes", gestion dynamique.
- Règles de priorité et répartition des capacités entre les trains de voyageurs et les trains de marchandises en fonction du potentiel de transfert modal et de la gestion optimale des flux.

Un doublement du transport ferroviaire de marchandises est nécessaire dans les 10 prochaines années pour décarboner la logistique et éviter la saturation de nos routes.

2. Une tarification transparente du marché des transports qui tient compte des externalités humaines et environnementales, en utilisant le budget actuel des subventions octroyées aux combustibles fossiles pour

- financer les coûts d'infrastructure et d'équipements liés à la sécurité (ETCS), qui sont à ce jour répercutés sur les entreprises ferroviaires.
- assortir chaque mesure en faveur du transport routier en termes de soutien à l'investissement, de subventions, de fiscalité, de formation, d'écologisation du matériel roulant, etc. d'une mesure équivalente pour les autres modes de transport.
- limiter le handicap de prix sur les courtes distances par rapport au transport routier en intervenant sur les coûts de consolidation ferroviaire, notamment dans le cas du trafic diffus au service de l'industrie.

3. Lier ces mesures à une forte implication du client final et à un suivi par un régulateur

- Faire évoluer le « Comité d'Utilisateurs » vers un comité consultatif officiel.
- Revoir la mission, les tâches et les ressources de l'autorité de régulation.

¹ Le transfert de soutien financier

Actions régionales :

1. Investir dans des solutions multimodales :

- Cofinancer la connectivité ferroviaire dans les ports et dans les zones industrielles et logistiques clés.
- Inciter à l'investissement pour la modernisation ou la construction de terminaux multimodaux.
- Inciter à l'investissement pour que les entreprises de transport routier proposent des solutions multimodales.
- Inciter à l'investissement pour le verdissement des flottes de tous les modes de transport.

Près d'un milliard d'avantages sociétaux par an d'ici 2030

2. Une tarification transparente du marché des transports qui tient compte des externalités humaines et environnementales. Ce faisant, les recettes de la tarification routière sont en partie utilisées pour

- encourager les transporteurs routiers à offrir des solutions plus multimodales à leurs clients
 - en compensant les coûts relatifs au transbordement vers/depuis le rail.
 - en évitant ces coûts de transbordement par la promotion de liaisons fréquentes à courte distance entre les zones industrielles et logistiques (par exemple les ports et les terminaux).
- assortir toute mesure en faveur du transport routier en termes de soutien à l'investissement, de subventions, de fiscalité, de formation, d'écologisation du matériel roulant, etc. d'une mesure équivalente pour les autres modes de transport.

3. Mettre en place de centres de formation indépendants pour les conducteurs et opérateurs de trains, au même titre que les camionneurs.

Avec les actions susmentionnées², la Belgique, la Flandre et la Wallonie peuvent développer davantage leur rôle de centre logistique en Europe en capitalisant sur les 30 % de croissance du transport. Cela créera également un écosystème qui attirera les investisseurs et accélérera l'innovation et le développement dans le secteur. Dans ce contexte, l'impact prospectif de la SFPI, de la PMV et de Wallonie Entreprendre devrait être renforcé, par exemple en les utilisant comme gardiens d'actifs belges stratégiques aux côtés d'actionnaires privés stables.

² Les détails sont disponibles sur le site www.railroadmap2030.be

Ces mesures sont-elles vraiment neutres sur le plan budgétaire ?

Oui, parce qu'en plus des avantages mentionnés ci-dessus, ceci apportera **près d'un milliard d'avantages sociétaux par an** (plus d'un demi-milliard d'euros d'économies de coûts sociaux et 466 millions d'euros de valeur ajoutée supplémentaire) **en retirant quelque 60 000 camions de la circulation d'ici 2030, ce qui permettra d'éviter 1,5 million de tonnes d'émissions de CO² et 2 000 tonnes de particules fines.**

Texte proposé pour l'accord de coalition fédéral :

Le gouvernement veut doubler le volume transporté par rail d'ici 2030, grâce au financement et à la mise en œuvre du plan d'action pour le fret ferroviaire 2030. L'accent est mis sur une infrastructure ferroviaire efficace au service des clients grâce à la mise en œuvre complète du plan d'investissement pluriannuel et au contrôle strict du contrat de performance d'Infrabel, avec une forte implication des clients finaux. Le gouvernement travaille également à une tarification transparente du marché pour tous les modes de transport, en tenant compte des impacts sociaux sur les citoyens et l'environnement. Cette démarche peut être neutre sur le plan budgétaire en utilisant les subventions actuelles aux combustibles fossiles pour réduire le handicap de prix du rail par rapport à la route.

Texte proposé pour l'accord de coalition régional :

Le gouvernement soutient l'ambition de doubler le volume transporté par rail d'ici 2030, en cofinçant la connectivité ferroviaire entre les ports et les zones industrielles et logistiques clés, et en encourageant les investissements dans l'infrastructure multimodale et le matériel roulant. Le gouvernement soutient également une tarification transparente et efficace pour tous les modes de transport, qui tienne compte des impacts sociaux environnementaux. Cela peut se faire de manière budgétairement neutre, en utilisant une partie des recettes de la tarification routière pour encourager les solutions multimodales et promouvoir la connectivité ferroviaire entre les ports et les zones industrielles. Enfin, le gouvernement met en place un centre de formation indépendant pour les conducteurs et les opérateurs de train.



À propos du Belgian Rail Freight Forum

Le Belgian Rail Freight Forum rassemble tous les opérateurs de fret ferroviaire opérant en Belgique. L'ambition du forum est de doubler les volumes de fret ferroviaire en Belgique et en Europe. Avec un modèle de transport composé actuellement à 75 % de transport par camion et une croissance prévue du secteur des transports de 30 % d'ici 2030, un transfert modal vers le transport ferroviaire de marchandises est une meilleure solution socio-économique pour contrer l'impact négatif sur le climat, la mobilité et la santé.



**BELGIAN RAIL
FREIGHT FORUM**