

Une vingtaine d'organisations mettent sur pied un plan commun détaillé pour doubler le fret ferroviaire. «Nous n'y arriverons pas tout seuls», disent-ils au gouvernement.

Les entreprises dégainent leur plan pour doubler le fret ferroviaire

BENJAMIN EVERAERT

C'est une volonté politique inscrite dans l'accord gouvernemental. La Belgique souhaite doubler le volume de fret ferroviaire d'ici à 2030. Les entreprises du pays prennent donc les choses en main, et ont mis sur pied un «Rail Roadmap 2030», un plan visant à atteindre cet objectif, qui est dévoilé ce mardi.

Le plan est détaillé avec des échéances, afin que le volume de fret transporté par rail augmente progressivement. «C'est une première. Plutôt que de dire "nous avons la solution et vous allez payer", plus de 20 organisations se tapent dans la main et veulent vraiment y arriver ensemble», insiste Pieter Timmermans, administrateur délégué de la FEB.

Ce ne sont pas les défis qui manquent pour atteindre cet objectif. Il s'agira de rendre le transport par rail plus attractif et compétitif. Il faudra, notamment, réduire les goulets d'étranglement sur le réseau, qui empêchent d'augmenter les capacités. Il faudra, aussi, donner la part belle aux données et au digital, pour que l'infrastructure puisse gagner en intelligence et être utilisée à son maximum.

Optimisation

«Dans une bonne partie des cas, il y a assez de capacités, c'est surtout une question de bonne gestion de la capacité sur les rails. Nous prônons un "Google maps for rails", pour que les demandes de sillons internationales ne soient plus gérées par du travail manuel. Il faut que chaque entreprise digitalise ses infrastructures pour aller vers de la gestion digitale et intégrée», détaille ainsi Geert Pauwels, CEO de Lineas (ex-SNCB cargo).

«Il faut ouvrir ses données et énormément d'initiatives vont dans ce sens. Nous travaillons avec les 15 «leading» ports mondiaux, pour mettre en place un route planer. Sinon, quand un bateau arrive dans un port et qu'il n'y a pas de transparence, il y a une perte de capacités, car toute la chaîne logistique attend en espérant recevoir le signal au bon moment. Nous avons besoin d'un track & trace mondial», abonde Jacques Vandermeiren, CEO du port d'Anvers.

Le chéquier fédéral

Au-delà des efforts digitaux, un gros effort sera également nécessaire au niveau de l'infrastructure. Les différents acteurs du secteur du transport se tournent donc vers l'actionnaire d'Infrabel, le gouvernement, en espérant que celui-ci réponde à leur appel.

Il s'agit de financer Infrabel en conséquence de ses ambitions vers le fret ferroviaire. Infrabel a une remise à niveau de son réseau à financer, en plus de

chantiers additionnels. Les discussions vont bon train en ce moment même, alors que se discute le nouveau contrat de gestion de la société. Lineas plaide pour que des objectifs pour augmenter capacités et flux de transport de marchandises soient inscrits noir sur blanc dans le nouveau contrat de gestion. Jusqu'ici, la part belle du contrat de gestion se dirige vers le transport de personnes.

Électrifier les voies du port d'Anvers

«Il est temps d'être conséquent et de prendre des décisions. On ne parle pas de milliards d'euros, mais il faut investir maintenant dans le cadre du plan de relance. Si on ne fait rien, les coûts seront

encore plus grands dans le futur», insiste le patron du Port d'Anvers. Il s'agirait, par exemple, d'électrifier les 1.000 km de voies du port. Des locomotives électriques doivent être remplacées par des locomotives au diesel afin d'emprunter les rails dans le port, ce qui constitue une perte d'efficacité importante. Il est aussi essentiel de mieux interconnecter les différents modes et les ports belges entre eux.

Des travaux, ici et là, sont aussi nécessaires pour pouvoir accueillir les trains de 750 mètres, soit 20% de capacité sur le réseau pour un coût similaire. De quoi rendre le train compétitif. Lineas demande également une réduction du prix des sillons pour rendre certains trajets en train compétitifs, particulièrement ceux sur de

moins longues distances.

En Belgique, à peine 10% du transport de marchandises passe par le rail, pourtant bien plus écologique que la route. En doublant les volumes, le fret ferroviaire représenterait 16% de part modale en 2030. L'ambition est aussi que le transport par barges passe de 17% aujourd'hui à 26% en 2030, grâce, notamment, au relèvement de ponts déjà réalisés en Flandre.

Ce chantier visant à un transfert modal vers le rail est essentiel en Belgique, situé au carrefour logistique de l'Europe de l'Ouest. Le fret qui transite ou arrive en Belgique va, en effet, augmenter de 26% d'ici à 2040. Doubler le fret n'est donc pas une solution à elle seule, «mais cela permettra d'absorber la croissance», répond Geert Pauwels.

«Il est temps d'être conséquent et de prendre des décisions. On ne parle pas de milliards d'euros, mais il faut investir maintenant.»

JACQUES VANDERMEIREN
CEO DU PORT D'ANVERS



Un train de Lineas transportant de la bière au port d'Anvers. 7% du fret au port arrive par train, son CEO Jacques Vandermeiren veut passer à 15% d'ici 2030, au détriment de la route. © BELGA