

Rail Roadmap 2030



Une offre de fret ferroviaire élargie dans un système de transport intelligent et multimodal

Rail Roadmap 2030



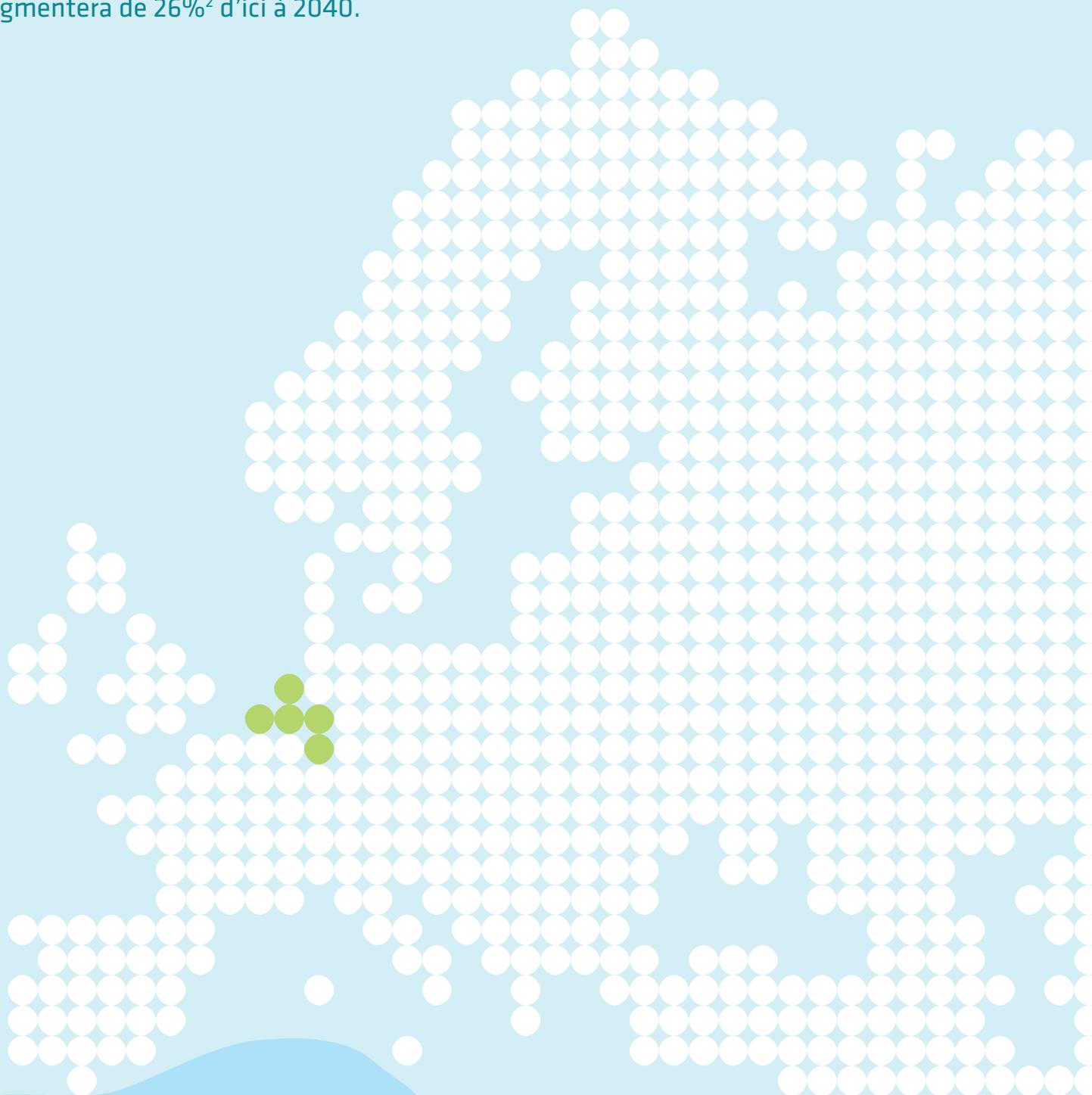
Table des matières

01. Contexte	04
02. Ambition	08
03. Roadmap 2030	10
A. Le gestionnaire d'infrastructure au centre du jeu	11
B. Des autorités volontaristes	16
C. L'engagement des opérateurs ferroviaires	20
D. Le régulateur	22
E. Concertation structurée entre les acteurs	22
F. Vers une harmonisation et une coopération européennes	23
04. Conclusions	24



01. Contexte

De par sa situation géographique, la Belgique a une place particulièrement stratégique en matière de logistique en Europe. Ce secteur fait partie de l'épine dorsale de notre économie et de notre prospérité. En 2016, l'indice de performance logistique de la Banque mondiale¹ a attribué à la Belgique la sixième place. ProLogis conforte la place de la Belgique dans le top 3 des endroits européens les plus attractifs pour le développement d'activités de transport. Et ce secteur ne devrait faire que croître dans le futur. En effet, le Bureau fédéral du Plan estime que le transport de marchandises augmentera de 26%² d'ici à 2040.

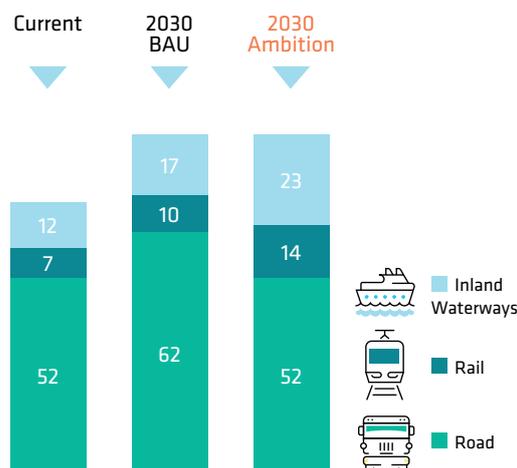


Actuellement, en termes de tonnes-kilomètres (tkm) parcourues, 73% des marchandises sont transportées par la route, 17% par transport fluvial et 10% par rail³. Or, pour **répondre à la croissance future** et **atteindre les ambitieux objectifs climatiques** auxquels la Belgique a souscrit, il conviendra d'adopter une **approche intégrée et équilibrée entre tous les modes de transport** afin que chacun puisse être exploité de manière optimale. C'est l'ensemble du secteur de la logistique, accompagné des autorités compétentes, qui doit, dès aujourd'hui, évoluer de manière importante pour atteindre une répartition modale optimale des flux de transport. Sans évolution, c'est principalement le transport routier qui se développera, ce qui ne sera pas sans impacts⁴.



Traffic evolution

in % of modal share



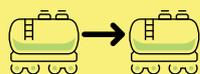
En milliards de tkm - Simulation basée sur Statbel, évolution des parts modales actuelles, qui passeraient de 73%, 10% et 17% respectivement pour la route, le rail et la voie navigable, à 58%, 16% et 26% si le rail double son volume d'ici 2030.



1. Banque mondiale (2016), Indice de performance logistique, consulté sur <https://lpi.worldbank.org/international/global>
2. (2019) Bureau fédéral du Plan
3. (2020) EU Transport in figures, Statistical pocket book 2020, Section 2.2
4. Augmentation des congestions, impacts environnementaux, ...

Les différents flux ferroviaires

On distingue généralement 4 types de flux de fret ferroviaire, qui ont chacun leurs particularités et ont par conséquent des besoins différents :



- **Block train** : train transportant les marchandises d'un seul chargeur, allant d'un point A à un point B. En général, il transporte de gros volumes sur de longues distances et ne nécessite pas de consolidation.



- **Intermodal** : les marchandises sont transportées par camions pour les premiers et derniers kilomètres et le trajet principal, d'au moins 100 km, est effectué par rail. Ce type de flux nécessite des manœuvres de consolidation et de transbordement supplémentaires.



- **Single wagon load (SWL)** : train rassemblant des wagons/marchandises de plusieurs clients et provenant de différents endroits. Cela nécessite donc d'importantes manœuvres de consolidation, notamment de triage, ainsi que du transport sur les premiers et derniers kilomètres (first & last miles).



- **Train mixte** : associant du single wagon load et de l'intermodal.

Parmi les modes de transport de marchandises, le rail dispose encore d'un fort **potentiel de croissance, sur des distances tant moyennes⁵ que longues**, tout en possédant de nombreux atouts à faire valoir :

- Le rail est le **mode de transport le plus efficace** sur de longues distances, en termes tant économiques que sociaux. Il génère le moins de coûts externes négatifs⁶.
- **Le réseau ferroviaire est déjà bien développé.** Il convient d'améliorer le réseau et de le moderniser, mais il ne faut pas construire de grands réseaux fondamentalement nouveaux.
- **La congestion et les heures perdues** sur les routes sont deux éléments majeurs des coûts pour la société. Le rail permet de soulager la pression routière de manière significative et d'améliorer en conséquence l'efficacité du transport routier.
- **Enfin, le rail représente une bonne solution pour les distances plus longues intra-européennes.** La massification des marchandises à un prix acceptable fait du rail un mode de transport efficace pour couvrir les distances entre pays européens. Le rail permet ainsi une connexion en toute fluidité des ports avec l'arrière-pays.

Dès lors, ce potentiel doit être exploité là où cela a du sens. Cependant, le rail a également ses faiblesses :

- Le **coût de la consolidation** reste un handicap majeur, de sorte que le potentiel de modal shift sur des moyennes distances en Belgique n'est pas exploité. Le rail, pour jouer un rôle plus important, doit s'inscrire encore plus dans une chaîne logistique multimodale ;
- Le **manque de flexibilité actuel** (disponibilité des sillons, horaires,...) ne permet pas de répondre suffisamment aux besoins des clients et à l'environnement économique dans lequel ils opèrent ;

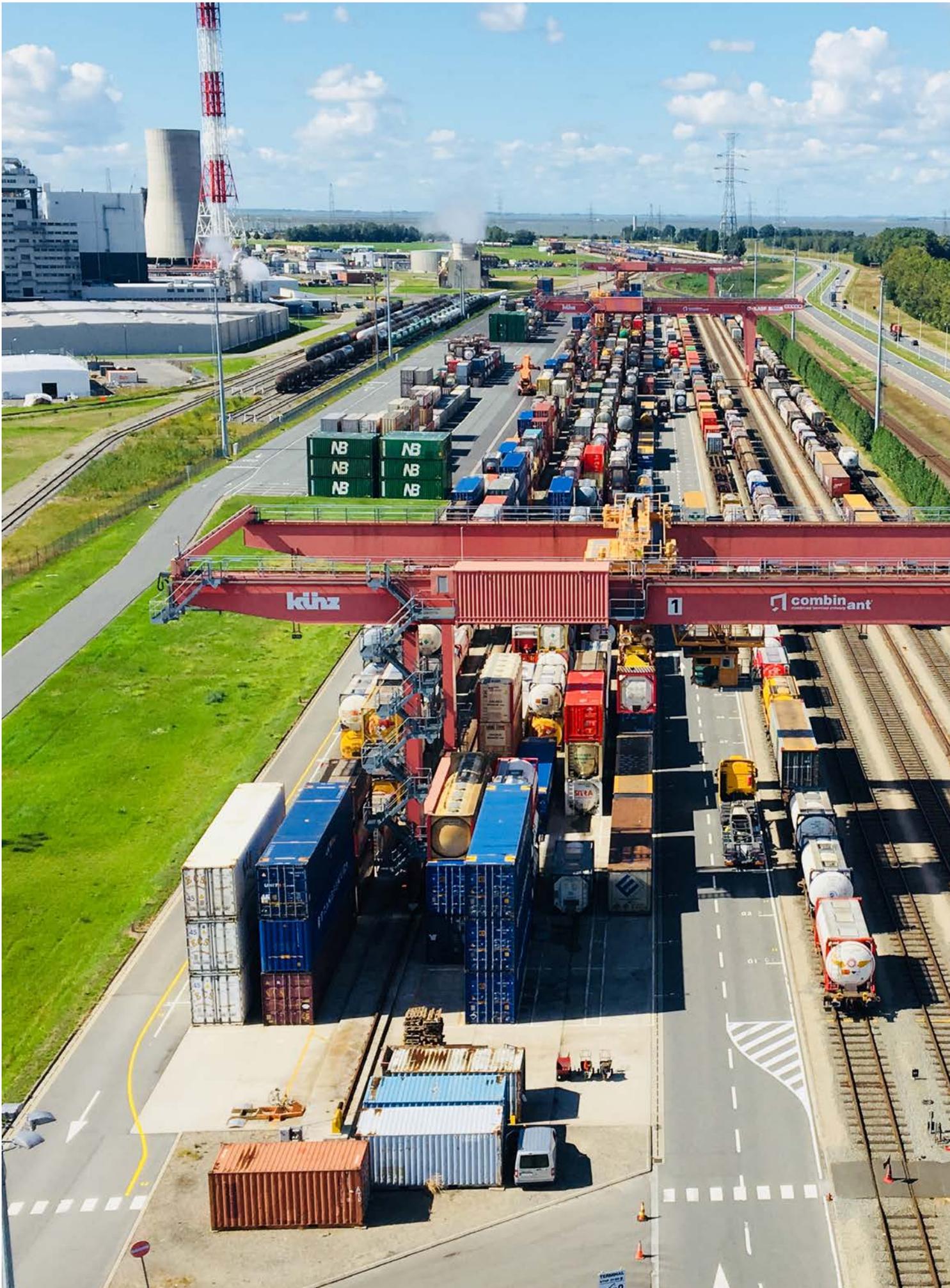
- La **question de l'interopérabilité** doit être résolue. En dépit d'un marché européen unifié, le fret ferroviaire continue de se heurter à des frontières entre pays ;
- Le réseau existe, mais des **retards de maintenance** génèrent des vitesses commerciales inférieures et des travaux imprévisibles ;
- Actuellement, le gestionnaire d'infrastructure, à côté de sa mission de maintien du réseau, **ne gère pas les flux** sur son réseau de manière suffisamment dynamique, ce qui permettrait toutefois de mieux maximiser l'utilisation de celui-ci ;
- L'**absence de prise en compte des coûts externes au sein des différents modes de transport** joue en défaveur du fret ferroviaire ;
- Un **cadre législatif et réglementaire parfois très contraignant et peu prompt à s'adapter** empêche le rail de saisir des opportunités innovantes et d'évoluer en un secteur digitalisé, flexible et performant.

Le train peut soutenir la compétitivité de l'économie belge et soulager – partiellement – la pression sur le transport routier. Mais comment développer ce potentiel ferroviaire inexploité ? Comment attirer les marchandises vers le rail ? Comment rendre ce mode de transport plus compétitif ? Pour assurer que les industries puissent bénéficier d'un service de qualité, fiable, performant et compétitif, le secteur ferroviaire doit encore évoluer, notamment en éliminant ses faiblesses. Tous les acteurs auront leur rôle à jouer pour atteindre cet objectif.

5. Sont considérées comme des distances moyennes, les trajets entre 100 et 300 kilomètres

6. Les recherches effectuées à la demande de la DG Move ont démontré que les coûts externes par tonne-kilomètre sont sept fois plus avantageux que ceux du transport routier. Au niveau tant climatique que social, le rail est le mode le plus optimal. Dans son ensemble, le rail n'est responsable que de 0,4% des émissions de gaz à effet de serre totales générées dans l'UE des 27.

7. Diverses activités sont nécessaires pour assurer une consolidation et un volume suffisamment important : le regroupement, le transport sur les premiers et derniers kilomètres, le transbordement. Ces manipulations supplémentaires génèrent des coûts additionnels.



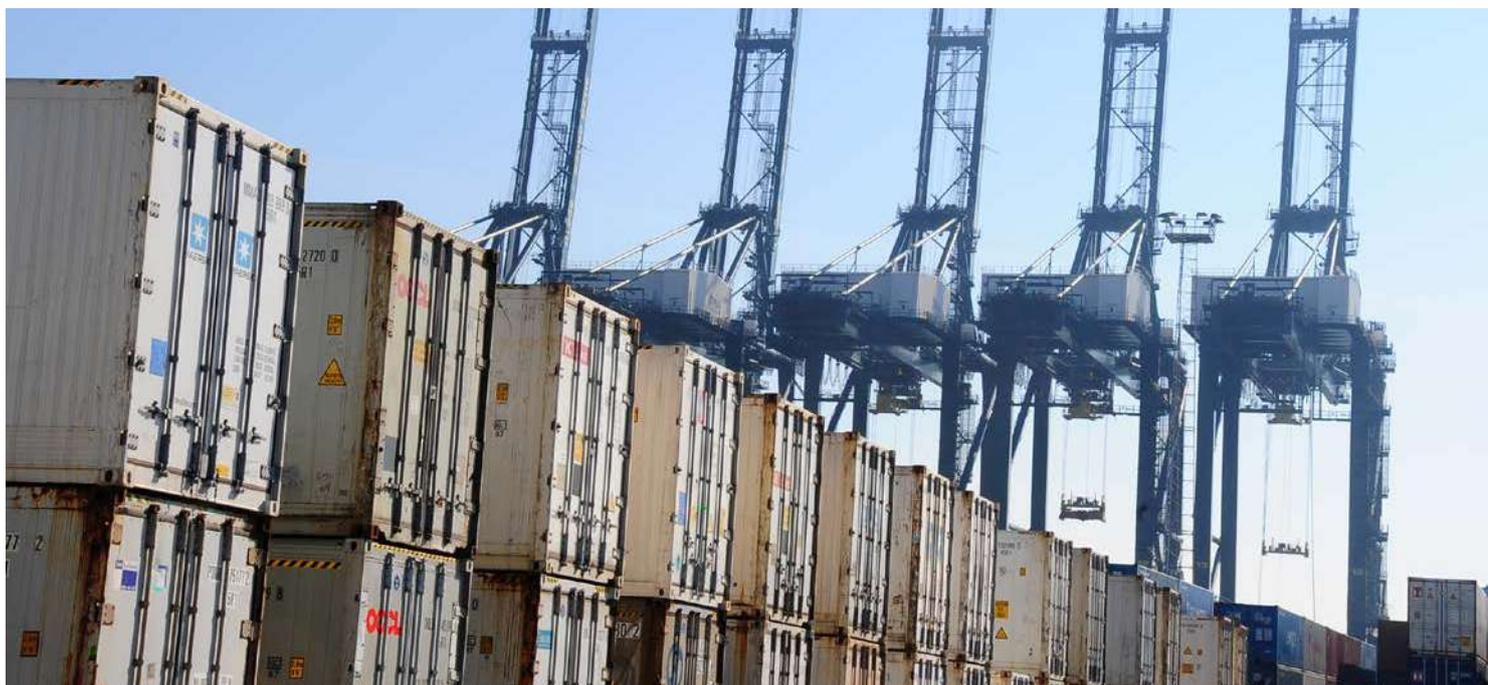


02. Ambition

L'ambition du gouvernement est de « **doubler le volume transporté par le rail d'ici à 2030** », soit une évolution de 7 milliards de tonnes-km à 14 milliards de tonnes-km, ce qui « nécessite la création de conditions préalables favorables au modal shift vers le rail ». Ceci permettrait d'éviter 11 millions de trajets en camion⁸ et 1,5 million de tonnes de CO₂ par an⁹.

En parallèle, le transport ferroviaire de personnes a lui aussi pour ambition d'augmenter sa part modale. Cette augmentation ainsi que le développement des trains de nuit auront un impact direct sur le transport ferroviaire de marchandises.





« Le gouvernement vise une amélioration substantielle du transport ferroviaire de marchandises en vue de doubler son volume d'ici 2030. »

Accord de gouvernement du gouvernement fédéral, 30 septembre 2020, p.67

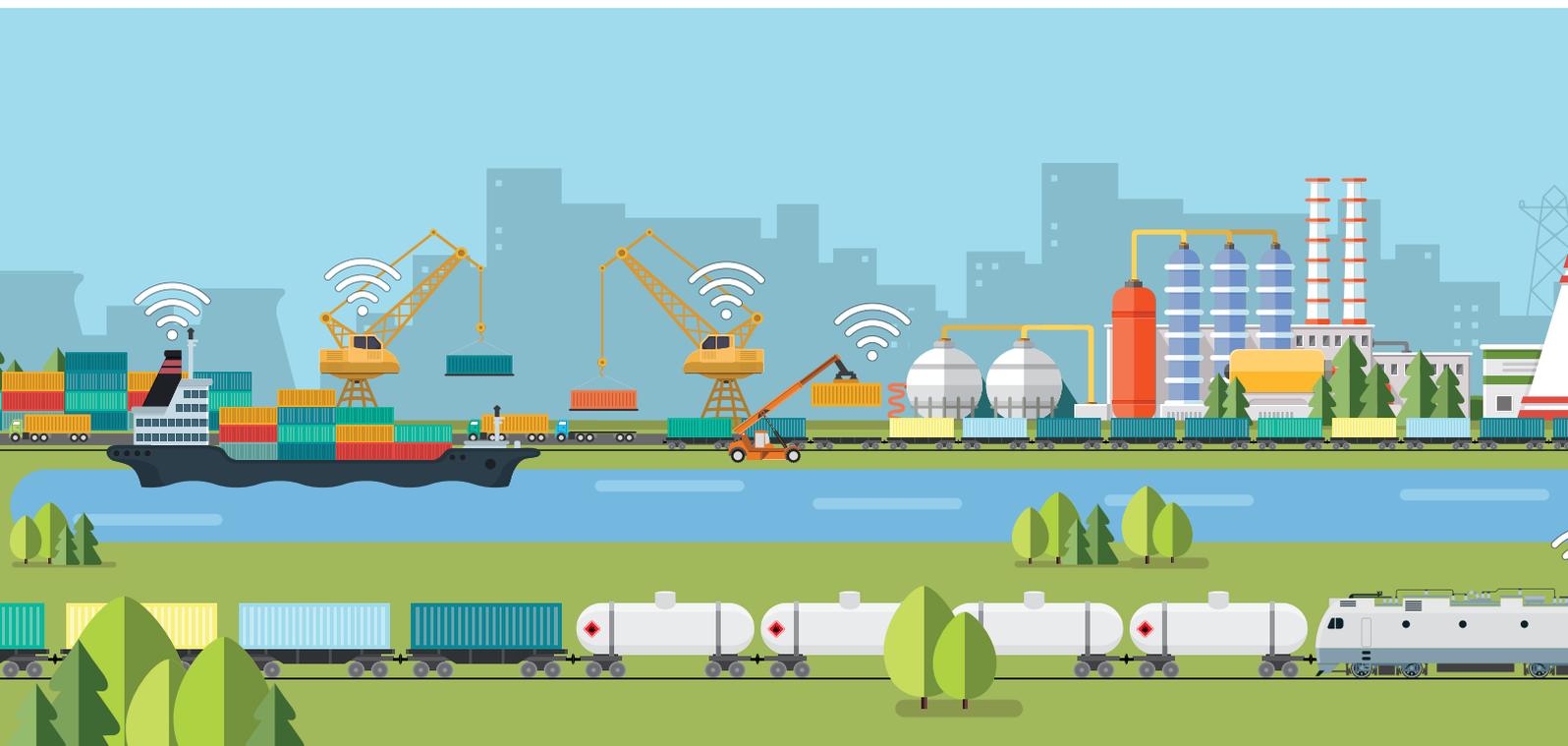
La formulation d'une ambition ne suffit pas à en faire une réalité. Pour être entreprenant, le secteur ferroviaire a besoin d'une vision stable à moyen et long terme – s'inscrivant dans une vision globale de la mobilité – qui, dans le cas du rail, est fortement influencée par les pouvoirs publics à travers les investissements et subventions octroyés, le contrat de performance du gestionnaire d'infrastructure (GI) ou encore sa politique à l'égard des autres modes de transport.

Le présent Rail Roadmap 2030 décrit les évolutions indispensables pour assurer la transformation du secteur du transport de fret ferroviaire, rendre le rail plus attractif pour les industries et réaliser ainsi cette ambition de doublement du volume transporté. Il est le résultat d'une consultation intensive entre l'ensemble des parties prenantes : les industries/chargeurs, les entreprises ferroviaires, les employeurs, les universitaires, le gestionnaire d'infrastructure et les différentes autorités administratives et politiques.

8. Sur base des informations de Febiac, ITLB et Statbel (177 trajets en moyenne, par camion, par an et ce pour un total de 14,6 milliards tkm)
9. 14,6 milliards tkm par rail @ 103,23 gr CO₂ par tkm (<https://www.cer.be/sites/default/files/publication/CER%20Factsheet%20Climate%202018.pdf>)



03. Roadmap 2030



Pour permettre au fret ferroviaire de libérer son potentiel de croissance et de jouer un rôle beaucoup plus important qu'aujourd'hui dans le transport de marchandises, une organisation du marché plus orientée client, plus flexible et certainement plus collaborative sera nécessaire.

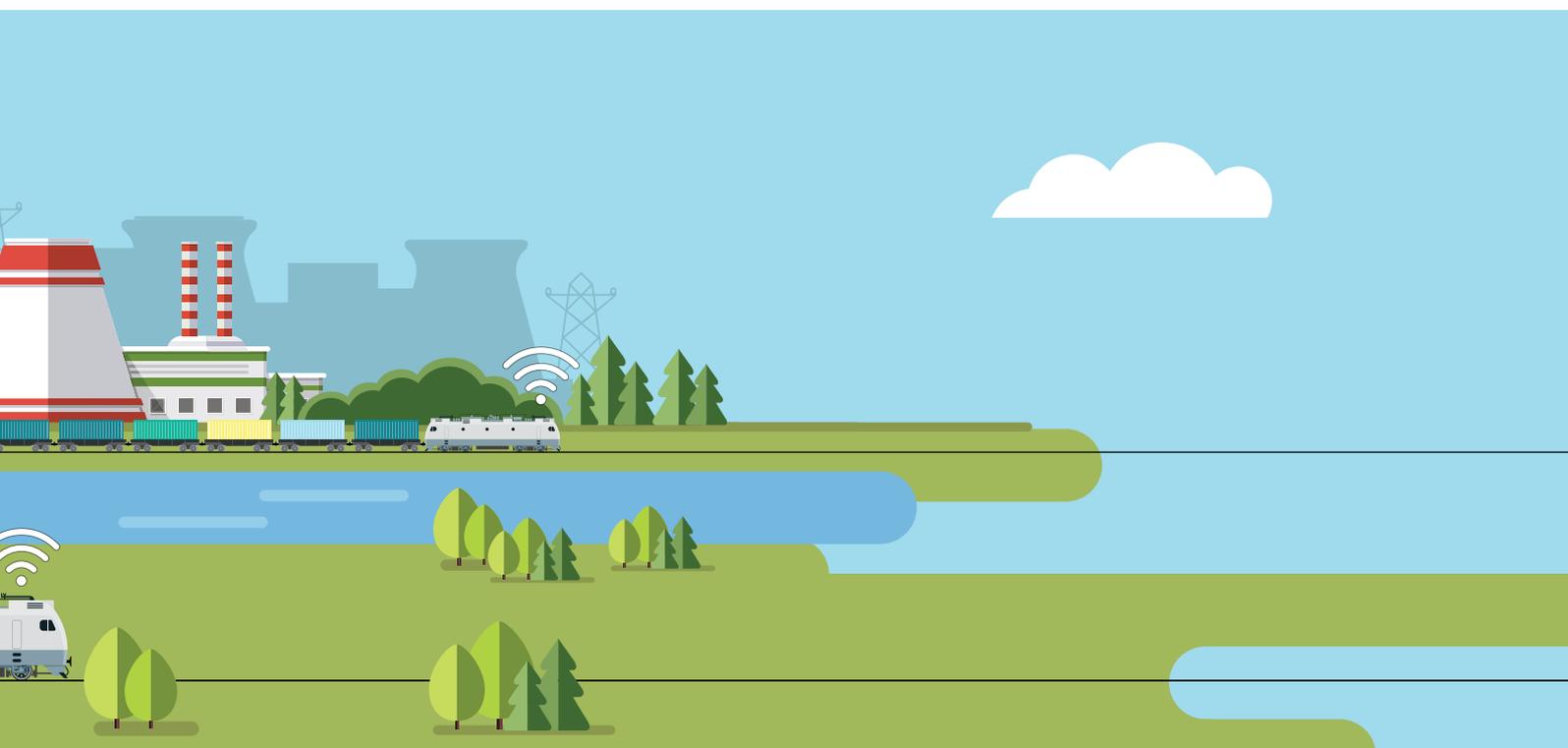
Chaque acteur joue un rôle pour dynamiser le secteur et lui permettre de relever les défis du fret ferroviaire. Ainsi, il est nécessaire d'avoir à cet effet :

- Un gestionnaire d'infrastructure efficace, à l'écoute des besoins et facilitateur du marché ;
- Un gouvernement soutenant une vision claire, orientant le gestionnaire d'infrastructure via un contrat de performance, tout en lui assurant un financement suffisant et soutenant lorsque cela est nécessaire, les acteurs de marché dans un cadre bien défini et temporaire (en attendant que les mesures structurelles portent leurs fruits);
- Un législateur proactif, ouvert aux changements et encourageant entre autres des solutions plus dynamiques et digitales ;
- Des opérateurs ferroviaires proposant une offre compétitive, flexible, proche des besoins des clients et transparente ;
- Un régulateur efficace, proactif et facilitateur du marché ;
- Une Europe assurant les bases d'une réelle interopérabilité ;
- Une bonne coopération entre tous les acteurs.

C'est donc l'ensemble du secteur qui doit évoluer rapidement. De plus, certaines des mesures du roadmap devront être prises simultanément par différents acteurs. La coordination de ces actions est donc cruciale.

Les mesures à mettre en place par chacun des acteurs, seul ou en collaboration avec les autres, sont présentées ci-dessous. Ces mesures se basent sur les priorités suivantes :

- Premièrement, une amélioration opérationnelle : optimiser l'existant ;
- Ensuite, investir de manière intelligente (là où cela a le plus de sens) dans le cadre d'une vision claire ;
- Enfin, envisager des soutiens financiers ciblés.



A) Le gestionnaire d'infrastructure au centre du jeu

Sans une infrastructure de qualité et un gestionnaire d'infrastructure performant, maximisant l'utilisation du réseau, facilitateur du marché et disposant des moyens nécessaires, le transport de fret ne pourra pas assumer son potentiel : le doublement des volumes transportés.

Le GI joue un rôle clé au niveau :

- I. de l'infrastructure même
- II. de la planification et l'accès à l'infrastructure
- III. de la gestion des flux
- IV. de la transparence, de la communication et des échanges de données
- V. de l'innovation

I. Infrastructure : l'asset

Une bonne infrastructure est d'une importance cruciale pour être performant. Il est essentiel que le GI puisse assurer la disponibilité d'une infrastructure de qualité, entretenue et adéquate en termes de couverture.

Pour commencer, le GI doit avoir une **politique active d'entretien et de modernisation du réseau actuel** en vue de le maintenir en parfait état de marche et d'améliorer sa performance, évitant de la sorte au maximum une réduction de la vitesse commerciale ou des déviations dues à des travaux de maintenance imprévus. Cette politique devra être axée sur une maintenance préventive dans laquelle il est tenu compte de toutes les lignes, sans démantèlement, y compris les raccordements industriels existants¹⁰. Par ailleurs, une planification réfléchie des travaux sur les voies, plusieurs années à l'avance et synchronisée sur les délais appliqués dans les pays voisins permettant de coordonner les travaux au niveau international avec les autres GI, est requise en vue de perturber le moins possible le trafic. L'extension et la modernisation des faisceaux, des installations de triage et des terminaux font également partie de cette stratégie de maintenance et modernisation. Tout comme d'ailleurs des **solutions technologiques** facilitant la récolte des données, telles que les portiques caméras permettant la récolte automatique des informations concernant le train et facilitant ainsi la gestion des flux.



¹⁰. Ceci n'exclut pas un démantèlement local n'hypothéquant pas le développement actuel et futur du rail.

¹¹. OCR



À côté du maintien à niveau du réseau actuel, le GI doit également analyser les **besoins d'extension ou d'évolution du réseau** et les réaliser le cas échéant. Ces extensions doivent être ciblées sur les endroits les plus intéressants pour la croissance du transport ferroviaire de fret. Outre ces extensions, une réelle politique de raccordements industriels et de promotion du rail devra continuer à être développée (identification du potentiel, contact client, financement du raccordement, ...) sur base de l'identification des besoins des acteurs de marché et pleinement alignée avec les politiques économiques et d'aménagement du territoire, locales, régionales, nationales, voire internationales (couloirs internationaux). Concrètement, il s'agit entre autres :

- de consolider l'**accès aux grands complexes industriels et logistiques** et/ou de lever les goulets d'étranglement existants et futurs en tenant compte de l'ensemble du réseau et sans créer de complications à d'autres endroits. L'absence, par exemple, d'un deuxième point d'accès à une grande infrastructure stratégique existante est un handicap majeur en cas de problème à ce seul point d'accès ;
- conformément à nos obligations européennes de mettre en place, aux endroits opportuns, une **voie de service permettant le passage de trains de 740 m** le long des lignes principales ou dans un faisceau pour permettre une circulation plus aisée des trains, notamment sur des lignes à trafic mixte et à proximité d'importants goulets d'étranglement tels que les principales gares de

voyageurs. Ceci permettra une meilleure gestion du trafic en temps réel ;

- de pouvoir suivre la tendance générale dans les pays voisins et dans l'Union européenne, et de réaliser les investissements nécessaires pour produire non seulement des **trains de marchandises plus longs, mais aussi plus larges et plus hauts**. En effet, les trains de marchandises de gabarit P400 peuvent exiger des adaptations spécifiques, notamment en matière de largeur et de hauteur, sur le réseau de l'infrastructure ferroviaire ;
- de maintenir, optimiser et étendre, là où cela se justifie, les **connexions locales** au niveau des sites industriels, des plateformes et dans les zones portuaires. Ces connexions jouent un rôle fondamental dans l'organisation efficace du dernier kilomètre. Elles constituent la base du modal shift qui repose largement sur la massification des volumes. De plus, l'opportunité d'améliorer les terminaux multimodaux existants ou d'en développer de nouveaux aux endroits opportuns sera analysée par le GI en collaboration avec les acteurs du marché ;
- d'analyser l'opportunité **d'électrifier certaines lignes**, là où cela permettra de fluidifier le trafic et où les volumes le justifieraient.



Le Rail Roadmap 2030, concernant l'infrastructure, demande au GI de

d'ici à 2023

- développer et mettre en œuvre une stratégie active de maintenance et de modernisation du réseau à court et à long terme ;
- développer davantage, en collaboration avec les parties prenantes, une politique d'extension du réseau et de raccordements industriels (grands complexes industriels, 740 m, P400 et connexions locales) ;
- assurer une planification et coordination des travaux en collaboration avec les pays voisins.

d'ici à 2025

- optimiser et étendre les connexions locales au niveau des sites industriels, des plateformes et dans les zones portuaires ;
- lever les goulets d'étranglement existants et futurs ;
- analyser l'opportunité d'électrifier certaines lignes ;
- investir dans des solutions technologiques permettant la récolte aisée des données, telles que les portiques caméras.

d'ici à 2030

- analyser l'opportunité de développer les terminaux multimodaux existants ou de nouveaux terminaux multimodaux, en collaboration avec les acteurs du marché ;
- réaliser aux endroits opportuns l'extension des voies à 740 mètres ;
- ajuster le réseau aux endroits où cela est nécessaire pour permettre le passage de trains de gabarit P400, notamment sur la dorsale wallonne ;
- achever les extensions structurelles du réseau.



12. De manière générale, ce type de voies de service est nécessaire tous les 50 km mais également dans les régions à forte circulation ou à proximité de sites où plusieurs grandes lignes doivent se croiser. Les faisceaux de marchandises doivent également être adaptés pour permettre la formation et la réception de trains suffisamment longs.
13. Plus particulièrement sur la dorsale wallonne entre Liège, Namur et Charleroi et notamment au niveau des tunnels.



II. Planification et accès à l'infrastructure

Le GI met à disposition – sous conditions – ses infrastructures telles que les voies, les bosses de triage, les faisceaux de triage, les voies réservées, les voies de parkings pour les wagons de marchandises,... Une véritable **politique d'optimisation de ces éléments** doit être mise en place.

Tout d'abord, **l'offre de sillons** doit être bien plus dynamique, transparente et digitalisée qu'elle ne l'est aujourd'hui. Les chargeurs opèrent dans un environnement volatile et dynamique. Ils ne peuvent anticiper les besoins de transport à long terme que de manière limitée et ont donc besoin d'une chaîne de transport flexible et fiable. Le GI ferroviaire doit tenir compte de cette réalité économique et permettre un véritable dialogue avec toutes les parties prenantes afin d'intégrer les besoins réels de ses clients tout en maximisant, en toute sécurité, les capacités disponibles¹⁴. Le marché des sillons devrait dès lors permettre :

- de réserver des sillons intéressants à moyen et court terme (offres mensuelles, hebdomadaires et quotidiennes) ;
- d'assurer des sillons à toutes les heures de la journée pour le transport de fret ;
- d'inciter fortement à la remise sur le marché de sillons qui ne seront pas utilisés ;
- de comparer facilement plusieurs options ;
- d'intégrer les demandes sur l'ensemble du trajet, assurant par exemple la connexion des sillons « long haul » avec les sillons « last miles » (plus locaux) vers et à partir des terminaux ;
- d'intégrer les offres de sillons dans un cadre européen (notamment via le projet européen de Digital Capacity Management, permettant pour les opérateurs ferroviaires une réservation simplifiée sur toute la chaîne des sillons) ;
- d'offrir des sillons prévus « en vague verte », c.-à-d. avec une vitesse commerciale intéressante et en limitant les arrêts ou variations de vitesse au minimum (réduire les « Stop&Go ») ;
- d'offrir (et d'informer sur) une replanification attractive du transport en cas de travaux planifiés après une réservation, idéalement y compris pour des travaux à l'étranger ;
- de faciliter l'intégration des demandes de sillons à des offres multimodales des plateformes telles que les ports, en s'inscrivant ainsi dans une logique de chaîne logistique. Une telle approche peut nécessiter des développements – de gestion et d'optimisation – locaux spécifiques à réaliser en partenariat avec les plateformes concernées.

Pour y arriver, le projet « Timetabling and Capacity Redesign » (TTR) en cours de réalisation¹⁵ doit être soutenu. Il s'agit d'un processus numérisé développé au niveau européen et permettant une répartition plus efficace, flexible et simple des sillons.

À côté d'une offre de sillons attractive, le GI doit mettre en place une gestion de **ses divers services auxiliaires** qui soit non discriminatoire, transparente¹⁶, efficace et optimisée pour l'ensemble des flux de fret et au service de toutes les entreprises ferroviaires. Le tout sous le contrôle du régulateur. Une telle approche doit encourager le regroupement des marchandises par les opérateurs ferroviaires ou entre opérateurs ferroviaires. Cela concerne entre autres les espaces de triage tels que la bosse de triage d'Anvers ou les faisceaux de triage. Dans le cas de la bosse de triage d'Anvers, le GI pourra faire appel, si nécessaire, à un tiers qui devra assurer le respect des règles ci-dessus et sa neutralité dans la gestion de la bosse. Ces éléments d'infrastructure seront gérés de la même manière que les sillons (cf. ci-dessous).

Dans sa gestion de l'infrastructure et des règles autour de celles-ci, le GI veillera à **faciliter les opérations** réalisées par les divers acteurs au niveau administratif, de l'utilisation d'applications de communication, des commandes à distance des équipements de voie et signaux¹⁷, des mouvements simultanés de différents opérateurs au sein d'un même faisceau, de l'emplacement des verrous de couplage¹⁸,...

Le Rail Roadmap 2030 demande au GI de

d'ici à 2023

- développer et mettre en œuvre une nouvelle politique des sillons ;
- développer et mettre en œuvre une politique de gestion relative aux services auxiliaires (bosse de triage, voies de garage, parking,...) ;
- développer un plan de simplification des opérations des divers acteurs de marché ;

d'ici à 2025

- être précurseur dans l'implémentation du TTR notamment par le biais de l'implémentation des solutions technologiques telles que le DCM.



III. Gestion des flux

Une fois les sillons et services connexes réservés, le GI doit **gérer les flux sur son infrastructure de manière dynamique** optimisant l'utilisation de l'infrastructure et recherchant – en cas de contretemps – des solutions dans un souci d'optimisation global et de service au client. Dans ce cadre, le GI :

- communiquera de manière structurée et bien à temps les **travaux** planifiés, des routes alternatives (cf. offres de sillons) mais aussi les perturbations en temps réel et des solutions alternatives pour les divers acteurs ;
- assurera un suivi strict des flux autour des **goulets d'étranglement** et intersections critiques du réseau ;
- garantira au maximum une **vitesse commerciale** compétitive ;
- assurera une optimisation de la signalisation permettant notamment la mise en place de « **vagues vertes** » ;
- échangera des informations avec les différents acteurs et plateformes de données sur les flux de transport au sein des **zones fermées** comme les ports ou autres plateformes en vue d'assurer la vue la plus précise possible sur la situation (et pouvoir prendre des mesures en conséquence).

Le Rail Roadmap 2030 considère que le GI doit d'ici à 2024

- assurer une gestion dynamique des flux, particulièrement pour les goulets d'étranglement ;
- assurer un échange d'informations, particulièrement dans les zones fermées ;
- garantir une vitesse commerciale compétitive pour le fret ;
- implémenter le système des vagues vertes.

14. Entre autres par le biais du Digital Capacity Management.

15. Au niveau européen, le projet « Timetabling and Capacity Redesign » (TTR) a été lancé par RailNetEurope (RNE) et Forum Train Europe (FTE). Pour plus d'explications, voir la fiche 7 dans le « Rail Roadmap 2030 – Pistes de réflexion pour sa mise en œuvre »

16. Au niveau de l'exploitation, de l'offre, du prix, de la comptabilité, ...

17. EBP : Electronically Operated Post

18. Sont souvent placées à des endroits illogiques, ce qui oblige le personnel au sol à parcourir de longues distances pour ouvrir ou fermer les écluses



IV. **Transparence, communication et échange de données**

La **transparence et l'échange de données** sont clés dans le développement du potentiel du fret ferroviaire et de son optimisation. Le GI doit prendre un rôle clé d'une part dans la collecte des informations des flux sur son réseau, sur base tant de ses données propres que de celles des divers acteurs de marché. Plus concrètement, cela signifie que les entreprises ferroviaires et les différents opérateurs du marché partagent leurs informations sur leurs transports et leurs données de planification avec le GI. Il s'agit entre autres de la communication des retards éventuels, de la confirmation du type de traction et du poids, des caractéristiques du train, etc. De la sorte, le GI a un aperçu clair de la situation des différents opérateurs qui utilisent le réseau ferroviaire, ce qui permet au GI, via des simulations prédictives de goulets d'étranglement, d'optimiser en permanence la gestion des flux sur son réseau en fonction des divers aléas. Le régulateur doit pouvoir également disposer, via le GI, des informations pertinentes pour lui.

D'autre part, le GI doit pouvoir **communiquer**, en toute transparence et en étant le plus proche du temps réel, une série d'informations (non confidentielles) **relatives à l'infrastructure et aux flux sur celle-ci** : sillons, utilisation des services connexes, travaux, spécificités des transports sur le réseau, utilisation des faisceaux, retards sur les lignes, ... vers les entreprises ferroviaires, les chargeurs ou des acteurs spécifiques (terminaux, ports, ...). Via une telle communication, le GI doit faciliter la compréhension et la transparence du marché mais aussi permettre des **collaborations** entre les divers acteurs, notamment au niveau du trafic diffus et sur les moyennes distances.

La collecte et l'échange de données présentés ci-avant ne peuvent se réaliser qu'au travers d'une **plateforme digitale** performante, transparente et flexible¹⁹ et avec une véritable volonté de collaboration, voire avec des incitants forts à la collaboration. La plateforme devrait idéalement être prévue dès le début comme pouvant être liée à d'autres plateformes internationales (partage des données entre opérateurs ferroviaires, clients et avec les autres modes de transport, gestion des capacités, ...) mais aussi locales (ports, plateformes multimodales, ...). Le GI devra également participer activement au déploiement et au renforcement des plateformes internationales. Un élément crucial de la plateforme sera la définition du format des données.

Il faut en outre travailler à une meilleure **communication entre le GI et les conducteurs de train**. Les conducteurs de train doivent pouvoir recevoir des instructions et communiquer sous forme digitale avec le GI. Pour ce faire, un cadre réglementaire complémentaire doit également être mis en place.

Pour améliorer la transparence et la communication, le Rail Roadmap 2030 propose que le GI

d'ici à 2025

- mette en place, en concertation avec les acteurs de marché, une plateforme digitale de récolte des données ;
- mette à disposition des utilisateurs du rail, tant chargeurs qu'opérateurs ferroviaires, via une plateforme digitale, une série de données prédéfinies en temps réel, relatives à l'infrastructure et aux flux sur celle-ci ;
- mette en œuvre, à l'aide de solutions technologiques, une communication digitale en temps réel entre le GI et les conducteurs de train, tout en adaptant la législation pour le permettre.

V. **Digitalisation et innovation**

Le GI renforcera fortement sa digitalisation via entre autres les différents projets du Rail Roadmap 2030 : plateforme digitale, offre de sillons, gestion des flux, collecte de données, ...

Le GI sera également **ouvert à l'innovation** et la soutiendra avec entre autres pour objectif d'améliorer la compétitivité du rail (la sienne ou celle de ses utilisateurs) et de permettre le développement de nouvelles technologies. Le GI continuera aussi d'investir dans des solutions technologiques permettant un meilleur suivi de l'état et de la qualité de l'infrastructure et du matériel roulant.

B) **Des autorités volontaristes**

I. **Contrat de performance**

Pour autant que les autorités partagent les ambitions relatives au GI présentées ci-avant, elles devraient transposer les éléments du présent Rail Roadmap, dans la mesure du possible, dans le **contrat de performance du GI**. En effet, le contrat de performance est un outil important pour s'assurer de l'évolution espérée du GI.

La mission publique du GI en tant qu'acteur de la mobilité des personnes et des marchandises devrait être de permettre de maximiser l'utilisation de son réseau et ainsi le nombre de personnes et de marchandises transportées. Il faut non seulement améliorer la gestion des actifs, mais aussi assurer une gestion efficace, orientée client et transparente du réseau ferroviaire. Ces missions devront se retrouver dans le nouveau contrat de performance, qui devra être ambitieux et entre autres inclure des objectifs et des indicateurs spécifiques aux éléments du présent Rail Roadmap. Ces objectifs doivent être traduits en objectifs « SMART » (y compris avec des indicateurs clés de performance).

De plus, un nouveau contrat de performance du GI n'a de sens que si les objectifs sont accompagnés des ressources budgétaires appropriées. Une infrastructure de qualité et un GI performant et facilitateur du marché demandent des budgets conséquents. Sans ceux-ci, c'est toute la filière ferroviaire qui sera impactée. Par ailleurs, les investissements devant être planifiés sur le long terme, un plan pluriannuel d'investissements avec un horizon de 10 ans est une exigence minimale.

Le Rail Roadmap 2030 demande au gouvernement de d'ici à 2022

- conclure un nouveau contrat de gestion entre l'État et le GI intégrant les éléments du Rail Roadmap ;
- conclure un plan pluriannuel d'investissements pour le GI pour une durée de dix ans intégrant également les éléments du Roadmap.

II. Réglementation

Le cadre législatif actuel du rail est lourd, complexe et incompatible avec les attentes logistiques actuelles. Dans plusieurs domaines, une modernisation de la réglementation est nécessaire et possible sans nuire à la sécurité, notamment en permettant une utilisation accrue des solutions technologiques. La réglementation devrait être plus pragmatique et orientée client, et pour ce faire, elle devrait être mise à jour régulièrement, être flexible, claire et transparente. Elle devrait entre autres être clarifiée et simplifiée dans les cas suivants :

- **Entreprises auxiliaires** : mettre en place un cadre clair et plus efficace pour les entreprises auxiliaires afin qu'elles ne doivent passer qu'une seule fois par la procédure permettant d'être reconnues comme telles et non pas à chaque fois qu'un nouveau contrat avec un autre opérateur ferroviaire est signé.
- **4^e paquet ferroviaire** : assurer, dans le cadre du déploiement du 4^e paquet ferroviaire, un réel transfert de connaissances et d'expertise du GI vers les entreprises ferroviaires concernant les compétences qui ont été transférées à ces derniers (ex. : détermination des pourcentages de freinage, charges maximales, ...).
- **Cadre réglementaire** : au niveau opérationnel, un seul cadre réglementaire pour le transport ferroviaire s'applique sur l'ensemble du réseau, que cela soit sur le réseau principal ou sur le réseau secondaire tel que les ports ou les raccordements de last miles. La question se pose de la nécessité d'appliquer toutes les règles en toutes circonstances. Dans le transport routier, des mesures spécifiques sont applicables, par exemple, dans les environnements portuaires (cf. la réglementation relative aux véhicules portuaires). Au niveau ferroviaire, des contraintes inutiles au niveau des environnements fermés représentent un frein important et un coût pour le transport diffus et les opérations de

consolidation. Des **règles spécifiques, plus légères, applicables sur le réseau secondaire et dans les environnements très fermés**, où s'appliquent des conditions opérationnelles différentes²⁰ devraient dès lors être adoptées sans que cela ne signifie un niveau moindre de sécurité²¹. Ainsi, par exemple, une locomotive déployée localement (manœuvre, déplacement intra-portuaire) est traitée actuellement de la même façon qu'une locomotive utilisée sur les grandes lignes. Certaines réglementations ne sont toutefois pas pertinentes au niveau local et devraient être adaptées à la situation locale qui exige une plus grande flexibilité pour une meilleure productivité²².

- **Digitalisation** : les processus dématérialisés (informatisés) ne sont pas encore suffisamment utilisés dans le secteur, même s'il a été prouvé qu'ils sont plus précis et plus rapides. En outre, ils sont généralement moins sujets aux erreurs humaines. La législation doit évoluer pour permettre le recours à toutes les **technologies modernes** actuelles (la digitalisation au niveau des procédures administratives, la communication entre les conducteurs de train et les cabines de signalisation, l'utilisation des smartphones ou tablettes, le dispatching, l'utilisation d'outils de traduction directe, ...), ne fût-ce que par le biais des projets pilotes²³ et menant, en cas de succès, à des adaptations réglementaires définitives.

19. Et après harmonisation des protocoles de communication

20. Les vitesses sont plus faibles, aucune interaction avec le transport de passagers, un besoin de flexibilité plus grand que de régularité, beaucoup de circulation premiers et derniers kilomètres, environnement unilingue.

21. Comme c'est d'ailleurs le cas pour le transport routier.

22. En fonction des circonstances en évolution rapide, ces règles doivent pouvoir être adaptées rapidement et en souplesse. Le règlement européen 2017/2177 en tant qu'installation de service offre des possibilités de mettre en place une politique ferroviaire adaptée dans ces zones. Par exemple, il est nécessaire de simplifier les procédures d'exécution du last mile (l'activité de desserte locale).

23. Les procédures de participation à ces projets pilotes devront être clairement définies pour assurer l'échange d'information, la transparence et la possibilité pour tous les acteurs d'y participer.

Ainsi, selon le Rail Roadmap 2030, les autorités devraient

d'ici à 2023

- moderniser les règles applicables pour les rendre plus pragmatiques et orientées client ;
- adapter la réglementation afin de permettre l'utilisation des technologies modernes et permettre de les intégrer pleinement dans les opérations quotidiennes.

d'ici à 2024

- en concertation avec les parties prenantes, revoir la réglementation pour permettre aux zones fermées telles que les ports d'avoir des règles spécifiques, et ce, sans porter préjudice à la sécurité.



III. Compétitivité

Toutes les mesures décrites permettront en terme d'améliorer la rentabilité du rail et sa compétitivité. Mais cela ne sera pas suffisant pour être compétitif dans tous les segments. Afin d'augmenter la part modale du rail et de réaliser le doublement du fret ferroviaire, un certain incitant financier ciblé à court terme sera nécessaire. Cet "incitant modal" doit nécessairement s'inscrire dans une vision globale et à long terme de la mobilité et de la logistique.

Tout d'abord, de par des politiques au niveau européen **d'internalisation des coûts externes** dans tous les types de transport (sous conditions), les autorités permettront aux chargeurs de valoriser les différents modes de transport en intégrant leurs impacts externes, notamment environnementaux. Cette internalisation est soutenue par la Commission européenne via entre autres son paquet de mesures « fit for 55 » publié en juillet 2021 et sa directive Eurovignette, qui devront être transposés au niveau belge. Les recettes d'une telle internalisation devront notamment être allouées à la transformation du secteur du transport.

Le transport ferroviaire est un mode de transport peu coûteux pour les grands volumes et les longues distances. A contrario, pour les moyennes distances et pour le trafic diffus (SWL), il est associé à des coûts de consolidation élevés²⁴, ce qui signifie que peu de ces produits ferroviaires sont compétitifs.

Pour encourager et développer le transport ferroviaire diffus et sur moyenne distance, en attendant les bénéfices de la modernisation du secteur et des mesures européennes, des **incitations ciblées** et axées sur les résultats sont donc recommandées là où les volumes considérés ont un potentiel de modal shift. Ces incitants modaux doivent pouvoir être envisagés en considérant l'ensemble de la chaîne logistique, **y compris au niveau des chargeurs, du transport routier et par voie fluviale**. Elles doivent également être fondées sur un dossier solidement étayé présenté par les acteurs opérationnels. Un suivi strict de ces incitants et de leurs impacts devrait être prévu.

Les types d'incitations qui peuvent être utilisés de manière complémentaire sont les suivants :

1. Soutien financier à l'innovation et aux investissements dans le **déploiement des techniques multimodales** :

- qui améliorent la productivité des opérateurs et des entreprises ferroviaires par la numérisation et l'efficacité de la manutention du fret. Dans les deux cas, cela peut nécessiter une modification du matériel roulant ;
- auprès des transporteurs routiers et des chargeurs, par exemple en vue d'adapter les châssis de camions ou de soutenir l'achat de conteneurs, de remorques préhensibles²⁵ ou de véhicules de chantier permettant le déplacement des conteneurs (reach stackers), ... ;
- qui améliorent ou permettent de développer les points de transbordement multimodaux afin de créer un bon réseau de plateformes multimodales.

2. La **diminution de certains coûts de consolidation** à court terme, via :

- des soutiens pour les opérateurs et les entreprises ferroviaires afin de regrouper les chargements et de développer des services « libre accès »²⁶ pour les premiers et les derniers kilomètres et les moyennes distances ;
- des soutiens au modal shift pour les chargeurs et les transporteurs routiers afin de compenser, par exemple, les coûts de manutention élevés du camion vers le transport ferroviaire ou fluvial.

Le Rail Roadmap 2030 demande aux gouvernements de d'ici à 2023

- assurer un système de soutien compensant certains coûts de consolidation sur les moyennes distances ferroviaires, et ce, considérant l'ensemble de la chaîne logistique ;
- assurer un système de soutien aux investissements dans les techniques multimodales et leur déploiement, et ce, considérant l'ensemble de la chaîne logistique ;
- avoir un système de soutien régional facilitant la multimodalité en facilitant l'investissement dans la modernisation des terminaux existants, voire, si cela se justifie, le développement de petits terminaux de haute technologie à des endroits spécifiquement sélectionnés ;
- participer de manière proactive aux discussions au niveau européen sur une politique d'internalisation des coûts externes.

Il est clair que, compte tenu de la répartition des compétences, tant le gouvernement fédéral que les autorités régionales, mais aussi les autorités ou organismes locaux tels que les POM²⁷ et les sociétés intercommunales, ont un rôle à jouer à cet égard.

IV. Formation des conducteurs

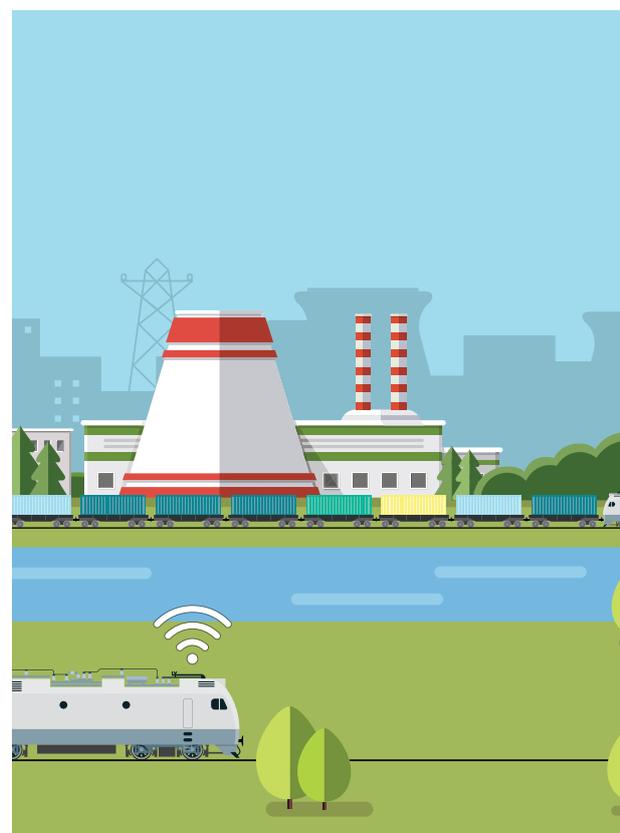
Le manque de conducteurs de train sur le marché et la concurrence importante entre les divers opérateurs pour les attirer peuvent être un frein au développement du fret ferroviaire. À ces freins, il faut rajouter le coût de la formation et le risque de voir le candidat d'une société être débauché rapidement, ruinant ainsi les efforts entrepris.

Il serait dès lors opportun d'établir une école indépendante de conducteurs de train

Il serait dès lors opportun d'établir une **école indépendante de conducteurs de train** qui assurerait d'une part l'apprentissage théorique et d'autre part l'acquisition de compétences pratiques générales via un simulateur et des premières expériences de terrain, celles-ci se faisant en collaboration avec les opérateurs du marché. Après avoir réussi ces deux premières étapes, les candidats-conducteurs postulerait auprès d'opérateurs ferroviaires en vue de finaliser leur formation pratique spécifiquement sur un type de locomotive, de train, de route, etc.

L'école serait portée financièrement par le FOREM, le VDAB et ACTIRIS ainsi que par l'État fédéral. La finalisation de la formation pratique auprès d'un opérateur ferroviaire serait quant à elle à charge de ce dernier. Après cette dernière étape, le candidat-conducteur serait certifié.

Le financement de l'école ouvrirait la formation à l'ensemble des personnes intéressées et ne nécessiterait pas un engagement préalable (comme c'est le cas aujourd'hui) de la part d'un opérateur. Cet engagement n'interviendrait qu'après l'acquisition de compétences générales pratiques. De la sorte, on peut espérer voir plus de conducteurs sur le marché.



Pour y arriver, le Rail Roadmap 2030 demande au gouvernement de d'ici à 2025

- mettre en place, à l'aide des parties prenantes, une école indépendante de conducteurs de train et assurer les financements nécessaires pour ces formations.



24. Ces frais de consolidation concernent (i) le pré- et le post-acheminement, (ii) le réseau des derniers et premiers kilomètres, (iii) le triage et (iv) le transbordement des marchandises.
 25. Remorques adaptées pour le transport par reach stackers
 26. Il s'agit de produits ferroviaires (block train/train intermodal/SWL/...) proposés à des clients et dont une partie de la capacité est disponible pour d'autres clients, éventuellement par le biais d'autres opérateurs ferroviaires (à l'opposé des trains exclusifs pour un seul client).
 27. Provinciale Ontwikkelings Maatschappij



C) L'engagement des opérateurs ferroviaires

Les opérateurs ferroviaires sont au cœur des flux de marchandises. Leur efficacité, avec celle des autres acteurs, est un facteur clé au développement du fret ferroviaire. Pour cela, ils doivent se moderniser afin d'être plus efficaces, d'augmenter la qualité de leurs services, d'avoir une offre plus régulière et également de répondre aux exigences réglementaires et surtout du marché. Ils ont par ailleurs un rôle moteur au niveau de la multimodalité.

Communiquer leurs données

Afin de permettre l'optimisation des flux et de renforcer la transparence du marché, entre autres par le GI, les opérateurs s'engagent à communiquer au GI un ensemble d'informations prédéfinies en temps requis par celui-ci.

Les opérateurs ferroviaires devront également pouvoir **communiquer** de manière transparente et en temps réel avec leurs clients (ex. : localisation des wagons, heures de départ et d'arrivée, ...).

Se moderniser, se digitaliser et adapter leur offre

Tout d'abord, le secteur doit fournir des produits **innovants** qui tiennent compte des tendances telles que l'atomisation du fret²⁸, mais aussi et surtout des besoins du client (y compris les aspects liés à la fréquence, la flexibilité, la transparence, ...). Le secteur ferroviaire doit proposer des solutions attractives incitant le transport multimodal de containers sur des moyennes distances (100 à 300 km). Là où cela a un intérêt et lorsque les systèmes de chargement automatique seront en place, les opérateurs envisageront de traiter des chargements inférieurs à celui d'un conteneur. Pour offrir une

plus grande fiabilité et flexibilité aux chargeurs, les opérateurs ferroviaires devront augmenter la fréquence à laquelle les clients peuvent être servis et le taux d'occupation des trains. En outre, les entreprises ferroviaires doivent exploiter activement d'autres segments du marché.

À plus long terme, des innovations majeures doivent également être apportées dans le domaine de la **transformation numérique**. C'est d'ailleurs ce que visent le Forum belge des entreprises de fret ferroviaire et la coalition européenne RailFreightForward avec des projets tels que le **Couplage numérique automatique (DAC) ou les Trains autonomes (ATO)**.

- **Couplage numérique automatique (DAC) :** le couplage et le découplage sont deux des procédures manuelles les plus importantes dans l'exploitation des trains. L'automatisation peut donc permettre des gains de productivité importants. Dans ce domaine, l'Europe est à la traîne, puisqu'il s'agit du dernier continent à utiliser des attelages manuels standards. D'ici à 2030, la technologie DAC devrait être entièrement déployée.



- **Trains autonomes (ATO) :** l'automatisation de la conduite du train revêt une importance similaire. Les entreprises ferroviaires proposent de déployer pleinement la conduite supervisée par un conducteur²⁹ sur les longs trajets et l'exploitation de trains totalement autonomes, sans conducteur, dans les chantiers de triage, sur les premiers et les derniers kilomètres et pour les infrastructures des lignes principales protégées. Le secteur du fret veut être la première vitrine du déploiement cohérent de cette technologie en Europe.

La mise en place de ces innovations nécessitera également que les opérateurs ferroviaires disposent du système ERTMS³⁰ comme le prévoit la législation européenne. Pour ce faire, les locomotives devront être équipées avec des On Board Units ETCS. Cela représente cependant un coût important. Il serait dès lors opportun que le gouvernement définisse avec le secteur un **programme soutenable de déploiement du système ERTMS**.

Par ailleurs les autorités soutiendront activement les opérateurs dans leurs démarches d'obtention de subsides européens en matière de déploiement du système ERTMS.



À côté de cela, d'autres projets de numérisation importants (**plateformes numériques, gestion numérique des capacités**) nécessitent une **coopération étroite** avec les autres parties prenantes, y compris le GI. Les opérateurs coopéreront à ces différents projets.

Toutes ces innovations seront à la base d'un grand bond en avant en matière d'amélioration de l'efficacité et de satisfaction des clients.

Collaborer

Le transport ferroviaire peut offrir des solutions de porte-à-porte dans un certain nombre de cas. Pour bon nombre d'autres cas, le transport ferroviaire doit opérer dans un **système multimodal** notamment en vue d'assurer les premiers et derniers kilomètres du transport. Une collaboration et une optimisation des différents modes de transport constituent donc un facteur crucial de succès afin d'améliorer l'entièreté de la chaîne logistique et de proposer une offre intégrée et flexible aux chargeurs. A ce titre, les opérateurs ferroviaires chercheront à intensifier leur collaboration, là où cela a un intérêt (volumes concernés suffisants), avec les transporteurs routiers et à leur offrir des produits attractifs.

Par ailleurs, les opérateurs ferroviaires devront également collaborer entre eux. Ainsi, par exemple, une mutualisation des moyens des opérateurs ferroviaires à certains endroits (demandes combinées de sillons, trains combinés, ...) permettrait de limiter les coûts.

La collaboration entre chargeurs, opérateurs et plateformes (entre les différents acteurs et au sein des mêmes types d'acteurs) devrait être facilitée via la mise en place de la plateforme digitale (cf. ci-dessus) idéalement liée à d'autres plateformes locales permettant aussi l'optimisation des flux locaux (intermodaux notamment). Par ailleurs, la collaboration peut être incitée fortement via l'accès ou non à certaines mesures de soutien (couverture des coûts, investissements) ou infrastructures, le tout dans le respect des règles de concurrence.

Les chargeurs et opérateurs déclarent vouloir accroître **leurs collaborations** (tout en respectant les règles de la concurrence) et ainsi permettre le développement d'offres combinant différents types et modes de transport.

Plus forte standardisation des contrats

Le secteur de la logistique dans son ensemble devrait également s'accorder sur des règles claires permettant une plus grande **standardisation** – ne fût-ce que partielle – **des contrats** entre acteurs de marché, et ce, sous la supervision du régulateur. Ainsi, la standardisation pourrait concerner le type et le format des informations à fournir relatives au temps de transport, à la flexibilité, au monitoring et au rapportage.



Via le Rail Roadmap 2030, les opérateurs ferroviaires s'engagent à

d'ici à 2023

- fournir au GI dans les temps un ensemble d'informations prédéfinies ;
- faire évoluer leur offre de produit pour que celle-ci réponde mieux aux besoins des clients ;
- exploiter de nouveaux segments du marché ;
- soutenir et coopérer avec le GI dans le projet de digitalisation de la gestion de capacité ;
- soutenir le développement d'une plateforme digitale de partage des données entre opérateurs ferroviaires, clients, GI et avec les autres modes de transport ;
- développer, en collaboration avec l'ensemble du secteur logistique, des règles permettant une plus grande standardisation des informations contenues dans les contrats.

d'ici à 2025

- définir un programme soutenable de déploiement du système ERTMS avec le gouvernement, qui les soutient par ailleurs dans l'obtention des subsides européens.

d'ici à 2030

- mettre en place et investir dans les solutions technologiques, telles que le couplage numérique automatique et les trains autonomes.

28. La taille moyenne du fret se réduit de plus en plus et l'importance de l'industrie lourde – un client classique du rail – est en déclin.

29. Niveau d'automatisation GoA 2

30. « European Rail Traffic Management System » est un système européen unique de signalisation et de contrôle de la vitesse.



D) Le régulateur

Par analogie avec d'autres pays et d'autres secteurs, un régulateur efficace et proactif, ambitieux dans ses actions et doté d'une mission large, peut jouer un rôle clé afin de faciliter le fonctionnement du marché. Les exemples du régulateur suisse ou autrichien, mais aussi du régulateur belge du gaz et de l'électricité, sont des sources d'inspiration. À la lumière de ces exemples, il convient de revoir – à la hausse – les tâches, les missions et les moyens du Service de Régulation du Transport Ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National.

Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) joue également un rôle décisif dans la sécurité du secteur ferroviaire. Il doit agir en concertation avec le régulateur ferroviaire tout en restant strict sur les aspects de sécurité, sa raison d'être.

Le Rail Roadmap 2030 demande au gouvernement, en concertation avec le régulateur, de d'ici à 2024

- prévoir un réexamen des missions, tâches et ressources attribuées au service de régulation ferroviaire après une comparaison avec des régulateurs étrangers ou d'autres secteurs.

E) Concertation structurée entre les acteurs

Comme vu dans les chapitres précédents, le secteur ferroviaire est un véritable écosystème, où chaque acteur a son rôle à jouer et où la collaboration permet une meilleure optimisation.

Pour encourager une meilleure collaboration et pour écouter les besoins des opérateurs, le GI a récemment mis en place un « **groupe d'utilisateurs** » qui répond aux exigences de la directive européenne. Le groupe d'utilisateurs doit avoir pour objectif d'organiser l'échange d'informations entre le GI (situations, choix effectués par le GI, etc.) et les utilisateurs du réseau (situation vécue, problèmes, souhaits, opinions, plaintes) d'une manière structurée et documentée. La présence au sein de ce groupe d'utilisateurs du régulateur et du SPF Mobilité & Transport est un plus. Ce groupe d'utilisateurs doit être une plateforme d'échange ouverte et doit jouer un rôle clé dans le déploiement et le suivi de la stratégie de fret ferroviaire.

À côté du groupe d'utilisateurs, un organisme officiel devrait être créé³¹ comprenant, outre les membres du groupe d'utilisateurs, également les chargeurs et les plateformes multimodales. Ce **nouveau comité consultatif** permettrait un échange structuré d'informations entre tous les acteurs. Il fournirait également des avis officiels au ministre, à sa demande ou de sa propre initiative, sur les questions relatives au fret ferroviaire. Le fait de disposer d'un organisme officiel, extérieur au GI, garantit l'indépendance et place le consommateur au premier plan. Le comité consultatif doit pouvoir débattre, par exemple, des produits qu'il souhaite voir développer sur le marché, des nouveaux concepts de gestion des capacités et des flux, des priorités d'investissement, des données qui peuvent être publiées. Il peut également suggérer de mener des études sur le marché ferroviaire, donner son avis sur le rôle du GI et sur le suivi du Rail Roadmap 2030, ... Les deux organismes ne doivent bien sûr pas faire double emploi.



Service de Régulation du Transport ferroviaire
et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National

Le Rail Roadmap 2030 demande au gouvernement de d'ici à 2023

- garantir structurellement l'existence et le bon fonctionnement du « groupe d'utilisateurs » ;
- mettre en place un comité consultatif incluant les chargeurs et les plateformes multimodales.

F) Vers une harmonisation et une coopération européennes

Le 4^e paquet ferroviaire a franchi une nouvelle étape dans l'harmonisation de la réglementation au niveau européen, mais il laisse encore trop de possibilités d'interprétation au niveau national. Cela nuit gravement à l'efficacité et à la compétitivité d'un secteur qui, par définition, ne peut être compétitif que s'il est également **organisé au niveau européen/international**. En effet :

- Sur le plan opérationnel, le rail est confronté à des normes techniques différentes d'un pays à l'autre (par exemple, des différences en matière d'électrification) et à des procédures qui ne sont pas harmonisées.
- Malgré les tentatives d'harmonisation de la base juridique et des réglementations au niveau européen, celles-ci diffèrent encore (par exemple, pas de vision unique pour les communications internationales).
- L'harmonisation commerciale (tarifs des sillons, règles d'annulation, ...) au niveau des GI n'est pas encore réalisée.

In fine, l'absence actuelle de coordination génère des coûts que les autres modes de transport ne connaissent pas.

Le Rail Roadmap 2030 demande

d'ici à 2025

au GI de

- intensifier sa politique de collaboration avec les GI voisins³².

d'ici à 2030

aux autorités de

- jouer un rôle plus actif dans l'harmonisation des règles au-delà des frontières nationales et ne pas être elles-mêmes une source de complexité supplémentaire.



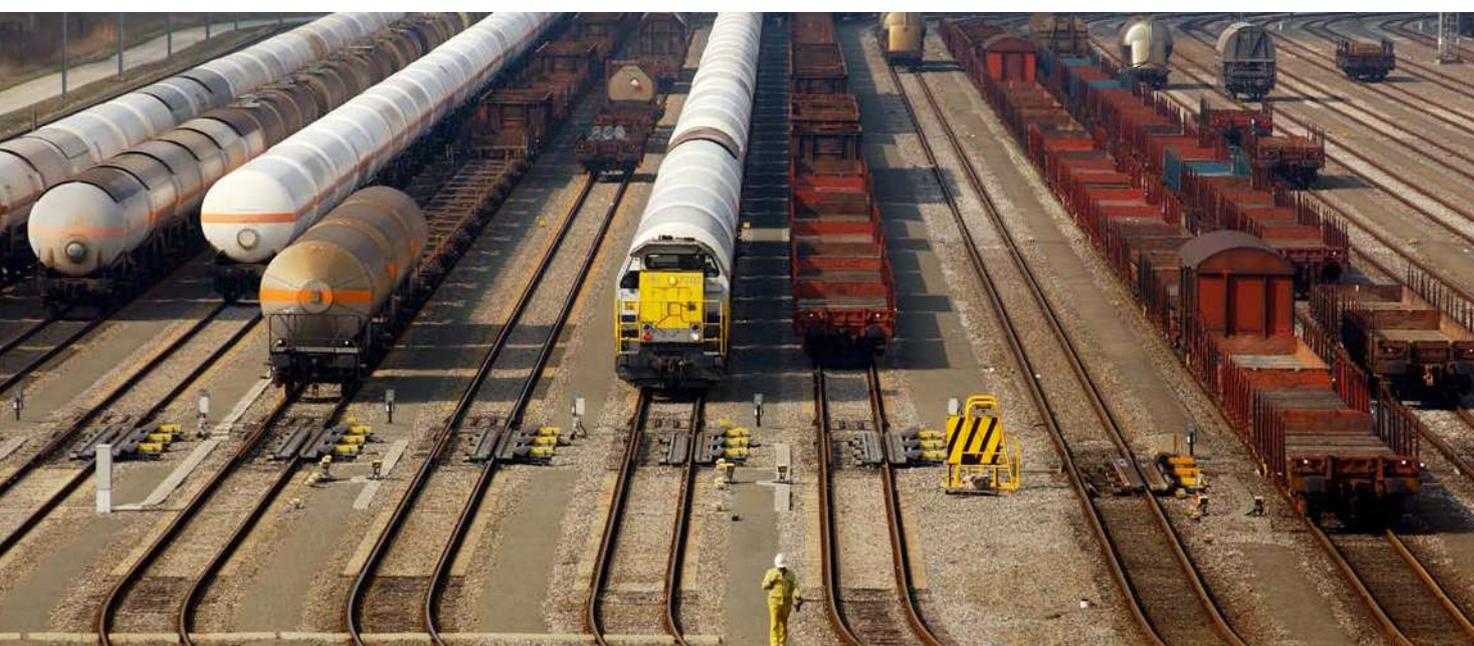
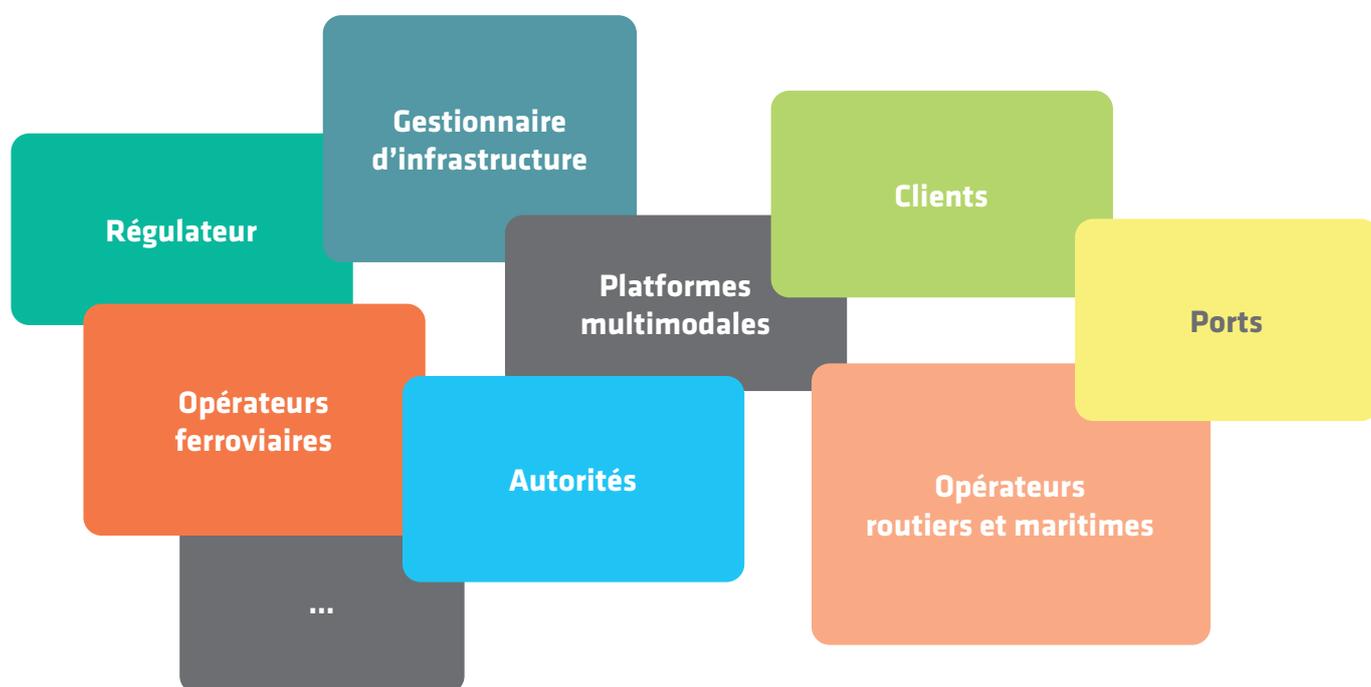
31. Similaire au Conseil consultatif pour le gaz et l'électricité

32. Et comme indiqué avant dans le document, notamment en matière de planification des travaux, du développement des voies de 740 mètres, du gabarit P400, de la mise en œuvre de l'ETCS et du développement du Digital Capacity Management.



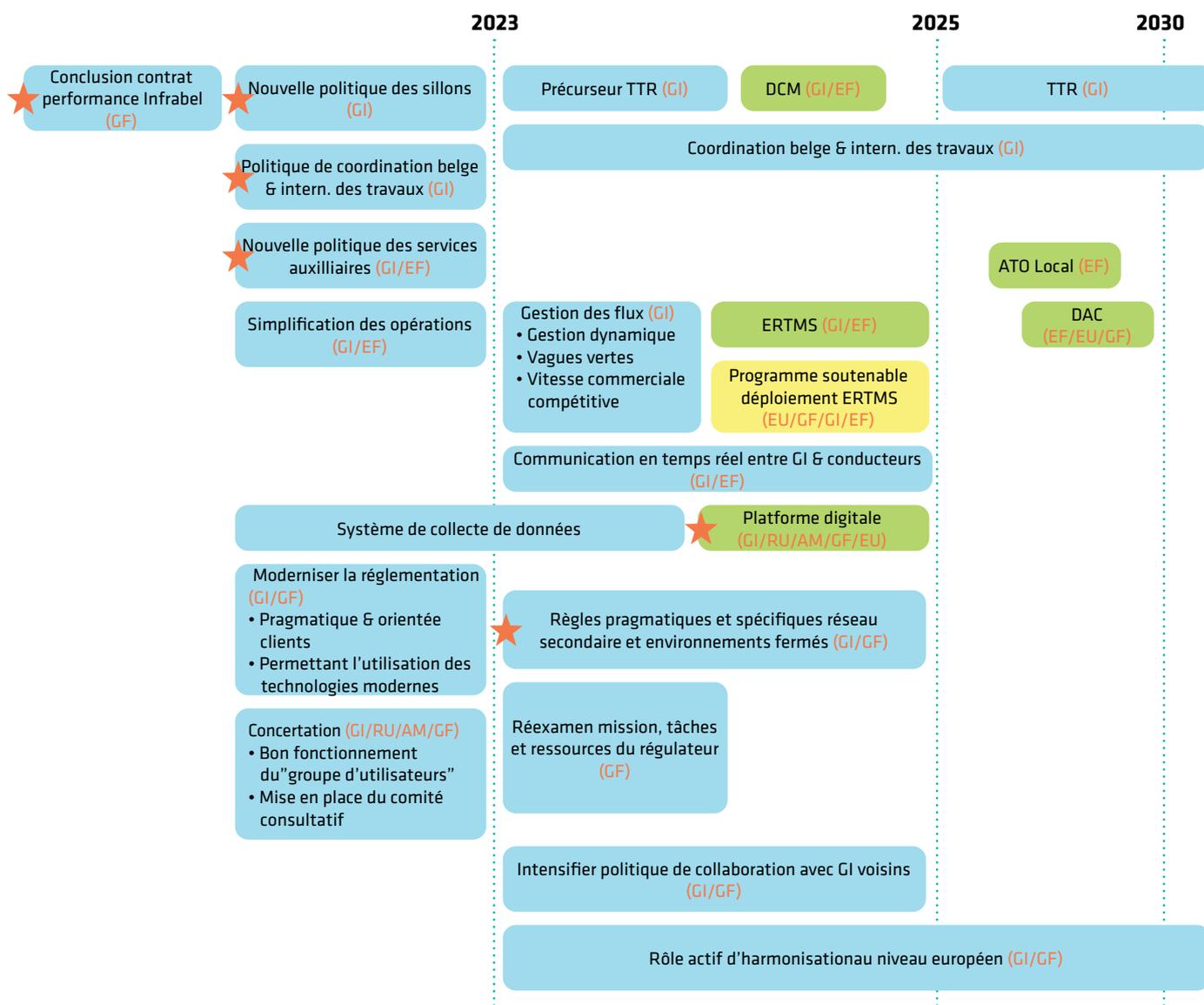
04. Conclusions

La demande en matière de transport de marchandises ne fera qu'augmenter dans les années à venir. Pour pouvoir absorber celle-ci, chaque mode de transport devra être exploité au mieux. Le secteur ferroviaire a un potentiel de croissance, que ce soit sur des moyennes ou des plus longues distances. Le développement de ce potentiel aura des impacts positifs sur l'économie belge et les objectifs climatiques : absorber la demande future de transport, continuer à faire de la Belgique une terre de logistique, réduire les congestions et les impacts environnementaux, ... Pour atteindre l'objectif fixé de doubler les volumes de marchandises transportés par rail d'ici à 2030, c'est tout le secteur logistique qui devra y contribuer intensivement.





Le schéma ci-dessous reprend les différents éléments du Rail Roadmap 2030.
Les étoiles oranges indiquent les dossiers prioritaires.

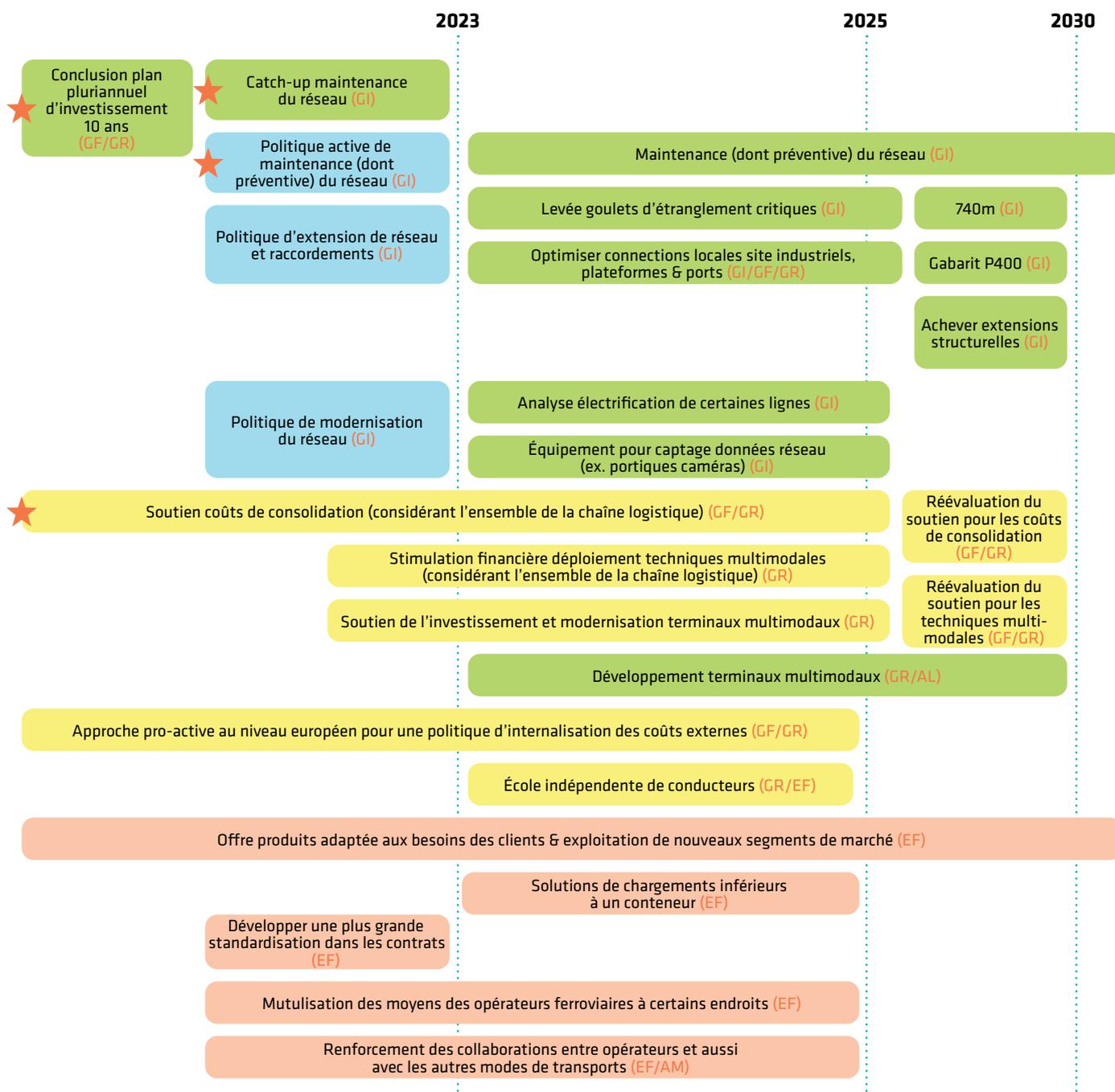


Légende

- Gestion d'infrastructure & Réglementation
- Investissements & Digitalisation
- Soutien
- Opérateurs
- ★ Prioritaire

Qui est responsable ?

- GI : Gestionnaire d'Infrastructure
- GF : Gouvernement Fédéral
- GR : Gouvernement Régionaux
- AL : Autorité ou Agence Local
- EF : Entreprise Ferroviaire
- AM : Autres Modes de Transport
- RE : Régulateur
- UE : Union Européenne



Légende

- Gestion d'infrastructure & Règlementation
- Investissements & Digitalisation
- Soutien
- Opérateurs
- ★ Prioritaire

Qui est responsable ?

- GI : Gestionnaire d'Infrastructure
- GF : Gouvernement Fédéral
- GR : Gouvernement Régionaux
- AL : Autorité ou Agence Local
- EF : Entreprise Ferroviaire
- AM : Autres Modes de Transport
- RE : Régulateur
- UE : Union Européenne



Le chantier est de taille et nécessitera de définir des priorités ainsi que des budgets adéquats en ligne avec les ambitions. Le ratio coût-efficacité des mesures peut guider dans un premier temps les choix à poser, certaines mesures avec un réel impact positif ne requièrent en effet pas de budget significatif. Cependant, ceci n'empêchera pas la nécessité d'investissements plus importants pour pouvoir assurer l'avenir du rail à plus long terme.

Tous les éléments du Rail Roadmap 2030 devraient permettre d'assurer la compétitivité du transport ferroviaire dans un système multimodal de marchandises au départ et à destination de la Belgique.

La collaboration entre tous les acteurs (GI, régulateur, SPF, SSICF, opérateurs ferroviaires, chargeurs, plateformes multimodales, ports, ...), et

surtout entre les différents modes de transport, facilitée par la digitalisation du secteur et la mise en place d'une plateforme digitale, sera essentielle. Celle-ci permettra entre autres de mettre à disposition des clients des offres claires, flexibles, transparentes, traçables, et ce, d'un bout à l'autre de la chaîne logistique. Tous les acteurs sont conjointement responsables d'assurer cette transparence dans le cadre de leurs compétences respectives et en toute indépendance.

Il s'agit de travailler ensemble à la réalisation du Roadmap afin de rendre possible le doublement du volume de fret ferroviaire d'ici à 2030. Let's modal shift together!





Pieter Timmermans



Bart Steukers



Stephan Vanfraechem



Mathieu Delbarge



Olivier Willoccx



Paul Hegge



Frédéric Buyse



Chris Danckaerts



essencia



Philippe Degraef



Bernard Piette



Peter Lagey



Daan Schalck



Jacques Vandermeiren



Rainier Reekmans



Tom Hautekiet



Nils Van Vliet



Stefan Derluyn



Hans Maertens



Olivier de Wasseige



Universiteit Antwerpen

Thierry Vanellander

Katrien De Langhe

Christa Sys



Soutiennent le présent Rail Roadmap 2030 : VBO-FEB, Agoria, Alfaport, Association Port of Zeebrugge Interests, Beci, Bewag, Belgian Rail Freight Forum (BRFF), De Vlaamse Waterweg, essenscia, Febetra, Logistics in Wallonia, Multimodaal Vlaanderen, North Sea Port, Port of Zeebrugge, Port of Antwerp, Port of Brussels, Railport, VeGHO, Voka, Union Wallonne des entreprises et Universiteit Antwerpen.

Ont collaboré à la réalisation de ce Rail Roadmap : Administration flamande, wallonne et bruxelloise de la Mobilité et Infrabel.

