



AVIS

CCE 2018-2330

Encourager le transport ferroviaire de marchandises

CCE
Conseil Central de l'Economie
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
CRB



Avis
« Encourager le transport ferroviaire de marchandises »

Bruxelles
19.09.2018

Table des matières

1 Pistes pour relever les défis liés au cadre politique.....	3
1.1 Adopter d'urgence une vision interfédérale de la mobilité.....	3
1.2 Davantage de coordination entre les différents niveaux de pouvoir.....	3
1.3 Une attitude proactive du gestionnaire de l'infrastructure vis-à-vis des opérateurs	4
1.4 Coordonner la politique en matière de transport ferroviaire des marchandises avec les acteurs concernés	4
1.5 Utiliser le contrat de gestion d'Infrabel pour stimuler le transport ferroviaire de marchandises...	5
1.6 Un cadre légal permettant au gestionnaire de l'infrastructure de faciliter le transport ferroviaire de marchandises	5
2 Pistes pour relever les défis liés à l'infrastructure ferroviaire.....	6
2.1 Mieux utiliser la capacité existante.....	6
2.2 Investir dans l'entretien de l'infrastructure ferroviaire.....	6
2.3 Affronter la pénurie de locomotives	6
2.4 Gérer l'infrastructure dans une logique à long terme et en tenant compte des possibilités de développement économique	7
3 Pistes pour relever les défis en matière d'organisation et de régulation du marché ferroviaire	8
3.1 Mettre les données nécessaires à la disposition des pouvoirs publics et pour la réalisation d'études de soutien à la politique.....	8
3.2 Créer un level playing field pour les différents modes de transport.....	8
3.3 Éliminer les barrières à l'organisation du transport ferroviaire international en Europe	9
3.4 Rendre le transport ferroviaire plus compétitif sur les distances plus courtes.....	9
3.5 Rendre les mesures de soutien financier plus efficaces	10
3.6 Donner plus de capacité d'action et de moyens aux régulateurs ferroviaires belge et européen.....	10
4 Pistes pour relever les défis liés aux obstacles sur le terrain	11
4.1 Simplifier la réalité administrative et réglementaire du transport ferroviaire	11
4.2 Promouvoir activement le transport ferroviaire de marchandises	11
4.3 Résorber la pénurie de conducteurs de train	11

Saisine

Afin d'alléger la pression sur la capacité routière et de réduire la congestion sur les routes, il est important d'encourager l'utilisation d'alternatives aux voitures et poids lourds, par exemple le train. Malgré les avantages du transport ferroviaire de marchandises pour la mobilité, l'économie, le fonctionnement du marché du travail, l'environnement et la santé publique, nous constatons que la part du rail dans la répartition modale du transport de marchandises n'augmente pas.

Dans le présent avis d'initiative, approuvé le 19 septembre 2018, le Conseil identifie des facteurs expliquant le manque de développement du transport ferroviaire de marchandises et avance des pistes pour relever ces défis. Les défis sont répartis en quatre groupes, à savoir les défis liés : 1) au cadre politique ; 2) à l'infrastructure ; 3) à l'organisation et la régulation du marché ferroviaire ; 4) aux obstacles sur le terrain.

1 Pistes pour relever les défis liés au cadre politique

1.1 Adopter d'urgence une vision interfédérale de la mobilité

L'absence d'une vision de la mobilité en général et du transport ferroviaire de marchandises en particulier est une source d'incertitude pour les opérateurs et les chargeurs qui ne favorise pas les investissements ferroviaires par le gestionnaire de l'infrastructure et les opérateurs ferroviaires, lesquels doivent être planifiés longtemps à l'avance.

Le Conseil réitère son appel en faveur de l'élaboration aussi rapide que possible d'une vision interfédérale à long terme (horizon 2030 voire 2050) de la mobilité – en ce compris le transport de marchandises, notamment par voie ferrée. Cette vision se devrait d'orienter la politique de mobilité indépendamment des changements de gouvernement. Elle devrait déboucher sur un pacte de mobilité (ensemble d'engagements pris par les acteurs concernés) et bénéficier d'une large adhésion sociétale. S'agissant de ce dernier point, il est important que le Conseil soit associé tant à l'élaboration qu'à la mise en œuvre de la vision interfédérale de la mobilité.

1.2 Davantage de coordination entre les différents niveaux de pouvoir

Les compétences en matière de mobilité en Belgique sont réparties entre différents niveaux de pouvoir. Le rail est une compétence fédérale et le gestionnaire de l'infrastructure une organisation fédérale. Mais la politique ferroviaire ne peut pas être considérée indépendamment de la politique relative aux autres modes de transport (avec lesquels le train est souvent combiné) et à des domaines dont la compétence relève des Régions (p.ex. l'aménagement du territoire, les travaux publics aux routes et ports maritimes). Cette répartition des compétences et le manque de coordination entre les différents niveaux de pouvoir compliquent et freinent l'élaboration d'une politique cohérente en matière de mobilité, et donc aussi en matière de transport (ferroviaire) de marchandises.

Le Conseil appelle à une plus grande coordination entre les différents niveaux de gouvernement ainsi qu'à l'activation des organes de coordination existants (par ex. le Comité exécutif des ministres de la Mobilité, le Comité de concertation et le Comité RER) et à l'accroissement de la transparence de ceux-ci, sans en créer d'autres.

En outre, le Conseil estime qu'il serait opportun qu'une instance indépendante évalue régulièrement le fonctionnement de ces organes de coordination.

1.3 Une attitude proactive du gestionnaire de l'infrastructure vis-à-vis des opérateurs

La communication entre le gestionnaire de l'infrastructure et les opérateurs s'avère parfois difficile, par exemple lorsque des sillons sont mis hors service ou lorsque des retards se produisent. En outre, le gestionnaire de l'infrastructure n'offre pas toujours spontanément des solutions en cas de circonstances imprévues.

Comme il l'a déjà mentionné dans son avis du 25 octobre 2017 « Lignes de force pour le futur contrat de gestion d'Infrabel »¹, le Conseil estime qu'Infrabel se doit d'offrir un service ferroviaire de qualité qui accroît l'attractivité du rail, ce qui signifie concrètement :

- améliorer continuellement le service ferroviaire en adoptant une attitude proactive orientée « client » et en offrant des solutions proactives et satisfaisantes aux demandes et problèmes rencontrés par les entreprises ferroviaires ;
- communiquer vis-à-vis de ses clients (les entreprises ferroviaires) de façon claire, transparente et rapide (par ex. en cas de perturbation du trafic ferroviaire).

1.4 Coordonner la politique en matière de transport ferroviaire des marchandises avec les acteurs concernés

Les règles et procédures régissant le transport ferroviaire de marchandises ne tiennent pas suffisamment compte des besoins du terrain et de la spécificité de ce type de transport. Cela s'explique entre autres par le fait qu'elles sont établies sans concertation avec les acteurs concernés. Par ailleurs, certains chargeurs considèrent que les produits et services offerts par les opérateurs ne correspondent pas suffisamment à leurs besoins.

Le Conseil estime que les règles et procédures régissant le transport ferroviaire de marchandises doivent être établies en concertation avec les acteurs concernés de l'ensemble du pays. C'est pourquoi le Conseil rappelle le point de vue qu'il a déjà formulé dans son avis du 25 octobre 2017 « Lignes de force pour le futur contrat de gestion d'Infrabel », à savoir que cette concertation pourrait avoir lieu au sein d'un « consultation group » dans lequel siègeraient les acteurs ayant une connaissance spécifique du transport ferroviaire de marchandises, c'est-à-dire : le gestionnaire de l'infrastructure, les opérateurs ferroviaires, des représentants des chargeurs, et des représentants des employeurs et des travailleurs. Le Conseil estime que le gestionnaire de l'infrastructure doit se voir confier un rôle de pilotage au sein de ce « consultation group », à l'instar d'Elia, le gestionnaire du réseau énergétique, dans son « Users'

¹ <http://www.ccecrb.fgov.be/txt/fr/doc17-2360.pdf>

Group ». À cet égard, il convient de veiller selon le Conseil à ce qu'Infrabel puisse continuer à se concentrer sur son cœur de métier.

Renforcer le dialogue entre chargeurs et opérateurs pourrait favoriser une meilleure adéquation entre les produits et services des opérateurs, d'une part, et les besoins des chargeurs d'autre part. Ce dialogue pourrait avoir lieu au sein du « consultation group » dont il est question ci-dessus.

1.5 Utiliser le contrat de gestion d'Infrabel pour stimuler le transport ferroviaire de marchandises

En Belgique, le contrat de gestion du gestionnaire de l'infrastructure n'est pas suffisamment utilisé pour stimuler le transport ferroviaire de marchandises. Dans d'autres pays comme les Pays-Bas, l'Autriche et la Suisse, le contrat de gestion du gestionnaire de l'infrastructure comporte des incitants pour atteindre des objectifs en la matière. Dans ces pays, les contrats de gestion sont régulièrement monitorés et renouvelés. En Belgique, le contrat de gestion n'a plus été actualisé depuis 2012 et ne contient aucun indicateur pourvu d'un incitant (positif ou négatif) pour le transport ferroviaire de marchandises.

Le Conseil réitère le point de vue qu'il a formulé dans son avis « Lignes de force pour le futur contrat de gestion d'Infrabel » du 25 octobre 2017, à savoir que les objectifs de la politique ferroviaire (notamment en ce qui concerne le transport des marchandises) doivent se refléter en Belgique également dans le contrat de gestion du gestionnaire de l'infrastructure. Ces objectifs doivent être opérationnels (c'est-à-dire précis et mesurables) et liés à des sanctions en cas de non-respect.

1.6 Un cadre légal permettant au gestionnaire de l'infrastructure de faciliter le transport ferroviaire de marchandises

Le cadre légal au sein duquel opère le gestionnaire de l'infrastructure ne lui permet pas suffisamment de stimuler le transport ferroviaire de marchandises. Ceci s'explique par le fait que le cadre légal est dispersé dans plusieurs documents légaux (principalement le codex ferroviaire et la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques) et qu'il ne donne aucune information claire sur la possibilité de déléguer de la gestion de l'infrastructure² dans certaines zones, par exemple dans les ports ou les terminaux multimodaux.

Le Conseil estime qu'il convient d'examiner, avec les acteurs concernés, si et comment des changements peuvent être apportés afin que le cadre légal du gestionnaire de l'infrastructure contribue effectivement à la promotion du transport ferroviaire de marchandises. Cela peut se faire, par exemple, en s'inspirant de ce qui se passe à l'étranger. À cet égard, le Conseil pense notamment à la France³ et l'Allemagne⁴, où la délégation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire destinée au transport de marchandises est autorisée dans des zones bien déterminées (par ex. zones portuaires) en vue de favoriser le développement économique via le recours au rail pour le transport de marchandises.

² Le réseau physique peut rester à cet égard aux mains du gestionnaire national de l'infrastructure.

³ Europorte, actif dans plusieurs ports français.

⁴ Par exemple transPORT Rail à Hambourg.

2 Pistes pour relever les défis liés à l'infrastructure ferroviaire

2.1 Mieux utiliser la capacité existante

Selon des experts⁵, la capacité ferroviaire existante en Belgique est sous-utilisée, ce qui peut constituer un frein à la réalisation du plein potentiel de croissance du rail.

Le Conseil appelle à une meilleure utilisation de la capacité ferroviaire existante en misant sur des innovations technologiques - par exemple ETCS-2 et trains longs (750 mètres)- et sur la réduction du nombre de trajets et de wagons à vide (par exemple en utilisant des wagons multifonctionnels). Dans la même optique, les opérateurs ferroviaires doivent, selon le Conseil, être encouragés à annuler les demandes de sillons non utilisés (par exemple en prévoyant un remboursement)⁶. En outre, la gestion des sillons doit pouvoir répondre à court terme aux besoins de transport variables des entreprises, lesquels peuvent difficilement être estimés longtemps à l'avance.

2.2 Investir dans l'entretien de l'infrastructure ferroviaire

En raison d'investissements insuffisants dans l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, le transport ferroviaire est soumis sur certaines lignes⁷ à des limitations temporaires de vitesse (qui ont un impact négatif sur la qualité du rail en termes de ponctualité). De plus, une stratégie de maintenance réactive consistant essentiellement à réparer les infrastructures endommagées est appliquée.

Le Conseil souligne la nécessité d'accroître les investissements dans l'entretien de l'infrastructure ferroviaire et de mettre l'accent sur la maintenance préventive plutôt que réactive. Les besoins d'infrastructure, et par conséquent les investissements dans l'entretien de celle-ci, seront déterminés à travers un audit dont les résultats sont attendus en 2019. Le Conseil demande à être informé de ces résultats.

2.3 Affronter la pénurie de locomotives homologuées

Le nombre de locomotives homologuées (c'est-à-dire des locomotives qui remplissent les conditions exigées pour circuler sur le réseau ferroviaire belge et pour le transport transfrontalier) est à certains moments insuffisant pour transporter les volumes de marchandises des chargeurs. Ceci est entre autres dû à la longue durée de la procédure d'homologation qui a pour effet que les opérateurs ne peuvent pas répondre rapidement à une demande croissante. Il en résulte que des volumes qui auraient potentiellement pu être transportés sur le rail sont transférés vers d'autres modes.

⁵ TECHNUM (2015), Onderzoek naar de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor in België, p. 68 ; Vanobbergen, Roel (2016) De toekomst van onderbenutte spoorinfrastructuur in België. Een sociaal-economische analyse ; Comité consultatif des voyageurs ferroviaires (2016) Recommandations aux chambres législatives fédérales concernant les contrats de gestion entre l'Etat, la SNCB et Infrabel, p. 3

⁶ À l'heure actuelle, des opérateurs introduisent parfois des demandes de capacités par souci de sécurité, sans savoir s'ils les utiliseront effectivement. Étant donné que l'annulation de sillons ne donne pas toujours droit à un remboursement et que des frais administratifs sont même imputés, de nombreux opérateurs préfèrent ne pas remettre leur sillon à disposition lorsqu'un transport n'a pas lieu.

⁷ Dont les lignes 24 (Hasselt-Liège) et 34 (Tongres-Montzen).

Afin de remédier à ce type de situations, le Conseil demande :

- que le gouvernement belge plaide, au niveau européen, pour une harmonisation technique du matériel roulant ;
- d'analyser les raisons pour lesquelles il existe, en Belgique un stock de matériel roulant homologué qui n'est pas utilisé ou mis en location.

2.4 Gérer l'infrastructure dans une logique à long terme et en tenant compte des possibilités de développement économique

L'infrastructure ferroviaire est gérée dans une perspective de court terme et suivant des considérations budgétaires. Ceci est non seulement le cas pour l'entretien, comme indiqué ci-dessus, mais aussi pour la gestion des liaisons ferroviaires. Ainsi, Infrabel a mis fin à certaines liaisons ferroviaires desservant des entreprises parce qu'il n'était pas rentable de les maintenir à court terme. Bien que cela ait pu sembler une bonne décision à court terme et du point de vue budgétaire, cela pourrait à l'avenir dissuader des entreprises à opter (à nouveau) pour le rail et ralentir ainsi le développement du transport ferroviaire de marchandises. La remise en service de liaisons ferroviaires rompues avec des entreprises (zones d'activité) est coûteuse et irréalisable à court terme.

Le Conseil est d'avis que l'infrastructure ferroviaire doit être gérée selon une logique à long terme et en tenant compte des possibilités de développement économique. Dans le cadre de la politique de raccordements, une meilleure concertation entre les autorités publiques, le gestionnaire de l'infrastructure, les acteurs économiques, les employeurs et les syndicats s'impose. Cette concertation doit avoir lieu le plus en amont possible et s'inscrire dans une vision économique globale. Après analyse qui justifierait l'option en raison d'un réel potentiel de croissance pour le rail, il doit, selon le Conseil, être possible d'établir plus rapidement une liaison ferroviaire avec une entreprise ou une zone d'activité.

De plus, un système de partage des coûts pourrait, aux yeux du Conseil, être mis en place entre Infrabel et l'entreprise en question afin qu'il soit intéressant pour Infrabel d'établir la liaison ferroviaire et pour l'entreprise d'en faire un usage intensif (par exemple, en y transportant fréquemment de gros volumes de marchandises).

3 Pistes pour relever les défis en matière d'organisation et de régulation du marché ferroviaire

3.1 Mettre les données nécessaires à la disposition des pouvoirs publics et pour la réalisation d'études de soutien à la politique

Les données disponibles pour développer, évaluer et si besoin rectifier une politique en matière de transport ferroviaire de marchandises sont peu nombreuses, fondées sur des estimations ou ne sont plus actualisées⁸. Les opérateurs ne sont pas encouragés à mettre leurs données concernant les trafics, les tonnages et types de marchandises transportées à la disposition des pouvoirs publics.

Comme précisé dans son avis « Un régulateur ferroviaire performant » du 20 juillet 2018, le Conseil estime que les autorités, et en particulier le régulateur, doivent pouvoir disposer de données chiffrées concernant le transport ferroviaire de marchandises, lesquelles sont nécessaires pour la politique en la matière, et que ces données doivent également être mises à disposition pour la réalisation d'études de soutien à la politique. Par conséquent, le Conseil préconise une collecte plus approfondie des données auprès des opérateurs, qui devraient être encouragés à mettre leurs données à la disposition du régulateur et de chercheurs. Ces données devraient ensuite être anonymisées et mises à la disposition du public.

3.2 Créer un level playing field pour les différents modes de transport

Les différents modes de transport n'opèrent pas dans des conditions équitables, par exemple en ce qui concerne les cotisations pour l'utilisation de l'infrastructure, les règles de sécurité et les règles pour les conducteurs. Les coûts externes générés par les différents modes ne sont pas répercutés de façon égale dans les prix pratiqués.

Le Conseil considère qu'il est important que les pouvoirs publics créent un level playing field pour les différents modes de transport, en tenant compte des externalités économiques, sociales et environnementales qu'ils génèrent et en soulignant l'importance de leur complémentarité⁹. La simplification du transport international, par l'élimination des barrières techniques et autres (voir ci-dessous), peut également contribuer à créer des conditions équitables entre les modes.

⁸ Les annexes 4 et 5 du contrat de gestion actuel entre l'État et Infrabel (conclu initialement pour la période 2008-2012, mais prolongé à plusieurs reprises depuis lors) prévoient pourtant qu'Infrabel doit fournir certaines données au SPF Mobilité et Transports (par exemple concernant l'utilisation de l'infrastructure pour le transport de marchandises ou la ponctualité des trains de marchandises). L'incertitude demeure encore quant à ce que prévoira le nouveau contrat de gestion (qui est en pleine négociation) en la matière.

⁹ Par exemple les camions avec un tonnage plus élevé permettent d'aider à résoudre le problème du first et last mile (braintrain).

3.3 Éliminer les barrières à l'organisation du transport ferroviaire international en Europe

Il existe aujourd'hui une grande fragmentation en Europe en termes de régularisation et de standardisation technique. Sur le plan technique, il est possible d'évoluer vers une interopérabilité totale, mais les États membres ont un poids important dans le processus décisionnel et tentent de protéger leurs marchés contre des opérateurs étrangers.

Le Conseil estime que l'organisation du transport ferroviaire international en Europe doit être simplifiée. À cet effet, il demande au gouvernement belge de plaider, au niveau européen, pour la poursuite du développement des corridors de fret européens, qui ont déjà joué un rôle positif en la matière, notamment via l'établissement d'un guichet unique, ainsi que pour l'élimination de la fragmentation au sein de l'Europe en termes de régularisation et de standardisation technique.

3.4 Rendre le transport ferroviaire plus compétitif sur les distances plus courtes

Le transport ferroviaire de marchandises est le plus rentable lorsque des grands volumes de marchandises sont transportés sur de longues distances. Plus la distance du pré- et post-déplacement est grande, moins le choix de l'intermodalité, et partant du transport ferroviaire, est avantageux. Le prix élevé du premier et du dernier kilomètre, qui découle notamment de la complexité du triage, constitue un handicap pour le transport ferroviaire.

Le Conseil est convaincu que les pouvoirs publics peuvent stimuler le transport ferroviaire de marchandises en prévoyant suffisamment de terminaux intermodaux et en axant davantage les mesures de soutien sur le transbordement que sur le transport lui-même. Le Conseil estime en outre que les autorités disposent encore d'autres possibilités pour rendre plus attrayant le transport ferroviaire sur des courtes distances, par exemple en facilitant les expérimentations avec des gestionnaires d'infrastructure ou opérateurs ferroviaires de proximité¹⁰ (cf. point 1.6) ou en encourageant des partenariats entre opérateurs et chargeurs sur les courtes distances.

En outre, selon le Conseil, les opérateurs eux-mêmes peuvent rendre le rail plus compétitif via une collaboration horizontale qui consiste notamment à regrouper leurs volumes afin de comprimer les coûts. Cette collaboration peut être facilitée en faisant appel à des agrégateurs. Il importe également de souligner la possibilité offerte aux opérateurs par les nouvelles technologies, par exemple la « blockchain », de garantir la fiabilité de leurs données et de préserver ainsi leur position concurrentielle en cas de regroupement de volumes de marchandises.

¹⁰ Comme cela se passe par exemple dans le Hainaut, où l'intercommunale Idea a fait appel à un opérateur local, Planisfer, qui se charge notamment de la formation du personnel, des opérations sur sites industriels, des réparations des wagons et de l'évaluation de l'infrastructure.

3.5 *Rendre les mesures de soutien financier plus efficaces*

Les mesures de soutien financier au transport ferroviaire de marchandises actuellement en vigueur dans notre pays¹¹ n'ont pas l'impact souhaité en termes de transfert modal. Le Conseil demande d'analyser les raisons à l'origine de ce constat, en tenant compte de l'actuelle structure des coûts du transport ferroviaire de marchandises.

Dans un souci de réaliser un impact plus important en termes de transfert modal, le Conseil demande s'il n'y a pas lieu de focaliser l'aide à l'exploitation sur la courte distance plutôt que d'octroyer des subsides par kilomètre sans différenciation selon la distance. Le soutien actuel au transport combiné diminue au fur et à mesure que la distance parcourue augmente, alors que ce n'est pas le cas pour le soutien actuel au transport diffus.

Le Conseil appelle en outre les différentes autorités à examiner si certaines bonnes pratiques en vigueur à l'étranger, par exemple l'octroi de compensations pour la modernisation et le verdissement du matériel roulant, peuvent être mises en œuvre en Belgique.

3.6 *Donner plus de capacité d'action et de moyens aux régulateurs ferroviaires belge et européen*

Un contexte libéralisé implique la présence sur le rail de plusieurs acteurs actifs et accroît par conséquent la probabilité de problèmes et/ou conflits opérationnels qui doivent être réglés par un régulateur ferroviaire fort. Selon des experts, le régulateur ferroviaire belge¹² dispose aujourd'hui de moyens insuffisants pour pouvoir exercer convenablement sa fonction et il devrait recevoir davantage de compétences.

Le Conseil demande que l'on mette à disposition du régulateur ferroviaire belge les moyens techniques, humains et financiers qui sont nécessaires à remplir sa fonction, ainsi qu'à élargir ses attributions, tel que décrit dans l'avis du CCE du 20 juillet 2018 « Un régulateur ferroviaire performant ».

Une industrie de réseau comme le transport ferroviaire se caractérise par une tendance constante à la consolidation. Au niveau européen, le risque existe par conséquent que le marché soit dominé à terme par un ou deux acteurs. Afin d'éviter notamment que des monopoles ne se forment, le Conseil insiste pour que la mise en place d'un régulateur européen à part entière soit pleinement soutenue.

¹¹ Il existe actuellement en Belgique deux mesures de soutien financier pour les entreprises actives dans le transport combiné et diffus. Dans le cadre du transport combiné, des unités de transport multimodal sont transportées, par exemple des conteneurs. Dans le cadre du transport diffus, un train est constitué de différents types de wagons isolés, par exemple pour le transport de marchandises en vrac ou de métal en provenance de chargeurs différents. Le régime applicable au transport combiné est en vigueur depuis 2005, celui relatif au transport diffus depuis 2013. Les deux ont été prolongés à plusieurs reprises. Les mesures de soutien actuelles sont valables pour la période 2017-2020.

¹² Nom complet : « Service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National ».

4 Pistes pour relever les défis liés aux obstacles sur le terrain

4.1 Simplifier la réalité administrative et réglementaire du transport ferroviaire

Les entreprises ferroviaires font face à de nombreuses procédures et règles administratives complexes et fastidieuses. Pensons à cet égard aux procédures en vigueur pour introduire une demande de sillon ou pour obtenir l'autorisation de faire circuler une locomotive sur le réseau ferroviaire.

Le Conseil estime que la demande d'un sillon, mais aussi l'obtention d'une autorisation de faire circuler une locomotive sur le réseau ferroviaire, doivent pouvoir se dérouler plus rapidement et plus facilement. Il convient en outre d'examiner la possibilité de mettre en place une procédure d'autorisation « light » pour les opérateurs ferroviaires de proximité qui sont uniquement actifs sur une partie restreinte du réseau, tout en garantissant la sécurité de tous. A l'heure actuelle, ces opérateurs locaux doivent en effet remplir les mêmes conditions que les opérateurs qui travaillent à plus grande échelle (nationale et internationale).

En outre, le Conseil estime que les frais administratifs liés à la demande d'un sillon doivent tenir compte du volume de marchandises transporté.

4.2 Promouvoir activement le transport ferroviaire de marchandises

Pour un bon nombre de chargeurs, le seuil pour transporter des marchandises par voie ferrée semble élevé. De plus, le transport ferroviaire de marchandises n'est actuellement pas promu activement.

Afin de remédier à cette situation, le Conseil réitère la remarque qu'il avait déjà formulée dans son avis du 25 octobre 2017 « Lignes de force pour le futur contrat de gestion d'Infrabel » : il est nécessaire de créer une instance qui promeut activement le transport ferroviaire de marchandises, comme c'est par exemple le cas aux Pays-Bas¹³. Le rôle de cette instance serait de :

- promouvoir le transport ferroviaire de marchandises auprès des industriels/chargeurs et dans les instituts de formation ;
- agir comme centre d'expertise en la matière.

4.3 Résorber la pénurie de conducteurs de train

Pour faire face à la croissance attendue du transport ferroviaire, le nombre de conducteurs de train doit augmenter. Mais c'est justement là que le bât blesse, car la profession de conducteur de train figure déjà depuis plusieurs années sur les listes des métiers en pénurie dans notre pays.

¹³ Aux Pays-Bas, la fondation Rail Cargo Information Netherlands, créée le 30 juin 2003 sous la forme d'une initiative public-privé, a pour but de promouvoir l'usage du rail pour le transport de marchandises et d'améliorer l'image du transport ferroviaire de marchandises auprès des chargeurs et des prestataires de services logistiques.

Afin de pouvoir formuler une réponse adéquate à la pénurie de conducteurs de train, le Conseil demande d'analyser les raisons qui expliquent cette pénurie. Dans cette analyse, une attention devrait selon le Conseil être accordée aux facteurs¹⁴ qui découragent les opérateurs ferroviaires d'investir dans la formation de conducteurs de train.

Dans l'attente des résultats de cette analyse, il est selon le Conseil conseillé de continuer à encourager des personnes à suivre des formations techniques¹⁵, dont la formation au métier de conducteur de train.

¹⁴ Une question qui se pose à cet égard est par ex. si l'investissement dans la formation au métier de conducteur de train peut être valorisée avec l'instauration d'un système de retour sur investissements.

¹⁵ Il est à noter qu'à l'heure actuelle, le centre de formation Syntra propose déjà une formation de base aux techniques ferroviaires en collaboration avec Lineas. L'obtention d'un certificat de cette formation permet de suivre une formation raccourcie à la profession de conducteur de train.