



**AVIS**

**CCE 2022-0600**

**Projet de vision du rail 2040**

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





CCE 2022-0600  
CO 1000  
CNT avis 2.279  
Dossier 3.298

## **Avis sur le projet de vision du rail 2040**

**Bruxelles**  
**09-03-2022**

## Table des matières

<b>1. Remarques générales .....</b>	<b>3</b>
1.1 Fixer des objectifs intermédiaires en plus des objectifs finaux .....	3
1.2 Fixer un calendrier définissant des priorités en vue d'atteindre les objectifs finaux.....	4
1.3 Estimer les ressources nécessaires à la réalisation de la vision.....	4
1.4 Préparer l'organisation future du marché ferroviaire .....	5
1.5 Avoir un régulateur ferroviaire fort et performant .....	7
1.6 Tenir compte des évolutions technologiques et de leurs impacts .....	7
1.7 Associer les organes consultatifs à la concrétisation, au suivi et aux évaluations de la vision..	8
1.8 Instaurer une structure chargée du suivi des visions du rail et de la mobilité en général .....	8
<b>2. Remarques spécifiques .....</b>	<b>8</b>
2.1 Axe 1 : le rail au service de plus de voyageurs et de plus d'entreprises.....	9
2.1.1 Améliorer l'offre ferroviaire.....	9
2.1.1.1 Proposer une offre ferroviaire mieux structurée, plus simple et plus lisible .....	9
2.1.1.2 Garantir une offre attractive et suffisante pour l'ensemble des déplacements.....	9
2.1.1.3 Mettre à disposition une flotte de matériel roulant de qualité qui offre une capacité suffisante .....	10
2.1.2 Améliorer l'infrastructure ferroviaire .....	10
2.1.2.1 Réfléchir à comment diminuer la pression sur la jonction Nord/Midi .....	10
2.1.2.2 Avoir une réflexion globale sur l'architecture du réseau, en ce compris les gares et points d'arrêt .....	10
2.1.2.3 Assurer l'entretien de l'infrastructure ferroviaire .....	10
2.1.2.4 Optimiser la capacité du réseau ferroviaire .....	11
2.2 Axe 2 : le rail au service de clients .....	11
2.2.1 Continuer à encourager l'usage du train pour les déplacements domicile-travail.....	11
2.2.2 Encourager le transport ferroviaire de marchandises .....	12
2.3 Axe 3 : le rail au secours de la planète.....	12
2.3.1 Rendre les marchés publics (plus) durables .....	12
2.4 Axe 4 : le rail au service d'une approche globale de la mobilité.....	13
2.4.1 Développer une vision interfédérale de mobilité.....	13
2.4.2 Créer un level playing field entre les différents modes de transport.....	13
2.4.3 Miser sur une politique d'open data.....	13
2.4.4 Mettre en place un système multimodal intégré de mobilité .....	13
2.4.5 Garantir l'accessibilité (multimodale) des gares .....	14

## Saisine

L'accord de gouvernement fédéral annonce une vision du rail 2040 qui constituera le cadre de la politique ferroviaire au cours des prochaines décennies.

Le Ministre fédéral de la Mobilité Georges Gilkinet qui est en charge du dossier ferroviaire a saisi le Conseil central de l'Economie et le Conseil national du Travail (dénommé ci-après les Conseils) d'une demande d'avis sur le projet de vision du rail 2040, projet qu'ils ont reçu le 7 janvier 2022.

Le présent avis a été approuvé lors de la séance plénière mixte des Conseils du 9 mars 2022. Il s'agit d'un avis complémentaire à [l'avis des Conseils « Principes de base pour la vision du rail 2040 » du 21 décembre 2021](#) et qui constitue donc une deuxième contribution des Conseils à la vision du rail 2040.

Le présent avis comporte deux parties : dans la première partie, les Conseils formulent des recommandations générales en vue de remédier aux manquements qu'ils ont constatés lors de l'examen du projet de vision du rail 2040. Dans la seconde partie, ils formulent des remarques spécifiques concernant les différents axes contenus dans ce projet de vision.

## AVIS

### 1. Remarques générales

Les Conseils accueillent favorablement le travail entamé par le Ministre Gilkinet en vue d'aboutir à une vision du rail 2040 qu'ils préconisent depuis un certain temps.

Les Conseils constatent avec satisfaction que les principes de base pour la vision du rail 2040 qu'ils ont énoncés dans leur avis d'initiative ([Avis CCE 2021-3440](#), [Avis CNT n°2259](#)) se retrouvent globalement dans le projet de vision du rail 2040. Ces principes sont les suivants : la vision du rail doit formuler des ambitions pour le rail ; elle doit garantir la cohérence de la politique ferroviaire ; elle doit porter sur le transport de personnes et de marchandises ; le rail doit devenir plus attrayant pour le transport intérieur et international ; la vision du rail doit contribuer au développement accru de la multimodalité ; l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant doivent offrir suffisamment de capacité pour que le transfert modal souhaité puisse se faire au niveau du transport des personnes et des marchandises.

Les Conseils formulent toutefois une série de recommandations générales qui visent à remédier aux manquements qu'ils ont constatés lors de l'examen du projet de vision du rail 2040.

#### 1.1 *Fixer des objectifs intermédiaires en plus des objectifs finaux*

Les Conseils estiment positif que le projet de vision du rail 2040 formule des ambitions pour le rail qui sont quantifiées et donc mesurables, à savoir : atteindre, d'ici 2040, une part modale du train de 15% pour le transport de personnes ; doubler, d'ici 2030, le volume de marchandises transportées par rail.

Ils notent néanmoins que le projet de vision du rail 2040 contient peu/pas d'objectifs concrets hormis ces deux-là.

Vu l'horizon de la vision du rail (2040), les Conseils demandent de fixer, outre les objectifs finaux à long terme (2030 et 2040), des objectifs intermédiaires à court et moyen terme qui soient SMART (c.-à-d. spécifiques, mesurables, acceptables, réalistes et temporellement définis). Ces objectifs intermédiaires peuvent comprendre à la fois des objectifs absolus et relatifs<sup>1</sup>. Concernant le transport ferroviaire de marchandises, un objectif à l'horizon 2040 devrait à leurs yeux être fixé en plus de l'objectif à l'horizon 2030.

Les Conseils demandent que la réalisation de la vision du rail soit évaluée régulièrement afin que les mesures qui seront prises en application de cette vision du rail 2040 puissent être ajustées si nécessaire. Ils souhaitent être associés à ces exercices d'évaluation.

## **1.2 Fixer un calendrier définissant des priorités en vue d'atteindre les objectifs finaux**

Les Conseils font remarquer qu'il manque un calendrier indiquant quand et à quel niveau des progrès seront effectués en vue d'atteindre les objectifs fixés dans le projet de vision du rail 2040.

Les Conseils demandent de fixer un calendrier définissant des priorités, et ce tout en tenant compte des objectifs (en matière de mobilité) auxquels la Belgique s'est engagée (aux niveaux national, européen et international) ainsi que de leurs échéances. Ils pensent ici notamment aux objectifs à l'horizon 2030 (qui sont pertinents dans le cadre de la vision du rail 2040 et qui sont) contenus dans la stratégie de mobilité durable et intelligente de l'UE (achèvement du réseau transeuropéen de transport multimodal (TEN-T), billetterie numérique intégrée)<sup>2</sup>.

## **1.3 Estimer les ressources nécessaires à la réalisation de la vision**

Les Conseils estiment que le financement que les pouvoirs publics mettent à disposition par le biais des plans pluriannuels d'investissement et des dotations d'investissement et d'exploitation en vue de la réalisation de la vision du rail 2040 doit être compatible avec les objectifs fixés dans la vision du rail, et ce durant l'ensemble de la période que couvre cette vision. Les Conseils se réjouissent dans ce cadre du fait que le projet de vision du rail 2040 mentionne que les entreprises publiques bénéficieront de dotations stables et ajustées aux missions de service public qui leur sont confiées.

Cependant, les Conseils font remarquer que le projet de vision du rail 2040 ne comporte aucune estimation des ressources nécessaires à sa réalisation et que les meta-objectifs finaux ne sont pas traduits en objectifs opérationnels intermédiaires. De ce fait, il est à leurs yeux compliqué d'évaluer si le gouvernement et les entreprises publiques autonomes (SNCB et Infrabel) seront en mesure de mettre en œuvre l'ensemble des actions envisagées dans le cadre de la vision du rail 2040 ou d'atteindre les objectifs finaux<sup>3</sup> qui y sont fixés.

---

<sup>1</sup> Contrairement à un objectif absolu, un objectif relatif est un objectif dont l'atteinte dépend également de l'évolution de politiques dans d'autres domaines ou de l'évolution des autres modes de transport. Un objectif absolu est plus facilement mesurable qu'un objectif relatif.

<sup>2</sup> D'autres objectifs sont par exemple : les objectifs qui ont été fixés dans le Green Deal européen, la loi européenne sur le climat, le paquet « Fit for 55 » et le pacte climatique de Glasgow.

<sup>3</sup> Pour rappel, les objectifs finaux sont : atteindre une part modale du train dans le transport de personnes de 15% d'ici 2040 et doubler le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030.

Dans le contexte où la réalisation d'un transfert modal est nécessaire afin d'atteindre les objectifs climatiques auxquels notre pays s'est engagé aux niveaux européen et international, il est selon les Conseils important que la vision du rail 2040 propose une stratégie de prix (tant pour les titres de transport ferroviaire que pour les sillons) garantissant l'attractivité du rail pour le transport de personnes et de marchandises. Le prix est en effet un aspect déterminant de l'attractivité et donc aussi de l'usage du rail : un prix des sillons attractif est important pour garantir la compétitivité du fret ferroviaire, alors qu'un prix des titres de transport ferroviaire attractif est important pour encourager les voyageurs actuels à maintenir ou à intensifier leur utilisation du train ainsi que pour attirer de nouveaux voyageurs.

Par ailleurs, les Conseils rappellent que, dans ce même contexte, la poursuite de l'équilibre budgétaire dans le cadre de la conception des budgets ne peut pas compromettre la réalisation de la vision ferroviaire 2040.

Les Conseils sont pleinement conscients du cadre budgétaire des pouvoirs publics et des contraintes financières de la SNCB et d'Infrabel. Ils souhaitent néanmoins souligner que des investissements publics encourageant l'usage du rail restent nécessaires, et ce certainement au moment où notre pays doit assurer la transition vers une société neutre en carbone d'ici 2050 et où il convient de tenir compte du contexte sociétal actuel se caractérisant par des problèmes de mobilité de plus en plus aigus assortis de conséquences néfastes pour le citoyen, l'économie et la société ainsi que du fait que le rail en tant que mode de transport remplit une fonction spécifique d'intérêt général au niveau des déplacements domicile-travail.

## **1.4 Préparer l'organisation future du marché ferroviaire**

### ***Vision des organisations de travailleurs les plus représentatives***

Les membres qui représentent les organisations les plus représentatives des travailleurs considèrent qu'il est positif qu'il y ait un nouveau document de vision pour le rail qui s'appuie sur le choix de l'accord de gouvernement. Le gouvernement souhaite accorder une attribution directe à la SNCB pour un nouveau contrat de service public qui couvrira une période de 10 ans. Ce document de politique - vision du rail 2040 - est important à cet effet. Cette vision constitue le cadre dans lequel les nouvelles spécifications des obligations de service public peuvent être définies dans le nouveau contrat de service public 2023-2033. Actuellement, la SNCB travaille toujours sur la base d'un contrat de gestion négocié en 2007.

Un nouveau contrat de service est plus que jamais nécessaire pour que le rail puisse continuer à fonctionner au service des voyageurs et de la société. Il doit également offrir une certaine sécurité au personnel. Même si les membres qui représentent les organisations les plus représentatives des travailleurs se posent la question de la cohérence de l'approche et des messages de la Commission européenne en matière de transport ferroviaire (d'un côté, volonté d'augmenter considérablement le recours à ce transport et, d'un autre côté, poursuite du processus de libéralisation du rail), il est également nécessaire de pouvoir continuer à travailler conformément au quatrième paquet ferroviaire, le cadre juridique européen. Cette note de politique est un premier pas pour rester « à l'épreuve de l'Europe ». Nous demandons au gouvernement de l'approuver dans les meilleurs délais. Cela permettra d'entamer rapidement la deuxième étape vers un nouveau contrat de service public.

Les membres qui représentent les organisations les plus représentatives des travailleurs estiment qu'une éventuelle libéralisation du transport ferroviaire de passagers aurait un impact très négatif sur l'objectif d'un transfert modal durable, et qu'elle rendrait impossible la mise en œuvre de la vision du rail 2040. Les expériences provenant de l'étranger montrent les répercussions négatives de la libéralisation sur l'accessibilité financière, le service à la clientèle, la continuité du service, la

coordination et la surveillance de l'ensemble du réseau et la multimodalité, sur les conditions de travail et la paix sociale, ainsi que sur les objectifs en matière de développement durable. En outre, l'impact sur le budget public est souvent négatif, en raison de l'accroissement des ressources publiques destinées à des opérateurs étrangers, souvent des filiales d'entreprises publiques étrangères, et parce qu'il ne reste que des lignes non rentables pour un opérateur public. Les membres qui représentent les organisations les plus représentatives des travailleurs soulignent donc qu'il conviendra également d'opter après 2033 pour une attribution directe à la SNCB, tel que le permet l'article 4bis du règlement (UE) 2016/2338 du 14/12/2016 modifiant le règlement (CE) n°1370/2007. Une attribution directe est le seul moyen d'assurer la continuité et l'accessibilité financière du rail sans mettre en péril les objectifs ambitieux de transfert modal énoncés dans la vision du rail 2040. Afin de donner à la SNCB la possibilité de conserver l'attribution directe après 2033, le gouvernement devrait (1) faire le nécessaire pour que les conditions de l'article 4bis soient remplies en 2033 ; (2) en particulier, fournir à la SNCB des ressources financières suffisantes, et veiller à ce que la SNCB offre de bonnes conditions de travail, dans le contexte d'un marché du travail en pénurie, pour pouvoir organiser un service continu de qualité.

Dans ce sens, les membres qui représentent les organisations les plus représentatives des travailleurs se demandent pourquoi le processus de fusion des 2 filiales (SNCB et Infrabel) n'a pas été envisagé ? En cette absence, les membres qui représentent les organisations les plus représentatives des travailleurs insistent pour que les équilibres qui avaient prévalu à l'époque de la scission (e.a. en matière de gestion des gares et des autres immobilisations) ne soient pas remis en cause.

En outre, les membres qui représentent les organisations les plus représentatives des travailleurs estiment qu'il ne revient pas à des interlocuteurs sociaux interprofessionnels de se prononcer sur la politique de gestion du personnel actuelle et à venir au sein d'entreprises publiques autonomes, voire d'un secteur. Toutefois, pour être cohérent avec la volonté de soutenir le développement des réseaux ferroviaires et des défis que cela va représenter à l'avenir, les membres qui représentent les organisations les plus représentatives des travailleurs rappellent la nécessité que les moyens financiers suffisants - voire ambitieux - soient accordés à la SNCB et Infrabel, notamment pour leur permettre de procéder aux engagements massifs de personnel nécessaires pour répondre à ces défis. Et pour permettre que cela se réalise de la meilleure manière possible, il n'y aurait pas lieu de toucher unilatéralement aux équilibres en matière de gestion du personnel. Disposer d'une entreprise ambitieuse capable de répondre aux défis ferroviaires à l'horizon 2040 ne peut être possible que si elle s'appuie sur un dialogue social interne basé sur la confiance et la continuité.

### ***Vision des organisations d'employeurs les plus représentatives***

L'accord de gouvernement de 2020 confirme l'attribution directe du service public à la SNCB pour 10 ans, soit jusqu'en 2033.

Les membres qui représentent les organisations les plus représentatives de l'industrie, des services, de l'agriculture, du commerce et de l'artisanat et du secteur non marchand considèrent que la vision du rail 2040 doit définir l'après 2033 afin de pouvoir le préparer au mieux. Il s'agit de confirmer, dans la vision, un plan de travail pour préparer la libéralisation après 2033. La vision doit définir les étapes à franchir et leur timing, dont la définition de la mission de service public, les exigences qualitatives et quantitatives attendues de la part du ou des opérateurs ou encore les responsabilités des différents acteurs. Dans ce cadre, la question de l'acteur ayant la gestion des gares dans ses compétences se pose, tout comme celle de l'avenir et du rôle d'HR Rail. Ces questions doivent être tranchées au plus vite car les délais de mise en œuvre seront longs et le travail à effectuer conséquent.

Par ailleurs, l'accord de gouvernement fait mention de la mise en place de deux projets pilotes pour l'attribution du service public à un opérateur pour une partie du réseau. Il est très étonnant que la vision 2040 n'en fasse pas mention. Celle-ci doit expliciter l'organisation et le timing de la mise en place de ces projets pilotes. Il s'agit d'une première étape décisive afin de pouvoir préparer l'après 2033, en tirant profit des leçons de cette première expérience.

Enfin, dans le cadre de la libéralisation, la SNCB a 10 ans pour améliorer ses performances en vue de s'assurer qu'elle soit compétitive et pouvoir prétendre au(x) marché(s) de service public. La vision doit fournir à la SNCB les moyens, les outils, mais également une certaine autonomie en vue d'opérer cette transformation. L'agilité de la SNCB sera clé, notamment via une politique RH flexible, performante et sans tabou (organisation flexible, statut, règlements ...).

Les membres qui représentent les organisations les plus représentatives de l'industrie, des services, de l'agriculture, du commerce et de l'artisanat et du secteur non marchand tiennent à préciser que les conditions permettant la prolongation après 2033 de l'attribution directe – ce qu'ils ne souhaitent pas – sont extrêmement restrictives. Ces conditions cumulatives concernent des caractéristiques structurelles et géographiques du marché et du réseau et l'amélioration de la qualité des services et/ou du rapport coût-efficacité par comparaison au contrat de service public précédent. La première condition semble extrêmement difficile à remplir pour la Belgique et rend irréaliste une attribution directe après 2033 à la SNCB.

Les membres qui représentent les organisations les plus représentatives de l'industrie, des services, de l'agriculture, du commerce et de l'artisanat et du secteur non marchand rappellent également que c'est le contrat de service public qui définira les lignes concernées tout comme les conditions à respecter par le(s) opérateur(s) en matière de service client, de tarifs, de continuité du service, d'objectifs en matière de durabilité, ... et cela quelle que soit le(s) opérateur(s). Considérant que ce cadre et les conditions minimales à respecter seront déterminés par le gouvernement et sur la base de la vision 2040, l'impact de la libéralisation ne peut qu'être bénéfique (budget, qualité ...).

### ***1.5 Avoir un régulateur ferroviaire fort et performant***

Les Conseils estiment que la vision du rail 2040 devrait plus insister sur la nécessité d'avoir un régulateur fort et performant (c.-à-d. efficace et proactif, ambitieux dans ses actions et doté d'une mission large). Le régulateur a en effet un rôle clé à jouer en vue de faciliter le fonctionnement du marché ferroviaire et d'augmenter, de la sorte, l'attractivité du rail.

### ***1.6 Tenir compte des évolutions technologiques et de leurs impacts***

Les Conseils estiment que la vision du rail doit tenir compte des évolutions technologiques et des impacts de celles-ci.

D'une part, les Conseils soulignent les avantages de l'utilisation de nouvelles technologies pour améliorer la connaissance par la SNCB de(s) trajets effectués par sa clientèle et donc de pouvoir mieux répondre à ses besoins, pour permettre une gestion dynamique des flux de trafic en temps réel par Infrabel permettant une offre de sillons transparente, flexible et réactive, pour aider à la conduite des trains et améliorer leur sécurité, pour développer l'information aux voyageurs en temps réel, pour développer la MaaS (Mobility as a Service) et pour renforcer l'attractivité du rail (en termes de facilité d'usage et de simplification administrative) pour les voyageurs disposant d'outils et de compétences numériques.

Les Conseils soulignent toutefois que l'utilisation d'outils numériques et/ou canaux de vente numériques n'est pas une option pour tout le monde dans la société actuelle car cette dernière se caractérise entre autres par une fracture numérique (c.-à-d. des personnes qui ne disposent pas d'outils numériques et/ou dont les compétences numériques sont insuffisantes). Il faut éviter que le développement technologique ne conduise à une exclusion sociale des personnes fragilisées par rapport au numérique en complexifiant leur accessibilité aux transports publics. Il importe selon les Conseils de veiller à ce que le transport ferroviaire reste accessible à tous.

### **1.7 Associer les organes consultatifs à la concrétisation, au suivi et aux évaluations de la vision**

Les Conseils rappellent qu'un appui sociétal sera nécessaire non seulement pour assurer la continuité de la vision du rail 2040, mais aussi pour en garantir la réalisation.

Des organes consultatifs tels que le CCE et le CNT peuvent contribuer à l'émergence de cet appui essentiel. Il est dès lors important qu'ils soient informés et consultés ex ante au sujet des différents plans d'action et documents<sup>4</sup> qui permettront la concrétisation progressive des objectifs et principes de la vision 2040 du rail. Il importe également de les associer au processus de suivi et d'évaluations de cette vision.

### **1.8 Instaurer une structure chargée du suivi des visions du rail et de la mobilité en général**

Les Conseils sont d'avis que la vision du rail 2040 doit offrir un cadre stable sur le long terme aux acteurs concernés par le rail. Pour assurer une pérennité à la vision 2040 du rail et pour veiller à ce que les initiatives futures des prochains gouvernements soient en phase avec celle-ci, les Conseils demandent d'instaurer, à côté du Comité exécutif des Ministres de la Mobilité, une structure (composée d'administrations fédérales et régionales) chargée d'assurer le suivi de la vision du rail (ainsi que de la vision interfédérale de mobilité).

## **2. Remarques spécifiques**

Les Conseils formulent ci-dessous un certain nombre de remarques spécifiques sur des éléments mentionnés dans les différents axes du projet de vision du rail 2040.

Les Conseils suggèrent de reprendre, au début ou à la fin de chaque axe, un petit récapitulatif avec les principes essentiels à respecter par les gouvernements actuel et futurs en vue de réaliser la vision du rail 2040.

---

<sup>4</sup> Il s'agit des futurs contrats de service public et de performance des entreprises publiques autonomes, du plan d'actions pour le fret ferroviaire, de la vision interfédérale de la mobilité servicielle MaaS, des futurs plans pluriannuels d'investissements ferroviaires, du schéma horaire cible 2040, des prochains plans de transport.

## **2.1 Axe 1 : le rail au service de plus de voyageurs et de plus d'entreprises**

### **2.1.1 Améliorer l'offre ferroviaire**

#### **2.1.1.1 Proposer une offre ferroviaire mieux structurée, plus simple et plus lisible**

Les Conseils saluent la volonté affichée d'assurer une offre de transport mieux structurée et simplifiée afin d'assurer davantage de lisibilité pour les usagers du rail d'une part, mais aussi de tenir compte des potentiels majeurs d'évolution de la demande ferroviaire d'autre part, notamment via une amélioration de l'offre dans les zones urbaines et suburbaines.

Une stratégie multimodale est indispensable si les chemins de fer doivent devenir l'axe structurant d'un système multimodal intégré de mobilité auquel les autres opérateurs de mobilité doivent pouvoir se connecter. Dans ce cadre, l'idée générale d'une nouvelle offre cadencée intégrée et symétrique proposant deux trains par heure dans chaque gare comme base minimale de services paraît à première vue positive aux yeux des Conseils. Compte tenu de la place importante que cette nouvelle offre occupe dans le projet de vision du rail 2040, les Conseils demandent de réaliser dans les meilleurs délais l'étude (annoncée dans le projet de vision du rail 2040) sur la faisabilité technique et budgétaire de l'application progressive du nouveau modèle proposé d'exploitation sur le réseau belge à l'horizon 2040. Ils demandent également d'être informés des résultats de cette étude.

Dans le cadre de cette étude, il leur semble important d'étudier non seulement si une telle offre est réalisable/faisable sur le réseau belge (qui a été pensé en étoile et non pas en termes de nœuds de correspondance), mais également l'impact que celle-ci aura sur le fret ferroviaire. Il ne faudrait pas qu'une telle offre soit mise en place au détriment du fret ferroviaire, d'autant plus au vu de l'objectif de doublement de ce dernier d'ici 2030.

Les Conseils estiment que si l'option proposée s'avère irréaliste pour des raisons de faisabilité, de coût excessif ou en cas d'impact négatif global sur le fret, une alternative poursuivant les mêmes objectifs devra être élaborée au plus vite avec les entreprises publiques.

#### **2.1.1.2 Garantir une offre attractive et suffisante pour l'ensemble des déplacements**

Les Conseils souscrivent à l'objectif affiché d'utiliser pleinement le potentiel de croissance de la demande ferroviaire dans les périodes creuses qui est actuellement insuffisamment exploité, mais attirent l'attention sur le fait que la promotion des déplacements de loisirs ne peut pas se faire au détriment des déplacements domicile-travail.

Ils attirent cependant l'attention sur l'importance de garantir une offre attractive et suffisante pour l'ensemble des déplacements, en ce compris les déplacements domicile-travail et domicile-école qui se font souvent pendant les heures de pointe et qui nécessitent probablement plus de deux trains par heure. Cela permettrait d'éviter que les personnes voyageant durant les heures de pointe délaissent le train et optent pour des modes de transport plus polluants, ce qui ne rapprocherait pas notre pays de l'objectif de report modal poursuivi.

### **2.1.1.3 Mettre à disposition une flotte de matériel roulant de qualité qui offre une capacité suffisante**

Les Conseils soulignent l'importance de la mise à disposition d'une flotte de matériel roulant de qualité, fiable et offrant une capacité suffisante pour permettre la réalisation du transfert modal poursuivi.

À cet effet, il est selon eux essentiel que la flotte de matériel roulant soit bien entretenue, utilisée de façon optimale, renouvelée en temps utile et agrandie si nécessaire.

### **2.1.2 Améliorer l'infrastructure ferroviaire**

#### **2.1.2.1 Réfléchir à comment diminuer la pression sur la jonction Nord/Midi**

Selon les Conseils, le projet de vision du rail 2040 pourrait laisser croire erronément que certaines évolutions en cours (comme par exemple la diminution des déplacements domicile-travail et l'augmentation de la demande pour d'autres motifs) suffiront à elles seules pour diminuer la pression sur les goulots d'étranglement ferroviaires dont la Jonction Nord-Midi à Bruxelles, qui est un point de fragilité important pour la robustesse de notre réseau. Les Conseils signalent que des incertitudes demeurent à ce sujet et qu'à ce titre, il convient de réfléchir à des mesures actives afin de diminuer la pression sur la jonction Nord-Midi.

#### **2.1.2.2 Avoir une réflexion globale sur l'architecture du réseau, en ce compris les gares et points d'arrêt**

De manière générale, les Conseils estiment que la mise à disposition d'une infrastructure ferroviaire de qualité, fiable et offrant une capacité suffisante pour que le transfert modal souhaité puisse se faire au niveau du transport de personnes et de marchandises est une condition essentielle à la réalisation de la vision du rail 2040.

Ils saluent dès lors les réflexions en cours au niveau d'Infrabel dans le cadre du projet «Plateforme Architecture du réseau» qui vise à développer une vision sur le réseau ferroviaire belge à l'horizon 2040. Les Conseils demandent d'être informés et consultés au sujet du résultat de ces réflexions.

Il est important aux yeux des Conseils de procéder à une réflexion globale sur la manière d'aménager l'infrastructure dont l'implantation des gares et des points d'arrêts pour qu'ils soient davantage qu'aujourd'hui des pôles multimodaux qui facilitent les correspondances entre les différents modes de transport.

À ce titre, un équilibre optimal devra être trouvé en tenant compte d'une part des critères comme la vitesse commerciale, le potentiel de flux de voyageurs, la ponctualité et le rôle en tant que nœud de correspondance et d'autre part le nombre (et plus généralement le réseau) de points d'arrêt. La vitesse commerciale est un élément important pour que le réseau ferroviaire belge contribue à offrir une alternative attractive aux autres modes de transport, ainsi que pour accroître l'attractivité du fret.

#### **2.1.2.3 Assurer l'entretien de l'infrastructure ferroviaire**

S'agissant de l'augmentation planifiée de l'offre de trains internationaux de voyageurs (y compris de trains de nuit) et de trains de marchandises, il convient, selon les Conseils, de procéder à une réflexion globale : d'une part, le trafic international de voyageurs par rail et le transport ferroviaire (international) de marchandises doivent être encouragés à titre d'alternatives aux déplacements de personnes et de marchandises par d'autres modes de transport (tels que l'avion) et d'autre part, il importe de tenir compte de l'équilibre nécessaire entre l'utilisation de cette offre de transport de personnes et de marchandises par rail et l'entretien (souvent la nuit, en soirée et tôt le matin) de l'infrastructure

ferroviaire. Les Conseils sont d'avis que la vision du rail devrait prévoir/ permettre du temps pour l'entretien et les réparations sur le réseau en recherchant des solutions alternatives pour les usagers du rail durant ces périodes de temps d'entretien. L'entretien du réseau est en effet un élément important pour la ponctualité du trafic ferroviaire, laquelle se répercute sur l'attractivité et l'utilisation du rail.

#### **2.1.2.4 Optimiser la capacité du réseau ferroviaire**

Les Conseils rappellent que l'infrastructure ferroviaire devra offrir une capacité suffisante pour que le transfert modal souhaité puisse se faire au niveau du transport des personnes et des marchandises. Pour y parvenir, il est essentiel, selon eux, de garantir son entretien et son utilisation optimale, ainsi que son renouvellement en temps utile et son expansion si nécessaire.

Les Conseils signalent que le recours aux innovations technologiques, entre autres digitales, (qui sont peu abordées dans le projet de vision du rail 2040) peut aussi contribuer à optimiser la capacité du réseau ferroviaire. Cela nécessite la mise en place d'un cadre qui encourage les projets pilotes et l'implémentation de nouvelles technologies.

Selon les Conseils, il est également important d'établir des connexions ferroviaires entre le réseau ferroviaire belge et celui des pays voisins ; dans ce contexte, les Conseils recommandent d'examiner la possibilité de rouvrir les connexions existantes non utilisées.

## **2.2 Axe 2 : le rail au service de clients**

### **2.2.1 Continuer à encourager l'usage du train pour les déplacements domicile-travail**

Les Conseils s'étonnent que les déplacements domicile-travail soient relativement absents du projet de vision du rail 2040. Sans accroissement de l'usage du train pour les déplacements domicile-travail et sans transfert modal en faveur du train dans le cadre de ces déplacements, il sera pourtant impossible d'atteindre, d'ici 2040, une part modale du train dans le transport de personnes qui s'élève à 15%.

Il reste selon les Conseils nécessaire d'encourager l'utilisation du train pour les déplacements domicile-travail via divers leviers comme par ex. une offre adaptée et le système 80/20 élargi aux abonnements flexibles (combinés) ainsi qu'aux abonnements combinés SNCB/De Lijn et SNCB/TEC.

Par ailleurs, les Conseils demandent de continuer à appliquer des tarifs réglementés pour les abonnements domicile-travail et domicile-école : dans le domaine des déplacements domicile-travail et domicile-école, le rail remplit en effet une fonction spécifique d'intérêt général. Il doit de ce fait rester accessible financièrement pour les navetteurs et les étudiants/écoliers.

Le projet de vision du rail 2040 indique que la politique ferroviaire visera notamment à encourager l'utilisation du train en dehors des heures de pointe et sur les trajets courts et moyens, en proposant des tarifs attractifs. Les Conseils estiment inéquitable le report presque exclusif sur les employeurs et travailleurs des coûts liés à ces réductions tarifaires. Ils sont d'avis que les réductions tarifaires visant à encourager l'utilisation du train pendant les heures creuses ne peuvent pas se faire au détriment des entreprises et les travailleurs. Il y a en effet un risque d'augmentation des tarifs là où une telle majoration n'entraîne pas de réduction du nombre d'usagers du train (c'est-à-dire là où l'élasticité-prix<sup>5</sup> est faible) afin de rendre des réductions possibles pendant les heures creuses.

---

<sup>5</sup> L'élasticité-prix de la demande indique dans quelle mesure la demande d'un produit défini réagit face à un changement de prix de ce produit.

L'élasticité-prix de la demande de transport ferroviaire en vue des déplacements domicile-travail est en effet plus faible que celle de la demande de déplacements par rail dans le cadre d'activités récréatives.

### **2.2.2 Encourager le transport ferroviaire de marchandises**

Le projet de vision du rail 2040 indique que les opérateurs de transport ferroviaires doivent faire face à d'importants coûts de consolidation, auxquels ne sont pas toujours exposés leurs concurrents des autres modes de transport. Parmi ces coûts se trouvent par exemple les coûts de manœuvres pour les opérations de « premier » et « dernier » kilomètres. Les Conseils demandent d'être informés des résultats de l'étude (annoncée dans le projet de vision du rail 2040) sur les premier et dernier km laquelle a pour but d'analyser la manière dont les dispositions, normes et règles de droit, organisationnelles et opérationnelles sont mises en oeuvre sur le terrain et d'étudier de possibles assouplissements de celles-ci.

À côté de la bosse de triage située à Anvers-Nord et dans le contexte d'un doublement de l'activité de fret, il serait selon les Conseils également pertinent de disposer d'activités de triage en Région wallonne (en revalorisant par exemple les anciennes infrastructures du triage de Monceau à cette intention).

Dans "Le triangle de la planification" auquel il est fait référence à la page 19 du projet de vision du rail 2040, il est selon les Conseils nécessaire de spécifier que le premier pôle "l'offre de transport" concerne tant les passagers que le fret.

## **2.3 *Axe 3 : le rail au secours de la planète***

### **2.3.1 *Rendre les marchés publics (plus) durables***

Le projet de vision du rail 2040 indique que les marchés publics comprendront des critères environnementaux, de circularité, de cycle de vie, ainsi que sociétaux. Ceci est en lien avec la position des Conseils selon laquelle « le prix n'est pas le seul critère à prendre en considération dans les cahiers des charges des marchés publics. D'autres critères devant être pris en compte à leurs yeux sont par ex. l'analyse du cycle de vie énergétique et environnemental des produits, la qualité des produits, la gestion des déchets et l'emploi local. Ces critères doivent être définis de manière claire et transparente. Le respect des critères doit faire l'objet de vérification et de contrôle»<sup>6</sup>.

Les Conseils estiment que la SNCB et Infrabel devraient agir comme des entreprises socialement responsables dans le cadre de leurs politiques d'achat. Ils notent que la transparence de leurs chaînes d'approvisionnement est un aspect important dans ce cadre.

---

<sup>6</sup> Source : [avis du CCE du 20.06.2018 « Mesures concrètes pour la partie fédérale du Plan National Energie-Climat »](#), point 1.3.

## **2.4 Axe 4 : le rail au service d'une approche globale de la mobilité**

### **2.4.1 Développer une vision interfédérale de mobilité**

Les Conseils demandent de bien garder en mémoire que la politique menée à l'égard d'autres modes de transport que le train impacte les résultats de la politique ferroviaire. Le fait que les différents modes de transport n'opèrent pas dans des conditions équitables<sup>7</sup> et que les coûts externes qu'ils génèrent ne sont pas complètement répercutés dans les prix pratiqués, n'est pas non plus sans conséquences pour des actions visant à promouvoir l'usage du rail.

La vision du rail 2040 devrait dès lors selon les Conseils s'intégrer dans une vision interfédérale de la mobilité englobant tous les modes et tous les niveaux de compétence.

Les Conseils réitèrent leur demande d'élaborer dès que possible une vision interfédérale de mobilité. Ils soulignent que celle-ci ne peut qu'émerger d'une concertation et d'une coopération structurelles entre les divers niveaux de pouvoir, et ce tant au niveau ministériel (au sein du CEMM) qu'au niveau opérationnel (au niveau des administrations).

### **2.4.2 Créer un level playing field entre les différents modes de transport**

Les Conseils estiment que la fiscalité a un rôle important à jouer dans le cadre de la réalisation du transfert modal au niveau du transport de personnes et de marchandises. Ils trouvent cependant que les aspects fiscaux ne devraient pas faire partie de la vision du rail 2040, mais être abordés dans un cadre plus large, c.-à-d. une stratégie globale liée à la mobilité et au transfert modal.

Dans ce cadre, les Conseils réitèrent également leur demande aux autorités publiques de tous les niveaux de créer un level playing field pour les différents modes de transport, en tenant compte des externalités économiques, sociales et environnementales qu'ils génèrent. Un tel level playing field peut en effet faire en sorte que les modes de transport les plus durables, dont le train, deviennent relativement plus attractifs qu'actuellement.

### **2.4.3 Miser sur une politique d'open data**

Selon eux, les opérateurs de transport doivent continuer à miser sur une politique d'open data qui consiste à rendre accessibles les données intéressantes pour les autorités de différents niveaux de pouvoir ainsi que pour les différents acteurs développant des outils opérationnels de multimodalité, permettant de mener aussi une politique de mobilité dans laquelle le voyageur est central.

### **2.4.4 Mettre en place un système multimodal intégré de mobilité**

Les Conseils précisent que la mise en place d'un système intégré de transports publics annoncée dans la vision doit se faire le plus vite possible. Elle exigera non seulement une intégration des billets et des tarifs des transports publics, mais aussi une intégration de l'offre de transports publics. Elle nécessitera également davantage de concertation et collaboration structurelles entre les opérateurs de transports publics et leurs autorités de tutelle.

---

<sup>7</sup> Par exemple en ce qui concerne les redevances pour l'utilisation de l'infrastructure, les règles de sécurité et les règles pour les conducteurs.

Selon eux, une offre intégrée de transports publics doit se combiner à l'offre d'autres solutions de mobilité et s'inscrire ainsi dans un système global de mobilité. Cela implique que les opérateurs de transports publics devraient se coordonner davantage avec les autres acteurs de mobilité (tant publics que privés, tant belges qu'étrangers pour ce qui est du transport international de voyageurs et de marchandises) en termes d'horaires, d'informations aux voyageurs, de tarifs et titres de transport intégrés.

#### **2.4.5 Garantir l'accessibilité (multimodale) des gares**

Selon les Conseils, la vision du rail 2040 devrait contribuer à faire évoluer les gares en pôles multimodaux et multifonctionnels.

Ils saluent la volonté affichée de permettre une accessibilité plus aisée<sup>8</sup> des gares et des trains pour l'ensemble des voyageurs. Pour les Conseils, il est également important que l'accessibilité multimodale (au sens large) des gares soit améliorée et que la multimodalité soit ainsi stimulée : pour les utilisateurs de mobilité qui combinent le train (comme principal moyen de transport) à un moyen de transport secondaire pour le trajet en amont/aval, il est important que les possibilités de correspondance aux gares soient améliorées (par exemple grâce à des arrêts de transport public régional, vélos et voitures partagés, des parkings pour vélos et pour voitures auxquels s'applique une politique tarifaire cohérente, bien réfléchi et promouvant le transfert modal poursuivi par les différents niveaux de pouvoir, etc.). Les Conseils regrettent que la combinaison train/voiture ne soit pas plus prise en compte dans le projet de vision du rail 2040, principalement via des parkings sécurisés aux abords des gares. La voiture reste en effet dans certains cas nécessaire pour permettre aux passagers de rejoindre une gare.

---

<sup>8</sup> Via une uniformisation de la hauteur des quais à 76 cm, la mise en circulation de trains à plancher bas, avec une passerelle coulissante, permettant un accès en totale autonomie.