



**Mise en œuvre de la Vision Rail : plan d'actions visant à
contribuer au doublement du volume de marchandises
transportées par rail d'ici 2030**

Le plan de A à Z

Ce document a été validé le 30 septembre 2022 par le Conseil des Ministres, sur proposition du Vice-premier Ministre et Ministre de la Mobilité Georges GILKINET.

Table des matières

1. Contexte.....	4
2. Genèse de l'ambition du doublement des volumes transportés par rail.....	5
3. Les principaux outils transversaux du Fédéral.....	6
3.1. Impliquer tous les acteurs de la logistique	6
3.1.1 Première phase : un Comité d'utilisateurs	6
3.1.2 Deuxième phase - la création du Comité Consultatif du Fret Ferroviaire.....	6
3.2. Le cadre règlementaire	7
3.3. Un Gestionnaire d'Infrastructure performant et orienté client.....	7
3.4. Améliorer le suivi et la régulation du marché	7
4. La gouvernance	8
5. Les 4 grands axes et leurs actions.....	9
5.1. Adapter l'infrastructure aux besoins	9
Action A - Développer une vision d'architecture du réseau.....	9
Action B - Assurer l'entretien préventif et le renouvellement	10
Action C - Un réseau équipé pour les trains de 740m	12
Action D - Harmonisation technologique du GI avec les pays voisins et utilisateurs.....	13
Action E - Un budget annuel pour financer l'innovation ou la création de raccordements	14
5.2. Agir sur la proximité.....	15
Action F - Une installation de triage moderne, une gestion efficace et neutre.....	15
Action G - Un service first / last mile plus économique	17
Action H - Déployer une meilleure gestion de la capacité locale	18
Action I - La gestion des raccordements ferroviaires.....	19
Action J - Une approche interfédérale en matière de soutien financier au fret.....	20
Action K - Définir un cadre pour les infrastructures "sous-utilisées"	21
Action L - Réaliser une étude sur les opérations de first&last mile	22
5.3. Optimiser le trafic.....	23
Action M - Rechercher les améliorations d'offre sillons - notion de catalogue	23
Action N - Optimiser la gestion des circulations	24
Action O - Etudier la possibilité de révision des règles de priorités entre trains	25
Action P - Un GI également gestionnaire de "flux", en particulier lors des travaux	26
Action Q - Fournir un cadre financier clair et stable pour le Gestionnaire d'Infrastructure.....	27

Action R - Conclure un Contrat de performance qui renforce l'orientation client d'Infrabel ...	28
5.4. Travailler sur l'équité et la cohérence entre les modes	28
Action S - Initiatives européennes sur l'internalisation des coûts externes.....	29
Action T - Réflexions sur les mesures d'équilibrage entre les différents modes de transport.	30
Action U - Mesures de soutien au fret pour couvrir le déficit d'internalisation des coûts.....	30
Action V - Garantir la cohérence entre les différents niveaux de pouvoir	31
Action W - Encourager le partage de données relatives au transport de marchandises	32
Action X - Accroître la promotion des alternatives à la route	33
Action Y - Etudier la faisabilité d'une filière indépendante de formation.....	34
Action Z - Etudier la faisabilité de créer un "dédit-formation"	35

1. Contexte

Les perspectives d'évolution du trafic, telles que modélisées par le Bureau fédéral du Plan et le SPF Mobilité, prévoient une augmentation du trafic de marchandises national d'ici 2040 de 26% par rapport à 2015, tous modes confondus, avec une part modale d'environ 76% pour la route.

A défaut d'une action politique déterminée et d'un engagement ferme du secteur, cette évolution aura des conséquences majeures sur la congestion du trafic routier ainsi que sur le niveau de sécurité routière, déjà critiques en Belgique. Cette hausse de la demande de transport par camions pourrait également avoir un effet très négatif sur le climat et la qualité de l'air, par la pollution atmosphérique qu'elle génèrera, même en cas d'écologisation de la flotte de véhicules.

A l'instar de tous les autres Etats du monde, la Belgique a un rôle crucial à jouer dans la réalisation de l'objectif consistant à maintenir le réchauffement climatique sous la limite des 2°C, et si possible 1,5°C, par rapport à l'ère préindustrielle, comme le prévoit l'Accord sur le Climat de Paris. La réduction des émissions issues du secteur des transports est un maillon important dans la réalisation de cet objectif dans la mesure où ce secteur contribue aux émissions de CO₂ à concurrence de 22,2% du total¹.

Vu l'accord de Paris et l'Accord de gouvernement du 30 septembre 2020 qui vise à sa mise en œuvre, notamment via l'ambition de doubler le volume de transport ferroviaire d'ici 2030, il est essentiel d'agir concrètement dans le cadre d'un plan coordonné et ambitieux. L'Accord de gouvernement vise une amélioration substantielle du transport ferroviaire de marchandises et prévoit également que les obstacles à l'accès au rail pour les opérateurs de fret soient autant que possible réduits. L'atteinte de cette ambition permettrait d'éviter 11 millions de trajets en camion² par an, ce qui représente 1,8 millions de tonnes de CO₂³.

L'expression de l'ambition du gouvernement ne suffira pas à elle seule à faire du report modal une réalité. En approuvant la « Vision Rail 2040 », le gouvernement a défini un cadre politique visant à mettre en place une mobilité significativement moins émettrice de CO₂ dans les 20 prochaines années. Ce cadre valorise le rail et en fait la colonne vertébrale de la mobilité en connexion avec d'autres modes de transport. Ce Plan Marchandises repose donc sur les fondements de la « Vision Rail 2040 » et définit de manière concrète les actions à entreprendre dès maintenant ainsi qu'au fil des prochaines années pour nous permettre d'atteindre l'objectif. En effet, le doublement du volume de marchandises transportées par le rail d'ici 2030 est un dessein autour duquel se regroupent à la fois le monde économique, la société civile et le Gouvernement fédéral.

Les actions présentées dans ce plan sont le fruit d'une consultation élargie du secteur et une réponse à l'exercice du Rail Roadmap 2030⁴ élaboré par l'ensemble des parties prenantes du transport

¹ Source (2019) -


https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/chiffres_cles_mobilite_belgique_v2021.pdf

² Source - Rail Roadmap 2030 <https://www.railroadmap2030.be> Chiffres établis 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).

³ Source - CER "Put Europe "on track" to achieve climate-neutral transport" publication du mercredi 10 octobre 2018 - 14,6 milliards tkm par rail @ 124 gr CO₂ économisé par tkm (140grCO₂/tkm par camion contre 16grCO₂/tkm par train) - http://www.cer.be/sites/default/files/publication/CER_Factsheet_Climate_2018.pdf

⁴ <https://www.railroadmap2030.be/>

ferroviaire de marchandises en Belgique. A l'heure de l'adoption du présent Plan Marchandises, elles sont pour partie déjà en cours de mise en œuvre.

 Le « Rail Roadmap 2030 » découle d'une consultation intensive entre toutes les parties prenantes : l'industrie/les chargeurs, les entreprises ferroviaires, les employeurs, les universitaires, le gestionnaire d'infrastructure. Ensemble, elles ont décrit les développements nécessaires pour transformer le transport des marchandises par le rail, rendre ce dernier plus attractif pour l'industrie afin de concrétiser l'ambition de doubler le volume de marchandises transportées par rail.

2. Genèse de l'ambition du doublement des volumes transportés par rail

Avant d'identifier les actions concrètes à mettre en œuvre, il est utile d'identifier le potentiel de croissance du trafic ferroviaire de marchandises.

Le marché existant et à venir est composé d'acteurs de différentes natures :

- Les utilisateurs « captifs » du rail : certains acteurs industriels essentiels en Belgique, notamment dans le secteur de la chimie, de l'extraction ou de la métallurgie, n'ont pas la possibilité de choisir un autre mode de transport que le rail de par la nature même de leur production. Il conviendra d'être très attentif à ces opérateurs qui contribuent chaque jour au développement économique du pays et à l'emploi sur notre territoire. Ces entreprises actuellement utilisatrices du rail ont très souvent de beaux projets de développement d'activité (exemple : une carrière qui étend un gisement qui assurera une production pour les 100 prochaines années, un terminal qui investit dans ses infrastructures pour doubler son volume de stockage, etc.). Elles méritent une attention particulière d'autant plus qu'elles sont également parfois confrontées à des difficultés liées à l'exploitation actuelle du réseau ferroviaire (mauvais état de la voie menant à leurs usines, difficulté de trouver des points de contact chez le gestionnaire de l'infrastructure, niveau insatisfaisant de qualité des services offerts par certains transporteurs, etc.).
- Les utilisateurs « non captifs » du : ces acteurs ont accès en général à plusieurs moyens de transport et ont la faculté de faire le choix du mode de transport en fonction de différents critères tels que : le prix, la qualité du service, la rapidité de livraison, la flexibilité ou l'impact environnemental. A l'heure actuelle, ces critères ne permettent pas au rail d'être le favori. Le rail devient économiquement compétitif lorsque la distance à couvrir devient plus longue (souvent sur des distances supérieures à 300 km). Moyennant certaines actions d'amélioration du service du gestionnaire de réseau et des acteurs de la logistique, ces utilisateurs pourront dans le futur jouer un rôle clé dans l'évolution de la demande de transport ferroviaire – à plus forte raison si est intégrée dans le futur le critère de la faiblesse des émissions de CO₂ dans l'équation « prix, qualité du service, rapidité de livraison, flexibilité ».
- Les futurs utilisateurs potentiels du rail : ils peuvent provenir de plusieurs filières telles que la grande distribution, l'e-commerce, l'économie circulaire, la logistique, etc. Ces nouveaux utilisateurs, à l'heure actuelle, ne possèdent pas les connaissances suffisantes pour exploiter le domaine ferroviaire. Il s'impose de les aider à étudier cette opportunité nouvelle et à lever certaines barrières, telle que la difficulté d'entrer

en contact avec les opérateurs ou avec le gestionnaire d'infrastructure, quel que soit le volume de marchandises ou les distances à parcourir. Il est essentiel de s'intéresser également à ce type d'utilisateurs et de créer un climat favorable permettant de rendre le rail plus accessible dans les prochaines années, y compris par une politique d'aménagement du territoire adéquate et via le maintien d'installations existantes et à haut potentiel, tâches qui incombent au Gestionnaire de l'Infrastructure ferroviaire.

3. Les principaux outils transversaux du Fédéral

3.1. Impliquer tous les acteurs de la logistique



En plus d'autres plateformes de concertation (exemple : coordination sécurité SSICF, groupes d'avis des corridors de fret ferroviaire, etc.), il existe actuellement un mécanisme de coordination prévu par la directive (UE) 2012/34 qui a fait l'objet d'une transposition dans le code ferroviaire belge. Ce mécanisme mis en place par le Gestionnaire d'Infrastructure depuis 2019 a permis d'améliorer le dialogue et les échanges d'informations entre Infrabel et ses clientes entreprises ferroviaires et les candidats sur des sujets tels que l'organisation des travaux, la capacité du réseau, etc.

Au-delà du mécanisme de coordination existant, il est utile de mettre en place un organe de concertation complémentaire qui rassemblerait des acteurs de l'ensemble de la chaîne logistique. Ce comité d'utilisateurs jouera un rôle crucial pour assurer la réussite de ce plan d'actions et en assurer le suivi pertinent tout au long des prochaines années. Ce nouvel outil sera mis en place en deux phases.

3.1.1 Première phase : un Comité d'utilisateurs

Cette première étape rassemblera des représentants des acteurs de la logistique tels que les chargeurs, les transporteurs, le Gestionnaire d'Infrastructure, les clients potentiels du rail, les terminaux, et de l'Etat fédéral, etc. Cette première phase sera assurée par le SPF Mobilité qui assurera la présidence ainsi que le secrétariat de ce Comité. Des représentants des régions pourraient également participer à ce groupe à titre d'observateur.

Les premières missions essentielles de ce nouveau comité consisteront, d'une part, à assurer un suivi des actions reprises dans le présent plan d'action et, d'autre part, à réfléchir à la deuxième phase, à savoir la mise en place du Comité d'utilisateurs, appelé à devenir le « Comité Consultatif du Fret Ferroviaire ».

3.1.2 Deuxième phase - la création du Comité Consultatif du Fret Ferroviaire

Compte tenu des enseignements de la première phase, le Comité d'utilisateurs et le SPF Mobilité, avec le soutien du Gouvernement, s'attèleront à la création officielle d'un Comité Consultatif du Fret Ferroviaire (CCFF), qui sera un lieu d'échanges sur le fonctionnement du marché et de consultation quant à l'évolution de sa réglementation, facilitant le dialogue entre les divers acteurs concernés.

Ce Comité permettra à terme, grâce à la vision globale de toute la chaîne logistique, de ses contraintes, des freins à son développement qui se développera en son sein, de formuler des avis éclairés qui faciliteront les développements et évolutions nécessaires pour atteindre l'objectif de doubler le volume de marchandises transportées d'ici 2030.

Ce Comité Consultatif du Fret Ferroviaire sera, à l'instar du Comité Consultatif pour les Voyageurs

Ferroviaires, institué au travers d'une modification de la loi du 21 mars 1991. Ses missions auront donc un caractère officiel et son rôle premier sera de promouvoir le fret ferroviaire et de faciliter son développement, en accompagnement des efforts du Gouvernement fédéral.

Le Gestionnaire d'Infrastructure sera également invité à collaborer activement avec ce Comité. Une mention sera faite à cet égard dans le Contrat de performance liant Infrabel à l'Etat fédéral.

3.2. Le cadre réglementaire



Le cadre législatif en vigueur régissant le rail est catégorisé par le secteur comme étant "lourd, complexe et incompatible avec les attentes logistiques actuelles⁵". Pour moderniser les règles applicables, favoriser le pragmatisme et l'orientation client, une stratégie sera établie en s'appuyant, d'une part, sur la consultation du secteur et, d'autre part, sur la réalisation d'études qui permettront de définir des actions plus précises à mettre en place pour améliorer la flexibilité tout en assurant le niveau de sécurité suffisant.

Le cadre réglementaire futur tiendra également compte des initiatives européennes en la matière.

Sur la base de l'avis éclairé du secteur, en s'appuyant sur les études spécifiques nécessaires, le gouvernement pourra procéder à l'adaptation du cadre réglementaire en matière de fret ferroviaire, ce qui de facto rétablira un meilleur équilibre concurrentiel entre les différents modes de transport de marchandises.

3.3. Un Gestionnaire d'Infrastructure performant et orienté client



Les attentes du secteur vis-à-vis du fonctionnement du Gestionnaire d'Infrastructure sont nombreuses. Nous pouvons lire par exemple dans la Rail Roadmap 2030 que le Gestionnaire d'Infrastructure doit se trouver au centre de la chaîne logistique, les souhaits exprimés à son égard étant les suivants :

- mise en œuvre d'une stratégie active de maintenance et de modernisation du réseau ;
- développement accru de sa politique d'extension du réseau et de raccordements industriels ;
- planification et coordination des travaux en collaboration avec les pays voisins ;
- optimisation et extension des connexions locales ;
- levée des goulets d'étranglement ;
- gestion des flux ;
- échange d'information ;
- etc.

Outre l'engagement volontariste du Gestionnaire d'Infrastructure de répondre à l'appel du secteur, il a été tenu compte de ces différents desiderata lors de l'élaboration du Contrat de performance et du Plan pluriannuel d'investissement 2023-2032. Ce contrat et ce plan financier, dont l'objectif est qu'ils s'appliquent dès janvier 2023, permettront de faire évoluer le fonctionnement d'Infrabel dans le sens souhaitable dans les années à venir.


3.4. Améliorer le suivi et la régulation du marché

⁵ Rail Roadmap 2030 – 3.B.II.Réglementation



Au travers de l'exercice de la Rail Roadmap 2030, le secteur a réalisé un comparatif du rôle et des missions du « Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Aéroport » en Belgique par rapport aux Services de régulation des pays voisins ainsi qu'une comparaison par rapport à des Régulateurs d'autres secteurs.

Le « Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Aéroport » a un rôle important à jouer pour assurer le bon fonctionnement du transport de fret ferroviaire dans le contexte d'un marché libéralisé.

 La régulation du secteur ferroviaire est nécessaire afin de veiller à l'accès de tous les acteurs aux services proposés sur les marchés ferroviaires. La régulation est un outil de contrôle qui permet de vérifier si les utilisateurs du réseau ferroviaire sont traités d'une manière équitable et non discriminatoire. Le « Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles National » a été créé par l'arrêté royal du 25 octobre 2004 pour assurer notamment cette fonction de régulateur du transport ferroviaire

Dans son avis n°2018-2330⁶ «Encourager le transport ferroviaire de marchandises », le Conseil Central de l'Economie soulignait qu'il était nécessaire pour l'Etat de disposer de données spécifiques et précises afin de pouvoir efficacement ajuster ses politiques.

Le bon fonctionnement du Service de Régulation et la collecte de données qu'il pourra assurer seront un pilier essentiel à la bonne réalisation de ce plan d'action et celui-ci contribue également au bon fonctionnement du marché.

L'implication du Service Public Fédéral Mobilité sera également nécessaire à la réalisation de ce plan d'actions, via de nouvelles initiatives et un bon redimensionnement de son équipe « Transport ferroviaire ».

A l'avenir, il importera également, tant pour le personnel du Service de Régulation que pour le personnel du Service Public Fédéral Mobilité, de mettre en place un programme de formation complémentaire spécifique à la technique ferroviaire en partenariat avec les acteurs ferroviaires et avec le Gestionnaire d'Infrastructure. Ces formations permettront d'assurer un rapprochement entre politiques menées, technique ferroviaire et régulation ferroviaire.

4. La gouvernance

Le présent plan marchandises est une étape importante décrite dans la feuille de route de la Vision Rail 2040. Ce plan définit des actions concrètes visant à soutenir la réalisation de l'objectif de doubler le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030.

Ce plan d'action dépasse le cadre d'une législature et nécessite la mise en place d'un suivi approprié :

- Chaque premier trimestre d'une année, le SPF Mobilité réalisera un état d'avancement des actions menées durant l'année précédente. Le SPF présentera, le cas échéant, les actions complémentaires.
- Ce rapport sera présenté et discuté avec le Comité d'utilisateurs (ou avec le CCFF, une fois qu'il sera mis en place).
- Les organes d'avis existants, en particulier les comités consultatifs liés aux enjeux ferroviaires,

⁶ Avis 2018-2330 du CCE : https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2019-02-04-12-34-46_doc182330.pdf

économiques, sociaux et environnementaux⁷, seront ensuite invités à remettre chaque année un avis concernant la mise en œuvre du plan.

- L'état d'avancement du plan marchandises fera partie intégrante de la présentation annuelle de la mise en œuvre de la Vision Rail 2040 par le Ministre compétent devant la Chambre des Représentants dans le cadre de la défense de sa note de politique générale.

5. Les 4 grands axes et leurs actions

Les actions de ce plan ont été subdivisées en 4 grands axes, à savoir :

- Planifier, entretenir et développer l'infrastructure pour l'adapter aux besoins ;
- Agir sur la proximité ;
- Optimiser le trafic ;
- Travailler sur l'équité et la cohérence entre les modes de transport.

Certaines actions identifiées dans ce plan consistent à lancer des études dans le domaine concerné. Il est utile d'augmenter le niveau de connaissance générale du secteur et du monde politique avant de pouvoir prendre les meilleures décisions. La liste des actions reprises dans le présent plan fera donc l'objet de mises à jour dès le moment où les résultats de certaines études seront connus. Les résultats d'études menées par le SPF Mobilité sur les matières ferroviaires feront l'objet d'échanges avec le secteur au travers du groupe d'utilisateurs (ou du CCFF, une fois qu'il sera mis en place).

5.1. Adapter l'infrastructure aux besoins

Action A – Développer une vision d'architecture du réseau

Une infrastructure performante est bien entendu indispensable au développement du fret ferroviaire. La Belgique dispose d'un réseau dense, globalement performant même si vieillissant, et très bien intégré au principal bassin économique européen. Cet outil public de mobilité doit rester au centre de l'attention pour en optimiser l'usage et en accroître la capacité, afin qu'il puisse accueillir avec de bonnes performances tant la croissance des trafics voyageurs que celle du fret.

La temporalité est une spécificité des enjeux relatifs à l'infrastructure : une gestion efficace, prudente et raisonnable nécessite des politiques stables à moyen et long termes (à 10, 20 ou 30 ans selon les enjeux), là où, *a contrario*, entreprises ferroviaires et industriels sont essentiellement confrontés à des questions opérationnelles de court terme. Les autorités publiques, aidées par le Gestionnaire d'Infrastructure, doivent pouvoir réconcilier ces deux temporalités par des outils et principes de gestion adaptés, tels que l'architecture du réseau détaillée ci-dessous.

Avec le Gestionnaire d'Infrastructure, développer une vision d'architecture du réseau – Action A

Si les réflexions à « long terme » des opérateurs du transport de voyageurs permettent de disposer de projections des circulations voyageurs pour l'horizon 2030 – 2040, il n'existe rien de comparable pour le fret : en effet, ni les opérateurs (dont l'horizon se limite pour l'essentiel aux prochains mois), ni Infrabel, ni aucun organisme n'est en mesure de réaliser de telles projections actuellement.

Les besoins du fret ne sont ainsi connus que lors de la commande des sillons, peu de temps avant la date de circulation des convois. Cette absence d'anticipation ne permet pas d'orienter les investissements de

⁷ Notamment le Conseil Central de l'Economie, le Conseil National du Travail et le Conseil Fédéral du Développement Durable.

façon optimale, et dégrade la qualité des sillons fret, dès lors qu'ils sont tracés dans les « trous » laissés par la grille horaire voyageurs.

Les politiques actuelles et futures devront veiller à suivre la trajectoire définie dans la Vision Rail 2040, c'est-à-dire s'assurer que chaque décision intègre effectivement tant les spécificités du transport de voyageurs que celles du transport de marchandises (notamment les besoins en termes de réserve de capacité et le catalogue sillons). De cette stratégie pourront alors découler les choix d'investissements à moyen/long terme (infrastructure, etc.), dont l'intérêt est maximisé puisqu'ils s'appuient sur une expression des besoins.



Un catalogue sillon consiste en la pré-construction, par le Gestionnaire d'infrastructure, d'itinéraires garantissant une optimisation de l'usage du réseau ferroviaire. Les opérateurs ferroviaires peuvent alors réserver leur capacité ferroviaire dans ce catalogue. Une approche d'offre par catalogue présente notamment l'avantage, pour le secteur du transport de marchandises, de pouvoir réserver à tout moment un sillon robuste. Le secteur du transport de marchandises n'est pas toujours en mesure d'anticiper les demandes de transport de ses clients, contrairement aux entreprises de transport de voyageurs qui travaillent avec des plans annuels de transport.

Le réseau ferroviaire comporte de très nombreuses installations techniques et il importe que le Gestionnaire d'Infrastructure, avec son autorité de tutelle, devienne un véritable « architecte » de ce réseau. Evaluer les besoins à long terme des segments du trafic voyageur national, international ainsi que du trafic marchandises permettra d'orienter au mieux les choix portant sur l'architecture du réseau ferroviaire.

Le premier jalon de cette action consistera à introduire la notion d'architecture du réseau ainsi que l'objectif de l'exercice dans le Contrat de performance entre Infrabel et l'Etat fédéral.

Le deuxième jalon consistera en un accompagnement du Gouvernement, par l'intermédiaire du SPF Mobilité et le Ministre de Tutelle, des études menées par le Gestionnaire d'Infrastructure au sujet de l'architecture du réseau. Ces études feront l'objet d'une concertation systématique avec l'ensemble des clients du Gestionnaire d'Infrastructure ainsi que des différents stakeholders (exemple : les ports).

Une telle approche est garante d'une meilleure valorisation des investissements et de l'optimisation de la capacité pour répondre à l'ensemble des besoins actuels et futurs.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	Gestionnaire d'Infrastructure SPF Mobilité Ministre de tutelle Le comité d'utilisateurs (ou CCFF)
Timing	
Action A - 1^{er} jalon - Contrat de performance « architecte du réseau » - finalisation 12/2022 Action A - 2^e jalon - Suivi de l'exercice « architecte du réseau » par le gouvernement via le SPF - continu 01/2023 - 12/2030	

Action B - Assurer l'entretien préventif et le renouvellement

Encourager l'entretien préventif du réseau et son renouvellement - Action B

Le réseau ferroviaire belge est dense et l'infrastructure a souffert pendant de nombreuses années d'un désinvestissement. La durée de vie de certains actifs a pu être prolongée au-delà des bonnes pratiques grâce à de nombreuses et coûteuses interventions d'entretien. Pour combler le manque d'investissement, le Gestionnaire d'Infrastructure a dû assumer des décisions souvent difficiles et le nombre d'interventions « imprévues » a généré des perturbations insoutenables pour les clients du rail.

Il convient donc de créer une rupture avec ce cercle vicieux. En plus d'une stabilité budgétaire, il est nécessaire d'encourager le Gestionnaire d'Infrastructure à rechercher le meilleur équilibre entre entretien préventif et renouvellement des installations. A défaut d'une intervention « au moment opportun », les coûts d'entretien peuvent devenir trop importants.

Jusqu'en 2030 et au-delà, le Gestionnaire d'Infrastructure devra mettre en place une véritable politique d'entretien et de renouvellement du réseau, susceptible d'être partagée avec les utilisateurs et de réduire au minimum le nombre d'interventions « imprévues » – qui ont souvent pour conséquence de limiter la confiance du consommateur et de réduire la compétitivité du rail. Cette politique planifiée d'entretien et de renouvellement ne devra pas uniquement tenir compte des lignes principales, il s'agira de créer un écosystème à part entière où travaux et circulations pourront coexister sans restreindre les capacités de l'outil industriel. Concrètement, il sera tenu compte des éléments suivant dans le futur Contrat de performance :

- Du besoin de prévoir les interventions d'entretien et de renouvellement davantage en amont.
- De l'intégration des installations de service dans la planification des entretiens à plus long terme.
- De la recherche d'un bon équilibre entre « entretien » et « renouvellement ».
- Du besoin d'objectiver les coûts d'entretien en vue de les optimiser dans les prochaines années.
- De la réduction à minima des interventions « imprévues » liées à l'âge avancé de l'infrastructure.
- De l'importance de bien communiquer le plan d'entretien avec le secteur.
- De la nécessité d'adapter les interventions par rapport à l'usage avec un cadre clair permettant de guider les décisions.

En contrepartie, le monde politique devra assurer une stabilité des sources de financement mises à disposition du Gestionnaire d'Infrastructure.

Le premier jalon consiste donc en l'introduction dans le Contrat de performance d'Infrabel des différents éléments cités dans cette rubrique (prévisibilité des interventions, planification efficace, bonne communication, etc.). Dans ce cadre, le Gestionnaire d'Infrastructure devra élaborer un véritable plan de modernisation et d'entretien du réseau.

Le deuxième jalon consistera, par l'intermédiaire d'un suivi du SPF Mobilité et du Ministre de tutelle, à assurer une levée de toutes les restrictions de vitesse due à un mauvais état de la voie d'ici 2027.

Le troisième jalon consistera à suivre attentivement l'évolution des indicateurs de performance du Contrat de performance liés à l'infrastructure du réseau ainsi qu'à assurer le suivi du plan de modernisation du réseau.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	SPF Mobilité Ministre de tutelle Gestionnaire d'Infrastructure Les opérateurs ferroviaires et industriels raccordés

Timing

Action B - 1^{er} jalon - élaboration du plan de modernisation - **Finalisation 12/2023**

Action B - 2^e jalon - levée de toutes les restrictions de vitesse pour mauvais état de la voie - **Finalisation 12/2027**

Action B - 3^e jalon - suivi des indicateurs de performance du Contrat de performance et du plan de modernisation - **continu 12/2030**

Action C - Un réseau équipé pour les trains de 740m

Un réseau équipé pour les trains de 740 m - Action C

La croissance souhaitée des circulations tant voyageurs que marchandises impose d'optimiser la capacité du réseau ferroviaire en activant l'ensemble des leviers disponibles, en fonction du contexte spécifique (par exemple : matériel roulant, remplissage des trains, processus d'allocation, signalisation, croisement dénivelé, configuration des voies, etc.).

La démarche d'architecture du réseau (action A du plan) ainsi que la Vision 2040 permettront d'identifier les zones les plus critiques sur le réseau, et la réponse à apporter dans les prochaines années en termes de travaux et d'investissements, en tenant compte simultanément des différents besoins du fret et des voyageurs.

Aujourd'hui, pour faire circuler un train de plus de 650 m, une entreprise ferroviaire doit introduire une demande spécifique auprès du Gestionnaire d'Infrastructure, qui devra réaliser une étude préalable pour autoriser sa circulation. La circulation de ces trains plus longs est donc possible, mais difficile lorsque la densité de trafic est élevée, dès lors que l'infrastructure ferroviaire ne dispose pas suffisamment de voies d'évitement.

Il conviendra donc d'assurer :

- l'adaptation du réseau belge au gabarit 740 m / « P400 » (standards européens) sur les itinéraires fret, ce qui impose l'allongement de certains faisceaux et l'adaptation de quelques tunnels.
- l'approche « corridor européen », puisque les efforts sur le réseau belge n'ont de sens que si les réseaux limitrophes permettent des performances similaires (par exemple : les tunnels vosgiens représentent actuellement un frein au développement d'une offre de trains « P400 » et limitent les offres de transport possible entre les ports belges et italiens).



Le gabarit « P400 » permet la circulation de trains dont le gabarit en hauteur atteint les 4 mètres de haut, ce qui permet d'y charger des conteneurs « high cube » ou des poids lourds sans restriction de hauteur.

Les choix en matière d'investissements prendront en compte le résultat attendu des actions entreprises en matière d'adaptation réglementaire de même que des améliorations visées en termes de productivité (exemple : le fonctionnement amélioré de la bosse de triage, le service de parking, etc.). La configuration de certains faisceaux et raccordements évoluera en tenant compte des réflexions sur l'architecture (Action A du plan) avec une vision globale sur les flux futurs.

Le Gestionnaire d'Infrastructure jouera le rôle de conseiller de l'autorité et assurera la qualité des choix stratégiques en tenant compte du retour global sur investissement pour la société (impact environnemental, impact sur l'économie du pays, impact sur ses recettes, etc.).


Le premier jalon consistera à intégrer le besoin de développement des voies d'évitement dans le Contrat de performance du Gestionnaire d'infrastructure en lui donnant les moyens nécessaires à ces adaptations

structurelles.

Le deuxième jalon consistera à réduire le besoin d'étude spécifique pour faire circuler des trains plus longs avec pour objectif de permettre leur circulation 7 jours/7, 24h/24 avec les mêmes délais de réponses que pour les trains plus courts.

Le troisième jalon consistera à assurer le suivi de l'évolution de l'aménagement du réseau par Infrabel et la croissance de la demande de trains longs et de gabarit plus important. Tout en tenant compte de ces évolutions dans le travail d'architecture du réseau (action A du plan)

Le quatrième jalon visera à soutenir l'action de la Commission européenne en insistant auprès des pays voisins situés sur les mêmes corridors de fret que la Belgique, pour qu'ils réalisent les aménagements nécessaires sur leur réseau pour assurer la circulation des mêmes convois.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	Infrabel (et homologues GI) SPF Mobilité Ministre de Tutelle Gouvernement Fédéral Le comité d'utilisateurs (ou CCFF)

Timing

Action C - 1^{er} jalon - intégration d'une mission de développement des trains longs dans le Contrat de performance - **Finalisation 12/2022**

Action C - 2^e jalon - réduction progressive du besoin d'analyses opérationnelles (sillon) au cas par cas pour les trains longs avec l'objectif des trains longs et hauts 7j/7, 24h/24 - **continu 12/2030**

Action C - 3^e jalon - suivi de l'aménagement du réseau et croissance de la demande de trains longs et hauts via les indicateurs de performance du contrat - **continu 12/2030**

Action C - 4^e jalon - soutien à la Commission européenne et sensibilisation des pays voisins pour les aménagements ferroviaires des trains longs et hauts sur les corridors européens - **continu 12/2030**

Action D - Harmonisation technologique du GI avec les pays voisins et utilisateurs

Harmonisation technologique du GI avec les pays voisins - Action D

La Belgique déploie actuellement le système de sécurité et de signalisation européen ERTMS (European Rail Traffic Management System) sur l'ensemble de son réseau, avec une finalisation du masterplan ETCS (European Train Control System). Au niveau du réseau national, le gouvernement fédéral veillera à sécuriser les budgets pour l'équipement en ERTMS/ETCS. Cependant, les pays limitrophes ne sont pas nécessairement alignés sur le rythme de développement de la Belgique, ce qui pourrait créer des difficultés pour les entreprises ferroviaires circulant sur les corridors internationaux. Une harmonisation internationale est nécessaire, corridor par corridor. Le Gouvernement et le SPF poursuivront leurs efforts de sensibilisation des partenaires étrangers concernant la nécessité de coordonner les installations ETCS sur les tronçons frontaliers afin de développer une vision origine/destination cohérente au regard des flux et d'optimiser les investissements des entreprises ferroviaires.

En effet, les locomotives utilisées pour les trafics fret circulent généralement dans différents pays. Leur équipement en ERTMS nécessite, pour les séries plus anciennes, un processus de « rétro-fit » très coûteux. Pour réduire les coûts et faciliter l'interopérabilité, il sera nécessaire, d'une part, de chercher des possibilités de cofinancement européen et, d'autre part, d'accroître la visibilité sur les processus de

déploiement, tout en travaillant sur l'harmonisation des différentes versions et équipements. Une aide à l'équipement des opérateurs ferroviaires fera également l'objet d'une évaluation (action U).

Dans le cadre de la négociation du Contrat de performance avec Infrabel, le gouvernement fédéral attendra du Gestionnaire d'Infrastructure d'avoir une attention particulière pour les futurs développements technologiques. Cette volonté d'harmonisation nécessitera de mettre en place des concertations avec les opérateurs et gestionnaires d'infrastructure voisins afin d'éviter les freins au développement du fret ferroviaire.

Le premier jalon consistera à ajouter la notion de concertation du secteur dans le Contrat de performance d'Infrabel pour toutes les évolutions technologiques qui suivront le masterplan ETCS, avec pour objectif de permettre l'interopérabilité du réseau belge, de garantir la sécurité sur le réseau tout en assurant un développement technologique absorbable par les utilisateurs privés circulant sur le réseau.

Le deuxième jalon consistera à prévoir les moyens financiers suffisants visant à finaliser le masterplan ETCS et à préparer les évolutions technologiques futures du Gestionnaire d'Infrastructure.

Le troisième jalon consistera à assurer le suivi du développement de l'ETCS et une participation active du Gestionnaire d'Infrastructure, du SPF Mobilité et du Gouvernement dans les échanges avec les pays voisins et avec le secteur du transport.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	Infrabel et homologues étrangers Gestionnaires de corridors SPF Mobilité Ministre de tutelle Gouvernement Fédéral Groupe d'utilisateurs (ou CCFF)

Timing

Action D - 1^{er} jalon - concertation du secteur pour les évolutions technologique post-masterplan ETCS dans le Contrat de performance - **finalisation 12/2022**

Action D - 2^e jalon - mise à disposition des moyens financiers visant à finaliser le masterplan ETCS et amorçage progressif des évolutions technologiques futures du GI en concertation avec le secteur - **finalisation 12/2022**

Action D - 3^e jalon - échanges avec les pays voisins et avec le secteur du transport sur les évolutions technologiques futures - **continu 12/2030**

Action E - Un budget annuel pour financer l'innovation ou la création de raccords

Un budget annuel pour financer l'innovation ou la création de raccords - Action E

Le mécanisme actuel d'élaboration d'un Plan pluriannuel d'investissement du Gestionnaire d'Infrastructure nécessite de définir un cadre strict d'investissement avec des projets identifiés dès la conception. D'ici la fin de l'année 2022, un plan pluriannuel 2023-2032 sera élaboré sans nécessairement connaître l'existence de futurs projets d'industriels.

En complément d'une politique d'encouragement à l'usage du rail, il importe de prévoir un mécanisme permettant de dégager des moyens financiers à affecter lorsqu'un nouveau projet d'implantation voit le jour. Un nouveau raccordement ferroviaire ou une modification importante du schéma d'exploitation d'un industriel peut engendrer de nouveaux besoins d'investissements en aménagement du réseau (exemple : si un industriel décide d'investir massivement en Belgique pour moderniser une ligne de

production afin d'augmenter drastiquement ses volumes, il conviendra d'aménager les faisceaux de réception de trains pour permettre l'absorption d'une croissance qui n'était pas connue lors de l'élaboration du plan pluriannuel d'investissement). Sans la réservation d'une enveloppe financière spécifique, le choix d'investir ne pourrait se réaliser que moyennant la révision de la trajectoire du plan pluriannuel d'investissements et au détriment d'autres projets.

Par ailleurs, le fret ferroviaire souffre d'un déficit d'innovation. Ici aussi, de nouvelles initiatives seront encouragées, par exemple sous forme d'appels à projets favorisant la collaboration entre le Gestionnaire d'Infrastructure, les chargeurs ou les entreprises ferroviaires, optimisant le « first/last mile » ou l'intermodalité avec la route. Une réflexion sur ce thème sera mise à l'agenda des réunions du groupe d'utilisateurs (ou du CCFF).

Le premier jalon consistera à insérer une ligne budgétaire dédiée aux projets de raccordements dans le Plan pluriannuel d'investissement 2023-2032 d'Infrabel.

Le deuxième jalon consistera à assurer un échange efficace entre Infrabel et l'autorité de tutelle concernant les nouveaux projets de raccordements ferroviaires (en lien avec l'action I du plan).

Le troisième jalon consistera à assurer un bon échange d'informations sur la notion d'innovation entre le secteur, le Gestionnaire d'Infrastructure et le gouvernement au travers du groupe d'utilisateurs (ou le CCFF).

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	Gouvernement fédéral SPF Mobilité Gestionnaire d'Infrastructure Le comité d'utilisateurs (ou le CCFF)

Timing

Action E - 1^{er} jalon - prévoir un budget annuel pour les raccordements dans le plan pluriannuel d'investissement - **finalisation 12/2022**

Action E - 2^e jalon - assurer un échange efficace entre Infrabel et l'autorité de tutelle concernant les nouveaux projets de raccordements ferroviaire - **continu 01/2023 - 12/2030**

Action E - 3^e jalon - assurer un bon échange d'informations sur la notion d'innovation via le groupe d'utilisateurs (ou CCFF) - **continu 01/2023 - 12/2030**

5.2. Agir sur la proximité

Action F - Une installation de triage moderne, une gestion efficace et neutre

Une installation de triage moderne, une gestion efficace et neutre - Action F

Une installation de triage moderne, une gestion efficace et neutre - une installation de triage est un outil essentiel à la bonne organisation du service ferroviaire appelé « trafic diffus ». La Belgique dispose d'une seule installation de triage par gravité (la « bosse ») située à Anvers Nord. Port of Antwerp, Railport et Infrabel ont initié ensemble un exercice baptisé « Spoorvisie » dans lequel il est fait mention d'un modèle de gestion différent du modèle actuel pour cette bosse de triage, qui permettrait à tous les opérateurs d'utiliser cette installation à un tarif unique et transparent sans qu'il soit nécessaire d'investir dans un équipement spécifique.



Trafic diffus (en anglais « Single Wagon Load »), est un service de train qui consiste en un rassemblement de wagons/marchandises de plusieurs clients à destination/en provenance de divers localisations. Il s'agit principalement de clients dont les opérations de « first & last miles » se pratique de porte à porte via convoi ferroviaire – usine souvent équipée de voies de réception. Ce type de trafic nécessite des opérations de triage et les coûts de consolidation sont donc plus élevés que le trafic conventionnel.

Le Contrat de performance d'Infrabel prévoira un article spécifique aux installations de service et plus spécifiquement à l'installation stratégique de triage d'Anvers Nord, concrétisant cette proposition.

Pour assurer le succès d'un tel changement de mode opératoire, chaque partie prenante mettra tout en œuvre pour réduire au maximum les délais nécessaires à cette transition. Une bosse de triage modernisée avec un nouveau principe d'exploitation plus efficace permettra de réduire les coûts de consolidation pour le trafic diffus et permettra également de modifier certains flux au sein du Port d'Anvers qui peuvent actuellement créer des situations de congestion. Une optimisation de ces flux grâce à un meilleur usage de l'installation de triage permettra ainsi d'éviter certaines extensions d'installation dont la congestion actuelle peut être liée à une sous-occupation de la bosse de triage.

Le premier jalon consistera à introduire le principe de gestion neutre de la bosse de triage dans le Contrat de performance du Gestionnaire d'Infrastructure;

Le deuxième jalon consistera à prévoir les moyens financiers nécessaires à moderniser l'installation de triage et les moyens permettant d'entretenir l'installation;

Le troisième jalon consistera à la réalisation par Infrabel d'un dossier complet définissant une stratégie de gestion neutre de la bosse par Infrabel ou par un tiers;

Le quatrième jalon consistera à assurer un suivi de l'évolution de la bosse de triage avec pour objectif d'initier une croissance de son taux d'utilisation.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	Gestionnaire d'Infrastructure Port of Antwerp & Railport Ministre de tutelle & Gouvernement fédéral Service de Régulation Les opérateurs ferroviaires Le comité d'utilisateurs (ou CCFF)

Timing

Action F - 1^{er} jalon - introduire le principe de gestion neutre de la bosse de triage dans le Contrat de performance - **finalisation 12/2022**

Action F - 2^e jalon - prévoir les moyens financiers visant à moderniser l'installation de triage et à l'entretenir - **finalisation 12/2022**

Action F - 3^e jalon - réalisation d'un dossier complet à l'attention de l'autorité de tutelle sur un modèle d'exploitation neutre de la bosse de triage - **finalisation 12/2023**

Action F - 4^e jalon - assurer le suivi de l'évolution de l'installation stratégique, suivi de son taux d'utilisation - **continu 01/2023 - 12/2030**

Le fret ferroviaire a un réel potentiel de croissance et peut jouer un rôle plus important dans la mobilité. Pour libérer son potentiel de croissance, il importe d'avoir une approche plus "collaborative" pour la desserte terminale, tout en laissant la concurrence pleinement s'opérer sur les parcours « grandes lignes ».

Dans le cadre de l'exercice de la Rail Roadmap⁸ réalisé par le secteur en 2021, les opérateurs ferroviaires se sont engagés à mieux collaborer entre eux. Une mutualisation des moyens des opérateurs ferroviaires pourrait avoir des effets bénéfiques sur le coût du transport. Cette approche collaborative peut permettre également d'offrir plus de flexibilité au client final.

Une concurrence accrue sans une bonne collaboration entre acteurs peut rapidement mener à des situations pénalisantes pour le client final. Les infrastructures locales ont des fonctionnalités parfois limitées, et ne tolèrent parfois qu'un seul opérateur par ligne ou faisceau. Multiplier le nombre d'opérateurs opérant dans la même zone peut ainsi s'avérer très pénalisant, voire dans les faits quasi impossible. Nous touchons ici aux limites de la concurrence, car, appliquée à la proximité, elle peut conduire à des situations d'inefficacité économique et des biais concurrentiels. Or, c'est dans ces opérations terminales de proximité que se nichent les principaux gisements de productivité.

Le transport de marchandise par rail offre dans certains cas des solutions "porte-à-porte". Il conviendra également d'avoir une attention particulière pour les situations où le "porte-à-porte" nécessite le transfert entre différents modes de transport. Là aussi, une approche collaborative sera essentielle.

Le Gouvernement fédéral encouragera le secteur à poursuivre ses efforts de bonne collaboration. A cet effet, le Gouvernement fédéral, avec le soutien du SPF Mobilité, s'engage à apporter son soutien lorsque les améliorations identifiées nécessiteront son implication.

Le Gouvernement fédéral, en bonne collaboration avec les Régions, participera aux initiatives en matière de digitalisation qui auront pour effet d'améliorer le partage d'informations entre les différents modes de transport pour optimiser les flux de marchandises.


Le Gouvernement fédéral, avec l'aide du Gestionnaire d'Infrastructure et du SPF Mobilité, encouragera les initiatives visant à optimiser les opérations de desserte locale. A cet effet, une étude globale est lancée par le SPF Mobilité (action K).

Le premier jalon consistera à introduire, dans le Contrat de performance d'Infrabel, le principe de bonne collaboration entre le Gestionnaire d'Infrastructure et les stakeholders tels que les ports et entités publiques, pour garantir un bon partage d'informations.

Le deuxième jalon consistera à participer activement, via le SPF Mobilité, aux échanges avec le secteur via le groupe d'utilisateurs (ou CCFF) et à assurer la transparence sur les réflexions gouvernementales en cours.

Le troisième jalon consistera, via le SPF Mobilité à étudier les éventuelles adaptations du cadre légal et opérationnel permettant d'améliorer les opérations de dessertes locales

⁸ <https://www.railroadmap2030.be/>

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	Gestionnaire d'Infrastructure SPF Mobilité Les ports Ministre de tutelle & Gouvernement fédéral Service de Régulation Les entreprises ferroviaires Comité d'utilisateurs (ou CCFF) Comité interfédéral de Mobilité
Timing	
Action G - 1^{er} jalon – principe de bonne collaboration avec les partenaires et partage d'informations dans le Contrat de performance – finalisation 12/2022 Action G - 2^e jalon – participation active aux échanges avec le secteur et partage des réflexions gouvernementale en cours concernant ce thème – continu 01/2023 - 12/2030 Action G - 3^e jalon – étude des éventuelles adaptations du cadre légal permettant d'améliorer les opérations de dessertes locales – continu 01/2023 - 12/2030	

Action H – Déployer une meilleure gestion de la capacité locale

Déployer une meilleure gestion de la capacité locale- Action H

La bonne disponibilité de capacité locale est un élément essentiel pour un transport de marchandises efficace. En effet, pour pouvoir réaliser des opérations de composition de trains, il est essentiel de pouvoir gérer de façon efficace les mouvements au sein de ces faisceaux ainsi que les temps de stationnement.



Capacité locale = il faut entendre par capacité locale, la disponibilité des voies au sein des installations de services (ex : faisceaux, voies de garage, installation de triage, etc.) gérées par Infrabel.

Un faisceau congestionné peut mener rapidement à des discussions en matière d'investissement infrastructurel pour augmenter physiquement la capacité de l'installation. Cependant, cette situation de congestion peut généralement être évitée grâce à notamment, une meilleure communication entre les opérateurs ferroviaires et à une exploitation plus performante de l'installation de service.

En plus d'une gestion efficace des mouvements dans ces installations, il convient également d'avoir une attention particulière sur les temps de stationnement au sein de ces installations. Des wagons peuvent parfois stationner durant plusieurs semaines en réduisant ainsi la disponibilité des voies pour les opérations journalières, ce qui est économiquement inefficace.

Le Contrat de performance d'Infrabel prévoira une attention particulière à la gestion de ses installations et il sera demandé à Infrabel de créer un véritable lien direct entre l'attribution des sillons et la disponibilité des voies de réception. L'accent sera également mis sur un meilleur partage de donnée avec le secteur (opérateurs ferroviaires, autres exploitants d'installation de service...).


Le Contrat de performance devra également faire référence à l'organisation des travaux au sein de ses installations de services afin de limiter les impacts sur l'activité du secteur industriel.

Le premier jalon consistera à introduire certains éléments propres à la gestion des installations de service dans le Contrat de performance avec pour objectif d'optimiser leur usage.

Le deuxième jalon consistera, par l'intermédiaire du SPF Mobilité, à suivre les évolutions en matière de

gestion des installations de service en veillant au bon développement de l'outil qui permettra de créer un lien direct entre la capacité locale et les sillons en voies principales.

Le troisième jalon consistera à partager activement toutes les informations utiles avec le secteur (via le groupe d'utilisateurs ou CCFF) et à analyser les leviers d'amélioration en proposant le cas échéant des adaptations réglementaires visant à améliorer l'activité au sein des installations de service.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	Gestionnaire d'Infrastructure Acteurs locaux de développement économique Ministre de tutelle & Gouvernement fédéral Service de Régulation Les opérateurs ferroviaires Le comité d'utilisateurs (ou CCFF)

Timing

Action H - 1^{er} jalon - prise en compte d'une optimisation de l'usage des installations de service dans le Contrat de performance d'Infrabel - **réalisation décembre 2022**

Action H - 2^e jalon - suivi actif des évolutions en matière de gestion des installations de service prévues dans le Contrat de performance - **continu 01/2023 - 12/2030**

Action H - 3^e jalon - partage d'informations utiles avec le secteur via le groupe d'utilisateurs et analyse des leviers potentiels d'amélioration avec proposition de modifications réglementaires le cas échéant - **continu 01/2023 - 12/2030**

Action I - La gestion des raccordements ferroviaires

La gestion des raccordements ferroviaires - Action I

Malgré des efforts de clarification, l'accès au réseau public d'Infrabel et la délimitation entre celui-ci et les voies « privées » (usine, terminal, etc.) continuent de susciter des discussions. Des incompréhensions peuvent également subsister dans la répartition des coûts et responsabilités, tant sur la partie privée d'une installation que lorsque le projet d'un raccordé nécessite des investissements sur le réseau public d'Infrabel.

Par ailleurs, l'accès au réseau, tant via des raccordements privés que via des installations publiques, ne fait pas toujours l'objet d'une promotion proactive, et le cadre de réflexion actuel identifie mal les bénéfices sociétaux potentiels.

Lorsqu'un client industriel souhaite raccorder son installation privée à celle du réseau ferroviaire pour transporter ses marchandises par le rail, Infrabel doit assumer également une partie de l'investissement pour réaliser certains aménagements et assurer ainsi la desserte. Les mécanismes budgétaires qui lient Infrabel à l'Etat ne sont pas propices à une prise de décision rapide et les délais nécessaires à l'obtention de nouveaux budgets ne permettent pas de fournir les garanties nécessaires à l'industriel, qui doit souvent prendre une décision à très court terme pour répondre aux attentes des acteurs économiques. Il importe dès lors, via le Contrat de performance, de créer un cadre plus flexible à cet égard.

L'ancien contrat de gestion d'Infrabel ne définissait pas de rôle spécifique pour Infrabel au niveau des installations liées au transport de marchandises. Le nouveau Contrat de performance introduira une notion de « mission de service public » relative à l'accessibilité du réseau. S'il importe d'exiger un partenariat financier entre Infrabel et le candidat raccordé pour la mise en place du raccordement, il convient néanmoins d'intervenir financièrement dans la charge d'entretien annuelle de cette liaison entre le réseau ferroviaire et le terrain privé afin de réduire les inégalités entre transport routier et ferroviaire (un bitume de liaison entre route et terrain privé ne nécessite pas de coût d'entretien annuel).

Le premier jalon consistera à introduire une notion de mission de service public dans le Contrat de performance d'Infrabel relativement à la gestion des raccordements ferroviaires avec, moyennant certaines conditions, une prise en charge des coûts d'entretien annuels de la liaison entre le réseau ferroviaire et l'installation privée, l'objectif étant d'encourager l'usage du rail et d'agir sur le « level playing field ». Ce jalon consistera également à prévoir dans le Plan pluriannuel d'Infrabel 2023-2032 des moyens financiers destinés à la réalisation de nouveaux raccordements ferroviaires vers des sites industriels.

Le deuxième jalon, lors de la création d'un nouveau raccordement, consistera à définir certains critères minimum à prévoir dans les contrats qui unissent Infrabel à ses clients raccordés tels que : l'existence d'un *business case* reprenant les perspectives d'évolution de trafic, un engagement d'investissement privé à réaliser avant la mise en service du raccordement, un plan de maintenance, une procédure de mise en veille en cas de non-utilisation prolongée, etc. La référence à ces principes de gestion sera intégrée dans le Contrat de performance d'Infrabel.

Le troisième jalon consistera à inciter Infrabel à mener une politique plus proactive de valorisation de son réseau, y compris de ses propres faisceaux/terrains - être un promoteur du rail.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	Gestionnaire d'Infrastructure SPF Mobilité Ministre de tutelle & Gouvernement fédéral Service de Régulation

Timing

Action I - 1^{er} jalon - introduire dans le Contrat de performance le principe de mission de service public concernant la gestion des raccordements ferroviaires et prise en charge des coûts d'entretien et prévoir un budget pour les nouveaux raccordements - **réalisation 12/2022**

Action I - 2^e jalon - définition de principes et de critères minimum à introduire dans les contrats de raccordement entre Infrabel et ses clients - **réalisation 12/2022**

Action I - 3^e jalon - inciter Infrabel à être un promoteur du rail - **continu 01/2023 - 12/2030**

Action J - Une approche interfédérale en matière de soutien financier au fret

Une approche interfédérale en matière de soutien financier au fret - Action J

Le périmètre d'action du pouvoir fédéral en matière de soutien au fret est limité aux utilisateurs des infrastructures ferroviaires d'Infrabel. En matière de soutien au report modal, il convient d'avoir une approche « end-to-end » de la chaîne logistique, ce qui nécessite la mise en place d'un dialogue constructif avec les pouvoirs régionaux.


En effet, le Gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux ont pu prendre connaissance de l'exercice de la Rail RoadMap⁹ réalisé par les acteurs logistiques. Il en ressort un besoin d'agir sur plusieurs leviers qui ne dépendent pas tous directement du pouvoir fédéral ; cependant, il importe d'avoir une bonne collaboration entre les niveaux de pouvoir pour maximiser les forces.

Dans ce contexte, avec l'aide du SPF Mobilité, et avec l'accord des représentants des Régions, le Gouvernement fédéral, créera une plateforme d'échange visant à construire un plan de soutien cohérent au fret ferroviaire, dans le respect des ambitions de chacun (action V).

⁹ <https://www.railroadmap2030.be>

Le Gouvernement fédéral, via son Ministre de la Mobilité et le SPF Mobilité, partagera ses projets de soutien financier (action U) au sein de ce groupe de travail.

Le Ministre de la Mobilité et le SPF Mobilité se chargeront de la mise à l'agenda des discussions en matière de soutien au fret ferroviaire avec les partenaires régionaux.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	Administrations Mobilité Régionales SPF Mobilité Cabinet Ministre Mobilité Région flamande Cabinet Ministre Mobilité Région wallonne Cabinet Ministre Mobilité Région Bruxelles-Capitale Cabinet Ministre Mobilité Fédéral Comité d'utilisateurs (ou CCFF)
Timing	
Action J - mise à l'agenda et recherche de mécanismes de soutien au fret ferroviaire dans le groupe de travail interfédéral - réalisation 11/2022 et continu 11/2022 - 12/2030	

Action K - Définir un cadre pour les infrastructures « sous-utilisées »

Définir un cadre pour les infrastructures « sous-utilisées » - Action K

Les évolutions et les aléas qui vont de pair avec la vie économique et les choix relatifs aux modes de transport des entreprises engendrent d'inévitables variations dans l'utilisation du réseau. Des infrastructures peuvent ainsi être peu utilisées, voire plus du tout, pendant des périodes plus ou moins longues. Cette non-utilisation est souvent la conséquence de la perte de contrats commerciaux pour l'industriel, d'un changement de stratégie au niveau du mode de transport ou d'une cessation d'activité.

Ces cas de figure posent des difficultés complexes à Infrabel et aux acteurs locaux. En effet, il existe souvent des incertitudes sur la reprise des trafics et, partant, un manque de visibilité pour Infrabel et pour les pouvoirs publics. Ces installations « dormantes » représentent un coût pour le Gestionnaire d'Infrastructure qui, avec une approche économique centrée sur son activité, peut initier un dialogue avec le propriétaire de l'installation pour finalement, de commun accord avec lui, procéder à son démontage.

Certaines décisions malheureuses du passé tendent à démontrer que le choix de démontage d'une installation « sous-utilisée » peut constituer un raisonnement « court termiste », qui, bien que permettant une économie immédiate dans le chef du Gestionnaire d'Infrastructure, représentera plus tard un frein à la relance d'une activité industrielle.

Un cadre spécifique sera mis en place visant à donner un rôle de « promoteur du rail » au Gestionnaire d'Infrastructure tout en définissant avec lui, au travers du Contrat de performance, une procédure de mise en veille de ce type d'installation. Des échanges d'informations seront organisés entre Infrabel et les différents niveaux de pouvoir afin que chacun puisse jouer, à son niveau, un rôle de promotion des installations en sommeil. Dans la situation actuelle, un propriétaire d'installation qui souhaite mettre fin à son activité aura tendance à répondre favorablement à une proposition de démontage car, à défaut de trafic, il devra supporter les coûts annuels d'entretien. Un candidat repreneur devra alors initier un nouveau dossier de raccordement ferroviaire et Infrabel devra également supporter la charge de création d'une nouvelle installation qui pourtant existait auparavant.

La décision de démontage ne pourra plus uniquement faire l'objet d'une décision bilatérale entre le client

raccordé et Infrabel. Dès lors que le raccordement est considéré comme une mission de service public (action I), Infrabel, après application d'une période de mise en veille, devra introduire un dossier auprès de son Ministre de tutelle pour obtenir un accord avant démontage. Cette étape supplémentaire permettra également à l'autorité de tutelle d'intervenir auprès des pouvoirs locaux avec Infrabel, afin d'encourager une potentielle reprise d'activité économique en valorisant les installations existantes.

Le premier jalon consistera à introduire dans le Contrat de performance d'Infrabel le principe de la mise en veille d'une installation de raccordement ferroviaire ainsi que la soumission du dossier à l'autorité de tutelle avant le démontage d'une telle installation.

Le deuxième jalon consistera, via le SPF Mobilité, à assurer un suivi des installations de raccordement en cours de procédure de mise en veille afin d'encourager les pouvoirs locaux à promouvoir les sites industriels ou de stimuler une éventuelle reprise d'activité.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	Gestionnaire d'Infrastructure Ministre de tutelle & Gouvernement fédéral Acteurs économiques locaux Régions Comité d'utilisateurs (ou CCFF)

Timing

Action K - 1^{er} jalon - introduire un principe de mise en veille de raccordement ferroviaire inutilisé ainsi que de décision de démontage de l'autorité de tutelle - **réalisation 12/2022**

Action K - 2^e jalon - assurer, via le SPF Mobilité, un suivi des installations de raccordement en cours de procédure de mise en veille afin d'encourager les pouvoirs locaux et promouvoir les installations - **continu 01/2023 - 12/2030**

Action L - Réaliser une étude sur les opérations de first & last mile

Réaliser une étude sur les opérations de first & last mile - Action L

En Belgique, les mêmes règles et pratiques s'appliquent à l'usage des installations de voies principales et les installations secondaires, et ce malgré le fait que l'usage de ces installations peut être très différent. Cette approche très « unifiée » conduit dans certains cas à « surdimensionner » les exigences relatives aux dessertes terminales fret, où les trafics sont généralement modérés (par rapport aux circulations voyageurs) et à vitesse réduite (moins de 40 km/h).

Or, c'est dans ces opérations terminales que se nichent la plus grande partie des coûts supportés par les entreprises ferroviaires. C'est également le lieu où il existe une importante marge de progression. A l'instar des pays limitrophes, des règles mieux adaptées à la proximité devront être définies pour permettre de faciliter les opérations et de réduire leurs coûts et leur complexité, sans mettre en péril la sécurité.

Le Gouvernement fédéral a demandé au SPF Mobilité de réaliser une vaste étude sur le sujet.

Cette étude a débuté en janvier 2022 et livrera dans le courant de l'année des recommandations couvrant l'ensemble du spectre concerné. Ces recommandations permettront de définir des actions visant à contribuer aux démarches d'optimisation des opérations de « first & last mile ». Cette étude est réalisée avec la participation de différents acteurs logistiques et ses conclusions feront l'objet d'échanges avec le groupe d'utilisateurs (ou le CCFF) ainsi qu'avec le groupe interfédéral de la mobilité.

Le **premier jalon** consistera à prendre connaissance des conclusions de l'étude et, le cas échéant, d'adapter la réglementation. Les résultats seront partagés avec le secteur. Certains sujets pourront également faire l'objet d'étude plus approfondie.

Le **deuxième jalon** consiste à compléter le présent plan d'action par une série de jalons ou de nouvelles actions concrètes.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	SPF Mobilité Gestionnaire d'Infrastructure Port of Antwerp & Railport Ministre de tutelle & Gouvernement fédéral Service de Régulation Opérateurs ferroviaires Comité d'utilisateurs (ou CCFF) Groupe Interfédéral de la Mobilité

Timing

Action L - 1^{er} jalon - prise de connaissance des conclusions de l'étude first & last mile et, le cas échéant modifications réglementaires - **prise de connaissance et partage avec le secteur 01/2023**

Action L - 2^e jalon - compléter le plan d'action par une série de jalons ou de nouvelles actions concrètes issues de(s) étude(s) spécifique(s) - **continu 01/2023 - 12/2030**

5.3. Optimiser le trafic

Action M - Rechercher les améliorations d'offre sillons - notion de catalogue

Rechercher les améliorations d'offre sillons - notion de catalogue - Action M

Le système actuel de réservation de la capacité ne permet malheureusement pas de répondre aux spécificités des besoins du fret ferroviaire. Pour s'assurer d'obtenir de la capacité, les entreprises effectuant du transport de marchandises par rail doivent aujourd'hui réserver des itinéraires avant même de connaître les besoins de transport de leurs propres clients (ex. : si plusieurs entreprises ferroviaires soumettent une offre de transport à un même client industriel, chacune d'elle introduira une demande de sillons auprès du Gestionnaire d'Infrastructure alors qu'une seule d'entre elle obtiendra la capacité). Il est très difficile de créer un changement sur cette situation de surbooking sans être en mesure d'offrir la garantie aux entreprises ferroviaires qu'elles pourront disposer en dernière minute d'un sillon de qualité.

Le processus actuel de réservation de la capacité doit pouvoir évoluer vers davantage de flexibilité aux offres de transport par rail. A titre de comparaison, lorsqu'un industriel exprime un besoin de transport « last minute » via une entreprise de transport par route, le transporteur pourra répondre immédiatement à la demande car celui-ci n'aura pas dû réserver au préalable un tronçon d'autoroute pour circuler.

La notion de « catalogue sillons » pourrait, à terme, offrir une réponse à cette problématique. Grâce à une réservation de capacité réalisée en amont par le Gestionnaire d'Infrastructure pour les besoins du transport de marchandises, les entreprises ferroviaires pourront obtenir la garantie de disposer d'un sillon de qualité et effectuer la commande au moment où le contrat est signé avec leur client. Une telle évolution nécessite plusieurs interventions concrètes.

Le **premier jalon** consistera à prévoir la transition vers l'approche « catalogue sillons » dans le Contrat de performance d'Infrabel pour réaliser les développements nécessaires en termes de méthode de travail et de digitalisation, tout en prévoyant les moyens financiers nécessaires à cette transition.

Le **deuxième jalon** consistera, via le SPF Mobilité, à analyser avec Infrabel les éventuelles bases juridiques nécessaires pour la mise en place d'un tel catalogue sillons.

Le **troisième jalon** consistera, via le SPF Mobilité, à participer activement à tous les échanges internationaux portant sur la notion de catalogue sillons pour assurer une bonne coordination avec les autres Etat membres. Le SPF Mobilité participera également aux échanges avec la Commission Européenne.

Le **quatrième jalon** consistera, via le SPF Mobilité, à assurer le suivi du développement d'une première phase (2022-2027) visant à développer la stratégie du Smart Capacity Management d'Infrabel avec une amélioration continue de l'allocation de la capacité au moyen d'un nouvel outil du type « click and ride » ;

Le **cinquième jalon** consistera, via le SPF Mobilité, à assurer le suivi du développement d'une deuxième phase (2028-2032) qui permettra d'initier progressivement l'approche « catalogue sillons ».

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	SPF Mobilité Gestionnaire d'Infrastructure Ministre de tutelle & Gouvernement fédéral Service de Régulation Opérateurs ferroviaires Comité d'utilisateurs (ou CCF)

Timing

Action M – 1^{er} jalon – prévoir la transition vers un catalogue sillons dans le Contrat de performance ainsi que les moyens financiers nécessaires à la transition- **réalisation 12/2022**

Action M – 2^o jalon – évaluation du cadre légal propice au passage à un catalogue de sillon et, le cas échéant, adaptation - **continu 01/2023 – 12/2027**

Action M – 3^o jalon – participation active du SPF Mobilité aux échanges internationaux sur la notion de catalogue sillon - **continu 01/2023 – 12/2030**

Action M – 4^o jalon – suivi par le SPF Mobilité du timing de développement de la première phase de transition et le lancement d'un « click and ride » - **continu 01/2023 – 12/2027**

Action M – 5^o jalon – suivi par le SPF Mobilité du timing de développement de la deuxième phase de transition et le lancement du catalogue sillon - **continu 01/2028 – 12/2030**

Action N – Optimiser la gestion des circulations

Optimiser la gestion des circulations – Action N

La gestion des circulations est un élément qui peut fortement influencer la qualité de l'offre des trains fret. Dans une situation idéale, l'ensemble des trains voyageurs et marchandises circulent conformément à la planification, chaque train circule précisément sur le sillon qui lui a été alloué. Malheureusement, cette situation idéale n'existe pas car, chaque jour, certains aléas se produisent et créent des perturbations sur le réseau. C'est la bonne gestion de ces perturbations qui peut conduire à des arbitrages des circulations, un même choix pouvant se révéler positif un jour et conduire le lendemain à une aggravation des perturbations. Il est donc important que le Gestionnaire d'infrastructure joue un rôle proactif dans cette gestion et que ce rôle soit, d'une part, soutenu par une digitalisation et, d'autre part, soutenu par un renforcement du partage d'informations entre les équipes responsables de la gestion des flux et les conducteurs de trains.

De plus, dans un contexte de hausse importante des coûts de l'énergie, il importe également de se pencher sur la problématique du nombre d'arrêts et de redémarrages de trains extrêmement lourds. Un conducteur de train aujourd'hui ne dispose pas des informations en temps réel lui permettant d'anticiper les potentielles perturbations auxquelles il va être confronté. En l'absence de cette information, le conducteur, dans la mesure du possible, respecte sa vitesse maximum autorisée et le moment venu, stoppe son convoi devant un feu rouge. Le redémarrage de cet important convoi nécessite une

consommation accrue d'énergie (couplée à une importante émission de bruit) et représente lui-même une perturbation supplémentaire sur le réseau car son arrêt a entraîné de facto une importante réduction de sa vitesse commerciale.


Le partage d'informations entre les différents acteurs de la logistique représente également un enjeu capital pour permettre à chacun de mieux anticiper les flux de marchandises. Il importe dès lors de lancer des initiatives en la matière pour permettre notamment au Gestionnaire d'Infrastructure et aux gestionnaires d'installation de services, d'être en mesure de suivre et anticiper l'arrivée ou le départ des convois.

Le **premier jalon** consistera à introduire, dans le Contrat de performance d'Infrabel, une mise à disposition d'informations vers les opérateurs ferroviaires afin d'optimiser la gestion des flux (par exemple : pratique de l'eco-driving) ;

Le **deuxième jalon** consistera, au travers du Contrat de performance, à encourager Infrabel à étendre progressivement la diffusion des données mises à disposition du secteur (afin notamment de construire une approche LaaS (Logistic as a Service)).

Le **troisième jalon** consistera à encourager Infrabel à prendre en compte la notion de vitesse commerciale pour le transport de marchandises en recherchant avec ses clients les moyens de l'augmenter.

Le **quatrième jalon** consistera, via le SPF Mobilité, à assurer le suivi de la trajectoire du développement des 1^{er}, 2^e et 4^e jalons de l'action N et évaluer les résultats de ce suivi avec le groupe d'utilisateurs (ou CCFF).

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	Gestionnaire d'Infrastructure SPF Mobilité Ministre de tutelle & Gouvernement fédéral Service de Régulation Opérateurs ferroviaires Comité d'utilisateurs (ou le CCFF)

Timing

Action N – 1^{er} jalon – introduire le principe de mise à disposition d'informations vers les opérateurs ferroviaires afin d'optimiser la fluidité du trafic ferroviaire – **réalisation 12/2022**

Action N – 2^e jalon – introduire la notion d'augmentation du volume d'informations mises à disposition du secteur dans le Contrat de performance pour participer à l'approche LaaS – **réalisation 12/2022**

Action N – 3^e jalon – introduire la notion de vitesse commerciale dans le Contrat de performance d'Infrabel ainsi qu'un objectif d'amélioration – **réalisation 12/2022**

Action N – 4^e jalon – suivi par le SPF Mobilité de la réalisation des différents jalons et obligations contractuelles d'Infrabel – **continu 01/2023 – 12/2030**

Action O – Etudier la possibilité de révision des règles de priorités entre trains

Etudier la possibilité de révision des règles de priorités entre trains – Action O

Il subsiste actuellement des marges d'interprétation sur les priorités de circulation entre les différents types de trains circulant sur le réseau ferroviaire. La croissance attendue des circulations d'ici 2040, et l'amélioration souhaitée de la qualité du service ferroviaire imposent de clarifier les règles de priorité d'allocation de la capacité entre les différents trains pour faire en sorte que celles-ci ne soient plus sujettes à interprétation.

Le Gouvernement fédéral demande donc au SPF Mobilité et aux opérateurs ferroviaires d'élaborer de façon concertée une proposition d'amélioration de la législation en matière de priorité de circulation, en concertation avec le Service de Régulation.

La notion de priorité des circulations en situation de perturbation du réseau sera également clarifiée et précisée en concertation avec le secteur.

Le SPF Mobilité, en partenariat avec les acteurs du fret, réalisera une étude sur le fonctionnement actuel du système de gestion des circulations et formulera des propositions d'amélioration.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	Gestionnaire d'Infrastructure SPF Mobilité Ministre de tutelle & Gouvernement fédéral Service de Régulation Comité d'utilisateurs (ou CCFF)

Timing

Action O - Analyse, avec le secteur, des règles de priorité en matière d'allocation de la capacité et du fonctionnement actuel du système de gestion des circulations d'Infrabel, et proposition - **continu**
 12/2022 - 12/2023

Action P - Un GI également gestionnaire de « flux », en particulier lors des travaux

Un Gestionnaire d'Infrastructure également gestionnaire de « flux », en particulier lors des travaux - Action P

Les travaux sur le réseau sont particulièrement impactant pour les circulations fret. En effet, ils se déroulent souvent de nuit et, contrairement aux trains de voyageurs, il n'existe pas de solutions « de remplacement » praticables pour les trains marchandises.

Infrabel a quant à elle un intérêt à massifier ses travaux (exemple : fermer une ligne pendant quelques semaines pour réaliser plusieurs phases de travaux au même moment) mais, à défaut d'une gestion de flux adéquate, cela peut avoir des conséquences négatives pour les transporteurs et un impact encore plus lourd pour le client final qui, s'il n'a pas pu ou su anticiper, voit son activité économique en proportion et en conséquence.

Le manque d'anticipation peut provenir de plusieurs facteurs tels que : l'instabilité des subventions octroyées à Infrabel, la manque de maîtrise du processus de planification des travaux, le manque de communication entre Infrabel et ses clients...

Le **premier jalon** consistera à introduire, dans le Contrat de performance d'Infrabel, des principes d'amélioration du processus de planification des travaux pour que l'allocation de la capacité puisse tenir compte des travaux. Un objectif d'optimisation des interventions sur le réseau sera également inscrit pour minimiser l'impact sur les trafics et assurer au maximum la présence d'itinéraires alternatifs lors de coupures totales de ligne(action N).

Le **deuxième jalon** consistera, dans le Contrat de performance d'Infrabel, à créer des liens entre la planification des travaux, l'allocation de la capacité du réseau, la gestion de la capacité locale ainsi que des principes de bonne communication vers les clients du rail.

Le **troisième jalon** consistera, via le SPF Mobilité, à assurer le suivi d'indicateurs de performance directement ou indirectement liés à la gestion des flux (vitesse commerciale, communication des

travaux, satisfaction client, allocation de capacité, etc...). Le SPF Mobilité organisera des échanges d'informations avec le secteur via le Comité d'utilisateurs.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	Gestionnaire d'Infrastructure SPF Mobilité Ministre de tutelle & Gouvernement fédéral Comité d'utilisateurs (ou CCFF)

Timing

Action P – 1^{er} jalon – introduire des principes d'amélioration du processus de planification des travaux dans le Contrat de performance d'Infrabel avec un objectif d'optimisation des interventions pour minimiser l'impact sur les trafics et assurer un maximum d'itinéraire alternatifs – **réalisation 12/2022**

Action P – 2^e jalon – introduire, dans le Contrat de performance d'Infrabel, des liens entre planification des travaux, allocation de la capacité du réseau, gestion de la capacité locale ainsi que des principes de bonne communication vers les clients du rails – **réalisation 12/2022**

Action P – 3^e jalon – assurer le suivi d'indicateurs de performance liés à la gestion des flux (vitesse commerciale, communication des travaux, satisfaction client, allocation de capacité, etc.) et partager les résultats avec le secteur via le Comité d'utilisateurs – **continu 01/2023 – 12/2030**

Action Q – Fournir un cadre financier clair et stable pour le Gestionnaire d'Infrastructure

Fournir un cadre financier clair et stable pour le Gestionnaire d'Infrastructure – Action Q

Le rail a souffert ces dernières années d'un désinvestissement et le vieillissement de l'infrastructure nécessite aujourd'hui de définir un plan d'investissement ambitieux qui permettra de lancer une nouvelle dynamique et de concrétiser ainsi la Vision Rail 2040.

Le Gestionnaire d'Infrastructure, pour élaborer une bonne stratégie de développement, doit pouvoir s'appuyer sur un plan pluriannuel d'investissements stable pour les 10 prochaines années. Il importe donc d'établir ce plan et de faire en sorte, d'une part, qu'il traduise les engagements pris dans le cadre du Contrat de performance d'Infrabel et, d'autre part, que sa bonne exécution fasse l'objet d'un suivi rigoureux et d'une planification des chantiers qui tiendra compte des grands flux de trafic.

Le Gouvernement fédéral prendra en compte l'interdépendance qui existe entre, d'une part, les moyens financiers liés aux investissements d'infrastructure et, d'autre part, le plan financier 2023-2032, qui couvrira quant à lui les besoins opérationnels permettant le bon fonctionnement de l'entreprise. Un juste équilibre entre ces deux plans (pluriannuel d'investissement et exploitation) sera trouvé pour assurer la qualité de service nécessaire pour garantir l'attractivité du rail.

Le Gouvernement fédéral veillera à finaliser les démarches d'approbation du plan pluriannuel d'investissement 2023-2032 et du plan financier 2023-2032 afin de définir une trajectoire financière claire pour Infrabel, avec notamment des moyens réservés pour la préservation et le développement du fret en Belgique.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	Gestionnaire d'Infrastructure Ministre de tutelle & Gouvernement fédéral SPF Mobilité Comités consultatifs, Régions, Opérateurs ferroviaires et candidats

Timing

Action Q – Approbation d'un plan pluriannuel 2023-2032 et d'un plan financier 2023-2032 avec de bons

Action R – Conclure un Contrat de performance qui renforce l'orientation client d'Infrabel

Conclusion d'un Contrat de performance qui renforce l'orientation client d'Infrabel – Action R

Le Gestionnaire d'Infrastructure possède un monopole de fait. Les utilisateurs du rail, et plus particulièrement les opérateurs fret, sont des entreprises privées commerciales qui doivent fournir un service de qualité à leur client finaux dans un environnement concurrentiel.

Pour assurer un fonctionnement efficace du système ferroviaire, le Gestionnaire d'Infrastructure développera une culture orientée client pour intégrer les besoins des opérateurs ferroviaires au cœur de ses activités.

Pour garantir cette évolution culturelle, le gouvernement conclura avec Infrabel un Contrat de performance qui inclura pleinement l'orientation client et il fera en sorte que ce principe puisse être mesurée au travers des années.

Le Contrat de performance du Gestionnaire d'Infrastructure reprendra notamment :

- la réalisation d'enquête de satisfaction des clients, qui fera partie intégrante des indicateurs de performance de l'entreprise ;
- l'engagement d'initier le changement dans la culture d'entreprise en plaçant le client au cœur des préoccupations de chaque travailleur ;
- un renforcement des consultations et une prise en compte des évolutions technologiques de ses clients ;
- la notion de « promoteur du rail », le Gestionnaire d'Infrastructure adoptant et développant une attitude proactive pour attirer de nouveaux clients et trafics ;
- un renforcement des contacts avec ses clients directs (ex : opérateurs ferroviaires, industriels raccordés...), mais également avec ses clients indirects (ex : les ports, les terminaux...) et stakeholders.

Le **premier jalon** consistera à introduire tous les principes nécessaires au développement d'une culture d'entreprise orientée client dans le Contrat de performance d'Infrabel.

Le **deuxième jalon** consistera, via le SPF Mobilité, à assurer le suivi de l'évolution de l'indicateur de performance de la satisfaction client et à garantir la continuité des enquêtes de satisfaction client réalisées par Infrabel pour assurer la comparabilité des résultats au travers des années.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	Gestionnaire d'Infrastructure Ministre de la Mobilité & Gouvernement fédéral SPF Mobilité et Transports

Timing

Action R- 1^{er} jalon - insérer les principes d'amélioration de la culture d'entreprise orientée client dans le Contrat de performance - **réalisation 12/2022**

Action R - 2^e jalon - assurer le suivi de l'évolution de l'indicateur de performance de la satisfaction client en garantissant la continuité des enquêtes de satisfaction pour maintenir une comparabilité des résultats au travers des années - **continu 01/2023 - 12/2030**

5.4. Travailler sur l'équité et la cohérence entre les modes

Le transport par rail peut aujourd'hui être considéré comme « compétitif » par rapport aux autres modes de

transport sur des distances plus importantes et pour le transport de gros volumes. Cependant, malgré cette compétitivité sur de longues distances, le transport par rail n'est pas forcément le mode privilégié car les coûts de transport restent élevés. Le transporteur par rail doit inclure dans son prix des coûts de consolidation qui ne doivent pas être financés par les transporteurs routiers. Par ailleurs, la majorité des poids lourds circulent sur des distances courtes et moyennes, et c'est donc sur de telles distances que le report modal doit également se concrétiser. Il s'agit là autant d'un enjeu sociétal (environnement au sens large, congestion, etc.) qu'un enjeu d'économie des transports.

Les externalités environnementales (pollution, accident, etc.) des différents modes de transport ne sont que très partiellement répercutées dans les prix et dans la régulation du transport. Le transporteur ferroviaire n'est donc pas en état de valoriser pleinement son excellent bilan environnemental et sociétal. Le rail subit également de plein fouet une concurrence très vive de la route qui, sur les flux internationaux, est capable d'aligner des prix extrêmement bas (exemple : dumping, conditions de travaux précaires, moins d'équipement de sécurité nécessaires par rapport au train, pas d'exigence linguistique, etc.).

L'amélioration de la compétitivité du rail ne pourra provenir que d'actions politiques. En effet, au travers de la Rail RoadMap 2030, les opérateurs ferroviaires se sont par exemple engagés à partager plus de données concernant leurs flux afin de renforcer la transparence du marché. Malgré la concurrence qui existe entre tous les opérateurs ferroviaires, il convient également de noter leur engagement de mutualiser leurs moyens à certains endroits (la proximité) avec pour effet immédiat de réduire les coûts. Les opérateurs se sont également engagés à intensifier leur collaboration avec les transporteurs routiers afin d'améliorer l'ensemble de la chaîne logistique et de proposer une offre intégrée et flexible aux chargeurs (approche multimodale). A plus long terme, les opérateurs ferroviaires se déclarent prêts à travailler sur des projets d'innovation tels que le couplage numérique automatique ou les trains autonomes qui pourraient également générer un effet baissier sur les coûts.

La combinaison entre les actions des pouvoirs publics et la réalisation des engagements pris par le secteur permettra au rail d'augmenter progressivement sa compétitivité au fil des ans.

Action S - Initiatives européennes sur l'internalisation des coûts externes

Améliorer la compétitivité du rail - internalisation des coûts externes - Action S

Cette action nécessite des interventions de plusieurs acteurs qui, dans le respect de leurs compétences propres, participeront à des groupes de travail au niveau européen. Chaque acteur impliqué dans des échanges concernant les sujets liés à « l'internalisation des coûts externes » ou à la « réglementation du transport routier - lutte contre le dumping » s'assurera de participer proactivement aux initiatives européennes. Chaque intervenant pourra partager son expérience et ses retours d'informations au sein du groupe d'utilisateurs (ou du CCFF) afin d'assurer une coordination nationale efficace pour que tous les acteurs puissent parler d'une même voix. Le SPF Mobilité partagera son retour d'expérience avec les acteurs du secteur dans le cadre de ses compétences fédérales.

Le SPF Mobilité partagera ses informations avec le secteur et collectera les retours du secteur avec pour objectif de créer une vision coordonnée entre les pouvoirs publics et le secteur.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	SPF Mobilité Ministre de tutelle Comité d'utilisateurs (ou CCFF) Gestionnaire d'Infrastructure Service de Régulation
Timing	

Action S – le SPF Mobilité assure le partage (avec le groupe d'utilisateurs ou CCFF) d'information sur ses échanges avec la Commission Européenne sur les matières concernant l'internalisation des coûts externes avec pour objectif de créer une vision coordonnée entre les pouvoirs publics et le secteur – **continu 01/2023 – 12/2030**

Action T - Réflexions sur les mesures d'équilibrage entre les différents modes de transport

Améliorer la compétitivité du rail – mesures d'équilibrage entre les différents modes – Action T

Dans son paquet « fit for 55 », la Commission européenne a défini ses intentions relatives aux coûts et notamment à la fiscalité sur les énergies polluantes. La fiscalité peut jouer un rôle direct dans le soutien à la transition écologique en envoyant les signaux de prix adéquats et en fournissant les mesures incitatives appropriées en faveur d'une consommation et d'une production durables. Les coûts externes ne seront au moins partiellement internalisés que lorsqu'il sera mis un terme au subventionnement des énergies fossiles. Les initiatives législatives en cours de négociation dans le « Fit for 55 », telles que l'ETS appliqué aux transports maritime et routier, doivent dès lors être soutenues par la Belgique au sein du Conseil, de même que la révision de la directive sur la taxation de l'Énergie. Il conviendra dès lors pour le Gouvernement d'assurer un suivi adéquat des travaux européens en cours et de faire en sorte de réduire au maximum les déséquilibres existants entre les différents modes de transport avec une attention particulière sur l'impact de tout changement sur les entreprises belges de transport routier, qui peuvent subir elles-mêmes les effets d'une concurrence déloyale. Ce débat nécessitera également de veiller à la bonne mise en œuvre des mesures du Paquet Mobilité et d'encourager la multiplication des contrôles afin de continuer la lutte contre le dumping social dans le secteur du transport routier.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	Ministre des Finances Ministre Mobilité Ministre de l'Economie et du Travail Parquet – La police fédérale SPF Affaires sociales et Emploi SFP Mobilité Fédérations des transporteurs Régions

Timing

Action T – Faire un usage approprié de la fiscalité afin de réduire les déséquilibres entre les différents modes de transport de marchandises pour éviter les situations de concurrence déloyale – **continu 01/2023 – 12/2030**

Action U - Mesures de soutien au fret pour couvrir le déficit d'internalisation des coûts

Les mesures de soutien au fret peuvent être nombreuses et diverses. Par mesure de soutien, il importe de préciser qu'il n'est pas uniquement fait référence à une notion de subsides des pouvoirs publics. Le gouvernement fédéral et le Gestionnaire d'Infrastructure, avec le soutien de tout le secteur de la logistique, doivent réfléchir ensemble sur les moyens de réduire les coûts du transport ferroviaire grâce à des mesures structurelles tels que des investissements bien ciblés et réfléchis, de nouvelles procédures plus efficaces, un meilleur partage d'informations, davantage de transparence, etc.

Améliorer la compétitivité du rail – mesures de soutien au fret – Action U

Réduction du coût de la redevance d'infrastructure : une étude menée par la Commission européenne en mai 2018 sur les mesures de soutien au rail a mis en évidence qu'une réduction du coût de la redevance d'infrastructure a un effet immédiat sur la compétitivité du transport de marchandises par rail et donc sur la part modale du fret ferroviaire. Le fait que d'autres modes ne sont pas soumis aux mêmes règles de péage crée une situation de déséquilibre et donc d'iniquité. Cette diminution du coût des sillons donne une impulsion concrète et rapide qui permettra aux opérateurs ferroviaires de dégager des

moyens pour de l'innovation ou qui leur offrira des opportunités de création de nouveaux types d'offre. Ce système de soutien a déjà fait l'objet d'un accord au sein du gouvernement et sera d'application, après validation du projet par la Commission européenne dans le cadre des aides d'Etat, entre 2022 et 2025.

Recherches de nouveaux mécanismes de soutien : Le SPF Mobilité, en concertation avec le secteur, étudiera l'opportunité de création de nouveaux mécanismes de soutien financier visant à améliorer la compétitivité du rail par rapport aux autres modes. Le Ministre de la Mobilité proposera de nouvelles formes de subsides au Gouvernement avec pour objectif de stimuler le transfert modal.

Le **premier jalon** consistera, sur décision positive du mécanisme par la Commission Européenne, à réaliser une évaluation de l'efficacité du soutien financier de réduction du coût de la redevance ainsi qu'une étude comparative auprès des pays voisins sur les coûts d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (installations de services¹⁰ y compris).

Le **deuxième jalon** consistera à étudier, avec l'aide du secteur, de nouvelles pistes de soutien financiers qui pourraient avoir un effet positif sur le transfert modal en identifiant les retours positifs pour l'activité économique du pays (exemple : soutien au développement de l'ETCS, soutien aux activités de first & last mile...).

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	SPF Mobilité Ministre de la Mobilité Gouvernement Fédéral Service de Régulation Opérateurs ferroviaires
Timing	
Action U – 1^{er} jalon – sur décision positive du mécanisme par la Commission Européenne, réaliser une évaluation sur l'efficacité du soutien financier de réduction du coût de la redevance et un benchmark sur les coûts d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (installations de services y compris) – réalisation 06/2023	
Action U – 2^e jalon – étudier, avec le secteur, de nouvelles pistes de soutien financier qui pourraient avoir un effet positif sur le transfert modal – continu 01/2023 – 12/2030	

Action V- Garantir la cohérence entre les différents niveaux de pouvoir


Améliorer la compétitivité du rail – cohérence entre les différents niveaux de pouvoir – Action V

La loi spéciale de réformes institutionnelles attribue à l'autorité fédérale la compétence sur les voies ferrées gérées par le Gestionnaire d'Infrastructure ferroviaire. La compétence sur la politique portuaire et sur la politique économique en général revient quant à elle aux Régions. L'efficacité de la chaîne logistique du transport de marchandises doit reposer sur un renforcement de l'échange d'informations et de données entre les acteurs de la chaîne. Il importe pour le monde politique d'assurer une bonne coordination entre les différents niveaux de pouvoir pour soutenir d'une même voix le développement du secteur.

La Conférence Interministérielle de la Mobilité a été remise en place à l'initiative du Ministre fédéral de la Mobilité début 2022. Cette action consiste à formaliser les objectifs de ce groupe et d'en assurer le suivi au travers des prochaines années. Ce groupe sera notamment chargé de partager les ambitions de

¹⁰ Installations de services : faisceaux, installations de triage,...

chacun afin de tendre ensemble vers une bonne politique intégrée de soutien au développement du ferroviaire. Avec le soutien du groupe d'utilisateurs (ou du CCFF), ce groupe interfédéral étudiera de nouveaux types d'incitations au développement de l'offre ferroviaire tels que le développement des terminaux, l'utilisation de matériel multimodaux, etc. Ce groupe pourra également aborder des sujets tels que l'aménagement du territoire, rechercher des moyens de promouvoir des installations raccordées au réseau ferroviaire en sommeil, etc. Le SPF Mobilité et le cabinet du Ministre de tutelle assureront ensemble le suivi de ce groupe en étroite collaboration avec les administrations régionales.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	Administrations Mobilité Régionales SPF Mobilité Cabinet Ministre Mobilité Région Flamande Cabinet Ministre Mobilité Région Wallonne Cabinet Ministre Mobilité Région Bruxelles Capitale Cabinet Ministre Mobilité Fédéral Comité d'utilisateurs (ou CCFF)
Timing	
Action V - assurer le suivi, via le SPF Mobilité, du comité de travail interfédéral de la mobilité et le développement d'initiative en faveur du transfert modal - continu 11/2022 - 12/2030	

Action W - Encourager le partage de données relatives au transport de marchandises

Améliorer la compétitivité du rail – partage de données – Action W


Encourager le partage de données relatives au transport de marchandises. Le ferroviaire est un secteur très fragmenté dès lors qu'il est question de collecte et d'échange de données : les données sont souvent considérées comme confidentielles d'un point de vue commercial, les wagons sont encore peu dotés de technologies de tracing et de capteurs, des interprétations divergentes subsistent entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires sur les méthodes de collecte de données, pour ne citer que ces quelques exemples. L'échange de données entre les maillons de la chaîne logistique est une clé pour participer à l'attractivité du rail. Les étapes nécessaires pour cette action seront mises en œuvre :

Le **premier jalon** consistera, via le SPF Mobilité, à participer activement aux différents travaux initiés par la Commission Européenne. Le SPF Mobilité fournira l'appui juridique nécessaire à l'encadrement du développement d'applicatifs permettant l'échange de données entre acteurs de la chaîne logistique.

Le **deuxième jalon** consistera, via le SPF Mobilité, à mettre le sujet du transfert de données à l'agenda des rencontres du groupe d'utilisateurs (ou CCFF) afin de définir le type de données nécessaires pour les acteurs de la chaîne logistique pour, le cas échéant, établir ou adapter le cadre juridique permettant les échanges de données.

Le **troisième jalon** consistera, via le SPF Mobilité avec le support du Ministre de la Mobilité, à encourager les initiatives telles que la plateforme d'échange de données mentionnée dans la « Spoorvisie » (initiative du Port d'Anvers, Railport et Infrabel).

Le **quatrième jalon** consistera, via le SPF Mobilité, à défendre les demandes introduites par Infrabel et des acteurs ferroviaires auprès de la Commission Européenne dans le cadre du CEF-Digital et de l'Europe Rail Joint Undertaking visant à développer des applicatifs et outils digitaux favorisant l'échange de données.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	SPF Mobilité Gestionnaire d'Infrastructure

Comité d'utilisateurs (ou CCFF)
Gouvernement Fédéral
Groupe interfédéral de la Mobilité

Timing

Action W - 1^{er} jalon - participation active du SPF Mobilité aux différents travaux initiés par la Commission européenne. Le SPF Mobilité fournira l'appui juridique nécessaire à l'encadrement du développement d'applicatifs permettant l'échange de données entre acteurs de la chaîne logistique - **continu 10/2022 - 12/2030**

Action W - 2^e jalon - mise à l'agenda, par le SPF Mobilité, du sujet du transfert de données au sein du groupe d'utilisateurs afin de définir le type de données nécessaires pour les acteurs de la chaîne logistique. Le cas échéant, établir ou adapter le cadre juridique adéquat - **continu 06/2023 - 12/2030**

Action W - 3^e jalon - le SPF Mobilité et le Ministre de la Mobilité encouragent les initiatives tels que la plateforme d'échange de données mentionnée dans la « Spoorvisie » (accord de coopération entre le Port d'Anvers, Railport et Infrabel) - **continu 10/2022 - 12/2030**

Action W - 4^e jalon - le SPF Mobilité défend les demandes introduites par Infrabel et par les acteurs ferroviaires auprès de la Commission Européenne dans le cadre du CEF-Digital et de l'Europe Joint Undertaking - **continu 10/2022 - 12/2030**

Action X - Renforcer la promotion des alternatives à la route

Améliorer la compétitivité du rail - promotion des alternatives à la route - Action X

Renforcer la promotion du transport par rail avec une approche multimodale.

Promouvoir le rail avec l'aide du secteur, en étudiant la faisabilité :

- de créer un organisme de promotion tel qu'initié par les Pays-Bas - « railcargo.nl » ;
- d'initier une forme d'eco-label pour informer les consommateurs sur la méthode d'approvisionnement ;
- d'introduire des critères durables dans les cahiers des charges des grands travaux publics, etc. ;

Le **premier jalon** consistera, via le SPF Mobilité, à initier les échanges au travers des rencontres avec le groupe d'utilisateurs (ou le CCFF) sur le sujet de la promotion du rail (exemple : railcargo.nl) et sur la pertinence et le souhait du secteur de créer une forme d' « eco-label » qui tiendrait compte de l'impact environnemental du transport;

Le **deuxième jalon** consistera, via le SPF Mobilité et le Ministre de la Mobilité, à mettre à l'agenda le sujet de la promotion du rail au sein du groupe de travail interfédéral avec pour objectif de rechercher des initiatives permettant de participer activement à l'attractivité du transport de marchandises par rail.

Outil(s)



Acteur(s) impliqué(s)

Comité d'utilisateurs (ou CCFF)
Service Public Fédéral Mobilité
Gestionnaire d'Infrastructure
Administrations Régionales
Comité interfédéral de la Mobilité

Timing

Action X - 1^{er} jalon - initier les échanges avec le groupe d'utilisateurs sur le sujet de la promotion du rail afin d'encourager les initiatives du secteur - **continu 06/2023 - 12/2030**

Action X - 2^e jalon - mettre à l'agenda le sujet de la promotion du rail au sein du groupe de travail interfédéral de la mobilité avec pour objectif de rechercher des initiatives permettant de participer activement à l'attractivité du transport de marchandises par rail - **continu 03/2023 - 12/2030**

Action Y – Etudier la faisabilité d'une filière indépendante de formation

Améliorer la compétitivité du rail – étude de faisabilité d'une filière de formation indépendante

– Action Y

Etudier la faisabilité d'une filière de formation indépendante

A l'heure actuelle, il n'y a aucun centre de formation indépendant pour former les conducteurs de train, comme c'est le cas pour la plupart des autres professions. Le manque de conducteurs de train sur le marché représente un frein au développement du fret ferroviaire.

Pour avoir un accès à la profession, un candidat doit être en possession d'une licence (modèle belge ou européen) qu'il ne peut obtenir que moyennant une formation spécifique. La formation nécessaire est financée actuellement par l'entreprise ferroviaire qui devra engager le candidat avant même que celui-ci ne dispose des compétences de base requises pour exercer la fonction. La formation interne de conducteur s'étale en général sur une période de 12 mois. L'entreprise ferroviaire doit donc, d'une part supporter le coût salarial d'un « aspirant-conducteur » et, d'autre part, mettre en place sa propre filière de formation.

Tout cela représente un coût pour les opérateurs et il est souvent moins coûteux pour eux de recruter des profils ayant déjà suivi une telle formation, ce qui a pour effet pervers de créer une vive concurrence entre les opérateurs, mais également une éventuelle perte financière lorsqu'un candidat décide de quitter l'entreprise dès la fin de sa formation – lorsqu'il n'existe pas de clauses contractuelles spécifiques.

Après consultation des Régions/Communautés et moyennant un accord préalable avec celles-ci, le Gouvernement fédéral, par l'intermédiaire des SPF compétents, initiera des réflexions sur l'opportunité et la faisabilité de création d'une filière de formation (en partenariat avec le Forem, le VDAB et Actiris) qui pourrait assurer le tronc commun initial de la formation de conducteurs de trains : visite médicale, principes et règles relatives au réseau belge, signalisation, connaissances linguistiques FR/NL, etc. Ce n'est qu'après avoir obtenu une attestation suite à un examen que les candidats conducteurs pourraient être engagés par un opérateur ferroviaire afin de finaliser leur formation avec les parties spécifiques à leur employeur (règles internes, engins de traction, éventuelle habilitation et connaissance linguistique à l'étranger, etc.) et, in fine, obtenir leur certification.

L'organisation de ce type de formation par une filière privée pourrait également voir le jour. Le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire des SPF compétents, encouragera ce type de projet le cas échéant.

Outil(s)	Acteur(s) impliqué(s)
	Groupe d'utilisateurs (ou CCFF) Service Public Fédéral Gestionnaire d'Infrastructure Administrations Régionales et Communautés Comité interfédéral de la Mobilité Forem, Actiris, VDAB Acteurs privés

Timing

Action Y – Initier les réflexions sur la possibilité de créer une filière indépendante de formation pour les conducteurs de trains. Cette action aura pour point de départ des échanges au sein du groupe d'utilisateurs et du groupe de travail interfédéral de la mobilité. Encourager également les potentielles initiatives du secteur privé – **continu 06/2023 - 12/2030**

Action Z - Etudier la faisabilité de créer un « dédit-formation »

Etudier la faisabilité de créer un « dédit-formation » - Action Z

La formation des conducteurs est, dans les conditions actuelles, à la charge exclusive des entreprises ferroviaires, ce qui représente un coût non-négligeable (+/- 1 an de rémunération). Or, le contexte de pénurie crée une surenchère et certains conducteurs quittent parfois très rapidement l'employeur qui a financé leur formation.

Certains opérateurs ferroviaires ont pris l'initiative de créer des clauses assimilables à du « dédit-formation ». Il importera donc d'interroger le secteur sur les pratiques contractuelles actuelles et, le cas échéant, assurer un encadrement et une homogénéisation de ces conditions contractuelles spécifiques. L'enjeu est donc d'étudier, avec le soutien des SPF Economie et SPF Mobilité, s'il existe un besoin d'encadrement de la notion de « dédit-formation ».

Le SPF Mobilité, en partenariat avec le SPF Economie, initiera cette analyse et ils en présenteront les résultats au gouvernement dans le courant de l'année.

Outil(s)



Acteur(s) impliqué(s)

Ministre de la Mobilité & Gouvernement fédéral
SPF Mobilité
SPF Economie
Service de Régulation
Entreprises ferroviaires
Comité d'utilisateurs (ou CCFF)

Timing

Action Z - analyser, via le SPF Mobilité et le SPF Economie, s'il existe un besoin d'encadrement de la notion de « dédit-formation ». Cette analyse sera réalisée en étroite collaboration avec les entreprises ferroviaires et le cas échéant, un cadre juridique pourra être proposé au Gouvernement sur initiative du Ministre de la Mobilité - **continu 01/2024 - 12/2030**