



Georges

Gilkinet

Vice-premier ministre
Ministre de la Mobilité

Vision Rail 2040

Le rail : la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique

Un cap clair pour le futur ferroviaire belge

Version longue annexée au document approuvé par le Conseil des Ministres du 6 mai 2022

La présente note détaille les différents axes constitutifs de la Vision Rail 2040, telle qu'elle a été présentée par le Ministre de la Mobilité, Georges Gilkinet, pour adoption par le Gouvernement fédéral.

Ce document a été rédigé en s'appuyant sur le travail du SPF Mobilité et Transports et sur les prestations de consultants spécialisés dans le domaine de la mobilité ferroviaire, qui ont mis en perspective la situation belge avec celles d'autres pays. Ce travail préalable a été ensuite partagé et discuté avec différents acteurs, dont la SNCB et Infrabel, le Comité Consultatif des Voyageurs Ferroviaires, le Conseil Central de l'Economie, le Conseil national du Travail ainsi que le Conseil Fédéral du Développement Durable et des parties prenantes de la mobilité ferroviaire en Belgique. Les réflexions pertinentes qui en ont résulté ont été intégrées dans cette feuille de route « Vision Rail 2040 ».

Table des matières

Introduction.....	3
Les défis à relever par le rail.....	4
Les atouts à valoriser.....	7
Vision Rail 2040, axe 1 : Le rail au service de plus de voyageurs et de plus d'entreprises.....	10
Des ambitions pour le rail.....	10
Atteindre une part modale de 15 % du transport national de personnes.....	10
Atteindre une part modale de 20 % pour le transport de marchandises.....	12
Un système ferroviaire adapté aux ambitions et agile.....	13
Définir une offre cible.....	14
Le choix d'un modèle d'exploitation.....	17
Des investissements planifiés au service de l'offre à développer.....	20
Vision Rail 2040, axe 2 : le rail au service des clients.....	23
L'accueil des passagers.....	23
Le développement du transport de marchandises.....	26
Vision Rail 2040, axe 3 : le rail plus durable.....	29
Durabilité dans les « cœurs de métier ».....	29
Des acteurs écoresponsables.....	31
Vision Rail 2040, axe 4 : le rail au service d'une approche globale de la mobilité.....	32
Le train, connecté aux autres solutions de transport régional.....	32
L'accessibilité multimodale des gares prioritaire pour les modes actifs ou partagés.....	33
Un aménagement du territoire favorable.....	34
Une politique fiscale incitative.....	35
La mise en place d'une mobilité servicielle (MaaS).....	35
La mise en œuvre de la Vision Rail 2040.....	37
Gouvernance et feuille de route.....	37

Introduction

La Vision Rail 2040 présente un cap, une direction, et propose une ambition à long terme pour l'avenir du service ferroviaire en Belgique. C'est cette feuille de route qui doit inspirer les choix politiques, budgétaires et industriels d'ici 2040 afin de faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité future en Belgique.

Le rail du futur doit être imaginé, pensé et structuré dès maintenant. Cette Vision Rail 2040 doit permettre de préparer l'avenir et de se projeter ensemble. La feuille de route a pour objectif de donner un cadre aux politiques ferroviaires à mettre en œuvre dans les 20 prochaines années pour définir, et ainsi permettre, une mobilité significativement moins émettrice de CO₂, conformément aux objectifs internationaux, nationaux et régionaux. Elle constitue une première étape à l'élaboration d'une vision interfédérale de la mobilité à venir et appelée de leurs vœux par différentes composantes de la société belge.

De nombreuses études¹ mettent en avant l'importance du rail du point de vue de sa connexion avec d'autres modes de transport, tant pour le fret que pour les personnes, en un mot son rôle de « colonne vertébrale » de la mobilité intermodale.

Pour permettre au rail de jouer ce rôle d'ossature d'un système de mobilité plus durable, des réformes doivent être enclenchées dans différents domaines : aménagement du territoire, fiscalité, économie, etc. La Vision Rail 2040 identifie les leviers à activer pour créer les conditions d'un véritable shift modal vers le rail. Les leviers qui ont trait au domaine ferroviaire y sont développés, conformément à l'accord de Gouvernement fédéral qui dispose que, « *au-delà des contrats de gestion, le rail a besoin d'un pilotage et d'une vision à long terme de ce que devra être le service ferroviaire en Belgique. Le SPF Mobilité et Transports, soutenu par Infrabel, la SNCB et les différentes parties prenantes, comme les entreprises de transports régionales, développeront une vision du service et de l'exploitation attendue d'ici à 2040. Cette vision sera basée sur des objectifs ambitieux en termes de part modale et visera notamment le développement d'un système intégré de transports publics. La vision 2040 sera prise en compte par la SNCB et Infrabel dans la planification des leurs investissements. Une étude sera réalisée sur la faisabilité technique et budgétaire de l'application progressive, à l'horizon de 2040, du cadencement sur le réseau ferroviaire autour de nœuds de correspondance, couplée à l'ajustement des horaires avec les autres modes de transport public gérés par les Régions.* »

Les politiques ferroviaires se caractérisent en effet par des investissements lourds et par la longueur des délais nécessaires à leur concrétisation et au changement souhaité. Ces éléments justifient la rédaction et l'adoption d'une feuille de route apte à guider les choix des deux entreprises publiques autonomes et du Gouvernement fédéral au cours des 20 prochaines années, mais également ceux des acteurs industriels qui gravitent autour du rail en Belgique. Ces investissements ont un effet levier positif pour l'économie belge dans son ensemble. 1 euro investi dans le rail générant en effet un retour de près de 3 euros², sous forme d'emplois directs et indirects, mais aussi de soutien à celle-ci. Il importe que ces investissements s'inscrivent dans un cadre logique et dans une programmation temporelle qui permettra de poser les bons choix au bon moment, ce à quoi vise à contribuer le présent texte.

Après avoir présenté les défis sociétaux et les atouts du rail belge, cette feuille de route développe quatre axes interdépendants : nos ambitions générales pour le rail, les services à rendre aux usagers clients du rail, l'impact du rail sur notre environnement et sur la mobilité au sens large. La Vision Rail 2040 décrit la complexité des défis

¹ <https://theshiftproject.org/>

² Selon une étude réalisée par Deloitte pour le compte d'Infrabel.

environnementaux, sociaux, technologiques qui nous font face. Elle établit un cadre dont l'objectif est de permettre, dans les 20 prochaines années, un développement performant du système ferroviaire belge. La validation de cette Vision fixera un cap clair et motivant, qui permettra d'assurer la cohérence et la solidité des mesures à mettre en œuvre, et des décisions à prendre sur le long-terme, en matière tout à la fois d'horaires, d'équipements, d'investissements, de relations internationales, de coopération avec les autres opérateurs de mobilité ou d'organisation interne.

Les défis à relever par le rail

Le rail est un merveilleux instrument à disposition des autorités fédérales pour contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable tel que repris dans la stratégie nationale de développement durable adoptée en 2017, mais également et surtout pour répondre aux enjeux climatiques, d'autonomie énergétique et de transition qui sont plus que jamais face à nous.

Le défi climatique

Le secteur du transport est le principal secteur belge dont les émissions de gaz à effet de serre continuent de croître. En 2019, le secteur du transport en Belgique représentait 25 966 kt éq. CO₂, soit 22,3 % des émissions de gaz à effet de serre, le transport routier étant responsable de 98,3 % du total de ces émissions. En Belgique, le coût sociétal annuel des émissions CO₂ du secteur des transports peut être estimé à 4,7 milliards d'euros³.

Pour réduire fortement et rapidement les émissions du secteur des transports, il y a lieu d'agir à trois niveaux : par une réduction des besoins de mobilité, par un report modal vers des modes moins polluants et par une amélioration technologique des motorisations pour réduire leurs émissions polluantes.

En 2019, la répartition modale en Belgique, en passagers-kilomètres, se présentait comme suit : 81,3 % pour la voiture, 8,4 % pour le train et 10,3 % pour les autres transports en commun⁴. Notre système de mobilité repose encore majoritairement sur l'utilisation de la voiture particulière, qui est le mode de déplacement dont l'impact environnemental est le plus élevé. Il est nécessaire de revoir la place prédominante actuelle du transport routier sur les autres modes de transport. Un meilleur équilibre doit être trouvé.. Aucun mode de transport ne peut remplacer à lui seul la voiture. C'est par la combinaison de différentes solutions de mobilité qu'il est possible de réduire progressivement ce déséquilibre. Il s'agit de mettre en place un système de mobilité cohérent qui, en combinant différentes solutions, permette des déplacements faciles de porte-à-porte.

Le transport de marchandises connaît un déséquilibre similaire. Aujourd'hui, le transport routier représente 73 % de toutes les marchandises transportées en Belgique. La part modale restante s'élève à 17 % pour la navigation intérieure et à peine 10 % pour le rail.

De nombreuses études mettent en avant le rôle structurant que le rail peut jouer dans une transformation systémique de nos modes de transport :

³ Selon l'agence allemande de l'environnement UBA, une tonne de CO₂ engendre un coût sociétal de 180 € (valeur 2016) Source : UBA, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen#klimakosten-von-treibhausgas-emissionen>

⁴ Source : Eurostat, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tran_hv_psmo&lang=en

- En jouant un rôle de structuration de l'espace ;
- En offrant une vitesse de déplacement imbattable (infrastructure dédiée) ;
- Par sa combinaison avec d'autres modes, pour le transport à la fois des marchandises et des personnes, sur le plan local, national ou international ;
- Par sa combinaison avec d'autres opérateurs de mobilité et avec les modes actifs, qui deviennent plus attractifs, et en offrant donc un éventail de destinations beaucoup plus large aux citoyens.

Le défi de l'autonomie énergétique

L'augmentation spectaculaire des prix de l'énergie ces derniers mois a contraint l'Etat belge à dégager des moyens massifs afin de venir en aide aux citoyens et aux entreprises belges confrontés aux prix élevés de l'énergie en général et des carburants à la pompe en particulier.

Cette situation a par ailleurs mis en évidence l'urgence de rendre la Belgique moins dépendante des importations de matière fossile énergétique.

Renforcer la part modale du train, tant pour les marchandises que pour le transport de personnes, est une façon évidente et rapide de progresser vers notre autonomie énergétique et de dépenser moins de moyens à l'importation de carburants fossiles.

Le défi des dégâts liés au transport routier

En 2019, 37 699 accidents de la route ont été répertoriés en Belgique, dans lesquels 646 personnes ont été tuées (décès dans les 30 jours) et 3 600 gravement blessées⁵. Cette situation génère un coût humain considérable et un impact en matière de santé publique et budgétaire que nous devons tous supporter, et qui ne saurait laisser indifférent.

Le rail reste le moyen de transport le plus sûr parmi les modes motorisés. En 2019, aucun voyageur, aucun membre du personnel (ou de sous-traitants) n'est décédé ou n'a été gravement blessé à la suite d'un accident ferroviaire. En 2019, 27 accidents ferroviaires significatifs ont été répertoriés, dans lesquels 10 personnes ont été tuées et 12 gravement blessées⁶. 88 % de ces accidents sont survenus sur un passage à niveau et le solde concerne des heurts de personne en gare ou en pleine voie.

En 2018, le temps moyen perdu annuellement dans les embouteillages en heure de pointe était de 141 heures pour Bruxelles et 195 heures pour Anvers⁷, affectant directement notre Produit Intérieur Brut. Ces embouteillages ont en effet un coût que nous devons tous supporter. Le Bureau du Plan évalue le coût annuel de la congestion du trafic en Belgique à quelque 2,3 milliards d'euros.

En outre, le Bureau fédéral du Plan estime les perspectives de croissance pour le transport de marchandises à 26 % d'ici 2040. A politique inchangée, le nombre de tonnes par kilomètre (Tkm) transportées via route passera de 52 milliards Tkm en 2018 à 62 milliards Tkm d'ici 2030. Avec pour conséquence d'aggraver fortement la congestion du

⁵ Source : Statbel, <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/accidents-de-la-circulation>

⁶ Source : Infrabel, <https://infrabel.be/sites/default/files/generated/files/report/RapportSecurite2019.pdf>. Le choix de l'année de référence 2019 a été fait par souci de cohérence avec les données de référence pour le transport routier et c'est la dernière année normale hors contexte Covid.

⁷ Source : Inrix, <https://inrix.com/scorecard/>.

trafic. Selon l'Agence européenne pour l'environnement, en 2018, les émissions de PM_{2,5}, NO_x et O₃ étaient responsables de 8 950 décès prématurés par an en Belgique⁸. Le transport routier est responsable de 16,15 % des émissions de PM_{2,5} et de 41,85 % des émissions de NO_x⁹.

Les défis de l'évolution démographique et du changement des habitudes

Le vieillissement de la population est un phénomène qui implique des adaptations de notre société dans de nombreux domaines ; c'est le cas également de la mobilité. Les seniors ont besoin de solutions de déplacement qui répondent à leurs contraintes et leur permettent de poursuivre leur vie sociale. Au-delà, toute mesure qui renforce l'accessibilité universelle¹⁰ des services ferroviaires profite à tous les usagers, comme aux familles avec des enfants en bas âge, aux voyageurs touristes ou aux travailleurs avec des bagages ou des vélos. L'accessibilité universelle du rail est donc une condition *sine qua non* d'une augmentation de sa part modale. L'orientation usager sera un facteur essentiel du développement du rail du futur, en termes d'accessibilité, d'information de qualité, de culture participative, d'outils de communication, d'accueil de la diversité des publics, en ce compris des personnes en situation de handicap.

En Belgique, 26,8 % des ménages¹¹ n'ont pas de voiture, que ce soit par choix ou par contrainte. Dans les grandes agglomérations, cette tendance est encore plus prononcée. À Bruxelles, 52 % des ménages et 70 % des personnes isolées n'ont pas de voiture. S'y ajoutent les personnes appartenant à des ménages qui disposent d'une voiture, mais qui n'y ont pas accès à tout moment, qui font le choix d'en limiter l'utilisation au maximum ou qui estiment que la voiture n'est pas toujours le meilleur moyen de mobilité (risque d'embouteillage, difficulté de parking, etc.). Pour ces personnes, la disponibilité de transports collectifs alternatifs à la voiture individuelle est encore plus essentielle que pour le reste de la population. C'est la clé de leur accès à l'emploi, à l'éducation, aux services, aux loisirs et à la mobilité en général.

Par ailleurs, les marches pour le climat et le mouvement « flygskam¹² » illustrent un changement important au sein des nouvelles générations. Le rôle de marqueur social joué par la voiture s'effrite doucement, au profit de moyens de déplacement actifs, collectifs ou partagés.

Le défi de la libéralisation européenne du rail

C'est un défi auquel le rail belge est confronté à très court terme. En décembre 2023 s'achèvera la période de transition qui permet encore aux Etats membres de l'Union européenne d'attribuer de manière directe les missions de service public à leur opérateur historique. En conformité avec les règles européennes applicables, la Belgique a publié son intention d'attribuer directement un contrat de service public de transport par chemin de fer, prévoyant une compensation de l'opérateur chargé des obligations de service public. Cette intention se concrétisera dans le courant de l'année 2022 par l'attribution d'un contrat de service public. Il sera valable pour une période de dix ans.

⁸ Source : EEA, <https://www.eea.europa.eu/themes/air/country-fact-sheets/2020-country-fact-sheets/belgium-air-pollution-country>.

⁹ Source : Base des données de l'Agence Européenne de l'Environnement (EEA).

¹⁰ L'accord de gouvernement prévoit un plan d'action pour l'accessibilité universelle, avec pour objectif ultime l'accessibilité structurelle des espaces et des services publics.

L'accessibilité en tant que concept signifie que les bâtiments, les produits, les services et les contenus numériques soient conçus de manière à tenir compte de la diversité des caractéristiques fonctionnelles de la population. L'objectif est que tout puisse être utilisé sans assistance par la plus grande partie possible de la population.

¹¹ Source : Statbel, <https://statbel.fgov.be/fr/themes/datalab/possession-de-voitures-par-menage>.

¹² En suédois, « flygskam » correspond au sentiment de culpabilité que ressentent certains citoyens sensibles à la protection de l'environnement lorsqu'ils se déplacent en avion.

En parallèle, en concertation avec les instances régionales, en Flandre comme en Wallonie, un projet pilote pourra être mis en œuvre dans un bassin de mobilité, où un seul opérateur pour le réseau principal et le réseau secondaire (en lien avec la demande) pourra être désigné par voie d'appel d'offres, dans l'objectif d'aider les autorités et les entreprises publiques autonomes ferroviaires à se préparer à l'après-2032.

Cette attribution directe doit néanmoins répondre à certaines exigences et implique de formaliser les objectifs et la trajectoire de performance pour les opérateurs ferroviaires. Par ailleurs, le marché ferroviaire belge est déjà ouvert à la concurrence depuis janvier 2021 en ce qui concerne les services qui ne relèvent pas des missions de services publics (Open Access), comme le transport international des personnes ou celui des marchandises.

Il est donc impératif de préparer notre système ferroviaire à cette évolution. Dans 10 ans, la SNCB devra être en mesure de mieux rivaliser, en termes de performance et de qualité de services, avec les autres opérateurs ferroviaires présents sur le marché européen. Le gestionnaire d'infrastructure Infrabel, pour sa part, devra être capable d'assurer un service de mise à disposition de l'infrastructure ferroviaire et d'attribution de capacités de transport (sillons) à un nombre croissant d'opérateurs ferroviaires, avec le niveau qualitatif attendu. Le Service de Régulation du transport ferroviaire joue un rôle important à assurer pour permettre un accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires aux différents opérateurs ferroviaires désireux de circuler sur le réseau ferroviaire belge, ainsi qu'à veiller à la transparence du marché et à la saine concurrence entre opérateurs. Le Service Public Fédéral Mobilité et Transports a également un rôle essentiel à jouer : il est le garant du respect des législations en place et attentif aux évolutions attendues ou nécessaires il est responsable du suivi de la mise en œuvre des contrats de services publiques et de performance, ainsi que des plans d'investissements, et devra être en mesure, le cas échéant, de gérer des appels d'offres pour des marchés de services ferroviaires.

Les atouts à valoriser

En Belgique, en 2019, le transport routier représentait 98,3 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, contre 0,3 % pour le ferroviaire. Les émissions restantes provenaient de la navigation intérieure (fluviale)¹³.

La Belgique possède l'immense atout de disposer d'un réseau qui est déjà très électrifié (90 %, comparé à 65 % en Allemagne et 74 % aux Pays-Bas).

Le réseau ferroviaire belge (3.615 km de lignes principales et 214 km de lignes à grande vitesse) est aussi relativement dense. Une large partie des infrastructures ferroviaires sont mixtes, accueillent tant des trains de voyageurs que de marchandises. Une bonne organisation et une bonne coordination de la circulation des trains sont toutefois essentielles pour optimiser la capacité du réseau.

Toutes les lignes du réseau doivent pouvoir être maintenues et valorisées. Des réouvertures pourront être étudiées au cas par cas pour renforcer le maillage de notre réseau en son sein ou avec celui des pays voisins. Notre pays est situé au cœur de l'Europe et son réseau est traversé par trois corridors européens majeurs de fret : les corridors Rhine-Alpine, North Sea-Mediterranean et North Sea-Baltic. Le réseau belge dispose aussi de lignes à grandes vitesses réparties sur trois branches : une branche Ouest reliant Bruxelles à la frontière française (ligne 1 – 88 km) ; une branche Est reliant Bruxelles à la frontière allemande, via Liège (lignes 2 et 3 – 139 km) ; et une branche Nord reliant Bruxelles à la frontière néerlandaise via Anvers (ligne 4 – 87 km). Cette configuration fait jouer au rail un rôle crucial

¹³ Source : base de données du service Climat du SPF Santé publique. L'aérien et le maritime (non fluvial) ne sont pas comptabilisés dans ce calcul.

dans le développement et l'ancrage de nos ports maritimes et intérieurs, renforçant ceux-ci comme moteurs pour la prospérité de notre pays. Au niveau européen, le réseau ferroviaire belge est un des réseaux les plus avancés en matière d'équipements avec le système de sécurité automatique interoperable ETCS. Le Master Plan ETCS prévoit l'achèvement de l'équipement complet du réseau en 2025.

De grands chantiers de modernisation et d'extension de capacité sont ouverts sur le réseau belge et seront finalisés à l'horizon 2030. Il s'agit entre autres de la mise à quatre voies des lignes autour de Bruxelles (L124 & L161) et de la modernisation de l'axe international Bruxelles-Luxembourg (Axe 3, L161-162), mais également du renforcement de capacité entre Bruges et Gand (L50A) et des divers projets d'aménagement dans les ports belges. Un défi important doit être rencontré en parallèle : le renouvellement et la modernisation des infrastructures existantes. Un rattrapage en la matière est indispensable.

De plus, le réseau belge dispose d'un grand nombre d'arrêts et de gares (554 gares), offrant à la population une bonne connexion aux services ferroviaires. 50 % de la population belge habite à moins de 2 km d'une gare et 82 % à moins de 5 km¹⁴.

Ces dernières années, de nombreuses gares ont fait l'objet de rénovations conséquentes qui ont amélioré le confort des voyageurs. Ce mouvement se poursuivra avec l'aboutissement des projets en cours dans les années à venir (Ottignies, Malines, Courtrai, Gand, Louvain, Ostende, Bruges, Courtrai, Hasselt, etc.). La rénovation et la mise aux normes, en termes d'accessibilité, de tous les points d'accès au réseau sont en cours également, avec pour objectif, d'une part, l'amélioration de l'accessibilité dans les gares de plus de 5 000 voyageurs d'ici à 2025, et, de l'autre, l'offre d'une accessibilité autonome pour 90 % des voyageurs ferroviaires belges à l'horizon 2040.

Par ailleurs, le rail belge possède d'autres atouts indéniables pour répondre aux défis sociétaux. Au-delà de son empreinte réduite sur l'environnement en comparaison avec les modes routier ou aérien (émissions de CO₂ et polluants locaux, emprise au sol et imperméabilisation, etc.), le rail est un secteur créateur d'emploi – des emplois non délocalisables avec des niveaux de qualification variés et ouverts aux deux genres.

Le rail belge peut s'appuyer dès à présent sur des milliers de cheminots passionnés par leur métier et investis dans la réalisation de leurs missions de service public. Cependant, la pyramide des âges au sein de la famille des cheminots est en pleine mutation et engendre des défis importants en termes de transfert de compétences. D'autres enjeux apparaissent également, dont la nécessité de faire évoluer les métiers du rail pour s'adapter aux changements technologiques et à la numérisation des processus. De même, il est important de maintenir des connections et des collaborations étroites entre les deux entreprises publiques en tenant compte du fait que les nouvelles générations de cheminots n'ont pas connu la structure intégrée.

Le recrutement et le « retention management » des profils techniques restent à ce jour des défis pour les entreprises publiques. Les démarches de formation (de base ou continue), que ce soit au sein de HR Rail ou des nouvelles structures externes (milieu académique) ou internes au rail, comme la récente « Infrabel Academy », seront développées et soutenues.

Le rail est aussi, et deviendra encore davantage à l'avenir, source d'innovations au bénéfice de tous les clients. De nombreux projets, tels que l'utilisation de l'hydrogène comme alternative au diesel dans les voies de triage, tel que l'entretien des voies et des accotements par des méthodes respectueuses de la biodiversité, la numérisation de nombreux processus permettant une billettique unique ou une gestion du trafic moderne, l'installation d'unités de

¹⁴ Source : Calculs du SPF Mobilité et Transports, 2019 – Base de travail : chiffres population 2017 Statbel et liste des gares SNCB.

production d'énergie renouvelable, la collaboration renforcée avec les sociétés régionales de transport, etc. sont en plein développement par les acteurs privés et publics du secteur ferroviaire.

Au final, le territoire belge se caractérise par une densité de population élevée, un secteur logistique important et une densité de réseau ferroviaire également élevée. Trois atouts qui devraient permettre une utilisation encore accrue du mode ferroviaire dans les prochaines années.

Vision Rail 2040, axe 1 :

Le rail au service de plus de voyageurs et de plus d'entreprises

Historiquement, le système ferroviaire belge a joué un rôle capital dans le développement économique et social de la Belgique. En ce qui concerne les déplacements domicile-travail, il est caractérisé par des destinations massifiées et des heures de travail relativement homogènes et concentrées sur certaines plages horaires limitées. La connexion ferroviaire de grandes industries favorise quant à elle le maintien et le développement de celles-ci sur le territoire belge.

Le transport de voyageurs est en pleine évolution actuellement : les déplacements domicile-travail, s'ils restent importants, sont devenus moins prépondérants parmi les déplacements et les motifs loisirs se sont fortement développés¹⁵.

Le transport ferroviaire de marchandises, en plus d'une histoire industrielle très riche, a pu récemment démontrer toute son utilité lors de la crise de la Covid-19 en assurant l'approvisionnement des filières de production essentielles. Le train permet également de réduire les émissions de CO₂ et la congestion routière – un train de marchandises équivaut à 50 camions sur les routes.

Du côté du transport de marchandises, les acteurs économiques sont collectivement mobilisés et demandeurs d'une utilisation accrue du rail pour importer leurs matières premières et exporter leurs produits finis. Le secteur exprime également le besoin de créer de nouveaux services pour capter des trafics sur de plus courtes distances.

Le secteur ferroviaire doit s'adapter face à ces évolutions des modes de vie et de la demande économique, et rechercher sans cesse de nouveaux clients. Ce défi comporte des opportunités. À titre d'exemple, pour le transport de voyageurs, les pointes de trafic tendent à se lisser, ce qui permet une meilleure utilisation des ressources et donc une meilleure productivité du système.

Des ambitions pour le rail

Atteindre une part modale de 15 % du transport national de personnes

La voiture particulière reste actuellement le mode majoritaire dans les déplacements de personnes avec une part modale de 81,3 % tandis que le train représente 8 % des déplacements (Eurostat, 2019). La part de marché du rail dans le transport de personnes est actuellement plus élevée chez nos voisins d'Europe occidentale (19 % en Suisse, 11 % aux Pays-Bas, 10 % en France, 9 % en Allemagne et 9 % au Royaume-Uni).

¹⁵ Selon une analyse réalisée par le SPF Mobilité en 2021, basée sur des études et enquêtes du SPF Mobilité et Transports et du Bureau fédéral du Plan, les motifs de déplacements se répartissent de la sorte (tous modes de transports confondus) : domicile-école 10%, domicile-travail 19%, déplacements professionnels 4%, loisirs 30% et autres déplacements personnels 33%.

Notre objectif est d'atteindre une part modale de 15 % à l'horizon 2040. À titre de comparaison, les Pays-Bas visent une part modale ferroviaire de 15 % à l'horizon 2030 et la Suisse ambitionne d'atteindre 20 à 23 % de part modale d'ici 2050. De son côté, l'Allemagne a pour objectif de doubler le nombre de passagers d'ici 2030.

Le train est la partie structurante des différentes solutions de mobilité durable. Le développement du train va de pair avec le développement des mobilités actives. La combinaison vélo+train est une combinaison gagnante pour instaurer un système de mobilité globalement plus durable. Elle doit se concrétiser de différentes manières : par le développement de parkings vélos dans les gares, en facilitant le transport de vélos dans les trains ou en mettant à disposition dans les gares des vélos de location ou des services d'entretien vélo.

De même, la création et la promotion d'itinéraires pédestres de gare à gare suscitent beaucoup d'intérêt dans la sphère des loisirs et mérite d'être développée.

L'analyse des enquêtes de mobilité, menées par exemple par le SPF Mobilité et Transports¹⁶, a permis d'identifier les **potentiels majeurs d'évolution de la demande ferroviaire dans des créneaux encore insuffisamment exploités** :

- **Distance entre 5-10 et 30 km ;**
- **Périodes creuses ;**
- **Déplacements de type loisirs (y compris au-delà de 30 km) ;**
- **Clientèle non captive, aussi au-delà de 30 ans.**

Sur cette base, des opportunités pour attirer de nouveaux clients peuvent être identifiées :

- **Opportunité pour les zones urbaines et suburbaines, donc dans et autour des villes ;**
- **Importance de l'intermodalité, des fréquences et de l'amplitude – élément central pour l'attractivité du train pour les non-captifs, en particulier pour les distances 5-10 à 30 km ;**
- **Utilité d'améliorer la vitesse commerciale sur les longues distances pour mieux concurrencer la voiture et l'autoroute ;**
- **Approche de fidélisation du client lors des différentes phases de vie (par exemple au-delà de 30 ans).**

Même si des incertitudes subsistent, même si les effets post-Covid-19 ne sont bien évidemment pas encore stabilisés et sont à surveiller, il est toutefois possible d'identifier d'ores et déjà un effet d'accélération de certaines évolutions en cours (augmentation du télétravail, augmentation de la demande pour d'autres motifs, etc.). Ces évolutions favorisent une déconcentration de la demande vers les heures creuses et le weekend, et contribuent également à diminuer la pression sur les goulots d'étranglement ferroviaires dont la Jonction Nord-Midi à Bruxelles, point de fragilité non négligeable pour la robustesse de notre réseau. La réflexion sur des mesures visant à diminuer davantage la pression doit bien évidemment se poursuivre.

Cette évolution offre aussi l'opportunité de capter une nouvelle demande potentielle, notamment métropolitaine, dans et autour des villes. Il est en effet possible d'agir sur différents leviers afin que le niveau d'offre ferroviaire puisse atteindre le seuil de pertinence nécessaire pour attirer de nouveaux clients non captifs.

La comparaison des performances du rail en Belgique par rapport à celles de pays ou régions aux caractéristiques proches nous permet d'identifier qu'une utilisation (en train-km par km de réseau) supérieure du réseau ferroviaire

¹⁶ Source : SPF (2019), Enquête Monitor et projet BeMob, https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/mobilite_en_chiffres/enquetes_sur_la_mobilite_des_belges.

peut être constatée en Suisse (environ 50% plus intensive) et même double aux Pays-Bas ; l'offre de services (nombre de trains), l'utilisation du train par la population et la part modale du transport ferroviaire sont supérieures dans ces deux pays en comparaison à la Belgique¹⁷.

Indicateur	Densité pop.	Densité réseau	Offre train	Utilisation train
Unité	hab/km ²	km/km ²	train-km/hab	voy-km/hab
NL	462 2019	0,082	8,7 2017	1.141 2018
BE	372 2019	0,118	7,0 2020	919 2019
CH	207 2019	0,126	23,5 2019	2.544 2019

Atteindre une part modale de 20 % pour le transport de marchandises

En Belgique, c'est près de 76,6 % des marchandises qui étaient transportées par la route en 2019. La faible part de marché du mode ferroviaire en Belgique (12 % en 2019), située sous la moyenne de l'UE27 (17,8 %), est contrebalancée par la part importante des voies navigables (11,4 %) ¹⁸, qui attire en partie les mêmes types de trafic. Des perspectives d'évolution et de croissance du trafic fret ferroviaire existent toutefois, avec notamment un important trafic routier de transit qui devrait pouvoir basculer sur le rail. De nombreuses entreprises sont également en recherche de nouvelles solutions plus respectueuses de l'environnement et plus favorables à la fluidité du trafic, pour transporter leurs matières premières et leurs produits finis.

Notre objectif est d'atteindre une part modale de 20 % d'ici 2040. A l'horizon 2030, il est visé de doubler le volume de marchandises transportées par le rail. Pour répondre aux enjeux climatiques, de sécurité routière et de mobilité, il est nécessaire de capter au bénéfice du rail davantage que le delta de croissance du trafic de marchandises attendu dans les prochaines années ; il faut permettre un réel shift modal. Des actions concrètes doivent être entreprises pour rendre possible le développement des différents types de trafic (transit international, desserte des industries belges, trafic combiné, etc.), que ce soit au travers des adaptations réglementaires, de l'évolution des pratiques ou de choix d'investissements ciblés dans le réseau.

Chaque acteur de la chaîne logistique devra également apporter sa contribution. Il conviendra par exemple que les entreprises de transport partagent davantage d'informations pour assurer un suivi optimal des marchandises, réalisent les investissements nécessaires dans l'innovation, etc.

De leurs côtés, les autorités publiques devront agir sur les coûts pour assurer le caractère concurrentiel du transport ferroviaire de marchandises, mais aussi sur la facilitation des actions de triage et de transbordement, sur la gestion du trafic et l'accès au réseau et enfin sur le développement de l'infrastructure ferroviaire en fonction des besoins spécifiques en matière de fret ferroviaire (création de voies de garage, équipement des ports et des sites industriels, etc.).

Un dialogue régulier avec le secteur sera assuré pour qu'il puisse émettre des avis éclairés sur les évolutions à venir.

De même, le cadre législatif sera adapté afin d'optimiser les activités, avec pour conséquence d'en réduire les coûts.

¹⁷ Voir aussi : Rapport "Horizon Rail" (2019), https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/l3_rail4bel_v2.2_fr.pdf

¹⁸ Source : Eurostat, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_fmmod/default/table.

De son côté, le gestionnaire du réseau assurera une gestion optimale des installations de services et des flux de trafic, ainsi que la bonne coordination des travaux et l'information des clients.

Une attention particulière sera également apportée aux différentes missions du Service de Régulation dont le rôle est d'une importance capitale pour l'avenir. L'objectif sera d'initier les réflexions sur ses activités actuelles et la pertinence de renforcer celles-ci.

Un système ferroviaire adapté aux ambitions et agile

Le système ferroviaire est un secteur économique important. Il est en revanche peu présent sur le plan universitaire. En Belgique, contrairement à ce qui prévaut chez nos voisins, il n'y a pas au-delà des filières classique, de formation spécifique « gestion ou ingénieur rail », et on trouve trop peu de recherches universitaires sur des sujets liés au transport ferroviaire. La Vision Rail 2040 pourra constituer le cadre d'une collaboration entre le monde universitaire, les entreprises ferroviaires et les secteurs industriels, destinée à développer des filières de formation spécifiques.

Il convient également de renforcer au sein des entreprises ferroviaires la culture de formation permanente pour maintenir le personnel au niveau de connaissances et de compétences attendu.

Les entreprises ferroviaires doivent être exemplaires dans le domaine des ressources humaines. **Leur politique de recrutement reflètera la diversité de la société.** Dans tous les métiers seront structurellement favorisées tant l'inclusion que l'égalité des genres. Dans le champ du dialogue social, les entreprises ferroviaires seront exemplaires également et respecteront les procédures en vigueur.

Pour répondre aux nombreux défis de l'heure, l'ensemble du secteur ferroviaire belge devra faire preuve d'agilité. Il ne s'agira plus de simplement faire « comme on a toujours fait » : un autre « état d'esprit » est nécessaire. Les organisations ferroviaires seront créatives et ouvertes à d'autres façons de penser et d'agir. Le rail de demain sera différent. Les problématiques imposeront des approches innovantes.

Les entreprises qui se modernisent réfléchissent sans tabou, disposent d'outils de pilotage et de management efficaces, cultivent une réflexion stratégique et prospective sur les risques et les défis à moyen et long termes, et déclinent leur vision à travers des objectifs clairs et opérationnels, et des indicateurs de performance. Elles fournissent des données régulièrement communiquées au public, qui permettent d'évaluer la qualité et l'efficacité de leurs services.

À la fois condition et conséquence de cette agilité, la stabilité budgétaire des entreprises ferroviaires belges sera recherchée continuellement. Les entreprises publiques ont besoin d'une visibilité de gestion pour prendre des décisions pertinentes. Des économies pensées et appliquées sur le court terme sont rarement pertinentes. Sur base de subventions stables et ajustées aux missions de service public qui leur sont confiées, les entreprises publiques auront la responsabilité d'assurer l'équilibre financier indispensable à leur pérennité. Chaque dépense d'investissement sera engagée après une analyse fine de son impact réel sur la qualité des missions de service public à réaliser. Le client, qu'il soit voyageur ou entreprise, sera au centre de toutes les décisions. Les entreprises publiques veilleront, plus encore qu'aujourd'hui, à entretenir un cercle vertueux où la qualité des services attirera plus de clients et permettra d'augmenter les recettes, qui seront réinvesties dans la qualité des services.

Définir une offre cible

Pour attirer plus de voyageurs et plus d'entreprises vers le rail, il faudra une offre de transport toujours plus attractive.

L'offre de transport se traduit en horaires de services pour les voyageurs et en catalogue sillons pour les marchandises. Déterminer des ambitions en termes d'offre est un choix politique. Plus les objectifs seront précis (schéma horaire cible), plus les choix d'exploitation et d'investissement dans le rail pourront se révéler pertinents. Les principes de l'offre qui sera visée à l'horizon 2040 par l'action coordonnée du gestionnaire d'infrastructure et des opérateurs de missions de service public sont décrits ci-dessous :

Ces « principes » guideront l'évolution de l'offre dans les 20 années à venir, en se déclinant concrètement au travers des plans transport successifs élaborés par les opérateurs ferroviaires (pour le trafic intérieur de voyageur) . Chaque plan transport faisant l'objet d'études préalables sur l'évaluation du potentiel de la demande afin de déterminer les axes, lignes ou gares dans lesquels le renforcement de l'offre doit être mis en place de manière prioritaire.

Principes de l'offre

Renforcement de l'offre en fonction des potentiels de demande les plus évidents, visant à terme une offre de base à heure fixe de 4 trains/heure à proximité des grandes villes et sur les axes les plus fréquentés et de 2 trains/heure sur le reste du réseau et des liaisons rapides entre grandes villes, étant entendu que le niveau d'offre sera défini sur base de l'ensemble des études et informations disponibles aux différentes étapes afin de pouvoir maximiser le transfert modal avec les moyens techniques et financiers disponibles.

Une famille de cadencement basé sur 15'/30'/60' : les trains circulent avec des horaires réguliers qui se répètent toutes les 15, 30 ou 60 minutes selon la fréquence du service.

Trois catégories d'offre avec une clarté des engagements envers le client, avec pour chaque formule une définition claire de la vitesse commerciale, de l'amplitude, de la politique d'arrêts et du confort dont le client pourra disposer :

Rapide (Inter-City) : 2/h entre grandes villes (renforcé sur les axes les plus fréquentés)

Intermédiaire (Inter-Regional ou RegioExpress) : 2/h entre villes moyennes, en territoire dense

Omnibus (Local et Suburbain) : 2/h offre locale de base et 4/h (sub)urbaines (adapté selon le potentiel de la demande)

Une amplitude horaire – des trains suffisamment tôt le matin et tard le soir – est définie par ligne et tout en tenant compte des besoins d'entretien de l'infrastructure.

Création de lignes fortes :

Lignes IC desservant les pôles urbains majeurs

Une offre mieux structurée :

- Poursuite de la systématisation de l'offre vers un système cadencé et symétrique : les trains circulent avec des horaires cadencés (toutes les 15, 30 ou 60 minutes) et symétriques. La symétrie implique une cohérence parfaite entre l'horaire aller et l'horaire retour d'un train (effet miroir) provoquant le croisement des trains d'une même relation aux heures '00, '15, '30 et '45 pour les services qui circulent 2 fois/heure ;
- Simplification des relations pour plus de lisibilité pour les clients et plus de stabilité dans l'exploitation.

Développement d'un **système de nœuds de correspondance hiérarchisé** permettant d'assurer les correspondances entre toutes les lignes et produits, en particulier là où la fréquence est plus faible (30', 60'), sécurisant et simplifiant les relations en correspondance et les réalisant à quai autant que possible. Le cadencement et la symétrie des horaires facilitent l'organisation de correspondances efficaces : les trains se croisent en gare et permettent de poursuivre le voyage dans différentes directions.

Une telle organisation des relations permettra aussi d'atteindre une meilleure productivité et robustesse de l'exploitation.

International :

Offre internationale de longue distance plus concurrentielle avec l'avion, connectant mieux les réseaux nationaux, se déclinant par des services variés et complémentaires (trains internationaux classiques, trains à grande vitesse et trains de nuit)

Offre transfrontalière de proximité avec une haute fréquence dans les agglomérations transfrontalière.

Capacité pour le fret :

Elaboration de perspectives de trafic pour les marchandises à moyen et long termes pour assurer une disponibilité de capacité suffisante pour ce trafic à côté du trafic voyageur. Les prévisions de trafic à moyens termes sont déclinées en itinéraires et reprises dans un « **catalogue-sillon** ». Des sillons sont ainsi réservés pour les trains de marchandises dans la trame horaire générale, gérée par le gestionnaire d'infrastructure, ce qui participe à créer des conditions favorables à l'écoconduite et à l'amélioration de la vitesse commerciale.

Accorder une attention particulière aux offres de transport suburbain (Offre S)

En nous appuyant sur l'identification des **potentiels majeurs d'évolution de la demande ferroviaire dans des créneaux où le rail ne l'exploite pas encore suffisamment**, il existe de belles opportunités pour attirer de nouveaux voyageurs par une amélioration de l'offre dans les zones urbaines et suburbaines.

Ces potentiels révèlent l'importance de bien et mieux prendre en compte le type de relation afin de déterminer les caractéristiques essentielles des services à offrir à ces marchés existants et changeants. Par exemple, plus la relation est courte, plus la flexibilité du déplacement et donc la fréquence et les amplitudes offertes deviennent importantes pour le client, tant en semaine que le weekend, surtout pour celui qui a le choix d'utiliser la voiture.

Les exemples étrangers, en particulier sur les lignes locales et (sub)urbaines, mais déjà aussi les retours d'expérience avec certains services S (RER) en Belgique, permettent de démontrer les effets positifs sur l'utilisation des services offerts lorsque la fréquence dépasse le seuil de pertinence perçu par les clients. Lorsque certaines lignes S de Bruxelles sont passées à une fréquence de 2 trains/h en 2017, la fréquentation a plus que doublé dans plusieurs gares.

La dépendance entre offre et demande n'est pas linéaire, comme souvent estimé dans les modèles classiques de prévision de la demande. Du fait de ces effets de seuil, on observe cependant des augmentations de demande parfois

très supérieures à l'augmentation de l'offre (divers exemples sur des lignes locales en Allemagne¹⁹ mettent aussi ce type d'effet en évidence).

Mieux anticiper les flux de trafic marchandises

La Vision Rail 2040, à travers son concept d'offre, créera les conditions favorables pour optimiser la capacité du réseau et pour accueillir la croissance du trafic de marchandises attendue. Des leviers concrets seront activés pour permettre la coexistence et le développement des deux types de trafic (voyageurs et marchandises), comme la création ciblée de voies de garage de 740m ou la numérisation de la gestion des flux de trafic.

Par ailleurs, la mise en place d'un catalogue sillons numérisé est un instrument indispensable dans l'objectif de doublement du trafic de marchandises.

Les besoins du transport de marchandises ne sont pas nécessairement similaires à ceux du transport de voyageurs. Si le transport de voyageurs doit être cadencé et prévisible plus d'un an à l'avance, il n'en est pas toujours de même pour celui du fret. Actuellement, une entreprise active dans le transport de marchandises, pour s'assurer d'avoir une capacité suffisante dans l'horaire de service de l'année suivante, doit réserver des sillons alors qu'elle n'a pas encore nécessairement signé de contrats avec ses clients potentiels.

Le processus actuel génère une situation d'inefficacité en matière d'utilisation optimale des capacités du réseau dès lors que, pour s'assurer d'avoir la capacité nécessaire, plusieurs opérateurs commandent des sillons similaires pour un même client. Ce n'est qu'au moment de la signature du contrat que les entreprises n'ayant pas obtenu le marché libèrent leurs réservations. Cette pratique génère une importante charge de travail pour les entreprises ferroviaires, ainsi que pour le gestionnaire d'infrastructure, qui doit établir des itinéraires qui ne seront jamais utilisés.

Un processus annuel de répartition des capacités sera mis en place afin de garantir une capacité suffisante pour une approche à plus court terme. Le gestionnaire d'infrastructure aura la charge de développer des outils numériques et un processus de planification pour offrir un service « sur mesure », qui répondra aux particularités de chaque secteur en assurant une gestion non discriminatoire et en cherchant à optimiser les différents flux de trafic. Ce travail nécessitera également une participation active des opérateurs ferroviaires qui partageront toutes les informations utiles à la réussite de ce projet.

Grâce à ce nouveau type d'approche et à une meilleure collaboration avec tous les acteurs de la logistique, **le gestionnaire d'infrastructure pourra devenir un véritable gestionnaire des flux de trafic.**

La Belgique comme hub international

Par sa taille et la position centrale de la Belgique au cœur de l'Europe, notre réseau ferroviaire n'est qu'un maillon dans un réseau plus vaste. L'ambition de cette Vision Rail 2040 est double sur l'aspect international.

D'une part, le transport transfrontalier de courte distance se fera d'une manière fluide, notamment en matière d'offre et de titres de transport. Dans les zones transfrontalières, nos concitoyens pourront voyager comme si les frontières n'existaient pas. L'objectif est de proposer sur les relations transfrontalières un niveau d'offre équivalent à celui du

¹⁹ Source: Allianz Pro Schiene (2014), <https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2015/09/stadt-land-schiene-4-aufgabe-2014.pdf>.

trafic intérieur (fréquence de base de 2 trains/heure à l'horizon 2040), et renforcé autour des agglomérations limitrophes qui jouent un rôle de pôle d'attractivité important pour la Belgique (Aix-La-Chapelle, Maastricht, Luxembourg, Lille, Breda). La possibilité de rouvrir des connexions existantes mais non-utilisées fait l'objet d'études de potentiel par les opérateurs de part et d'autre de la frontière concernée.

D'autre part, il est essentiel que la Belgique, du fait du statut de Bruxelles, capitale européenne et siège d'institutions et organisations internationales, et sa situation géographique en Europe, puisse disposer de liens ferroviaires directs vers les autres grandes villes européennes. Qu'il s'agisse de relations TGV, de trains internationaux classiques ou de trains de nuit. La réussite des relations TGV vers les grandes villes de France, du Royaume-Uni et des Pays-Bas, ainsi que la renaissance du train de nuit vers Vienne montrent tout le potentiel des relations entre pôles importants. Le réseau international actuel sera complété par des liaisons avec des villes comme Berlin, Hambourg, Zurich, Bale, Malmö, Copenhague, Bordeaux, Marseille, Rome ou Milan.

Il est nécessaire à cet effet d'investir dans la compatibilité de notre réseau avec les réseaux limitrophes, au niveau des systèmes de signalisation ou des systèmes d'alimentation. Toutes les barrières techniques, financières ou réglementaires qui limitent la circulation des trains entre les pays doivent être levées. Si ce levier, sur le plan décisionnel, se situe principalement au niveau européen, la Belgique peut néanmoins jouer un rôle proactif sur les politiques européennes concernées. Côte réglementation, le réseau belge se synchronisera le plus possible sur les règles du *Single European Railway Area*, en éliminant les règles nationales non conformes au système européen. Ce travail est déjà en cours et devra être poursuivi dans les années à venir.

Dès lors que le matériel roulant est coûteux et que sa durée de vie est longue, un « *level playing field* », éliminant des seuils techniques d'accès pour les différents opérateurs, sera mis en place. La Belgique jouera un rôle d'initiateur pour une action européenne dans ce domaine.

Le choix d'un modèle d'exploitation

Au-delà de la définition d'une offre cible, il est nécessaire de s'accorder sur la meilleure manière de la mettre en place.

Des exemples étrangers peuvent nous inspirer. Les pays voisins qui sont dans le top européen au niveau des parts modales pour le rail ont tous élaboré une feuille de route à moyen terme pour l'avenir de leurs chemins de fer. Ces documents prospectifs prennent des formes différentes selon les pays.

La Suisse et l'Autriche, de même que les Pays-Bas et l'Allemagne dans certaines régions, ont en commun d'avoir élaboré une vision de l'offre ferroviaire basée sur le modèle de l'horaire cadencé intégré.

L'horaire cadencé intégré est un outil efficace de coordination et de pilotage du système ferroviaire. Ce modèle est composé de deux éléments principaux :

- Un **horaire entièrement cadencé (répétition des horaires) et symétrique (horaires en miroir) tout au long de la journée** : en Belgique, la circulation de la majorité des trains est déjà organisée selon ces deux principes (cadencement et symétrie).
- Des **correspondances planifiées systématiques dans les nœuds de correspondance** (= horaire intégré). Le cadencement et la symétrie des horaires facilitent l'organisation de correspondances efficaces : les trains se croisent en gare et permettent de poursuivre le voyage dans différentes directions. En

Belgique, la circulation des trains n'est pas encore organisée pour assurer systématiquement le croisement des trains dans des gares de correspondances identifiées.

Ce modèle présente **quatre avantages majeurs** :

1. **Pour les voyageurs** : offre optimisée, couvrant tout le territoire par des correspondances systématiques et assurées ;
2. **Pour les opérateurs ferroviaires** (voyageurs et fret) : production optimisée par une exploitation systématique et régulière ;
3. **Pour le gestionnaire d'infrastructure** : investissements dans l'infrastructure optimisés, ciblés en fonction de l'offre souhaitée ;
4. **Pour l'autorité publique** : avec une multitude de projets relativement petits, le gain se répartit sur l'ensemble du territoire, favorisant ainsi l'adhésion des citoyens au projet ferroviaire commun.

L'horaire cadencé intégré est un outil pensé pour optimiser le transport de voyageurs sur le réseau existant ; il peut également intégrer les besoins du transport de marchandises.

La Suisse a graduellement introduit un horaire cadencé intégré depuis les années '80 et continue d'assurer une augmentation des fréquences et de développer des nœuds de correspondance depuis lors²⁰. Les Pays-Bas ont mis en place une stratégie engagée dans le même sens dès les années '70, et la poursuivent actuellement avec encore plus d'augmentations de fréquences. Enfin, en Autriche ou en Allemagne, plusieurs Länder se sont engagés dans cette même voie d'une mise en place d'horaires cadencés intégrés depuis 1993.

Ces expériences peuvent être une source d'inspiration pour la Belgique. Elles permettent de tirer des conclusions et de mettre en exergue des éléments de succès.

Voici quelques-uns de ces éléments :

- Le point de départ est la prise de conscience des possibilités d'amélioration par la réalisation d'une analyse précise et objective des limites du système actuel, aboutissant à une volonté partagée de changement entre les acteurs du système ferroviaire et des transports publics.
- Il s'en suit la définition d'objectifs clairs qui permettent de focaliser l'action ; la présente Vision Rail 2040 a l'ambition de contribuer à la définition de pareils objectifs clairs.
- La présence d'acteurs motivés et convaincants, et de planificateurs habiles à jouer de manière ouverte, créative et interactive avec les dimensions « horaire », « trains », « infrastructure » et « gares », permet ensuite la conception de mesures optimisées entre infrastructure et véhicules, le développement stratégique et ciblé de l'infrastructure (ne pas faire le maximum mais bien le nécessaire au regard de l'horaire cible) afin d'optimiser l'utilisation des moyens.
- La mise en place de fréquences permettant de dépasser le seuil de pertinence d'une offre ferroviaire (variable selon les situations mais rarement en-dessous de la fréquence semi-horaire), en particulier pour les plus courtes distances, permet d'offrir une vitesse commerciale suffisante pour être concurrentiel avec la voiture, y compris sur les relations tangentielles au cœur du réseau (comme les relations de rocade autour des grandes agglomérations, souvent négligées par les transports publics).

²⁰ Projet « Rail2000 » et ensuite le programme d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire « ZEB ».

- La garantie de correspondances rapides et confortables (de préférence sur le même quai) dans des nœuds bien définis, ainsi qu'une ponctualité et une précision élevées dans l'exploitation – la montre suisse – permettent d'améliorer fortement la qualité et l'attractivité du service.
- La propreté, l'information et l'accueil de qualité, ainsi que la sécurité et le confort du service offert permettent de générer « la bonne image » qui convaincra les usagers qui ont le choix, car la qualité du service s'avère souvent plus importante que le prix.
- Enfin, plus une politique ferroviaire bénéficie à l'ensemble du territoire - au lieu de se focaliser uniquement sur quelques projets phares -, plus elle génère une large adhésion au sein de la population.

Un autre atout majeur de la mise en place du modèle d'exploitation de l'horaire cadencé intégré se situe en dehors du champ ferroviaire à proprement parler. Il s'agit de créer des connexions attractives et une complémentarité accrue avec les autres réseaux de transports publics, en particulier les bus. L'organisation de nœuds de correspondance ferroviaires, qui se traduisent par un rendez-vous horaire en gare des différents services ferroviaires (trains de longue distance et trains de desserte locale), crée automatiquement l'opportunité de faire de ces gares des nœuds de correspondance multimodaux. Les bus ou les trams qui desservent la gare arrivent au même rendez-vous horaire que les trains et permettent ainsi d'assurer toutes les correspondances avec les différentes relations.

Ce modèle permet aussi de véritables économies d'échelle pour chacun des réseaux de transport public qui s'inscrit dans cette logique. Opérateurs et utilisateurs de transport en commun sont donc gagnants. Pour ces derniers, il est important de préciser que ce modèle de l'horaire cadencé et intégré n'impose pas nécessairement davantage de correspondances pour un trajet de A à B car les relations directes sont toujours possibles ; cependant, ce modèle permet plus de possibilités de correspondances et donc plus de destinations atteignables de manière fluide (A-B + C ou +D ou +E).

Un tel modèle peut être mis progressivement en place au niveau du système ferroviaire belge. Une étude plus fine sera réalisée sur la faisabilité technique et budgétaire de l'application progressive de ce modèle sur le réseau belge à l'horizon de 2040. Cette étude permettra d'identifier sur l'ensemble du réseau belge les gares les mieux localisées pour assurer cette fonction de hub multimodal. Cette étude analysera aussi l'intégration et la complémentarité d'une logique de « corridors d'infrastructures » permettant d'optimiser et donc d'augmenter la capacité du réseau en minimisant les cisaillements des trains²¹.

Concrètement, il s'agira d'élaborer une offre cible, intégrant tous les trafics, améliorant fortement l'intégration des réseaux et des modes, et valorisant l'infrastructure existante par une utilisation optimisée, en vue de la réalisation des objectifs assignés à la progression des parts modales des transports de voyageurs et de marchandises. C'est une mission dans laquelle les entreprises publiques, qui détiennent les connaissances techniques, s'engageront rapidement, en impliquant tous les acteurs pertinents, dont les opérateurs de fret et internationaux, pour réaliser cet exercice complexe mais indispensable. Un dialogue continu sera mis en place avec les régions et leurs opérateurs de transport public concernant le suivi de cette étude.

Pour qu'un tel modèle apporte tous les bénéfices attendus, il est important qu'il puisse devenir un cadre de référence pour tous les réseaux et les opérateurs. Enfin, le cadre réglementaire et législatif ferroviaire actuel évoluera le cas échéant pour permettre la concrétisation progressive du schéma horaire cible.

²¹ Le cisaillement est le mouvement d'un train qui traverse plusieurs voies pour changer de direction, une opération qui a lieu principalement à l'approche ou à la sortie des gares.

Des investissements planifiés au service de l'offre à développer

L'horaire au cœur des décisions

Dans cette logique d'élaboration d'un concept d'offre (schéma horaire cible), et par rapport à la pratique actuelle, la hiérarchie des décisions est renversée : la structure planifiée de l'horaire, stable sur le long terme, devient la ligne directrice pour le développement ciblé de l'infrastructure ferroviaire. Ceci signifie qu'il devient nécessaire de regarder au préalable le système dans son ensemble et de bien réfléchir au service voulu *avant* de planifier l'infrastructure. Il ne s'agit plus de développer l'infrastructure de façon générique, mais en perspective d'un horaire cible défini précisément au préalable, tout en tenant compte des perspectives d'évolution du transport de marchandises. Une telle approche permet de mieux anticiper et maîtriser les besoins d'investissement car elle revient à valoriser le plus possible l'infrastructure existante et à maximiser l'effet des investissements sur l'offre et la fréquentation. En parallèle, il reste possible de maintenir un système évolutif, permettant un phasage des améliorations, où chaque phase a une utilité propre.

La demande, actuelle et potentielle, combinée aux ambitions d'une nouvelle politique des transports (shift modal), forme ainsi la base qui détermine les objectifs de desserte (« l'horaire voulu » ou le schéma horaire cible), déclinés en fréquences, amplitudes (des trains suffisamment tôt le matin et tard le soir), temps de parcours, types de services et normes de confort pour les voyageurs ; et en besoins de capacité de transport au travers d'un catalogue sillons pour les marchandises (itinéraires, horaires, temps de triage et de stationnement). L'attractivité de l'offre ferroviaire dépend fortement de la bonne prise en compte de ces différents paramètres.

L'offre cible doit répondre aux objectifs de desserte des différents trafics tout en s'intégrant dans le cadre plus large que sont les politiques régionales de transports publics, le contexte européen (dont le 4^{ème} Paquet Ferroviaire) et le reste du contexte international.

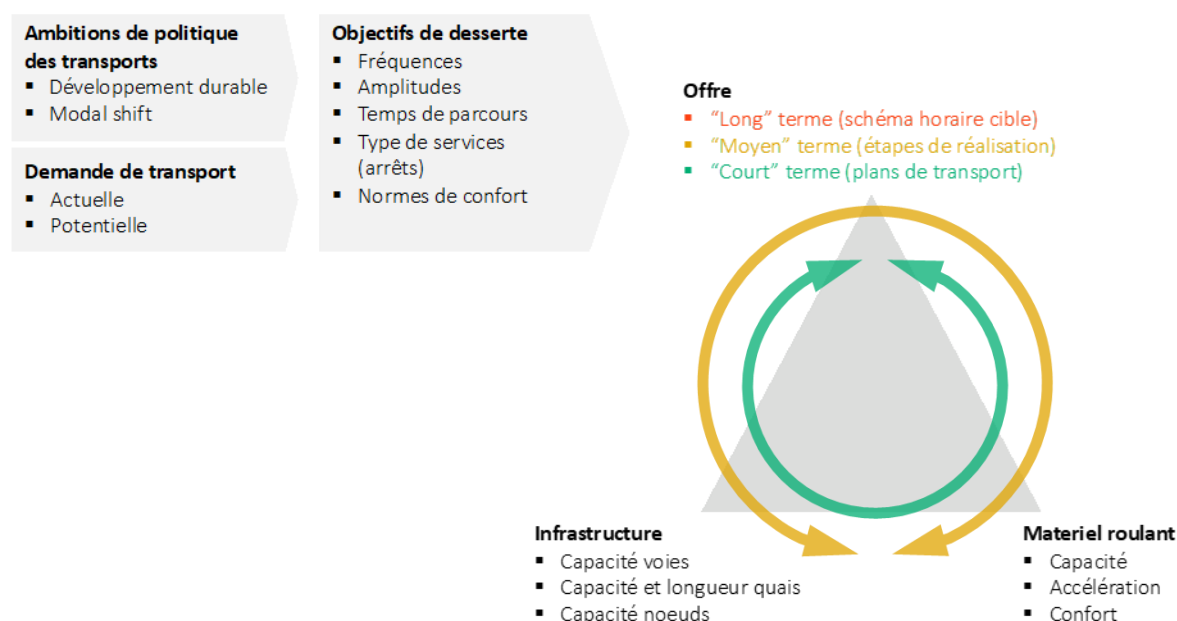
Cette offre cible est réalisable dans le long terme au moyen de plusieurs étapes concrétisées dans le court-terme dans les plans de transport successifs.

Ainsi, l'offre voulue est orientée vers le client final, qu'il soit un voyageur ou une entreprise utilisatrice du rail ; et le schéma horaire cible devient le cœur du système et des décisions. Une systématisation accrue de l'exploitation, permettant une meilleure productivité et une amélioration des dessertes, est réalisée. Les investissements sont mieux ciblés et permettent une mise à fruit progressive pour une utilisation efficiente des moyens publics.

Le triangle de la planification

Le triangle de la planification définit l'interaction entre trois pôles :

- L'offre de transport (voyageurs et fret) ;
- Les infrastructures ;
- Le matériel roulant.



Le secteur ferroviaire est caractérisé par son « temps long ». Les infrastructures et le matériel roulant sont lourds et coûteux, avec des durées de vie allant jusqu'à 30 ou 40 ans. De plus, les chantiers de renouvellement et d'extension, sur une infrastructure en exploitation, prennent du temps. Ce temps long implique une vision à long terme solide et très bien réfléchie. Il faut pouvoir très concrètement se projeter à 20 ans pour envisager comment pourront réellement être valorisés les investissements décidés aujourd'hui.

Ce temps long implique que les mises à fruit des investissements ne sont que progressives ; l'offre de transport, tant voyageurs que marchandises, doit être conçue en intégrant les contraintes d'infrastructure et d'exploitation existantes.

Le *triangle de la planification* implique ce mouvement dialectique dans lequel l'offre à long terme détermine les infrastructures et le matériel roulant futurs nécessaires à terme, tandis que l'offre à court et moyen termes est déterminée par l'infrastructure et le matériel roulant disponibles au moment même.

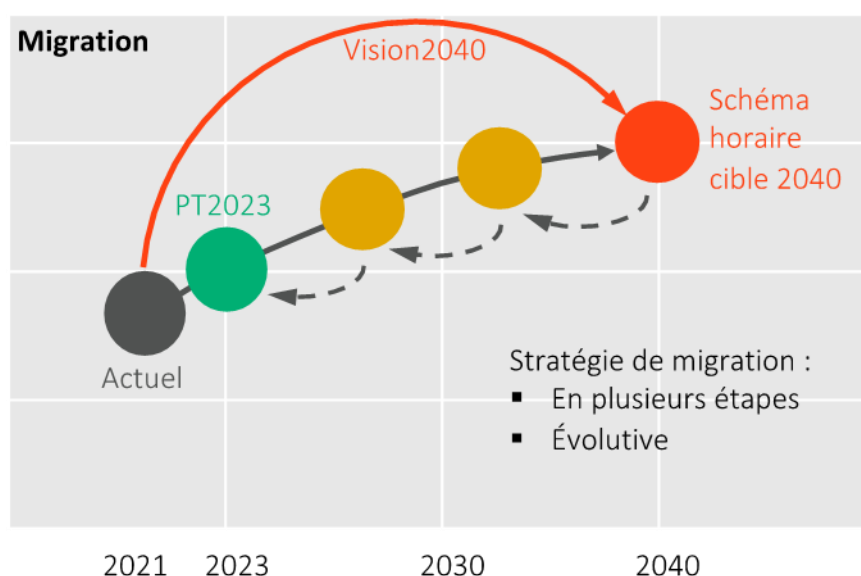
Une stratégie de migration

Une fois que l'offre à long terme (offre cible) est définie et donc que les besoins en infrastructures et en matériel roulant nécessaires sont identifiés, il convient de définir la stratégie de migration efficace, afin non seulement

d'atteindre ces objectifs à long terme, mais aussi de faire évoluer le système ferroviaire au profit des voyageurs à chaque mise en service de nouveaux plans de transport.

En effet, selon l'évolution de la disponibilité de nouvelles infrastructures et/ou de nouveaux matériels roulants, l'offre de transport évoluera, permettant ainsi une amélioration progressive du service aux clients, sans attendre d'avoir atteint la cible.

Une stratégie de migration évolutive, décrivant les différentes étapes successives et les offres intermédiaires, permettra d'atteindre les objectifs à long terme. Ce travail sera le résultat d'une collaboration étroite entre le gestionnaire d'infrastructure et les opérateurs ferroviaires actifs en Belgique.



Vision Rail 2040, axe 2 : le rail au service des clients

L'accueil des passagers

Des gares vivantes

Les gares de demain se développeront comme des écosystèmes vivants, de concert avec les villes et communes, avec pour objectif d'attirer l'activité sociale et économique à leurs alentours ou en leur sein, en offrant des services utiles aux voyageurs, en garantissant la possibilité d'attendre son train dans de bonnes conditions de confort et de sécurité, en devenant plus ouvertes sur leur environnement proche, rural ou urbain, avec des cheminements courts, faciles et agréables vers les arrêts des transports publics locaux.

Les gares deviendront bien plus qu'un endroit où l'on prend son train. Elles continueront à se transformer pour devenir de vrais « hubs » au sein desquels les voyageurs pourront accéder à toute une série de services ou loisirs.

Enfin, elles seront exemplaires en termes de fonctionnalité et leur valeur architecturale sera préservée.

L'ensemble du réseau ferroviaire, les gares comme les trains, sera accessible de façon universelle. La hauteur des quais sera uniformisée à 76 cm. La mise en circulation de trains à plancher bas, équipés d'une comble lacune (dispositif limitant l'espace entre le quai et le train), permettra un accès en totale autonomie. Les opérateurs seront sensibilisés à l'attention particulière à porter aux personnes à mobilité réduite dans les futurs achats de matériel roulant, de sorte que l'entièreté des voitures en circulation soient à plancher bas, permettant à terme une accessibilité aisée et optimale pour l'ensemble des voyageurs. Une attention particulière sera portée aux règles favorisant la cohabitation entre différents publics au sein des voitures multifonctionnelles. Cette accessibilité améliorée contribuera à augmenter de façon significative l'attractivité du rail. Les personnes à mobilité réduite verront leur parcours grandement facilité d'une part par une information et un accompagnement des voyageurs et d'autre part par un accès à l'achat des titres de transport optimaux et personnalisés.

Le développement d'une nouvelle culture participative, associant l'ensemble des acteurs concernés, permettra d'écouter et de dialoguer de manière régulière sur les défis de l'accessibilité et sur les réponses concrètes en vue de consolider une mobilité inclusive et solidaire, qui soit une liberté pour toutes et tous. Dans le cadre d'une évolution vers un système ferroviaire national multi acteurs, l'administration publique endossera un rôle d'animateur dans cette culture participative.

Enfin, les nouvelles technologies viendront compléter et simplifier l'assistance et les dispositifs préexistants, et ne s'y substitueront pas. L'utilisateur sera placé au cœur des préoccupations et des évolutions. Il conviendra d'exploiter le potentiel encore disponible dans notre pays pour renforcer la part modale du secteur ferroviaire, en ouvrant également, là où c'est judicieux, de nouveaux points d'arrêt. A cet égard, il s'agira notamment de renforcer l'attractivité du transport ferroviaire dans les zones suburbaines et à proximité des zones d'activités industrielles pour lesquelles la voiture personnelle constitue souvent la seule option possible. En parallèle, et en lien avec les discussions en termes d'aménagement du territoire, il est vital de coupler davantage la localisation des activités économiques à l'infrastructure ferroviaire existante.

Une tarification attractive et simplifiée

Le développement de la politique tarifaire visera à augmenter l'attractivité du train et à faciliter le report modal, tout en préservant les revenus et donc l'équilibre financier du système ferroviaire.

La politique ferroviaire visera notamment à encourager l'utilisation du train en dehors des heures de pointe et sur les trajets courts et moyens, en proposant des tarifs attractifs. L'offre tarifaire pour les déplacements domicile-travail et domicile-école continuera à promouvoir le report modal vers le train, en tenant compte des tendances sur les nouvelles façons de travailler.

Elle continuera également à avoir pour objectif d'attirer de nouveaux publics vers le train ou de les fidéliser, par le biais d'offres ciblées vers les enfants, les jeunes et les personnes âgées. Pour qu'il leur soit accessible, le train continuera d'être une solution financièrement abordable pour les personnes en situation de précarité financière ; les réductions tarifaires doivent être orientées vers les personnes qui en ont le plus besoin en veillant à mettre en place un système d'accès facile et équitable. À l'horizon 2040, tout en restant lisible et cohérente, la politique ferroviaire continuera à se diversifier et à déployer des actions et des initiatives concrètes, renforçant au quotidien l'inclusion, l'accessibilité (des gares, des quais, des outils d'information, de réservation, de paiement), ainsi que des réponses efficaces et adaptées face aux inégalités et à la fracture numérique.

Le voyageur se verra proposer le tarif le plus avantageux de manière systématique pour chacun de ses trajets.

Le voyageur, plus encore qu'aujourd'hui, sera au centre des stratégies commerciales, avec pour objectif de lui faciliter la tâche et de simplifier l'achat de billets, y compris pour des déplacements recourant à différents moyens de transport ou différents opérateurs de transport public ou de mobilité partagée. Ainsi, la poursuite du développement d'une billettique unique et de formules tarifaires intégrées ((en commençant par les zones urbaines mais en visant le plus rapidement possible une couverture sur l'ensemble du territoire) par les différents opérateurs de transport constituera une priorité.

Une information complète et à jour

En s'appuyant sur les évolutions technologiques, l'information aux voyageurs sera optimale et personnalisée. Elle sera intégrée entre les différents modes de transport et permettra ainsi une planification porte-à-porte aisée.

Les canaux d'information seront accessibles à toutes et à tous, reposeront sur une interactivité et assureront une information en temps réel complète et précise. Durant leur voyage, les voyageurs seront informés tant de façon visuelle que sonore.

Il sera également possible, en fonction du choix du voyageur, de proposer plusieurs scénarios de déplacement répondant à différents critères ou préférences. Il s'agira par exemple de proposer un itinéraire privilégié pour les PMR ou pour les personnes voyageant avec un vélo. Enfin, l'information sera fiabilisée et standardisée grâce au recours à des sources variées et complémentaires.

Des informations complètes et précises seront disponibles en ce qui concerne la composition du matériel roulant, la division des quais en différentes zones et la localisation du matériel roulant, afin de réduire les incertitudes des voyageurs et de fluidifier de façon conséquente les procédures d'embarquement.

Des voyages confortables

Le shift modal repose également sur une augmentation du niveau de confort pouvant être offert aux voyageurs. Le confort à bord des trains augmentera sensiblement la satisfaction des voyageurs durant leur déplacement.

Les espaces intérieurs des trains seront aménagés de façon à permettre aux voyageurs d'effectuer le voyage dans un environnement correspondant davantage à leurs attentes. De façon similaire à ce qui est en cours de réalisation ou de projection à l'étranger, des voitures dédiées seront créées. Il pourra s'agir d'espaces plus « calmes », d'espaces de « travail » ou encore d'espaces dédiés « aux interactions sociales ». L'enjeu sera d'offrir une expérience confortable aux voyageurs, ce qui passera par une meilleure prise en compte de leurs attentes.

Des efforts particuliers seront réalisés pour améliorer la modularité des espaces intérieurs.

La connectivité durant le voyage sera améliorée, avec du matériel roulant qui n'entrave donc pas la connectivité.

Une planification des travaux anticipée et stable

Les interventions sur la voie pour l'entretien, la modernisation et l'extension du réseau ont inévitablement des impacts sur la circulation des trains. Des perturbations pour raison de travaux peuvent difficilement être évitées. Cependant, le rôle du gestionnaire d'infrastructure est d'assurer une excellente coordination des travaux. Le gestionnaire d'infrastructure, en bonne collaboration avec l'opérateurs de transport de passagers, veillera, encore mieux qu'aujourd'hui, à planifier les travaux nécessaires de sorte à garantir la mise en place anticipativement de solutions de mobilité alternatives suffisantes.

Une attention particulière sera également apportée à la qualité des informations disponibles pour assurer un bon niveau de transparence et de prévisibilité tant pour ces perturbations que pour les solutions mises en place afin que le voyageur ou le client du gestionnaire d'infrastructure puissent effectuer le choix de déplacement le plus adéquat.

Des déplacements internationaux facilités

Pour ce qui concerne le transport transfrontalier de courte distance, la tarification des trajets sera déterminée en cohérence avec les tarifs nationaux du pays voisin. Des accords bilatéraux seront conclus et régulièrement mis à jour pour améliorer l'expérience du client. Celui-ci pourra voyager de la façon plus fluide possible sans avoir le sentiment de traverser une frontière. Le voyageur pourra réserver les billets utiles à la poursuite de son voyage dans le pays voisin, bien au-delà de la première gare frontière, avec la même facilité que pour un déplacement à l'intérieur de la Belgique.

S'agissant des trajets internationaux de longue distance, le voyageur disposera via l'opérateur de transport de passagers des informations sur les trains en correspondance pour tout son trajet, du départ à la destination finale. De même que lors de ses déplacements dans un pays voisin, il aura la possibilité d'acheter le ticket ou les différents tickets en une seule opération, en ce compris pour les trajets locaux dans le pays étranger de fin de parcours.

Pour réduire les sauts de puces aériens, l'évolution des dessertes ferroviaires vers les hubs aériens s'accompagnera d'une prise en charge des bagages dès le début du voyage en train, et d'un système de garanties en termes de correspondances.

Une sécurité intégrale et intégrée

La sécurité des voyageurs, du public dans les gares et du personnel ferroviaire est à la fois une exigence légitime au niveau sociétal et une des composantes de l'attractivité du rail comme mode de transport. Le rail est également une infrastructure critique, stratégique pour le pays. Il doit dès lors faire l'objet d'une attention particulière, notamment en matière de cybersécurité, de sécurité climatique et d'approvisionnement énergétique, ainsi que de continuité de service.

Pour répondre à cette attente, l'approche de la sécurité sera intégrale et intégrée.

Intégrale, car elle sera axée tant sur la prévention que sur la réponse aux phénomènes d'insécurité évolutifs. Elle visera à accroître la sécurité et le sentiment de sécurité des voyageurs, du public, du personnel, ainsi qu'à préserver le matériel et l'appareil de production.

Les menaces envers les personnes et les infrastructures seront continuellement analysées et évaluées en vue d'en améliorer la maîtrise et d'en réduire l'existence. Elles feront l'objet d'un suivi systématique, si nécessaire auprès des autorités judiciaires.

Les réponses apportées en matière de sécurité ne se limiteront pas à l'affectation de personnel dédié à celle-ci ou aux moyens technologiques mis en œuvre. La prévention passera également, par exemple, par le développement des gares, qui seront des écosystèmes vivants où personne ne sera isolé.

Intégrée, car les multiples autorités, services compétents et opérateurs se coordonneront et collaboreront pour assurer la sécurité dans les différentes infrastructures, dans le respect des compétences de chacun.

La sécurité d'exploitation sur le réseau ferroviaire restera une priorité pour l'ensemble des acteurs du secteur.

Pour garantir cette sécurité, les entreprises ferroviaires continueront à investir dans l'amélioration continue de leur système de gestion de la sécurité, dans la formation de leur personnel et dans l'implémentation de solutions techniques modernes et adaptées à l'évolution du système ferroviaire.

Par ailleurs, des actions et campagnes de sensibilisation et de prévention seront régulièrement menées tant vers le personnel du secteur que vers le grand public, afin de réduire le nombre d'incidents et d'accidents au niveau des points sensibles du réseau ferroviaire, tels que les passages à niveau.

Le développement du transport de marchandises

Par un ensemble d'actions coordonnées et d'investissements ciblés, l'objectif d'augmenter le volume de marchandises (matières premières comme produits finis) par la voie ferroviaire sera poursuivi, en commençant par un doublement d'ici 2030. De cette façon, l'impact du transport de marchandises sur le climat, sur la sécurité routière, sur la santé et sur la fluidité du trafic sera fortement diminué. Et l'économie belge bénéficiera d'un soutien utile.

Une nouvelle politique de gestion du stationnement

Le développement d'une politique de gestion du stationnement des trains de marchandises est une action préalable à toute décision en matière d'investissement dans de nouvelles installations de services (faisceaux, gare de triage, etc.). Le secteur s'accorde à dire que de nombreuses installations se trouvent aujourd'hui dans des situations de

congestion qui sont très souvent le résultat de l'absence de tarification pour les stationnements de longue durée. La Belgique a d'ailleurs très souvent été considérée comme « le parking de l'Europe ». **Une nouvelle approche en matière de gestion du stationnement pourra modifier drastiquement le taux d'utilisation du réseau.** La mise en place de cette politique de gestion de la capacité est une prérogative du gestionnaire d'infrastructure. Le gouvernement encouragera donc les initiatives en la matière à travers, entre autres, le futur Contrat de performance.

Des services de triage accessibles et efficaces

Les coûts d'exploitation du fret ferroviaire reposent en grande partie sur les opérations de composition des trains et sur les délais d'attente dans les faisceaux. Pour faciliter les opérations de triage dans le cadre de l'offre de trafic diffus²², le gestionnaire d'infrastructure met à disposition des opérateurs ferroviaires une installation de triage qui se situe à Anvers-Nord.

La méthodologie de gestion de cette bosse de triage évoluera pour stimuler son usage et réduire ainsi les coûts de composition des convois. Sachant que l'usage d'une telle installation permet de réduire de 3 à 6 fois le temps nécessaire à former les trains pour les « premiers » ou « derniers » kilomètres, et sachant que le taux d'utilisation de cette installation ne dépasse pas les 30% de sa capacité de traitement, un important potentiel de facilitation de la formation des convois au départ du Port d'Anvers existe et sera prioritairement mise en œuvre.

Une gestion améliorée de la bosse de triage permettra à tout opérateur ferroviaire, quelle que soit sa taille, de profiter d'un service à un tarif non discriminatoire, et améliorera l'efficacité des opérateurs de transport de marchandises par rail sans nécessiter d'investissements coûteux.

La bosse de triage d'Anvers-Nord est une installation appartenant au gestionnaire d'infrastructure. Le Gouvernement encouragera donc celui-ci à s'orienter vers un système de gestion plus efficace qui permettra de réduire les coûts de consolidation des convois et de rendre ainsi le trafic diffus plus abordable et plus compétitif.

Des raccordements industriels actifs et le maintien d'opportunités

Il existe aujourd'hui plus de 200 raccordements ferroviaires sur le réseau belge. Derrière chacun de ces raccordements se trouve soit une entreprise active qui échange chaque semaine ses marchandises par le rail, soit une entreprise qui conserve sa liaison ferroviaire mais ne l'exploite plus régulièrement, soit encore une industrie qui a cessé son activité. Le maintien de ces installations génère des coûts annuels d'entretien pour le gestionnaire d'infrastructure.

De commun accord entre une industrie qui souhaitait mettre fin à ses activités et le gestionnaire d'infrastructure, des raccordements ont par le passé fait ainsi l'objet de démontages ayant réduit le potentiel multimodal d'un site industriel. Ces démontages ont laissé les éventuels repreneurs face à une charge financière importante pour réinstaller un raccordement qui existait par le passé.

Des solutions seront recherchées avec le gestionnaire d'infrastructure, les acteurs économiques concernés, les autorités locales, régionales et fédérales pour faire en sorte de conserver des opportunités d'attraction pour de nouveaux investisseurs désireux d'effectuer leurs transports par le rail. L'objectif n'est pas d'entretenir indéfiniment

²² Le trafic diffus : un train rassemblant des wagons/marchandises de plusieurs clients et provenant de différents endroits. Ce trafic nécessite donc d'importantes manœuvres de consolidation, notamment de triage, ainsi que du transport sur les « premiers » et « derniers » kilomètres.

une installation inactive, mais bien de créer une véritable collaboration entre les différents acteurs pour rechercher des solutions de transport de marchandises par rail et stimuler le développement économique.

Une planification des travaux anticipée et stable

Les interventions sur la voie pour l'entretien, la modernisation et l'extension du réseau ont nécessairement des impacts sur la circulation des trains. Des perturbations pour raison de travaux peuvent difficilement être évitées. Cependant, le rôle du gestionnaire d'infrastructure est d'assurer une excellente coordination des travaux. Le gestionnaire d'infrastructure veillera, encore mieux qu'aujourd'hui, à planifier les travaux nécessaires de sorte à garantir des alternatives suffisantes et d'éviter de mettre à mal les efforts de développement du trafic marchandises. Une attention particulière sera également apportée aux conséquences des travaux réalisés sur le trafic provenant ou à destination des pays voisins.

Le Contrat de performance du gestionnaire d'infrastructure prévoira des indicateurs qui permettront d'améliorer la planification des travaux. Une attention particulière sera également apportée à la qualité des informations disponibles pour assurer un bon niveau de transparence et de prévisibilité, et éviter les ruptures dans la chaîne logistique.

Un « level playing field » pour le transport de marchandises

En plus de la flexibilité et de l'efficacité, le coût du transport est un facteur important dans le choix d'utiliser le rail comme moyen de transport. Les tarifs pratiqués forment l'une des composantes de l'attractivité d'un mode de transport et les prix du transport ferroviaire de fret doivent faire écho aux objectifs fixés par le Gouvernement fédéral. Or, les opérateurs de transport ferroviaire doivent faire face à des coûts de consolidation élevés, auxquels leurs concurrents des autres modes de transport ne sont pas toujours exposés. Parmi ces coûts figurent par exemple les coûts liés à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (la redevance d'infrastructure), les coûts de manœuvres pour les opérations de « premiers » et « derniers » kilomètres, le coût de formation des conducteurs de trains (une formation longue dont le prix est totalement à charge de l'opérateur ferroviaire), le coût des équipements de sécurité à bord des trains, etc.

Pour agir sur ces coûts, plusieurs actions seront nécessaires, d'une part, dans le chef des opérateurs ferroviaires (couplage automatique de trains, partage d'informations, mutualisation de trafic, etc.) et, d'autre part, dans le chef des pouvoirs locaux, régionaux et du Gouvernement fédéral. Des mécanismes de soutien financier seront mis en place pour encourager et stimuler le développement de nouveaux services, mais il importera également de travailler sur des approches structurelles qui permettront de réduire tous ces différents coûts de consolidation.

Une étude sera réalisée sur les « premiers » et « derniers » kilomètres afin d'analyser la manière dont les dispositions, normes et règles de droit, organisationnelles et opérationnelles, sont mises en œuvre sur le terrain, et d'étudier de possibles assouplissements de celles-ci. Cette étude pourra également tenir compte des bonnes pratiques identifiées dans les pays voisins, et nécessitera une participation active du secteur.

Vision Rail 2040, axe 3 : le rail plus durable

La Vision Rail 2040 s'inscrit étroitement dans la stratégie fédérale de développement durable instituée par la loi du 5 mai 1997 et basée sur un cycle politique (Plan-Do-Check-Act) qui favorise un processus d'apprentissage et d'amélioration continue. Dans le cadre de cette stratégie, une Vision à Long Terme, comprenant 15 thèmes et 55 objectifs à l'horizon 2050, a été approuvée par le Gouvernement.

Certaines orientations et objectifs chiffrés de la Vision à Long Terme doivent être mis à jour pour donner suite au Green Deal, au Fit for 55 et aux ODD, mais les thématiques restent prioritaires et d'actualité.

Concernant la mobilité et le transport, les objectifs sont notamment les suivants :

- Toute personne a accès à un mode de transport dont les émissions de gaz à effet de serre et de polluants, les impacts sur la diversité biologique et sur la qualité de vie, seront aussi faibles que possible.
- Les modes de transport collectifs priment sur les modes de transport individuels. Pour le transport de marchandises, les transports ferroviaires et fluviaux seront dans ce cadre les plus largement utilisés.

Le secteur ferroviaire belge s'inscrit dans une transition écologique et assume sa part de responsabilité dans cette transformation, tout en exploitant au maximum son potentiel d'innovation. Le secteur ferroviaire et tous les acteurs impliqués s'aligneront sur les grands objectifs nationaux et internationaux en ce qui concerne les objectifs climatiques. Dans ce sens, le secteur du rail belge atteindra la neutralité carbone au plus tard en 2040 pour les bâtiments et à l'horizon 2050 pour l'ensemble ses activités proprement ferroviaire.

Le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire et les opérateurs ferroviaires sont des acteurs importants pour accélérer la transition écologique en cours. Le transport ferroviaire est déjà aujourd'hui un des modes de transport émettant le moins de CO₂. Toutefois, en vue de conserver son avantage qualitatif, le secteur entreprendra des changements en profondeur dans toutes ses opérations, et de façon transversale, et les acteurs adopteront plus encore les pratiques de la responsabilité sociétale des entreprises (RSE).

Les autorités publiques activeront tous les leviers à leur disposition pour soutenir l'engagement des acteurs ferroviaires dans ces objectifs de durabilité, entre autres par le biais de contrats liés à des compensations dans le cas des opérateurs de missions de service public, ou au travers d'outils réglementaires pour les autres opérateurs.

Durabilité dans les « cœurs de métier »

L'énergie constitue un enjeu majeur de la transition écologique et, en tant que grand consommateur d'énergie, le secteur ferroviaire est un des secteurs les plus impactés par les décisions dans ce domaine. En se calquant sur les évolutions et tendances du marché de l'énergie, le transport ferroviaire belge sera alimenté par de l'énergie 100% verte et explorera des sources d'énergie alternative (telle que l'hydrogène renouvelable, par exemple). En parallèle, des progrès considérables auront été réalisés grâce aux nouvelles technologies et auront contribué au renforcement de l'efficacité énergétique du transport ferroviaire.

A cet égard, tous les opérateurs ferroviaires circulant sur le réseau belge encourageront les pratiques comme « l'écoconduite » et mettront en place des plans d'action ambitieux en vue de limiter les pertes d'énergie, notamment lors des activités de formation ou de stationnement des trains dans les faisceaux. De la même manière, les cahiers des charges relatifs aux commandes de nouveaux matériels roulants prendront en considération l'efficacité énergétique et en feront un critère de sélection. L'ensemble du matériel roulant sera équipé d'énergimètres.

Si le train est déjà un des moyens de transport les plus durables, l'ambition, par cette Vision Rail 2040, est donc également de diminuer l'empreinte environnementale des outils de production. Les bâtiments auront aussi atteint la neutralité carbone et réduit leur impact sur l'environnement.

Cette approche englobe aussi bien la consommation d'énergie que des matières telles que les achats durables, l'utilisation des ressources, le traitement des eaux usagées ou la gestion des déchets. Selon la configuration des lieux et du potentiel exploitable, les bâtiments des gares et ateliers seront développés en suivant les tendances innovantes dans le secteur de la construction (bâtiments passifs, neutre en carbone et circularité des matériaux, par exemple). Les bâtiments seront ainsi exemplaires en matière de normes environnementales et les outils de calcul des émissions de carbone et/ou d'évaluation du cycle de vie seront utilisés dans le processus de prise de décision, et lors de l'édification de nouvelles infrastructures. Dans ce contexte, les projets reposant partiellement sur une rénovation de l'existant seront privilégiés par rapport aux grands projets de construction de nouveaux complexes de gare.

Concernant les bâtiments existants, les inventaires de produits (huile de refroidissement des transformateurs, par exemple) et de matériaux dangereux (amiante, par exemple) seront soigneusement tenus à jour. Les produits et matériaux en question seront progressivement remplacés par des équivalents moins dangereux.

Le secteur ferroviaire se montrera exemplaire au niveau du recyclage des matières et de la réutilisation des matières premières dans des chantiers de renouvellement ou de modernisation. Les déchets seront évacués en intégrant les valeurs résiduelles de ces matières. Les cahiers des charges utilisés pour cet aspect de la chaîne de production tiendront compte de ces critères (récupération, traitement et revalorisation des déchets,), et pas uniquement des aspects financiers.

La mise hors service et le recyclage du matériel roulant seront réalisés dans le respect des normes environnementales les plus contraignantes. Des critères tenant compte de l'impact environnemental seront intégrés dans les marchés d'achats de matériaux ou d'outils afin de permettre le choix des fournitures les plus écologiquement et socialement responsables. Des recherches visant à développer des alternatives plus respectueuses de l'environnement seront entreprises.

Concernant l'entretien des voies, le gestionnaire de l'infrastructure et les opérateurs utiliseront uniquement des solutions de désherbage respectueuses de l'environnement et de la santé, sans glyphosate ou toute autre substance toxique pour l'environnement ou la santé à court, moyen ou long terme des êtres vivants. Concernant l'entretien et l'usage des abords des voies, le gestionnaire de l'infrastructure veillera au respect et au développement de la biodiversité, notamment par le biais de programmes de plantation de haies, de création de zones de friche ou d'entretien naturel, le cas échéant en collaboration avec des éleveurs locaux.

En ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire, elle limitera au maximum son impact sur l'environnement et sur l'espace public, notamment au regard de « l'effet rupture » qui peut y être associé. Enfin, le secteur ferroviaire exploitera les avancées technologiques disponibles pour réduire au maximum les nuisances sonores et vibratoires.

Des acteurs écoresponsables

Les différentes entreprises actives dans le secteur ferroviaire se montreront exemplaires et appliqueront les principes de l'écoresponsabilité. Les volumes de déchets produits seront réduits au strict minimum et la production de déchets sera anticipée et réduite en amont à travers les cahiers des charges. Les pratiques d'upcycling (recyclage valorisant) et de circularité seront favorisées.

Les membres du personnel constituent un levier d'action important pour atteindre les objectifs écologiques des entreprises. L'ensemble du personnel sera davantage encore sensibilisé aux bonnes pratiques et aux bonnes habitudes à adopter sur le lieu de travail.

Les entreprises actives dans le secteur suivront les préconisations en matière de « devoir de diligence » et s'assureront ainsi de prendre toutes les mesures nécessaires en vue de limiter notamment l'impact de leurs activités sur l'environnement.

Elles intégreront dans leur processus de prise de décision des outils d'évaluation environnementale, tel que les « analyses de cycle de vie », les « calculs de bilan carbone » et les « analyses d'impact – gestion des risques par rapport à l'environnement ».

D'une manière générale, les marchés publics intégreront des critères environnementaux, de circularité, de cycle de vie, ainsi que sociétaux. Dans ce cadre, à chaque étape du cycle de vie des matériaux utilisés, les conditions de travail et de production devront être conformes à la législation européenne.

Les entreprises ferroviaires, en particulier les acteurs historiques, jouissent d'un patrimoine foncier conséquent et diversifié (bâtiments, ateliers, terrains, friches industrielles, etc.). L'entretien, la valorisation et l'activation de ce patrimoine demeureront des priorités, de façon à atteindre les objectifs climatiques. Les entreprises ferroviaires exploiteront les superficies en leur possession afin d'y installer ou d'y faire installer des installations produisant de l'énergie renouvelable *ad hoc par exemple via un tiers investisseur ou un Power Purchase Agreement*. Cette production visera directement l'alimentation du réseau ferroviaire. De telles installations se feront sur des zones déjà artificialisées ou sur des bâtiments.

Vision Rail 2040, axe 4 : le rail au service d'une approche globale de la mobilité

Au-delà du secteur ferroviaire en tant que tel, l'ambition globale de la politique de mobilité et de développement durable consiste à favoriser les moyens de transports alternatifs à la voiture. Si les 3 premiers axes de la Vision Rail 2040 en sont des composantes essentielles, le système ferroviaire sera d'autant plus efficient, attractif et largement utilisé que plusieurs autres champs d'actions, décrits dans cet axe 4, auront également été développés.

Ces champs d'action dépassent, en tout ou en partie, les compétences aux mains des autorités fédérales et le domaine de la mobilité. Réussir le shift modal à l'échelle nationale appelle à une concertation et collaboration étroite entre tous les niveaux de pouvoirs et les domaines d'action.

Le train, connecté aux autres solutions de transport régional

Si les compétences en matière de mobilité sont réparties entre différents niveaux de pouvoir, les défis et enjeux sont nationaux, voire internationaux. C'est pourquoi chacune des parties prenantes à la gouvernance, consciente de détenir une partie de la solution, s'est engagée vers davantage de durabilité en matière de transport. Les autorités publiques à la fois locales, régionales, fédérales et européennes se sont positionnées sans ambiguïté en faveur d'une mobilité multimodale, plus durable et plus respectueuse de l'environnement.

Concernant le transport de voyageurs, les politiques convergent pour encourager une mobilité active et durable, et développer efficacement des transports en commun au service des clients. En facilitant plus encore l'intermodalité, notamment la complémentarité avec les autres opérateurs de transport publics et privés, ainsi qu'avec les déplacements à pied et à vélo ou en voiture le rail pourra concrétiser son rôle de colonne vertébrale de la mobilité en Belgique.

Concernant le transport de marchandises, il conviendra de s'intéresser à la complémentarité des modes de transport plutôt qu'à leur mise en concurrence. Dans de nombreux cas, le rail ne peut se passer du transport routier pour les activités de « premier » et « dernier » kilomètre. S'il est certain que le transport par rail est compétitif sur de plus longues distances, il est beaucoup moins intuitif de l'utiliser sur de plus courtes distances (< 300 km). Il y a lieu d'engager un travail de réflexion sur les moyens de convaincre les transporteurs à faire le choix du rail.

Pour concrétiser une cohérence accrue des politiques de mobilité, la Conférence interministérielle des Ministres de la Mobilité, lieu de dialogue et de recherche du consensus sur des thèmes d'intérêt commun, constitue l'outil par excellence. Cette conférence réunit régulièrement les différents Ministres de la Mobilité, fédéral et régionaux, autour de thèmes d'intérêt commun, tels que l'intégration tarifaire, l'organisation des correspondances train-bus, la desserte ferroviaire intrarégionale et autour de Bruxelles, les questions de péage urbain, etc. Elle poursuivra son travail de coordination au profit d'une mobilité mieux organisée et coordonnée, mais aussi moins impactante pour la planète.

L'accessibilité multimodale des gares prioritaire pour les modes actifs ou partagés

La combinaison du train avec d'autres modes de déplacement est facilitée par le renforcement du caractère multimodal des trains. La priorité dans l'accessibilité multimodale entre modes de transport respecte le principe STOP (priorité aux S = stappers, piétons ; T = trappers, cyclistes ; O = openbaar vervoer, transports publics ; P = privé vervoer, transports privés). En dialogue avec les Régions et les pouvoirs locaux, le rôle des gares comme carrefours multimodaux, où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité, est promu afin d'encourager l'intermodalité. Les projets relatifs aux gares et arrêts tiendront notamment compte des mobipôles développés en Wallonie et des mobipunten/hoppinpunten développés en Flandre.

La marche constitue le premier mode de déplacement. Dès leur conception, les gares et leurs différentes composantes tiennent compte de ce mode, de façon à ne pas entraver ou compliquer l'accès des piétons.

La complémentarité du train et du vélo est particulièrement intéressante dans une mobilité intermodale, que ce soit pour les déplacements domicile – lieu de travail ou les autres types de déplacement. Les pouvoirs publics facilitent la combinaison des déplacements ferroviaires nationaux et internationaux avec l'utilisation du vélo via divers leviers :

- Les emplacements réservés aux vélos seront situés à proximité immédiate des quais et aménagés dans un espace où la surveillance sociale découragera les actes de vandalisme ou de vol. Des abris et des arceaux permettront une fixation des différents types de vélo dans des conditions optimales de sécurité, à l'abri des intempéries. Les vélos de tailles différentes (vélos cargo, tandem, vélo électrique avec siège enfant, ...) disposeront également d'emplacements adaptés. Des parkings vélos sécurisés avec contrôle d'accès seront progressivement installés, tout en maintenant l'accès à des parkings gratuits ;
- Les trains seront équipés d'un nombre suffisant de places pour vélos en fonction du potentiel de la demande et donc des trajets considérés (navettes quotidiennes, déplacements de loisirs nationaux et internationaux, etc.). La mise à disposition d'informations en temps réel sur le nombre de places vélos disponibles dans chaque train, ainsi que la possibilité de pouvoir réserver des places permettront aux usagers de mieux planifier leurs voyages multimodaux, que ce soit pour des déplacements quotidiens ou pour des déplacements de loisirs. Des accès aménagés aux quais et aux voitures permettront un embarquement et un débarquement aisé des différents formats de vélo et de leurs accessoires (remorques, bagages), leur fixation sécurisée, voire le rechargement des batteries pendant la durée du trajet. L'indication sur le quai des emplacements où l'embarquement de vélos sera possible permettra un gain de temps et de confort pour les usagers et le personnel des opérateurs de missions de service public ;
- La combinaison train-vélo sera accessible financièrement, notamment grâce à une tarification adaptée et variable en fonction de différents paramètres (heure de la journée, longueur du trajet, tarifs préférentiels, vélos en libre-partage disponibles à l'arrivée, etc.)
- Une amélioration de toute la chaîne des transports, du domicile à la destination, sera rendue possible par l'intégration des transports publics locaux (De Lijn, STIB, TEC) ou des opérateurs de transport privés dans le système de nœuds ferroviaires (horaires, information, billettique, tarifs). Les évolutions technologiques permettront un échange d'informations accru entre les différents modes de déplacement et une interactivité renforcée. La mise à disposition généralisée de vélos partagés, mais aussi des informations adéquates diffusées auprès des voyageurs, permettront de développer la complémentarité avec tous les autres modes

actifs, en coopération avec les villes et communes, dans l'objectif de faciliter le « premier » et le « dernier » kilomètre, mais également le tourisme actif. Une signalétique et des itinéraires spécialement adaptés permettront aux voyageurs de relier intuitivement et facilement les différents modes de transport connectés aux gares et pôles multimodaux (bus, trams, guichets, quais, parking vélo, etc.) et d'avoir accès à des informations précises et fiables sur leurs correspondances.

Enfin, pour les déplacements où la combinaison entre automobile et train s'impose, des synergies entre infrastructures et services de voitures partagées, d'une part, et transport ferroviaire, d'autre part, sont promues. Lorsque le « premier/dernier kilomètre » ne peut se faire qu'en voiture, particulièrement en zone rurale, là où c'est possible et en concertation avec les autorités régionales et locales, des parkings sont proposés aux navetteurs afin qu'ils puissent abandonner leur voiture et poursuivre leur trajet en train.

Un aménagement du territoire favorable

Les liens entre aménagement du territoire et mobilité, dont la mobilité ferroviaire, sont étroits et les politiques menées ne les prennent toujours pas suffisamment en compte. Lever cet obstacle implique évidemment une collaboration à la fois entre acteurs de domaines différents et entre niveaux de pouvoir différents.

La Belgique dispose d'un réseau ferré relativement dense et d'une densité de population élevée, deux atouts majeurs pour développer l'usage du rail.

Le renforcement de la convergence de ces deux caractéristiques consolidera encore le potentiel d'utilisation du rail. La localisation de services accessibles à proximité des arrêts ferroviaires et l'installation de ces derniers dans des zones densément peuplées constituent un levier très efficace pour augmenter le nombre d'utilisateurs du train. Des exemples étrangers et des études urbanistiques montrent les possibilités d'aménager des quartiers de vie denses et agréables autour des gares, qu'elles soient grandes, moyennes ou petites. Par ailleurs, dans les zones suburbaines déjà denses et traversées par une ligne de chemin de fer, la réouverture d'arrêts permettra également d'augmenter facilement le nombre d'utilisateurs du train.

Les entreprises ferroviaires veillent à ce que la modification de l'affectation des terrains et des assiettes de voie n'hypothèque pas une extension future du réseau et la création de nouvelles gares dans et autour des grands centres.

Dans les deux cas, il s'agit d'articuler adéquatement les décisions en matière urbanistique et les choix en matière de mobilité. Un outil de gouvernance a déjà fait ses preuves dans des pays voisins : il s'agit du « contrat d'axe ». Initialement conçu pour accompagner le développement de nouvelles lignes de tram, il a été adapté à des projets de réouverture ou de redynamisation de lignes de chemin de fer. Il se concrétise par la création d'un lieu de dialogue entre les acteurs compétents dans les matières d'aménagement du territoire ou de mobilité ; quel que soit le niveau de pouvoir (local, régional et fédéral) et le type d'acteurs (autorités, opérateurs de transport public, acteurs économiques ou de l'enseignement). L'objectif est de s'accorder sur des objectifs communs qui peuvent alors se renforcer par l'activation d'un cercle vertueux : plus d'habitants proches de la gare et donc de voyageurs potentiels, ce qui encourage une offre de transport en commun ambitieuse, ce qui permet à son tour une réduction de l'usage de la voiture, une évolution qui rend le quartier plus agréable, ce qui attire de nouveaux habitants, qui deviennent de nouveaux utilisateurs du transport en commun, etc.

Une concertation plus étroite entre les autorités en charge de la mobilité et de l'aménagement du territoire devrait permettre, à l'avenir, d'envisager une localisation plus adéquate de nouveaux pôles générateurs de flux de

déplacements, comme des hôpitaux ou des centres universitaires, dans l'optique d'une connexion au système de transport public structurant déjà existant ; les extensions futures des réseaux structurants, du chemin de fer en particulier, étant contraintes par la disponibilité de l'espace (surtout en zone déjà fortement urbanisée) et par le coût de construction et d'entretien de ces infrastructures lourdes.

La même logique sera transposée au transport de marchandises. Le patrimoine et l'équipement existants seront valorisés si les terrains disponibles et adjacents aux raccordements ferroviaires sont aménagés et prioritairement proposés à des industries potentiellement utilisatrices du rail. Le développement de zones économiques et industrielles complètement déconnectées du réseau ferré actuel entrave toute possibilité d'utilisation du rail pour les entreprises qui s'y installent, les rendant totalement dépendantes du transport routier.

Une politique fiscale incitative

La fiscalité est un levier puissant pour orienter l'évolution des comportements des acteurs économiques et des citoyens en toute matière. La mobilité n'échappe pas à la règle. Dans la mesure où « la mobilité est une liberté », il s'agit de faciliter les déplacements en train ou en combinaison avec le train en activant le levier fiscal. Ce levier est activable à différents niveaux de pouvoir et appelle à une prise de responsabilité des différentes autorités concernées. Il existe actuellement certaines distorsions de concurrence entre les modes de transport. A l'heure de l'urgence climatique et face aux enjeux de préservation de la biodiversité, des corrections doivent pouvoir être apportées pour permettre l'essor du rail comme colonne vertébrale de la mobilité en Belgique. A titre d'exemples :

- Le renforcement d'une fiscalité favorable à la mobilité active et partagée, comme le développement des indemnités vélo et la généralisation du système de tiers-payant pour les abonnements domicile-travail en transport en commun.
- La réforme de la fiscalité favorable aux voitures de société, en soutenant le développement de solutions alternatives, telles que le Budget Mobilité ou les voitures partagées
- La mise en place de mesures visant à corriger l'avantage concurrentiel du secteur aérien par rapport à d'autres modes, dont le transport ferroviaire international (contribution sur les billets d'avion, etc.), en plaidant au niveau européen et mondial pour une taxation équitable des carburants utilisés.
- Une juste prise en compte des coûts des externalités liés aux modes les moins durables pour le transport de personnes et de marchandises afin de corriger au bénéfice du rail le déséquilibre concurrentiel entre modes.
- Des conditions de concurrence équitables entre tous les modes de transport de fret, en luttant au niveau national et européen contre toute forme de dumping social dans le transport routier international.

La mise en place d'une mobilité servicielle (MaaS)

La sensibilisation est un élément essentiel pour stimuler le shift modal vers des modes de transport plus durables – dont le train – et l'application du principe STOP. A cela s'ajoute la simplicité d'utilisation. En d'autres termes, une personne désirant se déplacer doit pouvoir comparer les différentes combinaisons de transport à sa disposition et les utiliser en toute simplicité. Cela passera par le développement des aspects suivants :

- Des planificateurs intermodaux permettant de comparer différentes options en fonction de critères économiques, temporels et environnementaux, tout en tenant compte des préférences personnelles et des modes de transport déjà à disposition (vélo ou vélo pliant, éventuellement électrique, trottinette, voiture) ;
- Une information aux voyageurs en temps réel tout au long de leur trajet et principalement lors des transferts entre modes, via des affichages dynamiques ou des bornes physiques, par exemple ;
- L'intégration tarifaire, permettant le paiement des différents modes de transport en toute simplicité à partir d'une seule et même application ou d'un seul moyen de paiement physique (type Mobib), mais également le paiement de la mobilité partagée voire du stationnement (de la voiture ou du vélo).

Cette perspective sera rendue possible par le développement de la mobilité servicielle ou MaaS (Mobility as a Service). Il s'agira de créer un écosystème permettant aux différents acteurs de travailler ensemble de la façon la plus fluide possible, et à l'autorité responsable de la mobilité de suivre les évolutions et d'adapter les règles si nécessaire. En effet, la MaaS utilise un ensemble de données et une interface numérique pour fournir et gérer de façon efficace un service de transport multimodal dans une offre simple. Les opérateurs de transport doivent continuer à miser sur une politique d'open data qui consiste à rendre accessibles les données intéressantes pour les pouvoirs publics ainsi que pour les différents acteurs développant des outils opérationnels de multimodalité. Il s'agit ainsi de rendre possible une politique de mobilité dans laquelle le voyageur est central. La MaaS ne se limite pas à une application. Il englobe un modèle de distribution de services de mobilité. La mobilité ne s'arrêtant pas aux frontières des régions ni même de la Belgique, cet écosystème sera interfédéral ou européen.

L'écosystème ainsi créé permettra de créer un climat de confiance entre usagers, fournisseurs MaaS et opérateurs de mobilité.

Les avantages d'un tel écosystème sont multiples :

- Création des opportunités pour différents acteurs présents et à venir ;
- Simplification de l'accompagnement au changement des usagers en leur permettant de découvrir les possibilités liées au transport ferroviaire et à sa combinaison avec d'autres modes ;
- Accompagnement des usagers en cours de trajet afin de leur proposer une expérience utilisateur meilleure que les alternatives plus polluantes ;
- Mise en évidence de l'impact environnemental et sociétal positif du changement de mode de transport (utilisation des transports en commun, du vélo ou de combinaisons à la place d'un trajet uniquement en voiture) ;
- Mise en évidence de l'incertitude liée à l'heure d'arrivée qui varie selon les modes, par exemple en cas d'embouteillage. L'heure d'arrivée en voiture est très variable ; elle l'est nettement moins en train. A vélo ou à pied, elle ne l'est pas.

La mise en œuvre de la Vision Rail 2040

Cette feuille de route présente un cap et propose une ambition à long terme pour le rail.

La politique publique ferroviaire dispose avec cette feuille de route de balises destinées à favoriser un pilotage efficace, clair, transparent et à la hauteur des défis économiques, sociaux, environnementaux et technologiques. Il s'agit donc d'une source d'inspiration et d'un instrument digne d'une gouvernance moderne du service ferroviaire, visant à mieux anticiper, décider et investir dans le rail de demain.

Structurée autour de plusieurs axes, la Vision Rail 2040 a pour objectif de donner un cadre et une cohérence à plusieurs plans d'action et documents fondamentaux à venir, qui permettront la concrétisation progressive des objectifs et principes de la Vision ici élaborée.

Les principes fondamentaux de planification à long terme de l'offre ferroviaire, tels qu'exposés dans la présente Vision Rail 2040, et dont l'affinement se poursuivra dans les mois qui viennent, devront être adaptés à la réalité et aux contraintes éventuelles du réseau ferroviaire en Belgique. Un travail de concrétisation des principes sera nécessaire, en concertation avec les acteurs du secteur.

Ce travail visera, d'une part, à affiner les opportunités de développement de l'offre de transport en rapport avec la croissance de demande prévue, avec la demande encore inexploitée qui reste à desservir et avec la réalisation des objectifs de report modal de la politique des transports. D'autre part, il s'inspirera des principes fondateurs énoncés ici et étudiera les modalités d'une application systématique de ces principes au réseau ferroviaire belge, les adaptant au contexte, aux opportunités et aux contraintes. Ceci permettra de mieux préciser encore la Vision Rail 2040, en établissant « l'offre cible 2040 », d'en déterminer concrètement la faisabilité technique et économique, de confirmer la pertinence de ce modèle pour le système ferroviaire belge et de veiller à déterminer les étapes de mise en œuvre au niveau de l'offre comme de l'infrastructure, permettant au fil des développements de l'adapter aux évolutions de la demande, territoriale et sociétale.

Ceci mènera à l'établissement d'une démarche globale et rigoureuse, qui permettra de mieux éclairer à l'avenir le choix des futurs investissements. Les différents projets d'extension seront dorénavant évalués, adaptés et priorisés dans ce cadre.

La Vision Rail 2040 sera également amenée à être renouvelée en continu, pour continuer à réorienter sur le long terme le système ferroviaire qui – rappelons-le – a besoin par sa nature d'une vision à long-terme. Elle devra donc être suivie par l'élaboration d'une Vision 2050, 2060, qui permettront de réaliser le transfert modal des personnes et des marchandises vers le rail, en affectant de la façon la plus efficiente possible les moyens humains et financiers disponibles.

Gouvernance et feuille de route

La Vision Rail 2040 dépasse le cadre d'une législature et nécessite la mise en place d'un suivi approprié :

- Les organes d'avis existants, en particulier les comités consultatifs liés aux enjeux ferroviaires, seront invités à remettre chaque année un avis concernant la mise œuvre de la Vision 2040 (suivi de la feuille de route)
- Une évaluation de la mise en œuvre de la Vision Rail sera présentée chaque année par le Ministre compétent devant la Chambre des Représentants dans le cadre de la défense de sa note de politique générale

Pour rencontrer progressivement les objectifs repris dans cette vision, les étapes décrites ci-après seront mises en œuvre par les autorités publiques, avec l'implication étroite des acteurs ferroviaires belges.

Chaque outil de concrétisation repris ci-après suivra les procédures de validation adéquates, en ce compris pour son volet budgétaire le cas échéant. Les besoins budgétaires seront estimés pour chacune des étapes et l'affectation des moyens décidée ensuite.

A très court terme : année 2022

- Réalisation d'une étude afin d'objectiver les ambitions de shift modal et leur pertinence
- Attribution d'un contrat de service public à la SNCB pour une durée de 10 ans comprenant des objectifs définis de croissance de l'offre de transport, de qualité de service (ponctualité, confort de voyage, accueil en gare, tarification attractive) et d'amélioration de l'efficacité du système en cohérence avec les principes de cette Vision Rail 2040, avec une compensation publique juste au regard des objectifs définis
- Adoption d'un contrat de performance pour le gestionnaire d'infrastructure belge Infrabel, comprenant des objectifs définis en termes d'entretien et de qualité de l'infrastructure, d'optimisation de la capacité par une gestion efficace des trafics et une planification stable des travaux ; et d'amélioration de l'efficacité du système en cohérence avec les principes de cette Vision Rail 2040, avec une compensation publique juste au regard des objectifs définis.
- Approbation d'un plan pluriannuel d'investissements ferroviaires précisant les projets d'investissements nécessaires à la réalisation des missions de services publics de la SNCB et d'Infrabel telles que décrites dans leur contrat respectif avec l'Etat. Ce plan aligné entre les 2 entreprises publiques constitue une priorisation des investissements ferroviaires pour la période 2023-2032, et fera l'objet d'un *mid-term review*
- Adoption d'un plan d'action « fret » listant et décrivant toutes les actions et mesures à activer dans les années à venir pour rencontrer l'objectif de doubler le volume de marchandises transportés par rail d'ici 2030
- Validation d'une Vision interfédérale de la Mobilité Servicielle (MaaS), permettant d'offrir aux citoyens des solutions multimodales intégrées, à travers une collaboration organisée entre les différents niveaux de pouvoirs compétents en matière de mobilité
- Identification et adoption des mesures de soutien pertinentes pour permettre le développement du transport international ferroviaire de voyageurs, et en particulier les trains de nuit

A court terme : années 2023-2024

- Finalisation de l'étude de faisabilité économique et opérationnelle du modèle de l'horaire intégré au système belge : détermination d'une stratégie de migration vers un modèle d'exploitation plus performant (application dans les prochains plans transport)
- Etablissement d'une offre cible (schéma horaire) qui permettra de cibler précisément et confirmer les besoins d'investissements en termes d'extension de capacité de transport (matériel roulant et infrastructure) en vue du *mid-term review* des contrats de service public et de performance ainsi que du Plan Pluriannuel d'Investissements Ferroviaires

- Identification des évolutions législatives et réglementaires nécessaires pour préparer l'avenir du système ferroviaire belge à un contexte d'ouverture accrue des services ferroviaires intérieurs après 2032 (expériences pilotes)
- Elaboration d'une stratégie énergétique pour le secteur ferroviaire en cohérence avec les objectifs du Plan National Energie Climat

A moyen terme : années 2024-2032

- Mise en place d'une nouvelle structure de plan transport, comme premier jalon de la mise en œuvre de l'offre cible (schéma horaire établi), améliorant fortement la robustesse du système
- Evaluation des contrats en cours (2027) : *mid-term review* du contrat de service publique de la SNCB et du contrat de performance d'Infrabel, et du Plan Pluriannuel d'Investissements Ferroviaires
- Travaux préparatoires dans le cadre de la Conférence Interministérielle de la Mobilité pour aboutir à l'élaboration d'une Vision Interfédérale de la Mobilité
- Mise en œuvre d'expériences pilotes d'un outil de gouvernance pour l'amélioration de la coordination des politiques de mobilité et d'aménagement du territoire, tel que le contrat d'axe

A long terme : années 2032-2040

- Mise à jour de la Vision Rail : élaboration d'une Vision Rail 2050 (adaptation des objectifs)
- Adoption de nouveaux contrats de performance et de services publics