

Avis sur le projet de « Vision Rail 2040 »



- **Demandé par Monsieur Georges Gilkinet, Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité dans une lettre datée du 13/12/2021**
- **Préparé par le groupe projet « Vision Rail »**
- **Approuvé par l'Assemblée générale par procédure écrite le 08/03/2022 (voir Annexe 1)**
- **La langue originale de cet avis est le français**

1. Consultation

- [1] Le 27 octobre 2021, le cabinet du vice-premier ministre et ministre de la mobilité, Monsieur Georges Gilkinet, organisait, pour le CFDD, le CCE et le CNT, une réunion de présentation des travaux en cours sur la « Vision Rail 2040 ». Une annonce d'une demande d'avis à venir y a été faite. Le CFDD a reçu ce 13/12/2021 cette demande d'avis du Ministre portant sur l'élaboration d'une "Vision Rail 2040", à remettre pour le 02/02/2022. Le projet de vision n'a en revanche été transmis que le 7 janvier 2022 au CFDD.
- [2] Le Conseil apprécie d'avoir été consulté sur l'élaboration d'une telle vision, et en remercie le Ministre. Il regrette cependant fortement de ne pas avoir reçu de délai plus long pour se pencher sur un dossier aussi important. Le Conseil insiste sur le fait qu'une véritable concertation nécessite un dialogue entre les *stakeholders*, ainsi qu'avec les experts des administrations et autorités, et rappelle que le délai légal d'une demande d'avis est de trois mois.
- [3] Le Conseil attire l'attention sur le fait que les membres du CFDD n'ont pas pu aboutir à un consensus sur certains sujets. Ceux-ci ont trait notamment à l'après 2033 (libéralisation versus attribution directe) ainsi qu'à sa préparation et ses conséquences. Le point de vue divergent des partenaires sociaux sur ces points est exprimé dans l'avis CCE 2022-0600/CNT 2.279 sur la vision 2040.

2. Remarques générales

- [4] Le CFDD estime qu'une Vision à long terme du Rail est nécessaire et était attendue depuis longtemps ; il accueille donc de manière favorable l'établissement de cette vision. Il s'agit en effet d'un outil important en termes de gouvernance. Cette vision permettra de fixer un cap, pour ce gouvernement comme pour les suivants. Le Conseil ajoute cependant que cette vision devrait s'inscrire dans une vision interfédérale de la mobilité.

- [5] Le Conseil est conscient du travail réalisé et du temps consacré à la rédaction d'un tel document, mais trouve le texte assez déséquilibré : si certains chapitres ou paragraphes sont traités de manière très détaillée, voire trop détaillée pour un texte de vision, d'autres manquent de concrétisation et restent à un niveau trop vague.
- [6] Le CFDD trouve le texte particulièrement long, ce qui rend sa lecture moins aisée et pourrait compliquer sa mise en œuvre et son suivi tout au long de la période visée. Il suggère donc de revoir le texte de manière plus condensée lorsque c'est possible et d'éviter les redites. Il propose également, pour faciliter sa lecture et son suivi, de clôturer chacun des quatre axes du document par une synthèse des principaux points et principes qu'il contient.
- [7] Le Conseil est favorable à la mise en place d'un système favorisant un *modal shift* durable. Il estime que certains sujets tels que la fiscalité, l'aménagement du territoire, la multimodalité et le MaaS, sont très importants pour atteindre ce *modal shift*, mais que la vision ne doit pas prendre d'engagement par rapport à la mise en œuvre de ces sujets. Ces aspects doivent en effet selon lui être détaillés dans une vision interfédérale de la mobilité, déjà demandée à plusieurs reprises par le CFDD. Le texte proposé pour avis devrait donc rester concentré sur le rail.
- [8] Le Conseil apprécie le fait que le rail soit clairement identifié comme la colonne vertébrale de la mobilité du futur en Belgique.
- [9] Le CFDD regrette que des objectifs intermédiaires de shifts modaux n'aient pas été définis, tant pour le transport de marchandises que de passagers.
- [10] Le Conseil regrette que le transport de fret ne soit pas mentionné parmi les grands défis identifiés dans la Vision. Il s'étonne par ailleurs que, concernant le fret, il n'y ait pas d'objectif spécifique fixé après 2030. Il regrette également que l'offre de sillons pour le fret ne soit pas plus détaillée et concrétisée.
- [11] Le CFDD salue la volonté de renforcer les liaisons transfrontalières et liaisons longues distances de jour comme de nuit, tant pour le transport de passagers que pour le fret. Il regrette en revanche l'absence de mention de villes situées dans le sud de l'Europe (notamment la France, l'Espagne et l'Italie). Selon lui, il est également important d'établir des connexions ferroviaires entre le réseau ferroviaire belge et celui des pays voisins ; dans ce contexte, il recommande d'examiner la possibilité de rouvrir les connexions existantes non utilisées.
- [12] En termes d'accessibilité, le Conseil regrette que le terme d'accessibilité universelle ne soit pas repris dans la vision. Ce terme couvre par exemple les personnes porteuses d'un handicap physique et les personnes malvoyantes. Les mesures prises pour renforcer l'accessibilité universelle profiteront à tous, en particulier les personnes avec des bagages, poussettes, vélos etc.
- [13] Le CFDD insiste pour que tous les moyens nécessaires (humains et financiers) soient mis en place et garantis pour le long terme pour permettre la réalisation de cette vision.

[14] Le Conseil estime qu'un paragraphe spécifique sur la gouvernance aurait été nécessaire. Ce point sera détaillé dans le chapitre gouvernance et financement.

3. Remarques spécifiques

Gouvernance et financement

[15] Le Conseil demande de mettre en place un organe interfédéral dans lequel les différents acteurs (ministres et cabinets, administrations, sociétés de transports en commun) se réunissent de manière structurelle. Cet organe de gouvernance est indispensable, notamment pour garantir un suivi régulier de la vision, mais aussi pour garantir la multimodalité annoncée dans la vision, et plus spécifiquement l'intégration des offres, des tarifs et des tickets des différentes sociétés de transport en commun. L'organe doit fonctionner en toute transparence quant à la prise de décision ou non sur un sujet, et permettre un suivi de ces décisions.

[16] Le CFDD demande également qu'un suivi annuel de la mise en œuvre de la vision soit fait au parlement fédéral.

[17] Le Conseil estime que la vision devrait plus insister sur la nécessité d'avoir un régulateur efficace et proactif, ambitieux dans ses actions et doté d'une mission large. Le régulateur a un rôle clé à jouer en vue de faciliter le fonctionnement du rail.

[18] Le CFDD constate qu'un cadre financier stable est annoncé, mais regrette que celui-ci ne soit pas défini de manière plus concrète. Il est d'avis par ailleurs qu'une estimation financière détaillée devrait être annexée à la vision, ou être prévue à brève échéance. Il précise enfin que le financement doit être garanti sur le long terme pour permettre la mise en œuvre de cette vision.

[19] Le Conseil ajoute que différents modes de financement publics structurels sont utilisés dans divers pays européens, et qu'une analyse des avantages et inconvénients de ces modes pourrait être utile pour, le cas échéant, s'en inspirer en Belgique.

Offre de transport

[20] Le CFDD estime que la définition d'un schéma horaire cible à l'horizon 2040 est un point positif. Cela permet de planifier les investissements dans l'infrastructure et le matériel roulant en fonction de l'offre de train voulue (voyageurs et marchandises) et non l'inverse. Il attire l'attention sur le fait que le fret doit être bien intégré dans le schéma horaire, en veillant à un bon équilibre entre le transport de passagers et de marchandises.

[21] Concernant le transport de passagers, le CFDD est favorable à l'objectif d'optimisation de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et d'augmentation du nombre de trains comme présenté dans le schéma horaire proposé dans la vision 2040. Pour ce faire, la vision propose le système cadencé, symétrique, avec nœuds de correspondance hiérarchisés, qui a fait ses preuves dans d'autres pays.

[22] Le Conseil trouve *a priori* positifs le schéma horaire cible ainsi que le système cadencé, symétrique, avec nœuds de correspondance hiérarchisés, mais demande de réaliser une étude préalable pour démontrer et analyser les conditions de leur faisabilité en Belgique.

[23] Le CFDD apprécie la volonté affichée de renforcer l'offre de transport, tant pour les passagers, que pour le transport de marchandises via l'attribution de sillons spécifiques. Plus de détails devraient être fournis sur ce dernier point dans la vision. Il estime que l'utilisation de l'infrastructure doit être optimisée tant pour le transport de passagers que pour le transport de marchandises, en évitant que ces deux secteurs ne soient en concurrence. Un juste équilibre doit donc être trouvé, basé sur une étude solide.

[24] Le Conseil partage la vision que la ponctualité des trains doit être une priorité, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Il s'étonne en revanche de ne trouver aucun niveau d'ambition pour le fret en termes d'amélioration de vitesse commerciale ou de mise en place de vagues vertes¹.

[25] Le CFDD estime que le maintien des lignes actuelles devrait être clairement établi dans la vision. Il estime qu'une réflexion globale sur le nombre d'arrêts et sur leur implantation devrait être menée en vue de garantir une bonne ponctualité et une optimisation de l'utilisation des infrastructures, en tenant compte notamment de la fréquentation actuelle et future espérée. Il rappelle qu'un audit indépendant sur l'état du réseau ferroviaire belge (Phoenix) a montré que le réseau ferroviaire atteint ses limites à certains endroits.

[26] Le Conseil estime qu'une offre suffisante doit être garantie, entre autres aux heures de pointe. Par ailleurs, dans un objectif de shift modal, il est indispensable d'offrir aux passagers une offre solide en matinée et en soirée, tout comme il est indispensable d'offrir suffisamment de sillons fret aux différents moments de la journée. Il estime qu'une amplitude horaire minimale devrait être précisée pour les différents types de lignes. Il ajoute cependant que des plages horaires importantes doivent être prévues pour l'entretien du réseau (souvent en soirée ou durant la nuit) en trouvant des solutions alternatives pour les trains passagers et le fret qui seraient temporairement affectés.

[27] Le CFDD rappelle que les déplacements domicile-travail joueront un rôle indispensable pour atteindre les objectifs fixés. Sans accroissement de l'usage du train pour les déplacements domicile-travail et sans transfert modal en faveur du train dans le cadre de ces déplacements, il sera pourtant difficile d'atteindre, d'ici 2040, une part modale du train dans le transport de personnes qui s'élève à 15%.

Tarification

[28] Le Conseil insiste pour que l'accessibilité financière pour le passager soit une priorité, notamment pour les jeunes.

[29] Il estime que les tarifs des sillons pour le fret devraient être suffisamment attractifs pour atteindre les objectifs fixés.

¹ Les vagues vertes consistent à fixer la vitesse des trains (de passagers ou de marchandises) en vue de leur éviter de marquer des arrêts, et ce pour en limiter la consommation d'énergie et les pertes de temps liées au redémarrage.

[30] Le Conseil attire l'attention sur le fait que les tarifs des déplacements domicile-travail doivent rester attractifs pour les entreprises et les travailleurs.

Multimodalité

[31] Le Conseil apprécie l'importance attribuée à la multimodalité dans le projet de texte. La complémentarité entre le train et le vélo y est notamment bien développée. Dans cet esprit, le CFDD demande de généraliser les parkings vélos sécurisés, et de ne pas compter exclusivement sur la surveillance sociale. Les cyclistes doivent également conserver l'option d'avoir accès à des parkings vélos gratuits.

[32] Il regrette en revanche que la combinaison train/voiture ne soit pas plus prise en compte, principalement via des parkings sécurisés aux abords des gares. Dans certains cas, la voiture reste en effet nécessaire pour permettre aux passagers de rejoindre une gare.

[33] Il ajoute que la marche est également assez peu développée dans le projet de vision.

[34] Le CFDD déplore également que le document ne fasse pas mention des concepts utilisés par les entités fédérées (Mobipunten/Hoppinpunten en Flandre, Mobipôles en Wallonie).

[35] Le Conseil précise que la mise en place d'un système intégré de transports publics annoncée dans la vision doit se faire le plus vite possible. Elle exigera non seulement une intégration des billets et des tarifs des transports publics, mais aussi une intégration de l'offre de transports publics.

[36] Selon lui, une offre intégrée de transports publics doit se combiner à l'offre d'autres solutions de mobilité et s'inscrire ainsi dans un système global de mobilité. Tout ceci nécessitera davantage de concertation et collaboration structurelles entre les opérateurs de transports publics et leurs autorités de tutelle. Cela implique également que les opérateurs de transports publics devraient se coordonner davantage avec les autres acteurs de mobilité (tant publics que privés, tant belges qu'étrangers pour ce qui est du transport international de voyageurs et de marchandises) en termes d'horaires, d'informations aux voyageurs, de tarifs et titres de transport intégrés.

Technologie

[37] Le Conseil s'étonne que les évolutions technologiques ne soient pas plus présentes dans le document. Celles-ci peuvent jouer un rôle important. Il estime que la SNCB et Infrabel doivent rester à la pointe de l'innovation en explorant toutes les pistes offertes au secteur ferroviaire en matière d'améliorations technologiques. Dans le choix des différentes options, il faudra choisir celles présentant la meilleure efficacité, un bon ratio coûts-bénéfices, mais aussi les impacts les plus positifs au niveau environnemental et social. Le Conseil souligne par exemple les avantages de l'utilisation de nouvelles technologies pour améliorer la connaissance par la SNCB de(s) trajets effectués par) sa clientèle et donc pour pouvoir mieux répondre à ses besoins, pour permettre une gestion dynamique des flux de trafic en temps réel par Infrabel permettant une offre de sillons transparente, flexible et réactive, pour aider à la conduite des trains et améliorer la sécurité, pour développer l'information

aux voyageurs en temps réel, ou des technologies de l'information permettant l'intégration d'un MaaS. Le Conseil ajoute que la vision devrait afficher des ambitions plus élevées et plus précises en la matière.

[38] Le développement de ces nouvelles techniques au sein d'Infrabel et de la SNCB leur permettrait non seulement d'être plus performantes, mais aussi de développer des compétences et un marché en Belgique.

[39] En ce qui concerne les voyageurs, à côté des améliorations positives possibles en matière d'information au voyageur, de billettique etc., le CFDD rappelle qu'il convient de prêter attention à la fracture numérique, afin de ne pas exclure une partie de la population. En effet, notre société compte encore des personnes qui ne disposent pas des outils numériques (par exemple un PC ou un smartphone) et/ou dont les compétences numériques sont insuffisantes. Pour ces personnes, de telles innovations technologiques peuvent complexifier l'accessibilité des transports publics et conduire ainsi à une exclusion sociale.

Cohérence avec les objectifs climatiques, de biodiversité et de développement durable

[40] Le Conseil rappelle que la vision doit être cohérente avec les objectifs climatiques, de biodiversité, ainsi qu'avec les objectifs de développement durable.

[41] Le Conseil estime qu'Infrabel doit devenir un *prosumer* et produire une partie de son électricité via de l'énergie renouvelable. Il demande en revanche que les panneaux photovoltaïques installés par Infrabel ou la SNCB le soient exclusivement sur des bâtiments ou des zones déjà artificialisées comme les parkings voitures ou vélo.

[42] Le CFDD salue la décision qu'Infrabel utilise exclusivement des solutions de désherbage respectueuses de l'environnement et de la santé. Il estime par ailleurs qu'il serait intéressant de faire un inventaire de la biodiversité présente sur le domaine d'Infrabel, afin de mettre en place une gestion différenciée des différents espaces.

Annexe 1. Membres de l'Assemblée générale ayant droit de vote qui ont participé au vote pour cet avis

Groupe de membres	Vote POUR	Vote CONTRE	ABSTENTION	TOTAL
Président et vice-présidents				
François-Xavier de Donnea	+			
Vanessa Biebel	+			
Arnaud Collignon	+			
Mathieu Verjans	+			
<i>Total sur 4 ayant droit de vote</i>	4	0	0	4
ONG pour la protection de l'environnement				
Benjamin Clarysse	+			
<i>Total sur 3 ayant droit de vote</i>	1	0	0	1
ONG pour la coopération au développement				
Kiki Berkers	+			
Nicolas Van Nuffel	+			
<i>Total sur 3 ayant droit de vote</i>	2	0	0	2
Organisations de travailleurs				
François Sana	+			
Christophe Quintard	+			
Hadrien Vanoverbeke	+			
<i>Total sur 6 ayant droit de vote</i>	3	0	0	3
Organisations patronales				
Ineke De Bisschop	+			
Ann Nachtergaele	+			
Diane Schoonhoven	+			
Piet Vanden Abeele	+			
Françoise Van Tiggelen	+			
<i>Total sur 6 ayant droit de vote</i>	5	0	0	5
Organisations de jeunesse				
Anna Paeshuyse	+			
<i>Total sur 2 ayant droit de vote</i>	1	0	0	1
TOTAL des votes sur 24 membres ayant le droit de vote	16	0	0	16

Annexe 2. Réunions de préparation de cet avis

Le groupe projet « Vision Rail » s'est réuni le 14 janvier 2022, le 21 janvier 2022, le 27 janvier 2022 et le 4 février 2022.

Annexe 3. Personnes ayant collaboré à la préparation de cet avis.

Présidence

Marc DEPOORTERE (CFDD)

Membres et leurs représentants

Eloïse DE VILLEGAS (FEB)

Sacha DIERCKX (ABVV)

Denis JACOB (IEW)

Anna PAESHUYSE (Vlaamse Jeugdraad)

Koen REPRIELS (ACV)

Jolan RIJMENAMS (BBL)

Olivier VAN DER MAREN (FEB)

Secrétariat

Fabrice DEHOUX