

Le fret ferroviaire est indispensable au développement industriel de nos régions tout en relevant des défis sociétaux majeurs : congestion routière, climat et transition énergétique

Le rail relie notre industrie et nos ports au reste de l'Europe et contribue à leur avantage concurrentiel par rapport à leurs voisins (France, Allemagne)

- Le rail décongestionne les routes en étant complémentaire des camions qui devraient se concentrer davantage sur le premier et le dernier kilomètre
 - 1 train évite à 50 camions d'engorger nos routes
 - Le rail est 80 à 100 fois plus sûr que les camions
 - Le rail crée beaucoup plus d'emplois locaux que la route pour les trajets de longue distance
 - Le transport routier est toujours largement subventionné, quel que soit le type de trajet effectué
- Développer le fret ferroviaire est le moyen le plus simple de réussir la transition énergétique dans le secteur des transports
 - Le rail consomme 6 fois moins d'énergie et émet 6 fois moins de CO₂ que le transport routier
 - La technologie (locomotives électriques et hybrides remplaçant les locomotives diesel), l'infrastructure (88 % du réseau est électrifié) et le modèle commercial sont disponibles pour une neutralité carbone totale

Lineas est essentiel à la réussite de la stratégie de fret ferroviaire de la région

- Acteur unique disposant d'une concentration et d'une masse critique pour servir l'industrie et les ports belges
 - Centre de décision en Belgique
 - 1700 employés (dont 1300 en Belgique) et le réseau le plus étendu en Belgique nécessaire pour maintenir la présence de certaines entreprises/industries en Belgique
 - Capacité à assurer le trafic domestique (entre les ports et/ou les sites industriels belges) et international (relie nos ports/sites industriels aux pays voisins)
- Première et plus grande entreprise de fret ferroviaire privatisée en Europe, clairement différente de ses concurrents traditionnels appartenant à l'État
 - Gestion privée axée sur l'excellence et la satisfaction des clients
 - Au cœur d'un important plan de redressement entamé en 2022
 - Climat social positif (aucun jour de grève en 10 ans)
 - Considéré par la DG Move de la Commission européenne comme la référence de ce que devrait être la libéralisation du rail

Cinq actions principales à entreprendre pour favoriser le passage de la route au rail et garantir des conditions de concurrence équitables

1. Assurer des conditions de concurrence équitables entre Lineas et les principaux concurrents ferroviaires de l'État
Les concurrents directs de Lineas, qui appartiennent à l'État, continuent de bénéficier d'importantes aides d'État illégales (y compris des subventions croisées provenant de structures de holding publiques) et de subventions publiques qui faussent considérablement la concurrence sur le marché européen. Lineas a introduit des plaintes pour aides d'État auprès de la Commission européenne (CE) à l'encontre d'un concurrent public, ce qui a donné lieu à une décision d'ouverture d'enquête, mais sans résultat concret jusqu'à présent.
→ Le gouvernement fédéral doit soutenir la lutte contre les distorsions de concurrence qui profitent aux concurrents appartenant à l'État :
 - veiller à ce que les aides d'État illégales soient supprimées.
 - veiller à ce que les subventions nationales spécifiques ne soient pas orientées vers les acteurs publics (par ex. la subvention SWL en Allemagne).
 - S'assurer que les plans de restructuration proposés à la CE par les concurrents publics pour remédier aux aides d'État illégales soient proportionnés et efficaces.



MÉMORANDUM 2024

2. Éliminer les distorsions de concurrence créées par l'octroi d'un accès illimité aux installations de service essentielles (bosses de triage) à Anvers, alors qu'il n'y a pas de réciprocité pour des installations similaires en Allemagne, aux Pays-Bas et en France.

Le précédent gouvernement fédéral belge a ouvert la bosse de triage d'Anvers sans restriction à toutes les entreprises européennes de fret ferroviaire. Alors qu'elles ont un accès total aux sites belges, les entreprises publiques allemandes et françaises conservent l'exclusivité d'installations similaires dans leur pays, ce qui leur confère un monopole sur certains trafics. Cette situation a un impact important sur la situation commerciale et financière de Lineas (-10 millions d'euros d'EBIT).

- Le gouvernement fédéral doit exiger la réciprocité dans l'accès aux installations essentielles en Europe.
- Tant que le problème n'est pas résolu, il faut appliquer les mêmes principes en Belgique que dans les pays voisins pour rétablir des conditions de concurrence équitables.

3. Assurer des progrès dans l'établissement de conditions de concurrence équitables entre le rail et la route

On estime que la route bénéficie d'une aide moyenne de 3 milliards d'euros par an en Belgique. Parallèlement, le soutien au fret ferroviaire est quasiment inexistant alors que les entreprises de fret ferroviaire sont obligées d'installer de nouveaux équipements de sécurité coûteux sur leurs locomotives. Le passage au nouveau système de sécurité ferroviaire (ERTMS) affectera la compétitivité du rail par rapport à la route, car les coûts supplémentaires peuvent difficilement être répercutés sur les clients, le rail étant déjà le mode de transport le plus sûr. De plus, Lineas est désavantagée par l'échéance précoce de la mise en œuvre en Belgique (2025) par rapport aux pays voisins (2030).

- Le gouvernement fédéral doit tout d'abord prolonger au-delà de 2025 le régime actuel de réduction de la redevance d'accès aux voies ferrées (TAC) afin de soutenir le modal shift.
- Le gouvernement fédéral doit ensuite réduire progressivement le soutien à la route afin de le réaffecter à des projets d'infrastructure et de sécurité ferroviaires (ERTMS) et à d'autres priorités budgétaires.
- Le gouvernement fédéral doit établir un plan pragmatique de retrait progressif des systèmes de sécurité actuels en fonction d'un délai réaliste de mise à niveau ERTMS de toutes les locomotives.
- Le gouvernement fédéral doit mettre en place un système de soutien à l'équipement de sécurité intégré aux locomotives (ERTMS).
- Les gouvernements régionaux doivent créer des centres de formation indépendants pour les conducteurs de trains et le personnel au sol, semblables à ceux qui existent pour les conducteurs de camions et le personnel navigant.

4. Mettre en place l'infrastructure nécessaire au développement du fret ferroviaire

Depuis plusieurs années, l'infrastructure ferroviaire souffre d'un important sous-investissement, ce qui a un impact négatif sur la fiabilité des opérations et limite la capacité de l'infrastructure ferroviaire. De plus, le transport de passagers est toujours priorisé au détriment du transport de fret ferroviaire.

- Le gouvernement fédéral doit mettre en œuvre le plan d'investissement pluriannuel d'Infrabel (2023-2032).
- Le gouvernement fédéral doit revoir les règles de priorité et la répartition des capacités entre les trains de passagers et de marchandises afin d'optimiser la gestion des flux.
- Le gouvernement fédéral, l'Autorité nationale de sécurité et Infrabel doivent harmoniser et simplifier les règles d'exploitation locales, en particulier pour les zones portuaires.
- Les gouvernements régionaux doivent soutenir un modèle de financement innovant et des solutions rapides pour les goulets d'étranglement dans les ports et les zones industrielles et logistiques (par ex. Lillobrug, Ijzeren Rijn, capacité de circulation de trains de 740m, L26B).

5. Promouvoir le transport multimodal de marchandises

Le transport devrait croître dans les années à venir. Néanmoins, la capacité des terminaux en Belgique est largement insuffisante et, bien que complémentaires, la route et le rail sont toujours en concurrence alors qu'ils devraient mieux travailler ensemble.

- Les gouvernements régionaux doivent inciter les entreprises de transport routier à proposer des solutions multimodales en compensant les coûts de transbordement vers/depuis le rail.

Informations supplémentaires ? bernard.gustin@lineas.net