



Note de positionnement du MOC Luxembourg

Développement du fret ferroviaire en Province de Luxembourg

Texte validé par le Bureau Fédéral du MOC Luxembourg le
11 septembre 2023.

Table des matières

Préambule	2
1 Engagements politiques	2
1.1 Europe	2
1.2 Fédéral.....	4
Vision rail 2040	4
Plan Marchandises : doubler le volume de transport ferroviaire d’ici 2030.....	4
Rail Road Map 2030.....	5
1.3 Régional.....	5
Revitalisation du fret ferroviaire en Wallonie : rapport d’analyse de la cellule ferroviaire du SPW	5
Plan Air Climat Energie 2030	6
2 Etat des lieux en Belgique	7
2.1 Le choix du rail.....	7
2.2 Pourquoi cela bloque ?.....	8
3 Etat des lieux en Province de Luxembourg	10
3.1 Nœuds logistiques	10
3.2 Parcs d’activités (Idelux) et liaisons au rail en Province de Luxembourg.....	13
3.3 Autres entreprises et structures	15
4 Nos revendications luxembourgeoises pour un développement du transport de marchandises	16
4.1 Europe	16
4.2 Fédéral.....	16
4.3 Régional.....	16
4.4 Provincial	16
Atouts territoriaux non valorisés.....	16
Vision d’avenir	17
Organisation et gouvernance	17
5 Annexes	18
5.1 Annexe 1 – PACE 2030 (p. 40-41).....	18
Tableau 1 : Répartition kms parcourus passagers.....	18
Tableau 2 : Répartition kms marchandises	18
5.2 Annexe 2 – Carte réseau trafic de marchandises.....	19
5.3 Annexe 3 – Evolution du transport de fret ferroviaire en Belgique.....	19

Préambule

Depuis plus de 10 ans, le MOC Luxembourg suit avec attention l'évolution de l'activité ferroviaire dans la province. En 2011 dans le cadre de l'Observatoire Politique, le MOC s'interrogeait sur l'avenir de la ligne 163 et du raccordement au zoning de Molinfaing. Plus tard la même année, nous étudions la solution par rail (via la ligne 162) pour rejoindre Luxembourg-Ville. En 2014, c'est l'impact sur le plan de transport en Province de Luxembourg qui préoccupait le mouvement.

Si le MOC n'a cessé de s'intéresser à l'offre sur les petites et grandes lignes de la province pour le transport de personnes et de marchandises, il nous apparaît opportun aujourd'hui de mettre davantage le focus sur le transport de fret ferroviaire dans la Province de Luxembourg. En effet, la période actuelle témoigne de la fragilité des chaînes d'approvisionnement de produits énergétiques et de l'urgence climatique toujours plus menaçante.

Dans le même temps, nous constatons que la province de Luxembourg a sur son sol plusieurs lignes et liaisons au rail, peu ou pas utilisées malgré les investissements importants réalisés au fil des années. Nous avons voulu comprendre cette situation et réfléchir à comment améliorer le transport de marchandises par train. Dans ce sens, la note conclut avec plusieurs revendications portées par le mouvement.

Ce document a d'une part vocation à accompagner le MOC dans ses rencontres politiques et d'autre part à s'adresser à un public aussi étendu que possible (politique, institutionnel, militant, concerné). À ce stade, il s'agit d'un travail préparatoire. À terme, cette position, dans une forme résumée, figurera dans le mémorandum du MOC Luxembourg pour les élections 2024 (en amont des programmes électoraux). Cette note vise à organiser la sensibilisation des militants des associations du MOC et sera défendue à partir du mois de juin 2023.

1 Engagements politiques

En 2015, l'Accord sur le Climat de Paris fixait l'objectif de maintenir le réchauffement climatique sous la limite des 2°C, et si possible 1,5°C par rapport à l'ère préindustrielle. A tous les niveaux de pouvoir, des engagements sont formulés pour réaliser cet objectif. Les efforts à réaliser en matière de transport sont cruciaux dès lors que ce secteur est responsable de 22,2% des émissions de CO₂¹. En 2019, la Belgique présentait sa stratégie à long terme élaborée dans le cadre de l'Accord de Paris. En termes de transports, les trois régions intègrent le rail dans leur stratégie. Chacune des régions et le fédéral visent un transfert de la route vers le rail et les voies navigables². À tous les niveaux institutionnels, ce transfert modal est perçu comme la pierre angulaire pour atteindre les ambitions climatiques fixées. Avec même des avantages supplémentaires en termes de qualité de l'air, de mobilité et d'occupation de l'espace public. Voici quelques engagements des différents niveaux de pouvoir :

1.1 Europe

Dans un premier temps, il est utile de rappeler que la directive européenne 92/106, datant de 1992, relative au transport intermodal entre les pays de l'Union Européenne demeure la loi en application

¹ Plan Marchandises, « Mise en œuvre de la Vision Rail »

<https://gilkinet.belgium.be/fr/doubler-le-volume-de-marchandises-transport%C3%A9es-par-rail-dici-2030-le-gouvernement-f%C3%A9d%C3%A9ral-passe-%C3%A0--0>

² Stratégie à long terme de la Belgique, vu sur le site web officiel de l'Union européenne.

https://ec.europa.eu/clima/sites/lts/lts_be_fr.pdf

à ce jour. 30 ans plus tard, cette directive qui vise à encourager le transport intermodal entre pays de l'Union Européenne n'a pas été soumise à une seule mise à jour. Et ce, alors que nous faisons face à un défi climatique majeur en même temps que le secteur subit des évolutions importantes (technologies, quantités, ouverture au marché). Il devient impératif de réviser la directive avant 2024, année des élections car ce déficit de cadre à jour et adapté constitue un véritable handicap pour le développement du secteur (voir **4. Nos revendications**).

Pour atteindre les objectifs climatiques fixés, les députés européens ont convenu de réformer le marché du carbone. Un accord a été trouvé en faveur d'un système communautaire d'échange de quotas d'émissions (SCEQE) plus ambitieux. Dès 2027, ce système qui repose sur le principe du pollueur-payeur fixera un prix pour les émissions du transport routier, parmi d'autres secteurs. En outre, les quotas gratuits accordés aux entreprises dans le cadre du SCEQE seront progressivement supprimés.³

En 2011, dans sa « *feuille de route pour un espace européen unique des transports – vers un système de transports compétitif et économe en ressources* », la Commission Européenne soulignait l'importance de résoudre notre dépendance à l'égard du pétrole, sans quoi notre capacité à nous déplacer, de même que notre sécurité économique, pourraient être gravement affectées, avec d'importantes conséquences pour l'inflation, la balance commerciale et la compétitivité globale de l'économie européenne.⁴

L'Europe s'est ainsi fixé des objectifs relatifs au transport à atteindre pour 2050.

La Commission Européenne a conscience que le chemin de fer est perçu comme peu intéressant pour le transport de marchandises. Cela s'explique par la difficulté à assurer des changements structurels lui permettant d'être réellement concurrentiel et de gagner une part nettement plus grande du transport de marchandises à moyenne et longue distance. Ainsi, des investissements conséquents seront indispensables pour étendre ou moderniser la capacité du réseau ferroviaire.⁵

Ci-dessous, les points de repère de la Commission pour atteindre l'objectif de réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre.

Pour 2050, la Commission entend :

- faire passer 50% du transport routier de marchandises vers d'autres modes tels que le chemin de fer ou la navigation (30% d'ici 2030)
- achever un réseau ferroviaire à grande vitesse européen. Tripler la longueur du réseau ferroviaire à grande vitesse actuel d'ici à 2030 et maintenir un réseau ferroviaire dense dans tous les Etats membres. Pour 2050, la majeure partie du transport de passagers à moyenne distance (moins de 300 km) devrait s'effectuer par train.
connecter tous les aéroports du réseau de base au réseau ferroviaire, de préférence à grande vitesse; veiller à ce que tous les ports maritimes de base soient reliés de manière suffisante au système de transport ferroviaire de marchandises et, selon les possibilités, au système de navigation intérieure.

³ Communiqué de presse du Parlement européen (Décembre 2022) : « *Changement climatique : Accord sur un système d'échange de quotas d'émission plus ambitieux (SCEQE)* »

⁴ Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>

⁵ Ibid., 8.

1.2 Fédéral

La stratégie belge à long terme élaborée dans le cadre de l'Accord de Paris (2015) identifie les principales orientations pour tendre vers une Belgique décarbonée à l'horizon 2050. Il s'agit d'un véritable défi pour le secteur des transports qui prévoit lui aussi de réduire à zéro ses émissions d'ici 2050. Pour rappel, le secteur est responsable de 21,5%⁶ des émissions GES du pays (dont 96% dû au transport routier).

Pour y parvenir, à travers plusieurs mesures, le gouvernement entend valoriser le rail et en faire la colonne vertébrale de la mobilité en connexion avec d'autres modes de transport.

Vision rail 2040

En mai 2022, le Conseil des Ministres approuvait la Vision Rail 2040. Ce document qui dépasse le cadre d'une législature fixe le cap des décisions à prendre en matière de politique ferroviaire pour les 20 prochaines années.

Dans les grandes lignes, voici les principaux objectifs à atteindre d'ici 2040 concernant le transport de marchandises :

- faire passer la part du train dans le transport de fret de 12 à 20%
- nouvelle politique de stationnement
- meilleure gestion du triage
- travail sur les raccordements industriels
- des trains 100% verts

Plan Marchandises : doubler le volume de transport ferroviaire d'ici 2030

Le Cabinet Gilkinet a élaboré un plan d'actions, le *Plan Marchandises*⁷ (qui repose sur les fondements de la Vision Rail 2040) visant à doubler le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030. Soit une évolution de 7 milliards à 14 milliards de tonnes-km⁸. Un tel effort permettrait d'épargner 11 millions de trajets en camion par an et l'émission de 1,8 millions de tonnes de CO₂⁹.

Pour atteindre cet objectif ambitieux, le gouvernement prévoit de réduire, autant que possible, les obstacles à l'accès au rail pour les opérateurs de fret.

⁶ Emissions des gaz à effet de serre 2021 (par secteur). Vu sur Climat.be.

⁷ Plan Marchandises, « Mise en œuvre de la Vision Rail », Cabinet de Georges Gilkinet.

<https://gilkinet.belgium.be/fr/doubler-le-volume-de-marchandises-transport%C3%A9es-par-rail-dici-2030-le-gouvernement-f%C3%A9d%C3%A9ral-passe-%C3%A0--0>

⁸ Rail Road Map 2030, p. 8. Chiffres établis par Febiac, ITLB et Statbel (177 trajets en moyenne, par camion, par an et ce pour un total de 14,6 milliards tkm)

https://www.railroadmap2030.be/wp-content/uploads/2021/09/PM_Rail-Roadmap-2030_Visiedoc_FR_Interactive.pdf

⁹ CER "Put Europe "on track" to achieve climate-neutral transport" publication du mercredi 10 octobre 2018 - 14,6 milliards tkm par rail @ 124 gr CO₂ économisé par tkm (140grCO₂/tkm par camion contre 16grCO₂/tkm par train) - http://www.cer.be/sites/default/files/publication/CER_Factsheet_Climate_2018.pdf

Le Plan Marchandises se décline en 26 actions qualifiées de « concrètes ».¹⁰ Cependant, nous constatons que parmi les actions identifiées dans le Plan, nombreuses consistent à lancer des études pour améliorer la connaissance générale du secteur. Il est certes nécessaire de se doter d'une meilleure compréhension du secteur afin d'y apporter les solutions les plus adéquates. Toutefois, il nous semble difficile d'atteindre l'objectif de doubler le volume de transport ferroviaire d'ici à 2030 avec des mesures qui peinent à dépasser le stade de l'étude de faisabilité.

Néanmoins, parmi les actions, nous pouvons nous réjouir de la mise en œuvre de lieux de concertation jusque-là inexistantes. Des groupes de travail réunissent désormais différents niveaux de pouvoir, des opérateurs ainsi que des entreprises. L'inclusion des différents acteurs dans la concertation facilitera considérablement l'échange d'informations, le partage des données et favorisera la cohérence des actions à développer.

Rail Road Map 2030

A l'inverse des autres documents cités dans ce chapitre, le *Rail Roadmap 2030* n'est pas l'expression de l'ambition d'un gouvernement. Le document découle d'une consultation entre toutes les parties prenantes du rail telles que l'industrie, les chargeurs, les entreprises ferroviaires, Infrabel, différentes autorités administratives et politiques de mobilité. La plupart des partenaires tels que Lineas, le port d'Anvers ou le Terminal Container d'Athus partagent des intérêts économiques d'un développement du transport de marchandises par rail. Le *Rail Roadmap 2030* est un document qui décrit les développements à entreprendre pour transformer le transport de marchandises par le rail et le rendre plus attractif pour l'industrie. A la fois technique et détaillé, le document expose les avantages du transport ferroviaire en opposition au transport routier. Il énumère des pistes de réflexion et des actions visant à atteindre l'objectif que s'est fixé le gouvernement, c'est à dire de doubler le volume de transport de marchandises par le rail d'ici 2030.

1.3 Régional

En Wallonie comme dans d'autres régions, les stratégies visent un transfert de la route vers le rail et les voies navigables, ce que l'on appelle le transfert modal ou modal v.

Revitalisation du fret ferroviaire en Wallonie : rapport d'analyse de la cellule ferroviaire du SPW

Le service public wallon dispose d'une cellule ferroviaire qui partage l'objectif de revitaliser le fret ferroviaire. La dernière stratégie fret pour la Wallonie est reprise dans un document datant de décembre 2015. Ce rapport dresse un portrait de la situation, tire des constats et propose un plan d'actions.

Quelques constats :

- la Wallonie est devenue un désert pour les services ferroviaires,
- quasiment plus de connexion vers l'international,
En 2021, une liaison a cependant été finalisée entre Athus (Terminal Container) et la France. Cette connexion permet un accès ferroviaire direct vers la France (Mont-St-Martin) et facilite les manœuvres des trains de marchandises.
- les infrastructures fret n'ont pas été entretenues et doivent désormais être rénovées,

¹⁰ Plan Marchandises.

- la région est complètement dépendante de la gare d'Anvers pour le triage¹¹.

Parmi les actions proposées dans le plan, il est question d'/de :

- améliorer la desserte locale : promotion des expériences pilotes sur les territoires les plus concernés (dont Athus),
 - o opérateur ferroviaire de proximité
 - o évolution des règles d'exploitation
- créer d'un pôle régional de compétence (nettoyage, entretien, stockage, ...),
- préparer l'avenir du fret,
 - o développer une filière de formation
 - o promouvoir les métiers du rail

En conclusion, il est indiqué que « la Région a tout intérêt à encourager une concurrence équilibrée entre les modes et pour ce faire, les coûts générés par le routier doivent être plus largement pris en compte, le respect des législations doit être strictement contrôlé et les exigences de sécurité doivent être unifiées entre les modes. Enfin, le ferroviaire doit se tourner vers l'avenir, en identifiant les marchés porteurs et les moyens de répondre aux attentes de ces secteurs. »

Bien qu'il s'agisse d'une compétence fédérale, nous ne pouvons que déplorer l'inaction du niveau régional 8 ans après la publication de ce rapport stratégique. La cellule ferroviaire du SPW semble avoir été désinvestie au point qu'il devient difficile de s'adresser à un interlocuteur-référent fret ferroviaire (voir **4. Nos revendications**).

Plan Air Climat Energie 2030

Le PACE s'inscrit dans la mise en œuvre du Décret Climat (19/02/2014) qui a pour objet d'instaurer des objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet ainsi qu'en matière de qualité de l'air ambiant et de mettre en place des instruments pour veiller à ce qu'ils soient réellement atteints. Le PACE décrit les actions à mener pour atteindre les objectifs.

En matière de mobilité, le Gouvernement wallon s'est fixé les objectifs suivants :

- En ce qui concerne le transport de personnes (km*passagers), l'objectif est d'augmenter la part de déplacement en train de 9% en 2017 à 15% en 2030.
- Pour le transport de marchandises (tonnes*km), il s'agit de passer de 4% en 2017 à 7% en 2030¹². (Annexe 1)

L'ensemble des ambitions en matière de mobilité garantirait une réduction de minimum 24% des émissions GES issues du transport par rapport à 2005.¹³

Les objectifs repris ci-dessus (personnes et marchandises) correspondent aux objectifs développés dans la stratégie de la mobilité wallonne des prochaines années- FAST 2030¹⁴.

¹¹ *Rapport sur la stratégie de revitalisation du fret en Wallonie*, résumé, décembre 2015.

¹² *Plan Air Climat Energie (PACE 2030)* du Gouvernement wallon, p 40-41.

¹³ Ibidem.

¹⁴ Fluidité, Accessibilité, Sécurité, Santé, Transfert modal, la vision la mobilité wallonne d'ici 2030.

2 Etat des lieux en Belgique

2.1 Le choix du rail

Une prise de conscience politique en faveur de l'augmentation de la part du rail (fret et personnes) s'est installée ces dernières années, c'est indiscutable. Les objectifs sont clairs et chiffrés. Les actions et résultats qui en découlent restent quant à eux difficilement perceptibles. De loin, la solution privilégiée pour le transport de marchandises reste très majoritairement le mode routier, et ce depuis des années. En Belgique, 75% des marchandises sont toujours transportées par la route, contre 12% pour le train¹⁵. Une situation incompréhensible lorsque l'on connaît le réseau ferroviaire dense et de qualité dont a hérité la Wallonie de par sa place au cœur de l'Europe industrielle.

D'ici 2040, on estime que le volume de marchandises à transporter augmentera encore d'au moins 26%¹⁶. Si la situation est à peine tenable aujourd'hui compte tenu de la congestion routière, du bruit, des accidents, de la pollution atmosphérique, qu'en sera-t-il à l'horizon 2030 avec toujours plus de marchandises et de personnes à transporter ?

Pour diverses raisons, le rail est loin d'être le favori pour les acteurs qui ont le choix entre plusieurs moyens de transport. Prix, qualité du service, rapidité de livraison, flexibilité ou impact environnemental sont les critères qui orientent le choix du mode de transport des acteurs de la logistique. Nombreux s'accordent à dire que le rail devient économiquement compétitif lorsque la distance à couvrir est supérieure à 300 km¹⁷. Ici encore et sans surprise, c'est le critère économique qui prime. On parle de choix rationnel (économique). Cette notion de rationalité couramment employée ne fait référence qu'au caractère purement économique de coûts et de profits tout en occultant les conséquences néfastes du transport de marchandises par route qui sont de ce fait externalisées. Ces externalités environnementales et sociétales dues à l'hégémonie actuelle du transport routier sont multiples : pollution (émissions CO2 et particules fines), congestions, dégradation des routes, sécurité. Selon l'OCDE, les coûts liés à la congestion représentent 1 à 2% du PIB, soit 4 à 8 milliards d'euros par an¹⁸. La pollution atmosphérique quant à elle coûte 8,5 milliards dans les soins de santé dont 3,5 milliards sont directement imputables au transport¹⁹.

Nul n'est assez naïf pour espérer que les entreprises aspirent d'elles-mêmes au rail, par pure conviction écologique. C'est pourquoi, nous insistons sur l'urgence d'adopter une vision à moyen terme qui propose des solutions attractives pour les utilisateurs. Au-delà des investissements en termes d'infrastructures et des solutions techniques, le MOC encourage par exemple la création d'un ecolabel spécifique au mode de transport utilisé ou encore la mise en place de subventions publiques destinées aux organisations qui opteraient pour le transport de marchandises par rail. De telles mesures inciteront le recours à la multimodalité. **(Voir 4. Revendications)**

¹⁵ *Projet de Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie (2013-2025)* par TRITEL

¹⁶ *Memorandum : Le transport de marchandises en Europe et en Belgique après 2020 : multimodalité, écologie et performance* par Belgian RailFreight Forum (BRFF), 1^{er} février 2019.

¹⁷ Sont considérées comme des longues distances, les trajets supérieurs à 300 kilomètres. Moyennes distances, les trajets entre 100 et 300 kilomètres.

¹⁸ *Memorandum BRFF*, p.3.

¹⁹ VITO : Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek.

2.2 Pourquoi cela bloque ?

Souvent citée comme un exemple en la matière, la Suisse est parvenue à faire de son réseau ferroviaire un outil de déplacement majeur du territoire pour les personnes et les marchandises. Aujourd'hui, le rail absorbe plus de 70% du trafic de marchandises transitant par les Alpes suisses²⁰. 23% du trafic intérieur est pris en charge par le train²¹. C'est le double de la Belgique dans un pays au relief montagneux (Jura et Alpes). Cela a été rendu possible grâce à une réelle volonté politique de renforcer le fret ferroviaire et de s'attaquer au lobby du camion. La Suisse a dépassé le stade idéologique pour en faire un véritable enjeu politique. Cette volonté politique s'est traduite en une série de mesures allant de la modernisation de l'infrastructure à l'interdiction pour les poids lourds de circuler la nuit et le dimanche. En Belgique, nous regrettons que s'attaquer au lobby du camion ne constitue toujours pas une priorité.

- Manque de vision et de gouvernance en aménagement du territoire en Belgique

L'aménagement du territoire est l'élément structurant de l'organisation de nos transports et déplacements sur le territoire. Il est complexe d'élaborer une vision cohérente en matière d'aménagement du territoire tellement cette compétence est transversale et interdépendante. Un choix quelconque, relatif à l'organisation de la vie en société (urbanisme, mobilité, développement économique, ...) aura une incidence sur l'aménagement du territoire et sur la manière dont s'organise la vie socio-économique sur ce territoire. Le schéma de développement de l'espace régional (SDER) adopté par le Gouvernement wallon en 1999 est actuellement en cours de révision. Il nous paraît essentiel que le schéma de développement territorial (SDT) qui verra le jour prochainement adopte une politique de localisation plus intelligente et disciplinée dans le choix des pôles d'activités économiques. La dispersion des pôles d'activités que nous connaissons aujourd'hui sur le territoire provincial rend impossible la collecte commune et la mutualisation des moyens de transport de marchandises comme la confection d'un train complet par exemple. La nouvelle stratégie territoriale définie par le gouvernement wallon sous-tend une série d'enjeux environnementaux, sociaux et économiques qui vont impacter le déplacement de personnes et de marchandises.

- Organisation économique des entreprises

Seule, l'augmentation de l'offre de transport de marchandises par rail ne suffira pas pour encourager l'intermodalité. Il faut également tenir compte de la réalité des entreprises, notamment en termes d'organisation économique et logistique. Des difficultés sont rencontrées en termes d'organisation économique des entreprises. Le fret ferroviaire implique un temps d'acheminement des marchandises plus long. Or, comme c'est le cas ailleurs, les entreprises de la province de Luxembourg dont les quantités justifieraient le transport par rail travaillent en flux tendu. Ce qui n'est pas ou peu compatible avec le fret ferroviaire. Le camion reste encore aujourd'hui considéré comme la solution la plus flexible et réactive. D'autres critères sont déterminants pour les entreprises qui restent les seules à décider du choix de mode de transport : prix, rapidité, qualité du service, contact gestionnaire, état de la voie et environnement.

Sachant qu'un train de marchandises équivaut à 50 camions, il est difficile pour une entreprise de compléter un train à elle toute seule. Il est opportun que les différentes entreprises d'une même zone géographique se concertent pour composer des trains complets. Pour les aider et favoriser l'échange, « un ensemblier » pourrait voir le jour. C'est-à-dire la mise en place d'un support aux entreprises qui identifierait leurs volumes et besoins pour ensuite composer des trains de marchandises au départ de

²⁰ Challenges.fr : *Sauver la planète : La Suisse, championne des autoroutes ferroviaires*, 21 juin 2020. https://www.challenges.fr/economie/sauver-la-planete-la-suisse-championne-des-autoroutes-ferroviaires_715601

²¹ OFS – Statistique des transports publics (TP), statistique du transport de marchandises (STM)

certaines lieux. Cela permettrait également de mettre en concurrence les différents opérateurs, car hormis Linéas, les potentiels usagers n'en connaissent pas. **(Voir 4. Revendications)**

Il existe aussi un problème de timing entre le processus décisionnel politique et les réalités du marché. Le délai de réponse suite aux sollicitations des investisseurs et entreprises qui souhaitent se relier au rail est trop important. Le Plan Marchandises prévoit un budget pour faciliter et accélérer la relation entre gestionnaires de réseaux et utilisateurs.

- Capacité opérationnelle insuffisante aujourd'hui

L'objectif 2030 de doubler le volume de marchandises transporté par rail n'est pas réalisable à nos yeux. Le rail, de par son matériel et ses infrastructures existantes, n'a simplement pas la capacité opérationnelle d'absorber la quantité importante qui transite par la route.

- Manque de vision transversale et de collaboration

Nous déplorons un manque de vision commune et de collaboration entre les différents acteurs en charge de la mobilité des personnes et des marchandises. Aujourd'hui, les différents modes de transport cohabitent à des niveaux de pouvoir trop hermétiques entre eux. Chacun opère de son côté. Il est dès à présent indispensable d'agir en tant que coopération d'acteurs et d'associer les différents modes de transport lorsque l'on aborde le fret. C'est toute la chaîne d'approvisionnement qu'il faut prendre en compte.

- Difficile opérabilité transfrontalière

Historiquement, le rail a été conçu de manière nationale, de sorte à ce que les pays voisins ne puissent envahir un pays par la voie ferroviaire. Volontairement, le passage d'une frontière à l'autre était rendu techniquement impossible. La tendance doit désormais s'inverser et les systèmes rendus compatibles. Un cruel besoin de simplification et d'homogénéisation persistent entre les pays. La résolution de ce frein figure dans le Plan Marchandises où l'on parle d'harmonisation technologique (sécurité et signalisation) au niveau européen.

De plus, les poids et dimensions des véhicules routiers diffèrent trop d'un pays à l'autre en Europe. Cela rend le transport modal rail-route extrêmement complexe. Ici encore, l'homogénéisation des poids et dimensions des véhicules routiers européens faciliterait le transfert modal dans le continent. **(Voir 4. Revendications)**

- Libéralisation du rail

Ouvrir le rail à la concurrence, telle est la volonté de la Commission européenne, convaincue que l'introduction des forces du marché sur le rail revitalise le transport ferroviaire. En Belgique, la libéralisation a été reportée de 10 ans pour le transport de passagers. En revanche, le marché a été ouvert à la concurrence pour le transport de marchandises qui est 100% privé depuis 2021. Une étude pointe d'ailleurs l'incapacité de la SNCB à s'adapter dans ce contexte de libéralisation, faute de rentabilité.²⁰ Une libéralisation qui aura progressivement conduit à l'abandon de cette activité. Peut-on encore parler de marché concurrentiel lorsqu'il s'agit d'un oligopole ? Le marché est dominé par une poignée de géants qui sont SNCF, Deutsche Bahn, Lineas. Selon l'étude, on constate qu'à l'étranger (Allemagne, Suède, Royaume-Uni) la libéralisation a engendré une sensible dégradation des conditions de travail.

²⁰ Regards économiques, une publication des économistes de l'UCL « La SNCB : prête pour la libéralisation totale du rail ? » Décembre 2016.

3 Etat des lieux en Province de Luxembourg

Le fret ferroviaire en province de Luxembourg se déploie au départ de différentes infrastructures telles que des centres logistiques et le raccordement d'entreprises au rail.

3.1 Nœuds logistiques

1. Terminal Container Athus (TCA)

Le TCA, initié en 1979 opère sur une surface de 18 hectares au sud de la commune d'Aubange.

Premier port sec de Belgique, le TCA assure le transport de containers maritimes par la combinaison rail-route entre les ports de la mer du Nord (Anvers, Rotterdam, Zeebrugge) et la région Saare-Lorraine-Luxembourg. Le TCA occupe une place stratégique importante pour le port d'Anvers qui a besoin d'un hinterland sur le territoire.

Le TCA ne prend pas en charge les semi-remorques, uniquement les containers maritimes.

Notamment grâce à la réalisation de la liaison Athus-Mont-Saint-Martin et d'autres travaux d'infrastructures, le TCA espère atteindre le transit de 250.000 containers par an dans 6 ans, contre 75 000 aujourd'hui. Dès lors, le TCA représente un intérêt pour le marché français désireux d'opter pour le train pour rejoindre le port d'Anvers.

Le TCA est un atout majeur en termes de transport multimodal dans la réalisation des objectifs du gouvernement de doubler le volume de marchandises transporté d'ici 2030.



2. Ardennes Logistics (Molinfaing)

Le pôle logistique de Molinfaing été inauguré en 2008 et couvre 85 ha. En 2012, Il a été raccordé au rail via la ligne 162. Dix ans plus tard, nous déplorons qu'aucun train n'a circulé sur cette ligne, mis à part quelques tests de mise en service. De nouveaux investissements importants sont prévus pour le développement de la plateforme logistique de Molinfaing où l'objectif serait d'en faire un « sous-hub » du Terminal Container d'Athus. Pour cela, de considérables travaux sont à réaliser, comme une

nouvelle boucle nord, une ligne de transbordement ou encore une remise à niveau de la ligne car le dénivelé serait trop important.

Le pôle logistique de Molinfaing atteste de deux erreurs majeures de conception.

- Premièrement, le pôle logistique de Molinfaing a été relié à la ligne Namur-Luxembourg (L 162). Il était ainsi question d'intégrer les trains de marchandises à cette ligne qui voit circuler un nombre important de voyageurs. Dès le départ, il n'était pas raisonnable d'envisager une cohabitation entre les trains de fret (lourds, longs et lents) et la circulation du trafic de voyageurs sans occasionner d'importantes perturbations sur la ligne 162.
- La deuxième erreur réside dans le fait qu'il n'existe pas de liaison nord. Les trains venant du nord souhaitant rejoindre le parc d'activité de Molinfaing sont contraints de descendre jusque Stockem ou Athus pour y opérer un demi-tour.

Une usine de recyclage de bouteilles et d'emballages plastiques PET, baptisée MOPET devrait s'implanter sur le zoning de Molinfaing fin 2024, début 2025. L'utilisation du rail pour acheminer ce plastique a souvent été émise²¹. Hélas, ce sont des faux espoirs car après analyse, dans un premier temps, l'usine ne générera que du camionnage. Il faudra attendre 10 ou 15 ans avant de peut-être voir transiter les premiers emballages plastiques par rail. Ici comme pour beaucoup d'entreprises, le volume à transporter et la distance à parcourir ne sont pas suffisamment rentables que pour avoir recours au ferroviaire.

L'usage du train serait rendu possible dans ce cas mais à condition d'appliquer le modèle de ramassage des wagons/containers employé en Suisse où les entreprises transportent leurs marchandises (y compris alimentaires) avec succès.

Cependant, de gros volumes auraient aussi été identifiés à Libramont, ce qui pourrait se révéler intéressant pour Molinfaing.

3. Terminal intermodal de Bettembourg (GDL)

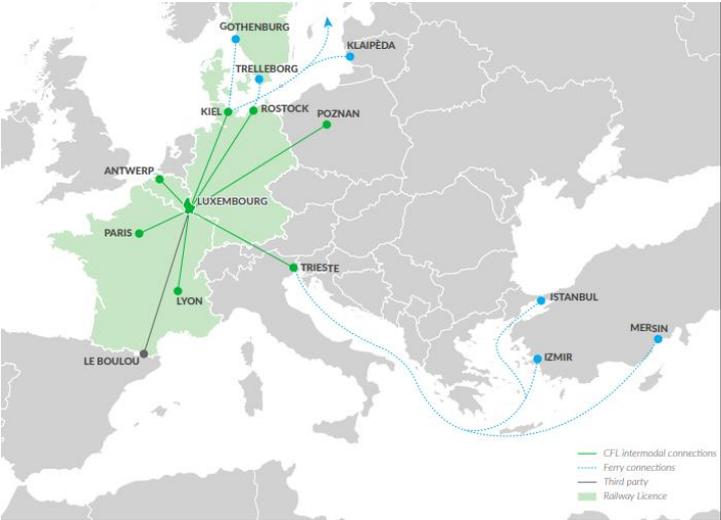
Le terminal rail/route de Luxembourg, inauguré en 2017 est situé à Bettembourg-Dudelange (GDL) et couvre une superficie de 33 ha. Ce site, localisé dans le corridor ferroviaire européen a pour objectif de vider les autoroutes des camions.

Ce terminal intermodal contient deux plateformes d'autoroute ferroviaire équipées de la technologie LOHR Railway System. Le système LOHR permet le chargement horizontal de 40 semi-remorques en un train complet de marchandises en moins de 2 heures. Le terminal de Bettembourg dispose d'un atout supplémentaire de par sa stratégie d'attirer des opérateurs pour y faire du stockage, installer leur pôle logistique ou encore valoriser des matières premières.

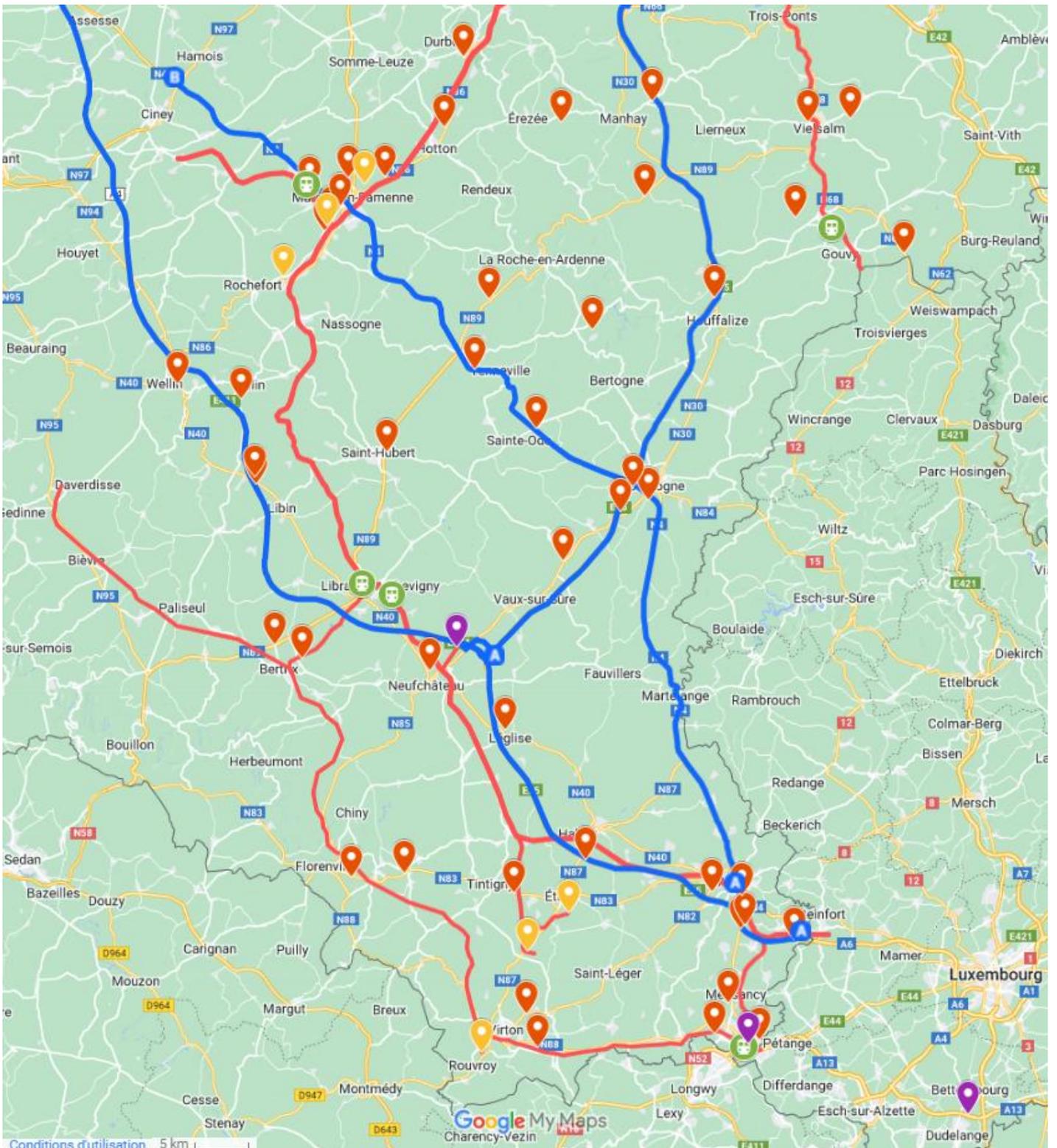
Les nœuds logistiques du TCA et de Bettembourg sont complémentaires et contribuent au développement économique du territoire. La ligne Athus-Meuse qui sert le TCA jouit d'un précieux passage frontière donnant accès au corridor atlantique méditerranéen. Si cette ligne Athus-Meuse est performante et n'est pas menacée aujourd'hui, il faut tout de même poursuivre la création de voies de garage de 740m sur la ligne afin de conforter sa place dans le corridor européen. **(Voir 4. Revendications).**

²¹ TV Lux : « Molinfaing, une usine à la pointe pour recycler les bouteilles et emballages PET », le 02 février 2022 https://www.tvlux.be/video/info/molinfaing-une-usine-a-la-pointe-pour-recycler-les-bouteilles-et-emballages-pet_39423.html

Quelles sont les synergies à envisager entre Athus et Bettembourg afin de favoriser le développement des régions concernées (Luxembourg, Sud Belgique et France) ?



3.2 Parcs d'activités (Idelux) et liaisons au rail en Province de Luxembourg



— Voies routières (E411, E25, N4)

— Voies ferroviaires

- Arlon – Centre	ZAE longée par la ligne 162. Quelles possibilités pour l'usine Ferrero de se raccorder au rail ?
- Arlon – Schoppach	
- Arlon – Sterpenich	
- Arlon – Weyler	
- Arlon – Weyler-Hondelange	
- Aubange	
- Aubange – PED	Raccordement à la ligne 165 Athus-Meuse
- Aubange – PED – Les 2 Luxembourg	
- Bastogne 1	
- Bastogne 2	
- Bertrix – Le Saupont	
- Bertrix – Les Corettes	
- Durbuy – Barvaux	
- Erezée – Briscol	
- Florenville	
- Gouvy – Courtil	
- Gouvy – Pôle Ardenne Bois	Zones de transbordement (Scierie Pauls : quelques convois puis abandon)
- Gouvy – Porte des Deux Luxembourg	
- Habay – Les Coeuvin	
- Hotton – Bourdon	
- Hotton – Melreux	
- Houffalize – Les Cheras	
- La Roche-en-Ardenne – Vecmont	
- La Roche-en-Ardenne – Warempage	
- Léglise	
- Libin – Galaxia	
- Libin – Le Cerisier	
- Libramont – Flohimont	Raccordement à la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg – Utilisation ?
- Libramont – Recogne	Raccordement à la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg - Utilisation ?
- Manhay – Dochamps	
- Manhay – Vaux-Chavanne	
- Marche-en-Famenne – Aye	Raccordement à la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg - Utilisation ?
- Marche-en-Famenne – La Pirire	
- Marche-en-Famenne – Marloie 1 Le Gerny	
- Marche-en-Famenne – Marloie 2 Gare	
- Marche-en-Famenne – Novalis Science Park	
- Marche-en-Famenne – Wex	
- Messancy	

- Neufchâteau – Ardenne Logistics	Plateforme logistique. Raccordement à la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg
- Neufchâteau – Semel	
- Sainte-Ode – Bertogne	
- Saint-Hubert	
- Tellin	
- Tenneville	
- Tintigny – Le Haut du Sud	
- Vaux-sur-Sûre – Nîves	
- Vaux-sur-Sûre – Villeroux	
- Vielsalm – Burtonville	
- Vielsalm – Rencheux	
- Virton – Ethe	
- Virton – Latour	ZAE longée par la ligne 165 Athus-Meuse. Entreprises autrefois raccordées au rail. Démantèlement total des infrastructures ?
- Wellin	

3.3 Autres entreprises et structures

- Base aérienne de Jéhonville : Bertrix	Raccordement ligne 166 (Dinant-Bertrix)
- Burgo Ardennes : Rouvroy	Raccordement ligne 155, tronçon 2 (Virton – Ecouvies). Bien que raccordée au rail, aujourd’hui les marchandises partent en camion pour être chargée sur un train à 200 km de Virton.
- Camp militaire Roi Albert : Marche-en-Famenne	Raccordement ligne 43 (Marloie-Rivage)
- Lhoist : Jemelle	Proximité ligne 162 Seule entreprise à constituer des trains complets (jusqu’à un par jour)
- Total : Marbehan	Raccordé ligne 162
- Nestlé Waters Benelux : Zoning Gantaufet (Etalle)	Raccordement déconnecté ligne 289 (Marbehan-Gantaufet)
- Scierie Fruytier : Marloie	Raccordement ligne 162
- Scierie Scidus : Etalle – Huombois	Raccordement déconnectée ligne 155 (Marbehan-Virton)
- Stockem	Site à haut potentiel

En 2014, une enquête des Amis du Rail révélait que des entreprises de Bastogne (zoning 1 et 2) étaient prêtes à utiliser 4000 wagons par an. Qu’en est-il 10 ans plus tard ?

4 Nos revendications luxembourgeoises pour un développement du transport de marchandises

Si nous souhaitons augmenter les chances d'atteindre les objectifs de transport ferroviaire fixé pour 2030, nous considérons que les éléments ci-dessous sont un passage obligé :

4.1 Europe

- Mise à jour de la directive 92/106 avant la fin de la législature (2024). Un cadre à jour et adapté permettra le développement du secteur de transport ferroviaire.
- Favoriser une meilleure interopérabilité et homogénéisation entre les pays membres de l'UE.
- Homogénéiser les poids et dimensions des véhicules routiers circulant sur le territoire européen.
- Création d'un ecolabel pour promouvoir l'intermodalité et les modes de transport préférables d'un point de vue environnemental. Ce label serait au transport multimodal ce que le nutriscore est à l'alimentation. Il serait pertinent que le label s'applique jusqu'au « last mile » de livraison dans les centres-villes.
Cet ecolabel pourrait se mesurer sur base du calcul des coûts externes attribués aux différents modes de transport. Le calcul des coûts externes permettrait de comparer objectivement les impacts de chaque mode sur l'environnement, la santé publique, ...

4.2 Fédéral

- Des budgets permettant un investissement conséquent dans l'infrastructure ferroviaire.
- Révision de la clé de répartition 60/40 préjudiciable pour le rail wallon.
- Changement culturel d'approche vis-à-vis du rail (lobby camion, investissement, ...).
- le SPF Mobilité doit jouer un rôle prépondérant afin de se donner les moyens et le champ autorisé sur un marché libéralisé.
- Construction de voies d'évitement capables de garer des trains de 740m sur la ligne Athus-Meuse pour conforter sa place dans le corridor atlantique-méditerranéen.

4.3 Régional

- Présence d'interlocuteurs spécialisés « rail » à la cellule ferroviaire SPW.
- Une vision d'ensemble sur l'aménagement du territoire en Wallonie et au-delà.
- Construction de voies pour le raccordement de zones d'activités économiques.

4.4 Provincial

En termes d'infrastructures ferroviaires, le Luxembourg est la province qui a perdu le plus en comparaison aux autres provinces. Au fil des années, l'offre a été réduite au strict minimum.

Atouts territoriaux non valorisés

La Province de Luxembourg est dotée d'un réel potentiel ferroviaire, il serait déraisonnable de ne pas l'exploiter.

- La gare d'Athus est composée de 4 faisceaux complets.
- La ligne industrielle L289 reliant Marbehan au Z.I Gantaufet à Etalle (Nestlé-Valvert). Construite au début des années 90, cette ligne s'étire sur une distance de 5 km et a coûté 120 millions d'investissement dont 80 millions d'investissement public (RW). La ligne a servi 2 ans. Que doit-on retirer de ces investissements massifs et travaux inutiles ? Car bien que dotés

d'atouts écologiques et sociaux, ces investissements n'ont pas contribué au développement économique tant recherché du territoire.

- Liaison du Serpont (triangle Libramont-Hatrival).
- Ligne 163 Libramont-Bastogne en intégrant les trains de marchandises. Coexistence possible avec le Ravel.
- Pôle Ardenne Bois (100 ha) (Gouvy).

Vision d'avenir

En province de Luxembourg, seules quelques entreprises sont en capacité aujourd'hui d'utiliser des trains de marchandises complets (Burgo, Lhoist, Pauls , ?). Pour les autres entreprises, l'enjeu est dès lors de grouper les wagons afin de constituer des trains complets. C'est possible avec un modèle de ramassage des wagons/containers tel que celui employé en Suisse où les entreprises transportent leurs marchandises (y compris alimentaires) avec succès. Pour alimenter le TCA (Athus), **un sous-hub s'avère nécessaire** dans le centre de la province. Une étude de faisabilité intégrant une analyse des impacts socio-économiques et environnementaux est indispensable pour désigner l'endroit le plus adéquat : Molinfaing et Bertrix ont chacun des avantages et des inconvénients.

L'objectif est de concrétiser un pôle structurant pour développer le fret ferroviaire en province de Luxembourg. Une réflexion préalable est indispensable pour éviter d'agir dans la précipitation et dépenser des millions d'euros pour justifier des subsides européens.

- Une personne référente « rail », fret et voyageurs, pour la Province, comme il en existe pour d'autres cellules de développement.
- Une approche multimodale plus ambitieuse de la part d'Idelux dans sa politique d'aménagement des ZAE.
- Une politique volontariste qui rend possible l'utilisation du rail pour le trafic de marchandises.

Organisation et gouvernance

- Mise en place d'un ensemble territorial. Ce support mettrait les entreprises en relation dans le but de les attirer au rail. Le travail consisterait en l'identification des volumes et besoins de chacune pour ensuite regrouper les flux et organiser des trains de marchandises. Parmi les acteurs potentiels qui pourraient jouer ce rôle, Idelux et la CCI Luxembourg Belge disposent de réseaux entreprises. Parmi ce support doit figurer un référent technique pour conseiller les entreprises et rendre leur activité compatible au rail.
- Faire une analyse objective de la politique commerciale de la SNCB qui s'avère être un obstacle pour la province de Luxembourg.
- Politique de concession pour la prise en charge des derniers kilomètres hors de l'infrastructure principale d'Infrabel.

5 Annexes

5.1 Annexe 1 – PACE 2030 (p. 40-41)

Tableau 1 : Répartition kms parcourus passagers

En ce qui concerne les personnes (km*passagers) :

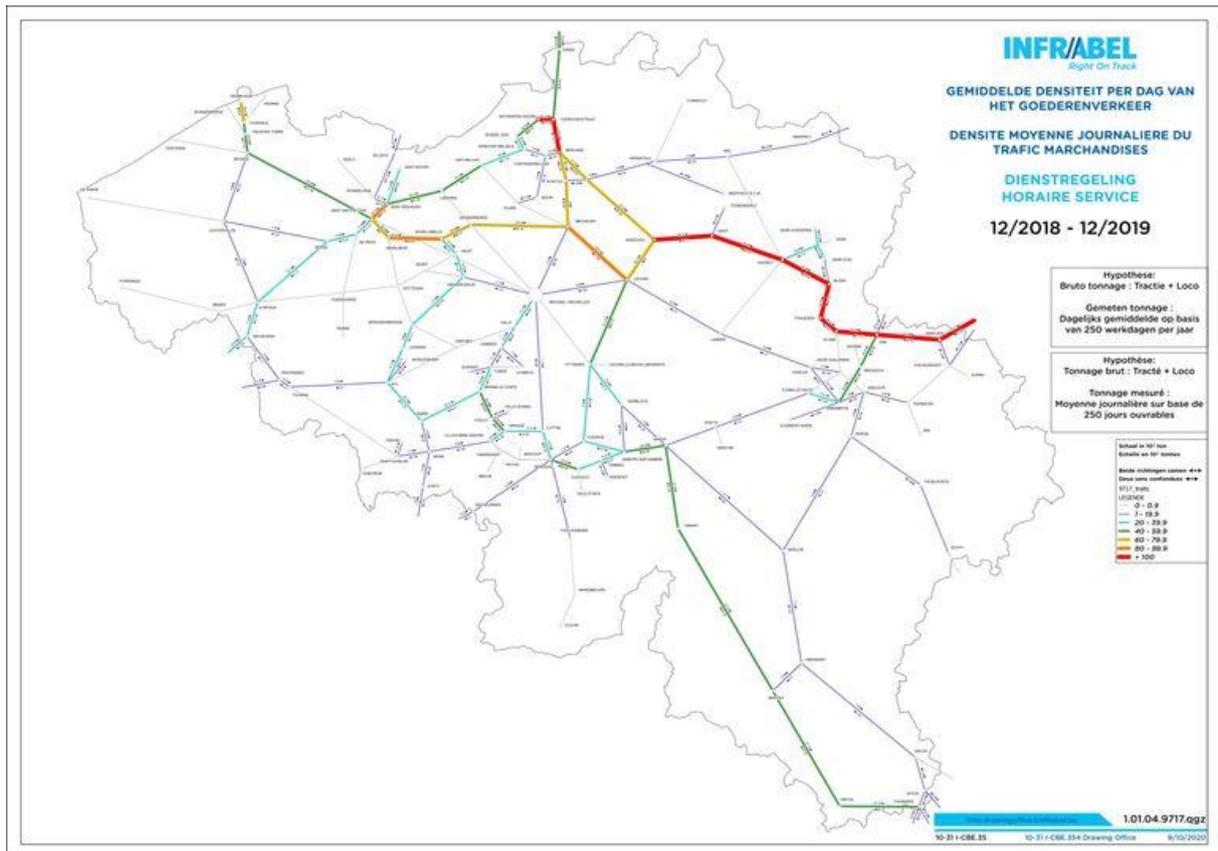
	2017	2030
Marche	3 %	5 %
Vélo	1 %	5 %
Bus	4 %	10 %
Train	9 %	15 %
Voiture	83 %	60 %

Tableau 2 : Répartition kms marchandises

En ce qui concerne la mobilité des marchandises (en tonnes*km) :

	2017	2030
Rail	4 %	7 %
Eau	14 %	18 %
Route	82 %	75 %

5.2 Annexe 2 – Carte réseau trafic de marchandises



5.3 Annexe 3 – Evolution du transport de fret ferroviaire en Belgique

