

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

8 avril 2020

PROPOSITION DE LOI

modifiant la loi du 5 mai 2017 concernant le soutien au trafic diffus pour la période de 2017-2020 et portant prolongement du soutien au transport combiné pour la période 2017-2020, en ce qui concerne la durabilisation du trafic diffus et du transport combiné

(déposée par M. Tomas Roggeman et consorts)

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

8 april 2020

WETSVOORSTEL

tot wijziging van de wet van 5 mei 2017 betreffende de steun voor verspreid vervoer voor de periode 2017-2020 en tot verlenging van de steun van gecombineerd vervoer van de periode 2017-2020 wat de verduurzaming van het gecombineerd en verspreid vervoer betreft

(ingediend door de heer Tomas Roggeman c.s.)

RÉSUMÉ

Cette proposition de loi vise à prolonger les mesures de soutien au trafic diffus ainsi qu'au transport combiné au-delà de 2020. La mesure est cruciale pour le transport ferroviaire de millions de tonnes de marchandises par an, ce qui lui confère un impact particulièrement important sur la mobilité, le climat et l'économie.

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel beoogt de verlenging van de steun aan het verspreid en gecombineerd vervoer na 2020. De maatregel is cruciaal voor het vervoer over het spoor van miljoenen tonnen goederen per jaar, waardoor het een bijzondere impact heeft op de mobiliteit, het klimaat en de economie.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi vise à prolonger les mesures de soutien au trafic diffus ainsi qu'au transport combiné au-delà de 2020. Encourager le transport ferroviaire a un impact bénéfique sur l'environnement. Subsidier le transport combiné et le trafic diffus (SWL pour "*Single Wagon Load*") reste un moyen relativement peu onéreux de diminuer le nombre de camions sur les routes et donc de réduire la production de CO₂.

1. Le trafic diffus

Comparativement aux trains complets qui ne subissent pratiquement aucune opération en cours de route, la production SWL nécessite d'importants moyens (personnel, locomotives de manœuvre, infrastructure de gare,...), pour les triages en cours d'acheminement et pour la desserte terminale (*first/last mile*). Cette activité, généralement exercée par les compagnies de chemin de fer historiques en partenariat mutuel, est donc structurellement déficitaire partout en Europe.

Le trafic diffus joue un rôle économique très important. Selon le *Rail Freight Forum*, la fédération sectorielle du transport ferroviaire de fret, plus de 7 millions de tonnes de marchandises ont été acheminées par le biais du trafic diffus, au départ ou à destination de plus de 300 sites industriels répartis dans le pays. À l'échelle nationale, le trafic diffus représente environ un cinquième des tonnages transportés par chemin de fer, soit 158 000 wagons/an.

Le système SWL est vital pour ses utilisateurs. Il fait partie intégrante de la chaîne logistique des clients, grâce notamment à sa flexibilité. Ce sont principalement les industries chimique, métallurgique et pétrochimique qui se fient au trafic diffus tant dans leur modèle d'entreprise actuel que pour leurs investissements futurs. Pour des raisons de sécurité, le secteur de la pétrochimie est en outre confronté à l'impossibilité d'utiliser un autre mode de transport.

Outre les enjeux sur le plan de l'économie belge, de la sécurité routière, de la mobilité et du développement durable, la réduction, voire l'arrêt du trafic diffus par le rail, aurait des effets sur notamment:

- les investissements dans notre économie;
- l'emploi;

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel beoogt de verlenging van de steun aan het verspreid en gecombineerd vervoer na 2020. De aanmoediging van het vervoer per spoor heeft een gunstige impact op het milieu. De subsidiëring van het gecombineerd vervoer en het verspreid vervoer (SWL voor "*Single Wagon Load*") blijft een relatief goedkoop middel om het aantal vrachtwagens op de wegen te verminderen en dus de CO₂-uitstoot terug te schroeven.

1. Het verspreid vervoer

In vergelijking met volledige treinen waaraan onderweg nagenoeg niet wordt geraakt, vereisen SWL's de inzet van veel middelen (personeel, rangeerlocomotieven, stationsinfrastructuur...), bij de sortering tijdens het traject en op hun eindbestemming (*first/last mile*). De activiteit die meestal in onderling partnerschap door de historische spoorwegondernemingen wordt uitgeoefend, is daarom structureel verlieslatend in heel Europa.

Het verspreid vervoer speelt een zeer belangrijke economische rol. Volgens het *Rail Freight Forum*, de sectorfederatie van het goederenvervoer over het spoor, werden meer dan 7 miljoen ton goederen via verspreid verkeer vervoerd van of naar meer dan 300 industriële locaties verspreid over het land. Nationaal vertegenwoordigt het verspreid vervoer ongeveer een vijfde van de vervoerde tonnage per spoor, of ongeveer 158 000 wagons/jaar.

Het SWL-systeem is van levensbelang voor zijn gebruikers. Het systeem maakt integraal deel uit van de logistieke keten van de klanten, vooral omwille van zijn flexibiliteit. Vooral de chemische, metallurgische en petrochemische industrie vertrouwen op het verspreid vervoer zowel in hun huidig bedrijfsmodel als voor hun toekomstige investeringen. Om veiligheidsredenen wordt de petrochemische sector bovendien geconfronteerd met de onmogelijkheid om een andere vervoersmodus te gebruiken.

Naast de gevolgen voor de Belgische economie, de verkeersveiligheid, de mobiliteit en de duurzame ontwikkeling, zou het stopzetten van het verspreid spoorvervoer nadelig zijn voor onder andere:

- de investeringen in onze economie;
- de werkgelegenheid;

- l'attractivité des sites industriels, en particulier pour la (péto)chimie et la métallurgie;
- la chaîne d'approvisionnement de l'industrie;
- la compétitivité des ports;
- le nombre de camions sur les routes;
- la réduction des émissions.

Pour ces raisons, il est important de prolonger les mesures de soutien au trafic diffus.

2. Le transport combiné

Les unités de transport intermodal (UTI: conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques) permettent un transport ferroviaire de marchandises limitant la route aux parcours les plus courts possible.

Ce type de transport souffre de coûts supplémentaires par rapport à la route du fait en moyenne de deux manutentions à chaque trajet pour transférer l'UTI d'un mode à l'autre. Le fait que les mouvements s'opèrent sur des courtes distances empêche un amortissement adéquat.

L'État fédéral soutient le transport intermodal depuis 2005. Ne pas reconduire un nouveau régime de soutien financier peut amener une disparition de la majeure partie de l'offre ferroviaire intérieure ayant pour conséquence les effets susmentionnés.

3. Prolongation des mesures de soutien

Il ressort de ce qui précède que l'arrêt du soutien accordé au transport combiné et au trafic diffus aurait de sérieuses répercussions sur le transport de millions de tonnes de marchandises par an. L'actuel régime de soutien est toutefois limité dans le temps et expirera le 31 décembre 2020. Il s'impose de prolonger ce soutien afin d'organiser des services réguliers et de proposer ainsi des services ferroviaires d'une qualité identique à celle des services routiers. Aussi la présente proposition de loi vise-t-elle à prolonger les mesures de soutien existantes en modifiant la date prévue pour la fin des mesures. Les mesures de soutien seraient ainsi prolongées sous leur forme actuelle jusqu'au 31 décembre 2025. Cette nouvelle date limite permet largement de prévoir une éventuelle nouvelle prolongation, compte tenu du fait que fin 2024, une nouvelle Commission européenne sera mise en place.

- de l'attractivité des sites industriels, in het bijzonder voor de (petro)chemie en de metallurgie;
- de bevoorradingsketen van de industrie;
- het concurrentievermogen van de havens;
- de vermindering van het aantal vrachtwagens op de wegen;
- de beperking van de uitstoot.

Om deze redenen is het belangrijk om de steunmaatregelen voor het verspreid vervoer te verlengen.

2. Het gecombineerd vervoer

Goederen kunnen met intermodale transporteenheden (ITE: containers, wissellaadbakken, opleggers) per spoor worden vervoerd zodat de afgelegde afstand over de weg zo kort mogelijk blijft.

Dit type van vervoer kost meer dan het wegvervoer omdat de ITE's gemiddeld tweemaal moeten worden overgeladen van het ene naar het andere vervoermiddel. Het feit dat het gecombineerd vervoer in ons land over korte afstanden plaatsvindt, belet een adequate afschrijving.

De federale overheid steunt het intermodaal vervoer sedert 2005. Indien in geen nieuw steunstelsel wordt voorzien, kan dit leiden tot de verdwijning van het grootste deel van het binnenlands spoorwegaanbod met de bovenvermelde effecten voor gevolg.

3. Verlenging aan de steunmaatregelen

Bovenstaande elementen maken duidelijk dat het verval van de steun voor het gecombineerd en verspreid vervoer een ernstige impact zou hebben op het transport van miljoenen tonnen goederen per jaar. De huidige steunregeling is evenwel beperkt in de tijd en komt te vervallen op 31 december 2020. Een verlenging van deze steun is noodzakelijk om geregelde diensten te organiseren en aldus spoorwegdiensten aan te bieden van eenzelfde kwaliteit als de diensten aangeboden op de weg. Daarom wil onderhavig wetsvoorstel de bestaande steunmaatregelen verlengen door wijziging van de voorziene einddatum. Op deze manier zouden de steunmaatregelen in hun huidige vorm worden verlengd tot en met 31 december 2025. Die nieuwe einddatum laat voldoende ruimte voor een eventuele navolgende nieuwe verlenging, in beschouwing genomen dat einde 2024 de Europese Commissie met een nieuwe samenstelling van start gaat.

Enfin, nous partons du principe que le gouvernement fédéral soumettra la prolongation de cette mesure de soutien jusqu'au 31 décembre 2025 à l'approbation de la Commission européenne dans les meilleurs délais.

De indieners van onderhavig wetsvoorstel gaan er tot slot van uit dat de federale regering zo snel als mogelijk de verlenging van deze steunmaatregel tot en met 31 december 2025 ter goedkeuring aan de Europese Commissie zal voorleggen.

Tomas ROGGEMAN (N-VA)
Frieda GIJBELS (N-VA)
Wouter RASKIN (N-VA)

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'intitulé de la loi du 5 mai 2017 concernant le soutien au trafic diffus pour la période de 2017-2020 et portant prolongement du soutien au transport combiné pour la période 2017-2020 est remplacé par ce qui suit:

“Loi du 5 mai 2017 concernant le soutien au trafic diffus et au transport combiné”.

Art. 3

Dans les articles 13, 17 et 18 de la même loi, l'année “2020” est remplacée par l'année “2025”.

Art. 4

Dans les articles 14 et 15 de la même loi, les mots “Pour les années 2016 à 2020” sont remplacés par les mots “Pour les années 2021 à 2025”.

Art. 5

Dans l'article 16 de la même loi, les mots “pour la période de 2017-2020” et “pour la période 2017-2020” sont remplacés par les mots “pour la période 2021-2025”.

Art. 6

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

5 mars 2020

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Het opschrift van de wet van 5 mei 2017 betreffende de steun voor verspreid vervoer voor de periode van 2017-2020 en tot verlenging van de steun voor gecombineerd vervoer voor de periode 2017-2020 wordt vervangen als volgt:

“De wet van 5 mei 2017 betreffende de steun voor verspreid vervoer en de steun voor gecombineerd vervoer”.

Art. 3

In de artikelen 13, 17 en 18 van dezelfde wet wordt het jaartal “2020” vervangen door het jaartal “2025”.

Art. 4

In artikel 14 en 15 van dezelfde wet worden de woorden “Voor de jaren 2016 tot en met 2020” vervangen door de woorden “Voor de jaren 2021 tot en met 2025”.

Art. 5

In artikel 16 van dezelfde wet worden de woorden “voor de periode 2017-2020” telkens vervangen door de woorden “voor de periode 2021-2025”.

Art. 6

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2021.

5 maart 2020

Tomas ROGGEMAN (N-VA)
Frieda GIJBELS (N-VA)
Wouter RASKIN (N-VA)