

Contribution du Service Public Fédéral Mobilité et Transport **(Ministère Fédéral Belge du Transport) à la consultation publique sur** **le livre vert RTE-T**

Q1 : Dans son évaluation du développement du RTE-T jusqu'à ce jour, la Commission doit elle prendre d'autres facteurs en considération ?

Il est important que la Commission prenne en compte dans son évaluation l'internalisation des coûts externes et un transport durable.

Par ailleurs, pour une meilleure approche d'un réseau ferroviaire global, la Belgique estime que la Commission dans son évaluation du développement du RTE-T, devrait à l'avenir tenir compte dans sa planification de l'expérience générale existante en la matière. A savoir établir un inventaire des différents traités, accords internationaux qui ont été réalisés, les différents corridors qui ont été conçus dans le cadre d'une ou l'autre organisation, par exemple : RNE, UNECE, etc. Aussi des études et des projets financés par la Commission, déjà parues ou amenées à paraître sont des instruments avec lesquels la Commission devrait composer pour une planification optimale, entre autres l'étude FERRMED ou le projet NETLIPSE.

Il existe également d'autres initiatives, non financées par l'UE mais reflétant une demande du secteur privé dont il faut tenir compte, à titre d'exemple le projet RETRACK.

Un listing de toutes les initiatives prises au sein de l'Europe, ensuite une analyse et un recoupement de toutes les données seront très utiles. Cela permettra d'établir un panorama de la réalité en matière de transport.

Ensuite, concernant les projets prioritaires, la Belgique estime qu'une révision d'ordre positif pourrait être bénéfique. A savoir, non pas une réduction de l'existant, mais une amplification de l'existant. L'expérience acquise démontre que pour une intégration optimale des réseaux européens, une interconnexion, une rationalisation et coordination des réseaux sont nécessaires. La Belgique projette actuellement d'interconnecter des corridors ERTMS sur son territoire, ceci devrait être partie intégrante d'un réseau prioritaire, en ce que l'interopérabilité est la base fondamentale de l'interconnexion ferroviaire.

Q2 : Quels sont les autres arguments en faveur ou en défaveur du maintien du réseau global, et comment pourrait-on remédier aux inconvénients de chaque solution ?

Contribution du Service Public Fédéral Mobilité et Transport (Ministère Fédéral Belge du Transport) à la consultation publique sur le livre vert RTE-T

Nous insistons fortement sur la nécessité d'une **interconnexion** optimale entre les modes. Plus spécifiquement nous pensons que l'interconnexion de « nodes » (port maritime fluvial et aéroport) avec leur hinterland est un élément essentiel. D'autre part, dans cette optique, d'interconnexion optimale, il serait intéressant de créer (localiser géographiquement) un réseau européen de hubs logistiques multimodaux.

Par ailleurs la fonction d'accès est particulièrement importante pour le chemin de fer et les voies d'eau navigable.

L'offre de services multi-modaux porte-à-porte de qualité, fiable comprenant un service commercial intégré (un seul ticket pour le voyageur et son équivalent pour le transport de marchandise) doit être un objectif prioritaire. A cette fin une plus grande coopération entre les modes de transports (chemin de fer, aérien, fluvial, transport en commun local) doit être encouragée lors de la sélection des projets.

Bien que nous approuvions l'objectif climat, nous pensons que dans l'optique d'un transport durable, il ne faut pas se limiter à cet objectif climat, mais aussi prendre en considération d'autres objectifs de durabilité tel que la pollution de l'air locale, le bruit, la congestion, et l'impact de l'utilisation des sols.

Q3 : Une approche par réseaux prioritaires de ce type serait-elle préférable à la méthode actuelle des projets prioritaires ? Si non, pourquoi, et quels sont les points forts de cette dernière. Si oui, quels (autres) avantages représente-t-elle, et comment faudrait-il la mettre en place ?

L'interopérabilité doit être assurée au-delà du réseau prioritaire RTE-T, à cette fin des normes communes doivent être appliquées en dehors du réseau prioritaire afin de permettre un service porte-à-porte et garantir la fonction d'accès.

Afin de mieux utiliser la capacité disponible des voies d'eau intérieures il est essentiel de lever les goulets d'étranglements.

Le maintien du réseau global est nécessaire, il permet d'établir une carte européenne des réseaux de transports, dans lequel s'insérera un réseau prioritaire composé des projets prioritaires existants et de leur prolongation. Ce réseau prioritaire pourra évoluer au gré des situations socio-économiques et environnementales du futur dans un réseau global défini et mouvant.

Le réseau prioritaire sera au réseau global ce qu'est l'Accord de Schengen dans l'Union européenne, il s'agira en quelque sorte d'un RTE-T à deux vitesses. Ceci n'implique pas que le réseau global ne puisse se transformer petit à petit dans le réseau prioritaire, cette approche est flexible et elle permettra de plus grandes possibilités.

Dans ce cadre, une synchronisation des politiques des Etats membres sera nécessaire via une plus grande coordination. Il faudra concevoir avec un regard européen.

Contribution du Service Public Fédéral Mobilité et Transport (Ministère Fédéral Belge du Transport) à la consultation publique sur le 2^e livre vert RTE-T

La mise en œuvre d'un réseau global doit continuer à se réaliser comme jusqu'à présent. Le réseau transeuropéen de transport est mis en place progressivement, à l'échelle communautaire, en intégrant des réseaux d'infrastructure de transports terrestre, maritime et aérien, conformément aux schémas décrits sur les cartes figurant à l'annexe I et/ou aux spécifications prévues à l'annexe II de la Décision n° 1692/96/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

En ce qui concerne la mise en œuvre du réseau prioritaire, il devra se construire tel que défini par le Livre Vert, à savoir en se basant sur les trente projets prioritaires actuels, en tenant compte des facteurs socio-économiques et environnementaux. La Belgique attire l'attention sur l'importance de l'interopérabilité (notamment les corridors ERTMS), constituant le fondement préalable à tout réseau ferroviaire.

Q4 : Une telle méthode flexible de désignation des projets d'intérêt commun serait-elle appropriée pour une politique qui, habituellement, repose en grande partie sur les décisions d'investissement individuelles des États membres en matière d'infrastructures? Quels autres avantages et inconvénients présente-t-elle, et comment pourrait-elle se traduire au mieux dans la planification au niveau communautaire?

Le Livre Vert propose :

- Un élargissement de l'assise théorique du RTE-T pour répondre aux besoins en infrastructures résultant de mesures en faveur des entreprises dans les différents secteurs des services de transport.
- Autoriser une plus grande souplesse au niveau du concept de projet d'intérêt commun de sorte de pouvoir réagir rapidement à des évolutions des marchés difficiles à prévoir.
- Etablir un lien direct entre les objectifs de la politique des transports de la Communauté et sa politique des infrastructures.

Cette description de méthode flexible établie par le Livre vert pourrait être appropriée, mais il est important de clarifier certains points :

Un élargissement de l'assise théorique du RTE-T pour répondre aux besoins en infrastructures résultant de mesures en faveur des entreprises dans les différents secteurs des services de transport. La Belgique désire également que les besoins en infrastructure soient aussi démontrés par des études socio-économiques et des analyses coûts-bénéfices. La Belgique attire l'attention sur le fait que « les entreprises » ne sont pas les utilisateurs.

Etablir un lien direct entre les objectifs de la politique des transports de la Communauté et sa politique des infrastructures. La Belgique souligne l'importance d'une politique multidisciplinaire, la Communauté ne peut s'arrêter à l'infrastructure. Ensuite, la politique des transports de la Communauté ne s'arrête pas au trafic de marchandises, le trafic de voyageurs devra faire également partie intégrante de ce pilier théorique (conceptuel).

Sur ce point la Belgique précise également que le « conceptual pillar » traduit en français par pilier théorique, ne représente pas la bonne traduction. Cela porte à confusion, il vaudrait mieux traduire par « *pilier conceptuel* ».

Ensuite, les décisions d'investissement resteront du ressort *individuel* des Etats membres, une meilleure coordination, et une synchronisation de leur politique doit être réalisée dans le cadre des réseaux prioritaires, mais ceci sans atteindre la souveraineté des Etats membres.

La Belgique propose également d'améliorer la planification au niveau communautaire, en accroissant le rôle des coordinateurs pour qu'ils deviennent aussi des conciliateurs afin de favoriser le consensus entre EM pour tout risque de conflit d'intérêt concernant le réseau.

Q5 : Comment prendre en considération de façon optimale les aspects exposés ci-dessus (cf. Livre Vert) dans la conception générale du développement futur du RTE-T? Quels autres aspects doivent être pris en compte?

Un nouveau critère des axes prioritaires pourrait être la performance en terme de co-modalité et intermodalité de l'infrastructure.

En d'autres mots, les projets pourraient être sélectionnés sur base de leur capacité à améliorer l'intermodalité et la co-modalité.

L'interopérabilité entre les modes deviendrait donc un critère important, avec par exemple la dimension standard pour les conteneurs, sans exception pour le transport général.

La Belgique propose à la Commission, d'envisager la réalisation d'une évaluation de l'impact environnemental du réseau RTE-T sur tous les modes existants. La position de la Commission lui permet d'avoir une vue d'ensemble sur le futur réseau, elle est la plus à-même pour réaliser ce genre d'évaluation (la directive 2001/42/CE). L'objectif ultime étant une réduction des impacts néfastes à l'environnement.

Le ferroviaire

Divergence entre les besoins du transport de voyageurs et ceux du transport de marchandises

La question soulevée par le Livre Vert est dans quelle mesure une planification distincte pour le transport de marchandise et celui de passagers devrait être prise en compte dans le cadre général de la politique du RTE-T ? A cela la Commission entend que chaque cas devrait être évalué du point de vue économique et environnemental, or la Belgique estime que le point de vue sociétal doit également être pris en considération. La majorité des Etats membres protégeant leur trafic de voyageurs, service public d'intérêt général, au regard du trafic de fret.

Les problèmes de congestion sur certains tronçons d'infrastructure peuvent en effet exiger une séparation des lignes ferroviaires de transport de voyageurs des lignes de transport de marchandises, mais les configurations et les gestions des réseaux des Etats membres sont très

différentes les unes des autres, et pour certains cette séparation est inconcevable. Cela, le RTE-T doit en tenir compte.

En Belgique, une superficie limitée et un réseau très dense et chargé créent de plus en plus des goulots d'étranglement. A l'heure actuelle la situation au niveau de la régularité est perfectible, alors que la priorité du gouvernement est d'encourager une augmentation de la croissance au niveau du trafic ferroviaire passager (national et international) mais aussi une amélioration de la ponctualité.

La capacité du réseau belge rend inévitable l'existence de nœuds de croisements importants sur la plupart des lignes. Par conséquent envisager une planification distincte pour le transport de marchandises, engendrera automatiquement des conséquences négatives sur le trafic de voyageur.

En conclusion, c'est une grande difficulté pour les pays densément peuplés, tel que la Belgique, de tracer de nouvelles lignes, des liens manquants, etc., à titre d'exemple le deuxième accès au Port d'Anvers-Rhin d'Acier. Il faut pouvoir rendre ces projets acceptables pour les riverains, des « négociations » sont menées, il faut savoir combiner ce que veulent les citoyens (une amélioration du transport voyageurs) avec l'amélioration du transport de fret.

La Belgique est consciente de sa situation stratégique, de son rôle de carrefour au centre de la « banane bleue »¹, cependant la densité du trafic belge et les limites du réseau sont à prendre en considération dans la gestion du réseau.

Les aéroports et les ports, points de connexion entre l'Europe et le monde

La proposition de règlement européen relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif sur les corridors, si elle est adoptée, s'appliquera sur les corridors. Il est probable que ces corridors soient parties intégrantes du réseau prioritaire, ceci sera fonction de la configuration géographique du réseau prioritaire. Si tel est le cas, il faut tenir compte des dispositions prévues par ce règlement, celles-ci étant destinées à s'appliquer dans le cadre du pilier conceptuel du réseau central.

Ce document implique la création d'organes de gouvernance composés des gestionnaires d'infrastructure d'une part et des Etats membres d'autre part. Cet organe de gouvernance met en place un groupe de travail composé des gestionnaires et propriétaires des terminaux du corridor de fret. Il peut émettre un avis sur toute proposition relative au corridor de fret faite par l'Organe de Gouvernance et qui a des conséquences directes pour l'investissement et la gestion des terminaux. L'Organe de Gouvernance prend en compte cet avis.

Des initiatives similaires pourraient être mises en œuvre dans les autres modes de transports, de sorte d'avoir des structures solides permettant les dialogues et une transversalité entre les modes.

¹ Arc joignant les Midlands, le noyau central du Benelux, la Ruhr, la vallée du Rhin, la Suisse et l'Italie du Nord.
Contribution du Service Public Fédéral Mobilité et Transport (Ministère Fédéral Belge du Transport) à la consultation publique sur le 5^e livre vert RTE-T

Q6 : Comment les systèmes de transport intelligents (STI), dans le cadre du RTE-T, peuvent-ils améliorer le fonctionnement des transports? Comment traduire les investissements dans Galileo et EGNOS en gains d'efficacité et en un équilibre optimal de la demande de transports? Comment les STI peuvent-ils contribuer au développement d'un RTE-T multimodal?

Comment développer les possibilités existant dans le cadre du financement du RTE-T afin de soutenir de façon optimale la mise en œuvre du plan de déploiement européen de l'ERTMS au cours de la période couverte par les prochaines perspectives financières?

La Belgique précise que la traduction en français de l'abréviation STI pour systèmes de transport intelligents porte fortement à confusion avec l'abréviation STI pour Spécificités d'interopérabilité technique, plus communément utilisée.

Comme mentionné précédemment, l'ERTMS doit être prioritaire, afin de permettre l'interconnexion des différents réseaux ferroviaires parcourant l'Europe.

Q7 : Le glissement des limites entre infrastructure et véhicule ou entre la fourniture d'infrastructures et la manière dont elles sont utilisées rend-il nécessaire d'élargir le concept de projet (d'infrastructure) d'intérêt commun? Dans l'affirmative, comment définir ce concept?

- La création de stations de recharge pour les véhicules électriques est un enjeu.
- L'intégration de toutes les infrastructures tant physiques qu'intelligentes et l'intégration entre les modes est primordiale.
- L'innovation dans la taxation du transport est également cruciale.
- L'ouverture vers les autres modes de transports, vers des alternatives et les innovations se fait ressentir.

Q8 : Ce genre de réseau central serait-il «faisable» au niveau communautaire?

Quels seraient ses avantages et ses inconvénients? Quelles méthodes conviendrait-il d'appliquer pour le concevoir?

Ce réseau central serait adéquat au niveau communautaire. La difficulté résidera dans la détermination géographique du réseau prioritaire. Le pilier théorique (conceptuel), comme mentionné précédemment devra tenir compte non seulement des données économiques et environnementales, mais aussi des éléments sociaux et par conséquent du trafic passager.

Q 9 : Comment déterminer les besoins financiers à court, moyen et long terme du RTE-T dans son ensemble? Quelle est la forme de financement (public ou privé, communautaire ou national) qui convient le mieux à chaque aspect du développement du RTE-T?

Contribution du Service Public Fédéral Mobilité et Transport (Ministère Fédéral Belge du Transport) à la consultation publique sur le 6
livre vert RTE-T

Il semblerait que la solution la plus pragmatique soit de concentrer les instruments financiers sur le réseau prioritaire, et les instruments non financiers sur le réseau global. Dans un premier temps permettre un RTE-T à double vitesse.

Une campagne devrait également être promue par la Commission au près du secteur privé, afin d'encourager les partenariats publics privés (PPP) et ce tant sur le réseau global que sur le réseau prioritaire.

La Belgique estime que les clients (transporteurs, etc.), ainsi que les autres entités administratives, telle que les Régions, pourraient être regroupées au sein d'un Advisory Board² afin de se concerter, émettre des avis, et créer un réseau de clients permettant un dialogue visant à faciliter la création de PPP.

Le pilier théorique (conceptuel) pourrait également comprendre des mesures permettant d'augmenter les opportunités. Par exemple dans le cadre de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, un premier contact est réalisé entre les gestionnaires d'infrastructure et les propriétaires et gestionnaires des terminaux, mais aussi avec les entreprises ferroviaires de fret. Il est envisageable, si un encadrement solide de ces contacts est mis en place, que ressortent des PPP.

Quel critère au niveau européen ? Compte tenu des différences d'échelle entre EM, le critère de ligne internationale n'est pas pertinent. D'un autre côté les distances de transport augmentant, une part de plus en plus importante du transport devient d'intérêt européen.

Cela étant dit, - et aussi sur base de la situation financière actuelle, on peut supposer que les besoins pour le RTE-T resteront supérieurs aux ressources disponibles. En conséquence, la définition d'un budget pour les RTE-T restera une décision politique.

Ce qui est important pour une politique RTE-T est d'avoir une base claire et stable, afin d'encourager des projets ambitieux (mais raisonnables). A cette fin, le budget disponible, -ou au moins le seuil – doit être connu plusieurs années à l'avance, dans le cadre d'un programme, et d'engagement pour la durée complète du projet, et non soumis à des changements de condition à court terme.

Actuellement un programme multiannuel existe, cependant un problème se pose pour des projets qui dépassent la durée du programme.

Le financement privé peut être intéressant sous certaines conditions.

² Un Advisory Board est un groupe de travail, composé d'experts d'un secteur particulier, qui a été créé pour offrir des conseils et des orientations à l'équipe de gestion d'une entreprise, d'un projet, etc., mais qui n'a pas le pouvoir de mise en œuvre et de décision du mandat des conseils, de l'organe de gouvernance.

Contribution du Service Public Fédéral Mobilité et Transport (Ministère Fédéral Belge du Transport) à la consultation publique sur le 7^e livre vert RTE-T

Nous ne devons pas oublier que le capital doit être rémunéré. Traditionnellement, l'infrastructure de transport est payée par l'autorité publique, le capital venant des contribuables ce qui peut générer un excès de demande et peut conduire à de sérieux problèmes de financement. Si l'utilisation de l'infrastructure devient payante, un financement privé, via un remboursement sous forme de péage, est parfaitement possible. C'est le principe des autoroutes à péage dans certains pays européens. Une autre formule est un remboursement de l'investissement privé par une charge annuelle payée par l'autorité publique (éventuellement via une entreprise publique). Cette formule présente l'avantage d'une garantie du bon achèvement du projet, mais ne résout pas les problèmes de financement.

La question entre fonds communautaire et national. Une réponse adéquate dépend du rôle du projet (la même question existe à d'autres niveaux : national, régional, communal, ...). Dans tous les cas, il est toujours sain d'assurer une responsabilité commune, afin de motiver toutes les parties concernées, et ainsi de donner un maximum de chances de réussite au projet. C'est pourquoi, un co-financement de l'UE et de l'EM est une bonne approche. Toutefois il faut un engagement clair de chacun des acteurs avec peut-être des pénalités en cas de délais non justifiés. La construction de certaines lignes de TGV est basée sur de tels arrangements. Evidemment les revenus de péages sont aussi un outil motivant.

Q10 : Comment aider les États membres à financer et à réaliser des projets placés sous leur responsabilité? Faut-il encourager davantage la participation du secteur privé à la réalisation des infrastructures? Si oui, comment?

L'agence RTE-T assurer une assistance à la conception en mettant en évidence les meilleures pratiques

Les projets d'intérêts communs doivent être soumis à une analyse coût-bénéfice harmonisée et communément acceptée. Un élément important de l'analyse coût-bénéfice est une prévision fiable et crédible du trafic futur pour chaque projet. Il est essentiel que cette prévision de trafic prenne en compte l'impact de tous les futurs projets : RTE-T et non RTE-T de l'UE et des pays limitrophes ou enclavés (ex : la Suisse), afin d'estimer l'impact des projets concurrents sur les prévisions de trafic et ainsi éviter un double comptage du même trafic. D'autre part les effets de réseau et de complémentarité entre projets doivent également être pris en compte.

La Commission pourrait mettre à disposition de nouveaux instruments financiers encourageant la création de PPP.

Q 11 : Quels sont les points forts et les points faibles des instruments financiers communautaires existants? De nouveaux instruments (notamment «innovants») sont-ils nécessaires? Comment l'utilisation combinée de fonds issus de diverses ressources communautaires pourrait-elle être rationalisée dans le cadre du soutien à la mise en œuvre du RTE-T?

Les points forts des instruments financiers résident dans leur homogénéité.

Contribution du Service Public Fédéral Mobilité et Transport (Ministère Fédéral Belge du Transport) à la consultation publique sur le livre vert RTE-T

Selon La Belgique les faiblesses de l'instrument financier communautaire sont :

- Une évaluation de la valeur ajoutée des projets insuffisante
- Une absence de lien entre la subvention et la terminaison du projet
- Un manque d'évaluation récente des flux de trafic tenant compte de l'impact des projets concurrents et des complémentarités entre les projets.
- Un manque de flexibilité. La Commission reconnaît dans son Livre Vert que les projets financés ont très souvent des coûts supplémentaires en raison de diverses liaisons d'événements concomitants, tels que des conditions géologiques difficiles, des défis techniques, des modifications du tracé sous la pression de l'opinion publique, une incertitude dès le départ quant aux normes de capacité, des mesures destinées à assurer le respect de la législation en matière d'environnement ou des mesures volontaristes en faveur de l'environnement, des retards dans l'exécution et divers autres problèmes.
- Un manque de communication entre les bénéficiaires et l'agence exécutive RTE-T. Un besoin de plus de transparence se fait ressentir tant au niveau de la Commission, que de l'agence exécutive RTE-T.
- Une lourdeur administrative qui se matérialise dans la complexité et la quantité d'informations à fournir lors d'appel à projet. Cette lourdeur peut amener dans le cas de petit projet comme des études par exemple de ne pas faire appel aux instruments communautaires.

Peut-être que parallèlement au PPP, pourraient se créer des Partenariats Européens Privés (PEP).

Il est nécessaire de donner une visibilité aux instruments existants.

Q12 : Comment les instruments non financiers existants pourraient-ils être améliorés? Quels autres instruments de ce type pourraient être créés?

Afin d'améliorer les instruments non-financiers, la Commission devrait renforcer l'échange des meilleures pratiques et adopter des standards de performances.

La Belgique est favorable aux propos sur les instruments non financiers tenus par la Commission dans son Livre Vert.

L'instauration d'une conférence annuelle réunissant tous les organes de gouvernance des corridors au niveau européen, permettrait d'améliorer la gestion, l'organisation, l'interconnexion et la coordination sur le réseau.

Q13 : Parmi ces options, laquelle est la meilleure, et pourquoi?

(1) maintenir la structure actuelle à double niveau, avec d'une part le réseau global, d'autre part les projets prioritaires non reliés entre eux;

(2) réduire le RTE-T à un seul niveau (les projets prioritaires, éventuellement reliés en un réseau prioritaire);

Contribution du Service Public Fédéral Mobilité et Transport (Ministère Fédéral Belge du Transport) à la consultation publique sur le livre vert RTE-T

(3) établir une structure à double niveau avec, d'une part, le réseau global et, d'autre part, un réseau central comprenant un réseau prioritaire géographiquement défini et un pilier théorique permettant d'incorporer les différents aspects de la politique des transports et des infrastructures de transport.

Afin d'atteindre un transport durable, il est important de promouvoir l'utilisation de modes efficaces. Une attention spéciale doit être donnée au rail, aux voies navigables intérieures, et maritimes. Pour ces modes deux défis importants sont l'interopérabilité et l'accès aux origines et destinations de transport. Une logique de réseau est donc très importante.

Cela étant dit, pour le "pilier géographique" le rôle spécifique de l'UE peut être défini de manière plus restrictive, en se limitant à certains liens d'intérêt international (y compris de courtes sections quand cette dernière fait partie d'une chaîne, par exemples les sections transfrontalières) mais l'intervention doit être convaincante en terme budgétaire

Il faut néanmoins être conscient que le budget européen actuel est déjà trop faible et que le manque de moyen est clairement identifié comme un danger dans la troisième approche.

En conséquence, si la troisième option est choisie, un financement RTE-T du réseau global doit être strictement conditionné au rôle des projets en terme "accessibilité européenne". La connexion d'un port majeur à son hinterland en est un bon exemple, même si le projet est modeste et ne concerne que le(s) dernier(s) kilomètre(s).

Le même principe doit s'appliquer au financement du "pilier conceptuel", pour lequel l'amélioration de l'interopérabilité est plus que bienvenue. A l'opposé nous devons éviter de financer des projets isolés sans une confirmation forte de leur valeur ajoutée européenne.

La sélection des projets doit se faire sur base d'une analyse coût-bénéfice solide, basée sur des méthodes standards et réalisée par une autorité indépendante.

Pour ce qui concerne le ferroviaire, la Belgique est en faveur d'une initiative permettant un renforcement du fret sur le trafic ferroviaire, elle est également désireuse de protéger le trafic voyageur. Elle doit pouvoir envisager une coordination des différents éléments (Corridor ERTMS, RNE, projets prioritaires, etc.).

La troisième option semble le permettre.