

LE MARCHÉ FERROVIAIRE BELGE

Outre B-Cargo, Infrabel a actuellement cinq autres clients:

- Fret SNCF, l'opérateur français historique de fret ferroviaire, se concentre essentiellement sur les trafics de et vers Anvers.
- Crossrail Benelux (l'ex-Dillen & Le leune Cargo), une entreprise belgo-suisse qui fait partie du groupe d'investissement Babcock & Brown, qui est avec une part de marché d'environ 5% le principal concurrent de B-Cargo. L'entreprise opère depuis Anyers, Zeebrugge, Terneuzen, Geel et Genk.
- Trainsport est un opérateur belge indépendant, actif entre Aix-en-Chapelle, Anvers et Zeebrugge, qui coopère étroitement avec l'opérateur allemand Rurtalbahn.
- ERS Railways, la filiale neerlandaise du groupe AP Moller-Maersk, assure des services vers Zeebrugge et Athus.
- Rail4Chem, un opérateur allemand repris par Veolia Cargo au début de l'année, circule depuis plus d'un an déjà entre Anvers et Zeebrugge et l'Allemagne.
- Les opérateurs néerlandais ACTS et luxembourgeois CFL Cargo ont entre-temps obtenu un certificat de sécurité et négocient leurs contrats d'exploitation avec le gestionnaire du réseau ferroviaire Infrabel. Veolia Cargo a elle aussi introduit une demande de licence. EWS, la filiale britannique de la Deutsche Bahn, dispose quant à elle déjà d'une homologation pour le personnel.

Le parcours accidenté de la libéralisation ferroviaire

En Europe, la libéralisation du transport de marchandises est à l'agenda de chaque conférence ferroviaire. L'ouverture du marché ferroviaire est en effet un sujet de discussion fécond, étant donné que quasiment aucun Etat membre ne respecte les règles. Bruxelles a récemment encore mis 24 pays en demeure. Voyons dans quelle mesure le marché est libéralisé en Belgique.

PIETERIAN VAN WYNGENE

ien que le marché européen du fret ferroviaire est entièrement libéralisé depuis 2007, il n'y a que peu d'Etats membres où toutes les prescriptions européennes sont appliquées correctement. Ainsi, la Commission européenne a ainsi envoyé fin juin une sommation écrite à pas moins de 24 Etats membres parce qu'ils n'avaient pas convenablement transposé le premier paquet ferroviaire en législation nationale.

Outre Chypre et Malte, où l'infrastructure ferroviaire est quasiment inexistante, seuls les Pays-Bas sont restés hors d'atteinte. Ce pays est le seul à satisfaire à une des principales directives de la Commission euro-

péenne: l'indépendance totale de la gestion de l'infrastructure ferroviaire par rapport aux opérations (directive 2001/12/CE). Ce n'est pas le cas en Belgique. Certes, il y a deux entités séparées (Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure, et la SNCB l'opéra-

»La compétence du Service de Régulation du Transport Ferroviaire est trop limitée.«

teur ferroviaire pour les voyageurs et les marchandises), mais elles sont toutes deux chapeautées par le holding SNCB. Afin d'arriver à une libéralisation à part entière du marché belge, la Commission exige la suppression de cette structure tripartite.

UNE SOLUTION À LA BELGE

Le secrétaire d'Etat à la Mobilité, Etienne Schouppe, et la ministre des Entreprises publiques, Inge Vervotte, veulent toutefois maintenir la structure de holding et ne faire que quelques concessions. Ainsi, ils proposent entre autres de ne plus autoriser "les membres du conseil d'administration d'Infrabel à devenir membre du conseil d'administration de SNCB Holding".

Toutefois, il est peu probable que la proposition de la Belgique sera acceptée (à l'heure de mettre sous presse la

réponse de l'Europe n'était toujours pas connue). Par principe, la Commission n'acceptera qu'une scission complète entre Infrabel et la SNCB. Si la Belgique ne satisfait pas à cette importante exigence de libéralisation, Bruxelles pourrait porter l'affaire devant la Cour européenne de Justice.

SUBVENTIONNEMENT CROISÉ

Ce n'est toutefois pas le seul problème auquel la SNCB est confronté. L'European Rail Freight Association (ERFA) a, dans une lettre adressée à la Commission européenne, officiellement porté plainte contre notamment un subventionnement croisé supposé au sein du groupe SNCB. De ce fait, l'Europe est obligée d'entamer une enquête. La SNCB est accusée d'avoir utilisé une partie des aides d'Etat pour des activités commerciales, ce qu'elle dément catégoriquement.

INFRASTRUCTURE

Des mesures effectives de la Commission à l'égard de la Belgique risquent toutefois se faire attendre pendant un certain temps encore. En attendant, le monde ferroviaire belge

devra donc se contenter de la structure actuelle. Mais est-elle aussi mauvaise que la Commission européenne le dit? Selon Ronny Dillen, managing director de Crossrail (l'ex-Dillen & Le Jeune Cargo), c'est surtout lors des travaux d'infrastructure que l'on constate que la SNCB dicte toujours la loi.

"Inspiré par les trafics de la SNCB, Infrabel accorde beaucoup plus d'attention au trafic domestique qu'aux trafics transfrontaliers. Alors que le goulet d'étranglement entre Montzen et Aix-en-Chapelle devrait d'urgence être éliminé, Infrabel donne la priorité au développement de la ligne ferroviaire entre Gand et Bruges."

Ce qui dérange Dillen également, c'est le fait que la coordination de la circulation dans la plupart des gares de marchandises est attribuée à B-Cargo. "Pourtant, une prestation de services neutre sur le "last mile" est essentielle pour la qualité de nos services."

PEU DE PLAINTES

Comment se fait-il alors que le Service de Régulation du Transport Ferroviaire n'a reçu jusqu'ici que peu de plaintes d'entreprises ferroviaires 🛮 www.infrabel.be

mécontentes? "La compétence du régulateur est très limitée", explique Dillen. "Le service ne traite que des plaintes sur l'attribution des sillons. La prestation de services et les travaux d'infrastructure demeurent hors d'atteinte."

»C'est surtout lors des travaux d'infrastructure qu'on constate que la SNCB dicte toujours la loi.«

Le dirigeant de Crossrail est dès lors un partisan absolu d'une scission entre Infrabel et la SNCB, à l'instar des Pays-Bas. "La structure néerlandaise est nettement meilleure, parce que les tâches de sécurité et les contrôles y sont effectués sur base indépendante."

Néanmoins, des améliorations sont graduellement également perceptibles en Belgique, admet Dillen. "Nous pouvons enfin mettre sur pied une formation de machinistes. Auparavant, c'était le droit exclusif du groupe SNCB."

WWW.TRANSPORTECHO.BF OCTOBRE 2008 TRANSPORT ECHO