

# ANALYSE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR RAIL EN BELGIQUE

Personnes de contact:

Mathias Ingelbrecht	02 277 92 35	<a href="mailto:mathias.ingelbrecht@economie.fgov.be">mathias.ingelbrecht@economie.fgov.be</a>
Luc Mariën	02 277 91 11	<a href="mailto:luc.marien@economie.fgov.be">luc.marien@economie.fgov.be</a>
Jean-Paul Theunissen	02 277 91 21	<a href="mailto:jean-paul.theunissen@economie.fgov.be">jean-paul.theunissen@economie.fgov.be</a>

## Table des matières

Liste d'abréviations .....	5
1. Introduction .....	7
2. Situation du transport de marchandises par rail dans l'ensemble du secteur du transport .....	9
2.1 L'importance économique du secteur « transport par rail » en Belgique .....	9
2.2 Tendances globales dans le transport de marchandises en Belgique et en Europe .....	9
3. Caractéristiques et prestations du transport de marchandises par rail en Belgique .....	14
3.1 Le marché du transport de marchandises par rail en Belgique .....	14
3.2 Différentes modalités de transport .....	18
3.3 Le réseau ferroviaire belge .....	18
3.4 Types de marchandises transportées .....	20
3.5 Flux géographiques .....	22
3.6 Comparaison du marché belge avec les pays voisins .....	25
4. Libéralisation du marché dans une perspective européenne .....	28
5. Analyse du fonctionnement du marché .....	31
5.1 Introduction .....	31
5.2 Régulation .....	31
5.3 Accès à l'infrastructure et aux services .....	34
5.4 Concentration du marché .....	35
5.5 Prestations des entreprises ferroviaires .....	37
5.5.1 Chiffre d'affaires et rentabilité .....	38
5.5.2 Moyens financiers et occupation .....	38
5.6 Qualité de la prestation de services .....	41
6. Conclusion .....	43
Annexe .....	44



## Liste d'abréviations

AT	Autriche
BE	Belgique
CH	Suisse
CO <sub>2</sub>	Dioxyde de carbone
DE	Allemagne
DGSIE	Direction générale de la Statistique et de l'Information économique
DK	Danemark
EE	Estonie
EF	Entreprise ferroviaire
EL	Grèce
ERFA	European Rail Freight Association
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ES	Espagne
FI	Finlande
FR	France
GB	Royaume-Uni
IE	Irlande
IFB	Inter Ferry Boats
Infrabel	Gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferroviaire belge
IT	Italie
LT	Lituanie
LU	Grand-duché de Luxembourg
LV	Lettonie
NACE	Nomenclature générale des activités économiques dans les Communautés européennes
NL	Pays-Bas
NST/R	Classification standard des marchandises utilisée pour les statistiques de transport / révision
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
PIB	produit intérieur brut
PNB	produit national brut
PT	Portugal
Q	Trimestre
SE	Suède
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SNCF	Société nationale des Chemins de fer français
SPF	Service public fédéral
TERFN	Réseau ferroviaire transeuropéen pour le trafic de marchandises
TEU	Twenty feet Equivalent Unit

UA	Université d'Anvers
UE	Union européenne
UE12	Bulgarie, Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Tchéquie
UE15	Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni et Suède
UE27	Tous les membres actuels de l'Union européenne
UIRR	International Union of combined Road-Rail transport companies
US	Etats-Unis d'Amérique

## Liste de signes

...	Négligeable
-----	-------------

## 1. Introduction

Un fonctionnement efficace des marchés est une condition nécessaire pour la création d'une croissance durable, un des piliers de l'agenda de Lisbonne.

La Commission européenne développa en 2007 une méthodologie<sup>1</sup> afin de mieux suivre le fonctionnement du marché intérieur. Cette méthodologie compare les secteurs économiques selon la présence ou non de signes de fonctionnement non optimal du marché.

Le SPF Economie collabora avec la Commission européenne à l'application de cette méthodologie à l'économie belge.

La méthodologie consista en deux phases. La première phase comprenait la sélection des secteurs qui sont à la fois importants pour l'économie belge et qui en même temps montrent des signes de fonctionnement non-optimal du marché. Le secteur du transport par voie terrestre (NACE 60 de la nomenclature d'activités économiques NACE-BEL 2003) a été retenu pour ces deux critères.

Il s'agit en effet d'un secteur économique important du point de vue de la valeur ajoutée (2,2% de la valeur ajoutée brute de l'économie belge en 2007) ; de l'emploi (2,5% de l'emploi total) et de la consommation (2,1% de la consommation totale). A côté de cela, les moins bons résultats dans le domaine de l'efficacité du marché (mesurée au moyen de la croissance de la productivité du travail) annonçaient une perturbation potentielle du fonctionnement du marché.

Lors de la deuxième phase, plusieurs causes possibles du dysfonctionnement du marché furent examinées à l'aide des quatre dimensions, c'est-à-dire la régulation, l'innovation, l'intégration et la concurrence. Il en ressort que le secteur du transport par voie terrestre obtient un mauvais score dans le domaine de la régulation<sup>2</sup> et de faibles résultats également dans les trois autres dimensions.

Selon la classification NACE, le secteur du transport par voie terrestre est composé de trois sous-secteurs, c'est-à-dire : les transports ferroviaires (60.1) ; les transports urbains et routiers (60.2) et le transport par conduites (60.3). Les deux premiers sous-secteurs comprennent autant le transport de personnes que de marchandises.

On a choisi de réaliser une analyse sectorielle d'une partie bien déterminée du marché c'est-à-dire le transport de marchandises par voie ferrée. Le fonctionnement libre du marché du transport de marchandise par voie ferrée est une donnée tout à fait récente. Le transport international de marchandises par voie ferrée fut déjà partiellement libéralisé en Europe à partir de 2001 et le transport national de marchandises fut ouvert aux acteurs privés dès 2007. De

---

<sup>1</sup>Commission européenne, *Guiding principles for product market and sector monitoring*, Bruxelles, 2007 ; *A single market for the 21st century Europe*, Bruxelles, 2007 ; *Implementing the new methodology for product market and sector monitoring : Results of a first screening*, Bruxelles 2007 ; *Sector monitoring : State of play and envisaged follow up*, Bruxelles, 2008.

<sup>2</sup> Enquête sur base des données de 2003 de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE)

plus, le transport de marchandises par voie ferrée semble une bonne alternative au transport routier à la lumière de la problématique environnementale (entre autres les émissions de CO<sub>2</sub>) et des problèmes de congestion sur nos routes.

Pour cette analyse, différentes interviews furent réalisées avec les acteurs du secteur (le SPF Mobilité et Transports, la Commission européenne, "Steunpunt Goederenstromen" de l'Université d'Anvers, la firme Crossrail Benelux S.A., European Rail Freight Association (ERFA), la "Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen" et le service Régulation du transport ferroviaire). De plus, on a utilisé les statistiques et les publications les plus récentes, entre autres celles de la Direction Générale Statistique et Information Economique (DGSIE), de la Commission européenne, du "Steunpunt Goederenstromen" et de la Cour des Comptes. Certaines données n'étaient disponibles que jusqu'à 2007.



## 2. Situation du transport de marchandises par rail dans l'ensemble du secteur du transport

### 2.1 L'IMPORTANCE ECONOMIQUE DU SECTEUR « TRANSPORT PAR RAIL » EN BELGIQUE

Le *transport terrestre* occupe une position importante dans notre économie. Avec une valeur ajoutée brute (en prix courants) de 6 452,2 millions d'euros en 2007, le secteur représentait 2,2 % du produit intérieur brut (PIB). Il se positionne dès lors dans le top dix des secteurs les plus importants de notre pays. Le secteur constitue aussi un important employeur avec une occupation totale (travailleurs et indépendants) de 110 000 personnes (2,5% de l'occupation totale).

La valeur ajoutée brute (en prix courants) du *transport par rail* (tant le transport de voyageurs que de marchandises) s'élevait à 992,4 millions d'euros en 2007, soit 15,4 % de la valeur ajoutée brute du transport terrestre et 0,3 % du PIB. Aucune données distinctes sur le transport de marchandises par rail ne sont disponibles.

### 2.2 TENDANCES GLOBALES DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN BELGIQUE ET EN EUROPE

Dans ce qui suit, nous examinerons tout d'abord un certain nombre de facettes du transport de marchandises en Europe. Ensuite, nous comparerons le modal split (ou la répartition entre les modes de transport rail, route et navigation intérieure dans le transport total<sup>3</sup>) en Belgique à celui des pays voisins. Enfin, nous aborderons différents scénarios d'avenir pour la Belgique concernant la problématique du transport sur la base d'une étude du Bureau fédéral du plan.

#### Le transport de marchandises en Europe

En 2007, le volume de marchandises transporté total pour l'UE27 (route, rail et navigation intérieure) s'élevait à 2 521 milliards de tonnes-kilomètres<sup>4</sup>. La part du transport par route, par rail et par navigation intérieure représentait respectivement 76 %, 18 % et 6 %.

Entre 1995 et 2007, le volume transporté total au sein de l'UE27 a augmenté de 40 %, ce qui revient à une croissance annuelle de 2,9 %. Cette croissance est légèrement supérieure à la croissance annuelle moyenne du PNB au sein de l'UE27, qui s'élevait à 2,5 % au cours de la même période. Tous les modes de transport n'ont pas connu une telle croissance. Le transport par route au sein de l'UE27 a progressé de 49 %. Le transport par rail et par navigation

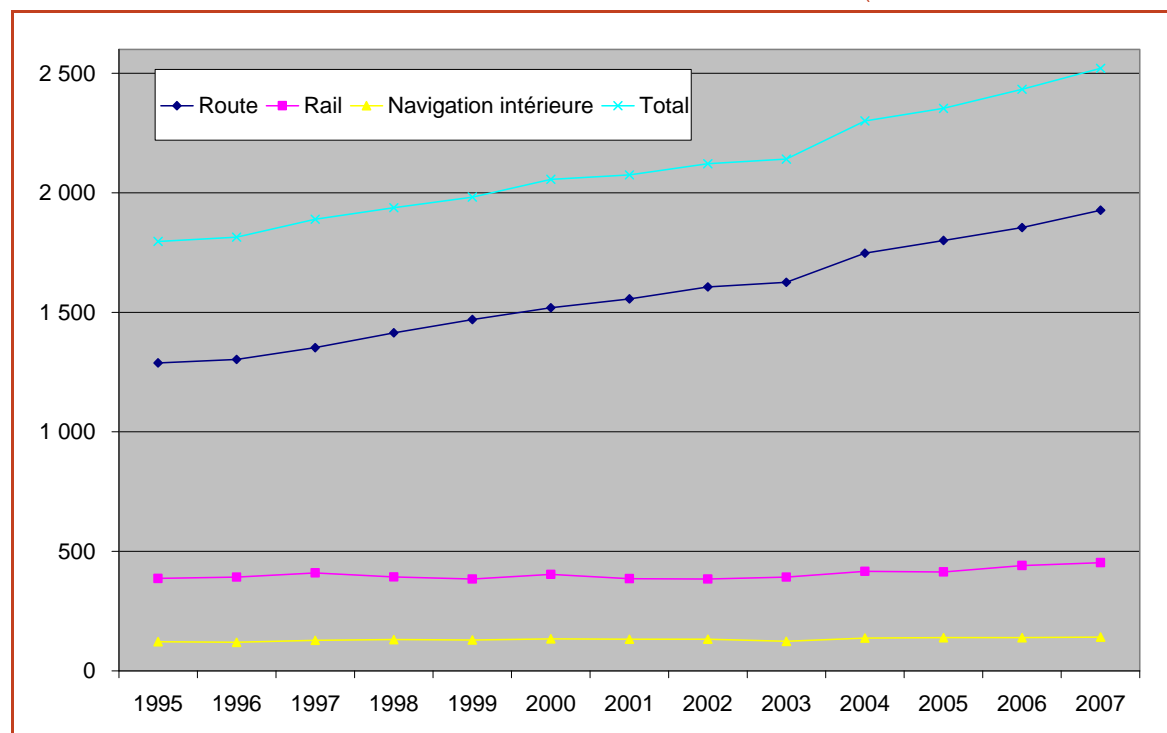
---

<sup>3</sup> Outre ces trois modes, le *shortsea*, c.-à-d. le transport maritime à courte distance, entre parfois aussi en ligne de compte en tant que 4<sup>ème</sup> mode.

<sup>4</sup> Une tonne-kilomètre est une unité qui est utilisée dans l'économie du transport afin de situer et de comparer. Une tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne sur un kilomètre.

intérieure n'a, en revanche, augmenté que de respectivement 17 % et 16 %. Au cours de la période étudiée, la part du transport de marchandises par rail a donc diminué.

**Graphique 1: Transport total de marchandises au sein de l'UE27 ventilé par mode de transport**  
(en milliard de tonne-kilomètre)



Source : Commission européenne, DG Transport & Energy, *EU energy and transport in figures, Statistical pocket-book*, 2009

Le transport de marchandises par rail est confronté à un certain nombre de problèmes. Ces problèmes ont notamment à voir avec la fiabilité et la flexibilité du transport de marchandises par rail. La fiabilité ou la ponctualité des trains est un problème connu dans le transport (de marchandises) par rail. Cette problématique est approfondie au point 5.6. En ce qui concerne la flexibilité, le transport de marchandises par rail ne peut évidemment pas concurrencer le transport par route. Les trains de marchandises ne peuvent en effet pas rouler où et quand ils le veulent.

Néanmoins, le transport de marchandises par rail offre un certain nombre de solutions possibles à quelques défis et problèmes centraux dans notre société. Ce mode de transport obtient en effet un score potentiellement meilleur dans le domaine de la durabilité écologique et sociale. Le transport de marchandises par rail contribue à la baisse des émissions de gaz à effet de serre et réduit donc la dépendance de combustibles fossiles. La problématique de la congestion peut également être abordée via cette forme de transport. Dans le secteur du transport, le coût social de certaines externalités<sup>5</sup> n'est toutefois pas encore pleinement répercuté sur l'utilisateur final à l'heure actuelle.

<sup>5</sup> Les externalités sont les effets positifs et négatifs qui découlent de l'utilisation ou de la production d'une marchandise déterminée, mais qui ne sont pas compris dans le prix.

« Créer les conditions d'un fonctionnement compétitif, durable et équilibré du marché des biens et services en Belgique. »

L'Union européenne prend différentes initiatives politiques afin d'améliorer l'efficacité et l'attrait du transport de marchandises par rail. Ainsi, la Commission européenne travaille intensivement à la libéralisation et à la mise en place d'un marché européen pour le transport de marchandises par rail. Le transport international est actuellement entravé par les différentes normes et règles nationales, notamment en ce qui concerne l'approvisionnement en électricité, les systèmes de signalisation, la largeur des voies ferrées et les permis de conduire pour les conducteurs. Étant donné que la compétitivité du transport par rail augmente avec la distance du trajet, la mise en place d'une interopérabilité technique entre les différents réseaux ferroviaires nationaux est d'une importance capitale. Le 21 juillet 2009, la Commission européenne a déjà déclaré qu'elle exécuterait progressivement le plan européen pour un système uniforme de signalisation et de gestion du trafic ferroviaire, appelé le European Rail Traffic Management System ou ERTMS. Les différents États membres se sont donc à présent mis d'accord sur les délais dans lesquels certaines lignes ferroviaires spécifiques doivent être équipées du nouveau système. D'ici 2015, ces lignes constitueront un réseau corridor de 10.000 kilomètres au total pour le transport de marchandises (en feront notamment partie les lignes Rotterdam-Gênes, Anvers-Bâle, Barcelone-Lyon et Budapest-Constanta). Le plan stimulera en outre la concurrence sur le réseau international.

Étant donné que le marché ferroviaire dépend, tout comme le secteur des télécommunications et de l'électricité, d'un réseau, sa libéralisation n'est pas évidente. Dans une industrie de réseau, certains services ne peuvent être offerts dans la pratique qu'en utilisant le réseau existant. Le développement d'un réseau est lié à des frais d'investissement élevés. Sur le marché ferroviaire, toutes les activités ne peuvent pas être laissées au libre marché. L'exploitation et l'offre de facilités d'entretien le peuvent, mais pas la gestion de l'infrastructure ferroviaire et du système de signalisation.

### Le transport de marchandises par rail en Belgique et dans les pays voisins

La Commission européenne publie des statistiques concernant le modal split tant pour l'Union européenne dans son ensemble que pour les États membres individuels. Les données relatives au transport par rail et par navigation intérieure sont basées sur les trajets parcourus dans le pays concerné, mais ce n'est pas le cas pour le transport par route. Les chiffres relatifs au transport par route sont ventilés selon le pays dans lequel le véhicule a été immatriculé. Les trajets parcourus en Belgique par un transporteur français ne sont dès lors pas repris dans les statistiques belges, mais dans les statistiques françaises. Il convient donc de traiter les données relatives au modal split dans les pays individuels avec la prudence nécessaire. Bien qu'elles ne donnent pas une idée correcte de l'intensité du transport<sup>6</sup> dans un pays déterminé, elles sont indicatives en ce qui concerne le modal split global. Un benchmarking entre les différents pays européens n'est possible qu'à l'aide de cette source.

Le modal split au cours de la période 1995 à 2007 pour la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, la France, l'UE15<sup>7</sup>, l'UE12<sup>8</sup> et l'UE27 est repris dans le tableau 2. Les trois der-

---

<sup>6</sup> L'intensité du transport est définie comme le rapport entre le nombre de tonnes-kilomètres transportées dans un pays divisé par la longueur du réseau.

<sup>7</sup> L'UE15 comprend l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni et la Suède.

nières colonnes montrent, pour trois périodes différentes (1995-2002, 2002-2007, 1995-2007), les modifications moyennes par année de la part de chaque mode de transport. En 2007, 15,1 % du transport de marchandises au sein de l'UE15 ont été effectués par rail. L'Allemagne et la France connaissent, en revanche, une part supérieure (respectivement 21,9 % et 15,7 %). La part de la Belgique (13,8 %) se situe légèrement sous la moyenne de l'UE15. La part des Pays-Bas (5,7 %) est, quant à elle, considérablement inférieure. Au cours de la période 1995 à 2007, l'évolution de la part du transport par rail au sein de l'UE15 présente un modèle en V. Elle a en effet baissé jusqu'en 2002 et a légèrement augmenté entre 2002 et 2007. Dans la plupart des pays, l'évolution suit complètement ou partiellement un modèle en V, et il en va de même en Belgique et en Allemagne. Les Pays-Bas connaissent, tant au cours de la période 1995 à 2002 qu'au cours de la période 2002 à 2007, une augmentation de la part du transport de marchandises par rail. Jusqu'en 2005, la France note une baisse constante. En 2006 et 2007, la part stagne à 15,7 %.

**Tableau 2 : Modal split (route, rail et navigation intérieure) en Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne, en France, dans l'UE15, dans l'UE12 et dans l'UE27**

(en %)

		Modal Split									Modification moyenne par an		
		95	00	01	02	03	04	05	06	07	95-02	02-07	95-07
BE	route	77,8	77,4	78,3	77,5	76,5	74,9	72,4	71,1	70,6	-0,1	-1,8	-0,8
	rail	12,5	11,6	10,4	10,7	11,0	12,0	13,4	14,2	13,8	-2,2	5,2	0,8
	navigation intérieure	9,8	10,9	11,3	11,8	12,5	13,1	14,1	14,7	15,6	2,7	5,7	4,0
NL	route	63,5	63,5	63,0	63,3	64,6	64,7	63,6	63,1	61,4	0,0	-0,6	-0,3
	rail	2,9	3,6	3,4	3,3	3,8	4,2	4,4	4,8	5,7	1,9	11,6	5,8
	navigation intérieure	33,6	32,9	33,5	33,4	31,6	31,1	31,9	32,1	33,0	-0,1	-0,2	-0,2
DE	route	63,9	65,3	66,5	66,3	67,0	66,1	66,0	65,9	65,7	0,5	-0,2	0,2
	rail	18,9	19,2	18,6	18,8	19,6	20,0	20,3	21,4	21,9	-0,1	3,1	1,2
	navigation intérieure	17,2	15,5	14,9	14,9	13,4	13,9	13,6	12,8	12,4	-2,0	-3,6	-2,7
FR	route	76,4	75,3	77,5	77,4	78,4	79,5	80,5	80,9	80,9	0,2	0,9	0,5
	rail	20,7	21,3	19,4	19,4	18,5	17,4	16,0	15,7	15,7	-0,9	-4,1	-2,3
	navigation intérieure	2,8	3,4	3,1	3,1	3,1	3,2	3,5	3,4	3,4	1,5	1,9	1,6
UE15	route	77,1	77,6	78,3	78,9	79,2	79,1	79,3	78,5	78,3	0,3	-0,2	0,1
	rail	15,1	15,0	14,4	14,0	14,2	14,2	14,0	14,9	15,1	-1,1	1,5	0,0
	navigation intérieure	7,8	7,4	7,3	7,1	6,6	6,8	6,7	6,6	6,5	-1,3	-1,8	-1,5
UE12	route	46,8	55,4	58,4	60,3	61,3	62,6	65,6	67,8	69,9	3,7	3,0	3,4
	rail	50,9	42,8	39,7	37,7	36,8	34,9	31,8	29,9	27,9	-4,2	-5,8	-4,9
	navigation intérieure	2,3	1,9	1,9	2,0	1,8	2,5	2,6	2,3	2,3	-2,0	2,8	0,0
UE27	route	71,7	73,9	75,0	75,7	75,9	76,0	76,5	76,2	76,5	0,8	0,2	0,5
	rail	21,5	19,6	18,6	18,1	18,3	18,1	17,6	18,1	17,9	-2,4	-0,2	-1,5
	navigation intérieure	6,8	6,5	6,4	6,2	5,8	5,9	5,9	5,7	5,6	-1,3	-2,0	-1,6

Source : Commission européenne, DG Transport & Energy, *EU energy and transport in figures, Statistical pocket-book*, 2009

Ce n'est pas par hasard qu'au cours de la période 1995 à 2007, la part du transport de marchandises par rail atteint son niveau le plus bas en 2002 (et présente donc un modèle en V).

<sup>8</sup> Font partie de l'UE12 les Etats membres qui ont accédé à l'Union européenne au cours de ces dernières années. Il s'agit de la Bulgarie, de Chypre, de l'Estonie, de la Hongrie, de la Lettonie, de la Lituanie, de Malte, de la Pologne, de la Roumanie, de la Slovaquie, de la Slovénie et de la Tchéquie.

« Créer les conditions d'un fonctionnement compétitif, durable et équilibré du marché des biens et services en Belgique. »

La Commission européenne a, dans plusieurs études, attiré l'attention sur le fait que la libéralisation du marché, qui a été lancée en 2001, a entraîné un revirement positif et renforcé, en tant que telle, la compétitivité du transport par rail.

### Scénarios d'avenir pour la Belgique

En février 2009, le Bureau fédéral du plan a publié une étude relative aux perspectives à long terme du transport en Belgique.<sup>9</sup> Partant de la situation en 2005, des scénarios d'avenir ont été élaborés pour l'année 2030 concernant la croissance et la part de la route, du rail et de la navigation intérieure dans le transport total. Quatre scénarios possibles ont été définis pour l'avenir :

- Un scénario de référence 2030 qui correspond à une politique inchangée ;
- Un scénario « internalisation des coûts externes » qui prévoit l'introduction de la tarification à l'usage et l'abolition des subventions et interventions de l'employeur dans les transports en commun ;
- Un scénario « transport durable plus rapide » qui prévoit, en ce qui concerne le transport de marchandises, l'augmentation de la vitesse et l'amélioration des processus logistiques du rail et de la navigation intérieure ;
- Un scénario « part supérieure de la navigation maritime » qui prévoit une part supérieure de la navigation maritime dans l'acheminement et l'enlèvement de marchandises débouchant sur une croissance inférieure du transport total par rapport au scénario de référence.

Il ne faut pas surestimer l'éventuel impact des différents scénarios sur la part du transport par rail dans le transport total en 2030. Dans les différents scénarios, la part du transport par rail dans le transport global en Belgique reste assez limitée. Le meilleur scénario était celui du « transport durable plus rapide » où la part du rail a augmenté d'un peu plus de 5 points de pourcentage. Dans la définition du Bureau du plan, la part augmente de 11,6 % en 2005 à 17,3 %.

---

<sup>9</sup> B. Hertveldt, B. Hoornaert, I. Mayeres, *Langetermijnvooruitzichten voor transport in België: referentiescenario*, Bureau fédéral du plan, février 2009.

### 3. Caractéristiques et prestations du transport de marchandises par rail en Belgique

Dans ce chapitre, nous expliquerons les caractéristiques et les prestations du transport de marchandises par rail en Belgique. Nous examinerons tout d'abord le marché du transport de marchandises par rail en Belgique. Ensuite, nous aborderons les différentes modalités de transport. Puis, nous décrirons le réseau ferroviaire belge, les types de marchandises transportées et les flux géographiques. Le chapitre sera clôturé par une comparaison du marché belge avec celui des pays voisins.

#### 3.1 LE MARCHE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR RAIL EN BELGIQUE

Le schéma (voir graphique 2 ci-dessous) cartographie le marché du transport de marchandises par rail en Belgique. Différentes parties sont actives sur ce marché : des chargeurs, des expéditeurs, des prestataires de services logistiques, des organisateurs ferroviaires (ou des opérateurs ferroviaires), des entreprises ferroviaires, des opérateurs de terminal ferroviaire et des fournisseurs ferroviaires.

##### Cadre institutionnel

Diverses instances assurent l'encadrement institutionnel et l'organisation du marché en Belgique : le gestionnaire de l'infrastructure (Infrabel), le régulateur (Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National), l'autorité de concurrence (au sein du SPF Economie) et le SPF Mobilité et Transport. En outre, la Commission européenne joue aussi un rôle important.

Infrabel assure la gestion, l'entretien et le développement de l'infrastructure ferroviaire en Belgique. La société octroie des sillons (capacité) aux différentes entreprises ferroviaires. Ces entreprises ferroviaires paient alors une indemnité d'usage à Infrabel. Les sillons sont requis pour avoir accès au réseau.

Le Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National, qui relève de la tutelle du secrétaire d'Etat à la mobilité et qui opère indépendamment du SPF Mobilité et Transport, a une mission tant de conseil que de surveillance et de contrôle. En tant qu'organe consultatif, le service formule des propositions au ministre notamment en matière de licence, de tarification et de répartition de la capacité d'infrastructure.

En tant qu'organe de surveillance et de contrôle, il veille au caractère réglementaire et non-discriminatoire du document de référence du réseau et des redevances. Le service veille également à qu'il n'y ait pas de discrimination lors de la répartition de la capacité d'infrastructure et à ce que la concurrence sur le marché reste garantie pour les services de transport ferroviaire. Le service assure, en outre, le règlement administratif des litiges et le traitement des plaintes. Le régulateur agira essentiellement ex ante.

L'Autorité de concurrence, sous la direction du Conseil de la Concurrence, a pour tâche de promouvoir et d'assurer une concurrence réelle en Belgique (dans le cadre de laquelle le droit de concurrence tant national que communautaire est appliqué). Une concurrence réelle

« Créer les conditions d'un fonctionnement compétitif, durable et équilibré du marché des biens et services en Belgique. »

offre au consommateur un plus grand choix en produits et services à des prix concurrentiels, améliore leur qualité et vise à stimuler le progrès technique. L'Autorité de concurrence examine et sanctionne les pratiques de concurrence restrictives (cartels, accords ou abus d'une position dominante) et étudie l'admissibilité des concentrations qui influencent éventuellement le fonctionnement du marché. Contrairement au régulateur, l'Autorité de concurrence intervient ex post. Jusqu'à présent, aucune plainte n'a encore été introduite en ce qui concerne le transport de marchandises par rail pour cause de (prétendues) infractions aux règles de concurrence belges.

Le SPF Mobilité et Transport assure l'octroi de la licence et du certificat de sécurité à l'entreprise ferroviaire (EF), deux conditions nécessaires pour avoir accès au réseau ferroviaire belge.

La licence (validité de cinq ans) démontre que l'EF satisfait aux conditions en matière de moyens financiers, d'aptitudes professionnelles, de couverture de la responsabilité civile et d'honorabilité. La licence, délivrée par l'autorité concernée d'un Etat membre européen, a une validité européenne. Le certificat de sécurité démontre que l'entreprise ferroviaire dispose d'un système de gestion de la sécurité (validité communautaire, « partie A ») et satisfait aussi aux exigences techniques et aux prescriptions de sécurité nationales (certification belge spécifique, « partie B »). Le document a une validité de trois ans, mais il doit être remanié lors de chaque modification substantielle. L'homologation du matériel roulant est réalisée par le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF) en collaboration avec Belgorail. Le SSICF édicte les certificats, alors que Belgorail se charge de l'inspection technique. Au sein du SPF Mobilité et Transport, il existe encore aussi un organisme autonome d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires.

Le moteur du processus de libéralisation est la Commission européenne avec la publication de son livre blanc en 2001 et l'élaboration des premier (en 2001), deuxième (en 2004) et troisième (en 2007) paquets ferroviaires. Le processus de libéralisation sera traité dans une partie distincte.

### Les différents maillons (opérationnels) du transport de marchandises par rail

Le chargeur (ou le donneur d'ordre initial d'une mission de transport) est une entreprise de production ou de distribution qui souhaite transporter des marchandises par rail. Pour ce faire, il fait appel soit à une entreprise ferroviaire, soit à un intermédiaire qui règle l'organisation du transport par rail pour lui. Des exemples d'utilisateurs importants du transport ferroviaire sont Arcelor Mittal (métaux - acier), Audi Forest (machines et divers - voitures) et BASF Anvers (chimie - produits chimiques).

Si le chargeur fait appel à un intermédiaire, il doit passer par des entreprises logistiques ou des expéditeurs. Une entreprise logistique organise, planifie et exécute des flux de marchandises pour le compte de chargeurs. Ces activités logistiques sont parfois combinées à des activités de terminal (stockage, transbordement dans la sphère maritime ou dans la sphère continentale du transport par route, rail et navigation intérieure), à un transport physique ou à d'autres activités. Dans ce dernier cas, nous parlons d'un prestataire de services logistiques « intégrés » qui offre des solutions totales. Les entreprises logistiques connues qui disposent d'une branche transport ferroviaire sont le groupe belge H. Essers et le groupe néerlandais Vos Logistics.



Un expéditeur organise et planifie également les flux de marchandises, mais généralement pas en combinaison avec des activités de terminal ou un transport physique (activités pour lesquelles il est fait appel à des tiers). Un expéditeur ne dispose en général que d'un bureau, d'un téléphone, d'un ordinateur et de bons contacts sur le marché de la logistique et du transport pour réaliser correctement sa mission. Les expéditeurs connus qui disposent d'un lien avec le transport de marchandises par rail sont International Rail Partners et Rail & Sea.

Les prestataires de services logistiques et les expéditeurs font parfois appel à des organisateurs ferroviaires. Un organisateur ferroviaire exploite, pour son compte et à ses risques, un certain nombre de services ferroviaires à des destinations fixes. Ce sont surtout des *trains-navettes*<sup>10</sup> (concept ferroviaire dans le cadre duquel des trains à composition fixe font l'aller-retour entre deux terminaux à une fréquence fixe) qui sont mis en service par cet acteur, qui fait office de bureau de réservation (organisateur et coordinateur) des « trains-navettes » et assume, dans ce cadre, le risque commercial encouru. La traction nécessaire (locomotives diesel ou électriques) et/ou les wagons sont achetés ou loués auprès des entreprises ferroviaires. Les opérateurs ferroviaires connus sont Inter Ferry Boats (IFB), Cobelfret Rail, Hupac Intermodal (Suisse) et Novatrans (France).

Les opérateurs de terminal ferroviaire organisent des activités de terminal (stockage, transbordement, autres activités). Ces opérateurs peuvent faire partie d'un groupe logistique, d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure (Infrabel), ou ils peuvent représenter une entreprise indépendante.

Font partie des fournisseurs ferroviaires l'industrie ferroviaire (producteurs de pièces de l'infrastructure ou du matériel roulant tels que Siemens ou Bombardier), des sociétés de leasing (donneurs en leasing ou loueurs de locomotives et de wagons tels qu'Angel Trains au RU et RailReLease B.V. aux Pays-Bas), des sociétés d'entretien pour le matériel roulant (telles que Railcar Service Kuijpers aux Pays-Bas), des établissements financiers (qui financent le matériel ferroviaire tels que BNP Paribas Fortis ou KBC) et d'autres entreprises.

Le transport de marchandises proprement dit est effectué par des entreprises ferroviaires. Il s'agit d'entreprises qui offrent des services de transport ferroviaire vers des destinations nationales et internationales. Elles fournissent la traction (locomotives électriques ou diesel) et souvent aussi les wagons.

En Belgique, 11 entreprises disposent des licences et des certificats de sécurité nécessaires pour pouvoir rouler sur le réseau ferroviaire belge. Les acteurs sur le marché belge sont Crossrail Benelux S.A. (ex Dillen & Lejeune Cargo), SNCF Fret Benelux S.A., Transport S.A., Rail4Chem Benelux, ERS Railways B.V. et B-Cargo. B-Cargo appartient à SNCB Logistics, le groupe fret (branche marchandises) de la SNCB qui assure le transport de marchandises par rail. Les autres entités de cette division fret sont notamment les filiales commerciales IFB, Xpedys, Rail Force, les quatre filiales de production Sibelit, SNCB Technics, On Site Rail et un partenariat avec DB Schenker.

Bien que chaque activité du marché ferroviaire ait été traitée séparément ci-dessus, il y a souvent des chevauchements entre les différents types d'activités dans la pratique. Une partie déterminée combine alors différentes activités.

---

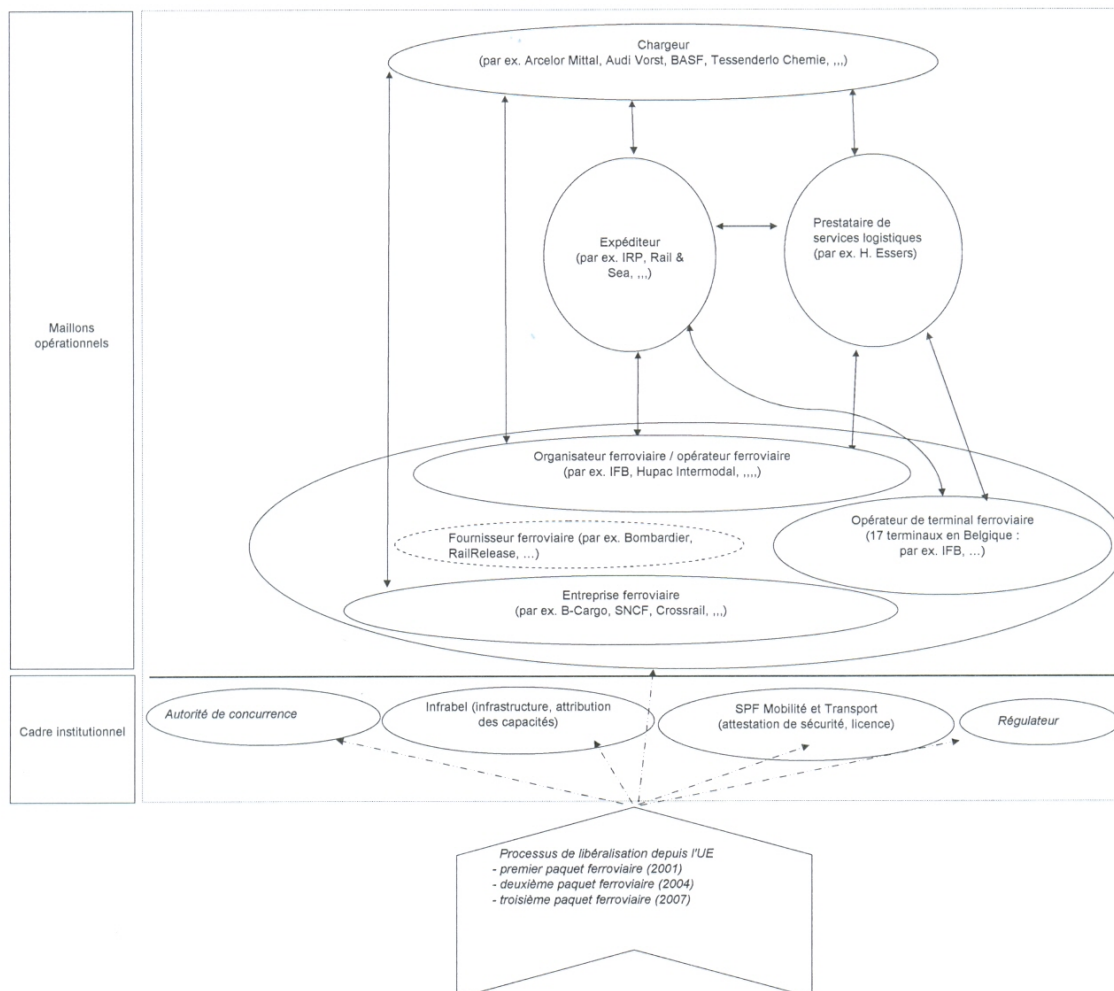
<sup>10</sup> Les différentes modalités de transport sont abordées au point 3.2.



« Créer les conditions d'un fonctionnement compétitif, durable et équilibré du marché des biens et services en Belgique. »

Cette analyse du transport de marchandises par rail sera essentiellement axée sur le marché des entreprises ferroviaires.

**Graphique 2 : Schéma du marché ferroviaire**



Source : SPF Economie

## 3.2 DIFFERENTES MODALITES DE TRANSPORT

Le transport de marchandises par rail peut se faire via trois modalités.

Tout d'abord, nous distinguons le train-bloc, également appelé « company train ». Le train transporte un chargement provenant d'un chargeur bien déterminé vers une destination finale bien déterminée (tous deux disposent d'un raccordement propre à la voie ferrée). Voici quelques exemples : un train composé de wagons finis pour le transport de personnes qui part de Ford Genk et se rend au port d'Anvers ou un train chargé de minerai métallique qui part de chez le chargeur et se rend dans une installation de haut fourneau d'Arcelor Mittal.

En outre, il est question du train mixte ou composé. Cette catégorie de transport est également désignée par le terme « trafic diffus ». Les trains mixtes passent par un réseau de gares de tri dans lesquelles la composition du train peut être adaptée. Un train mixte est donc composé de wagons individuels ou de groupes de wagons similaires. Le tri des trains prend du temps, il s'agit d'une opération complexe et sensible aux dégâts. La Belgique compte quatre gares de tri, dont deux en Flandre (à Anvers et à Gand) et deux en Wallonie (à Charleroi et à Liège).

Enfin, le train-navette roule avec une certaine régularité (par ex. tous les lundis et tous les jeudis, ou chaque jour ouvrable ...) d'un point A vers un point B, et retour. Le chargement provient de chargeurs et de clients. Le concept de la navette est appliqué depuis le début des années 1990 pour le transport des *unités de transport multimodales* telles que les conteneurs et les caisses mobiles<sup>11</sup>. Les principaux donneurs d'ordre sont, dans ce cadre, des sociétés d'armateurs (qui se chargent du transport maritime des conteneurs) et des prestataires de services logistiques. Les autres termes utilisés pour le transport de conteneurs par rail sont le transport (par rail-route) combiné ou le transport intermodal. Une variante de la navette est la navette avec arrêts : le train suit un trajet fixe tout en passant par un certain nombre de terminaux : des unités de chargement peuvent y « embarquer » ou « débarquer ». Il est important dans ce cadre que ce transbordement se déroule aisément. Afin de minimiser le temps de transbordement et les délais, il vaut mieux charger ou décharger les unités de chargement par le biais d'un *stack* (stockage temporaire). Il vaut aussi mieux que le nombre de terminaux demeure limité.

Il n'existe pas de statistiques détaillées qui distinguent ces trois modalités. D'après certains documents de la Commission européenne, 35 % du transport de marchandises par rail s'effectue via des trains-blocs, 50 %, via le trafic diffus et 15 %, via des trains intermodaux.

## 3.3 LE RESEAU FERROVIAIRE BELGE

Le réseau ferroviaire belge compte plus de 3.500 kilomètres. Au sein de l'Union européenne, la Belgique obtient de bons scores tant en ce qui concerne la densité<sup>12</sup> que l'intensité<sup>13</sup> du

---

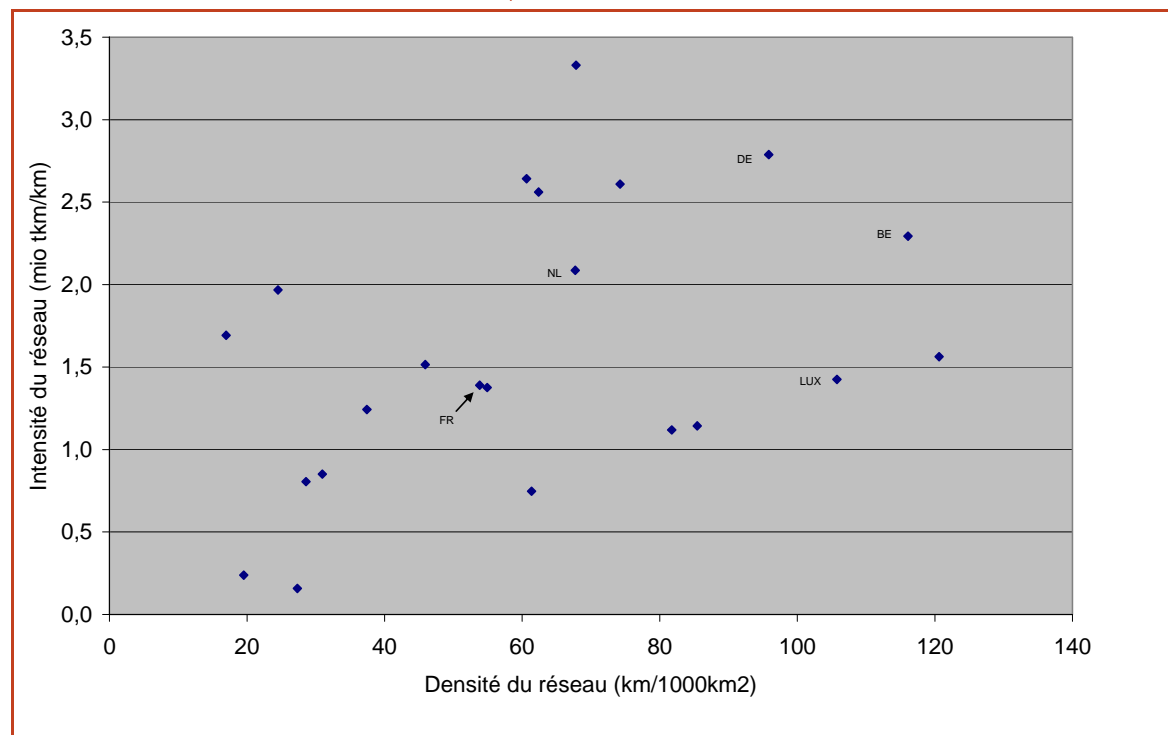
<sup>11</sup> Les caisses mobiles sont des caisses qui peuvent être transportées tant par wagon que par camion.

<sup>12</sup> Nous obtenons la densité du réseau en divisant la longueur du réseau par la superficie du pays en question.

réseau ferroviaire. Sur l'ensemble des pays européens, seule la Tchéquie possède une densité supérieure du réseau. L'intensité ou l'utilisation de la capacité du réseau ferroviaire belge est légèrement supérieure à la moyenne des pays examinés.

### Graphique 3 : Intensité et densité du réseau ferroviaire – comparaison européenne<sup>14</sup>

(densité en km/1000 km<sup>2</sup> ; intensité en mio de tonne-kilomètre/km)



Source : Commission européenne

Les bons scores obtenus en ce qui concerne la densité du réseau belge découlent des investissements faits depuis plusieurs années par l'Etat belge dans l'entretien, le développement et la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Par rapport à la taille de l'économie nationale, sur l'ensemble des pays examinés<sup>15</sup>, seul le Luxembourg a, chaque année, dépensé plus en moyenne en infrastructure ferroviaire entre 1996 et 2006. Au cours de la période sous revue, les autorités belges ont investi quelque 13 milliards d'euros dans de tels projets par rapport aux 39 milliards d'euros investis par les autorités allemandes, aux 37 milliards d'euros investis par les autorités françaises, aux 33 milliards d'euros investis par les autorités italiennes et aux 23 milliards d'euros investis par les autorités néerlandaises.

<sup>13</sup> Nous définissons l'intensité du réseau comme le rapport entre le nombre de tonnes-kilomètres transportées dans un pays divisé par la longueur du réseau.

<sup>14</sup> Les Etats baltes, l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie ne sont pas repris dans le graphique. Le réseau dans ces pays se caractérise en effet par une faible densité, mais une intensité très élevée.

<sup>15</sup> Seules les données relatives à l'UE15 sont reprises dans le tableau.

**Tableau 3 : Investissements publics annuels moyens pour l'infrastructure ferroviaire**

(en % du PNB)

Pays	LU	BE	NL	SE	FI	IT	FR	DE	EL	IE	DK	ES	AT	GB	PT
1996-2006	0,434	0,318	0,315	0,282	0,185	0,180	0,162	0,124	0,106	0,090	0,084	0,017	0,004	0,001	0,000

Source : Commission européenne

La situation géographique favorable de la Belgique peut expliquer pourquoi l'intensité sur le réseau belge est supérieure à la moyenne. La Belgique occupe une situation centrale au sein de la Banane bleue<sup>16</sup>, le long de laquelle passent de nombreux flux de marchandises. Notre pays dispose, en outre, du port mondial d'Anvers, mais aussi d'autres ports tels que Gand, Zeebruges et Ostende.

### 3.4 TYPES DE MARCHANDISES TRANSPORTEES

Les marchandises qui sont transportées sur le réseau belge peuvent être subdivisées en 20 catégories conformément à la classification NST/R<sup>17</sup>. En 2008, quelque 20 millions de tonnes de marchandises de la catégorie « métaux sous forme primaire » ont été transportées par rail. La part de cette catégorie représente dès lors 34 % du tonnage total des marchandises transportées au cours de cette même année. En deuxième position, on trouve la catégorie « marchandises en conteneurs, caisses mobiles ou autres », avec, au total, plus de 18 millions de tonnes de marchandises transportées. Cette catégorie atteint une part de 31 % du volume transporté total. Les conteneurs et les caisses mobiles sont en fait appelés des unités de transport multimodales qui permettent le transport combiné. Le transport combiné est la combinaison du transport par route et par rail dans une seule et même chaîne de transport, sans que les biens ne changent d'unité de chargement, la majeure partie du trajet étant parcourue par rail et avec un trajet initial et un trajet final sur la route aussi courts que possible.

<sup>16</sup> La banane bleue est un concept spatial qui désigne une mégalozone multinationale en Europe occidentale. En général, la Banane bleue comprend toutes les agglomérations situées entre Milan et Turin, jusqu'aux agglomérations situées dans les West-Midlands en Grande-Bretagne. Entre celles-ci, on trouve notamment aussi les agglomérations de la Randstad (zone urbaine entourant Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht), du Vlaamse Ruit (zone urbaine entourant Bruxelles, Anvers et Gand) et de la Ruhrgebiet.

<sup>17</sup> Cette classification a été introduite par le Règlement 1304/ 2007 établissant la répartition des biens transportés.

« Créer les conditions d'un fonctionnement compétitif, durable et équilibré du marché des biens et services en Belgique. »

**Tableau 4 : Volume transporté en Belgique en 2008, ventilé par catégorie de produits**

(en millier de tonne et en million de tonne-kilomètre)

Catégorie de marchandises	en 10 <sup>3</sup> tonnes	%	en 10 <sup>6</sup> tkm	%
Métaux sous forme primaire	20.550,8	33,8	2.299,0	27,1
Marchandises en conteneurs, caisses mobiles ou autres	18.602,2	30,6	2.635,2	31,1
Minerais métalliques et autres	5.440,9	8,9	643,7	7,6
Produits chimiques et synthétiques	3.778,4	6,2	701,6	8,3
Cokes et produits pétroliers raffinés	2.377,6	3,9	461,9	5,5
Charbon et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	2.351,6	3,9	592,0	7,0
Produits de l'agriculture	1.281,4	2,1	158,5	1,9
Autres produits minéraux non métalliques	1.277,2	2,1	113,8	1,3
Moyens de transport	1.266,0	2,1	184,9	2,2
Équipement et matériel pour le transport de marchandises	1.123,7	1,8	194,3	2,3
Matières premières secondaires ; déchets communs et autres déchets	980,8	1,6	132,1	1,6
Denrées alimentaires et tabac	880,9	1,4	166,3	2,0
Bois, articles en bois et liège ; papier et articles en papier	850,4	1,4	169,5	2,0
Autre	80,5	0,1	16,1	0,2
<b>Total</b>	<b>60.842,3</b>	<b>100,0</b>	<b>8.469,0</b>	<b>100,0</b>

Source : DGSIE.

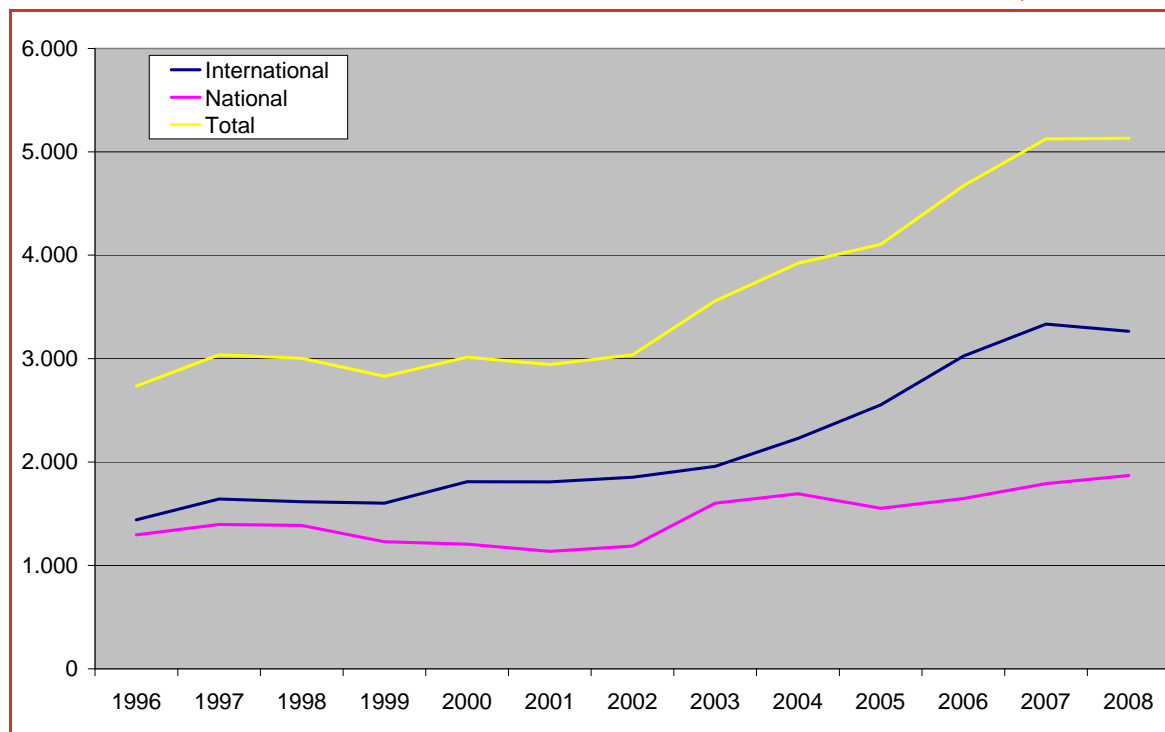
Étant donné qu'il existait, avant 2008, un autre système de classification et qu'aucune conversion n'est possible entre les deux systèmes, nous ne pouvons nous prononcer que sur les changements survenus au niveau des tonnages transportés par catégorie de produits pour la période 2004-2007. Le volume transporté de l'ancienne catégorie « articles divers », dont fait notamment partie la nouvelle catégorie « marchandises en conteneurs, caisses mobiles ou autres », a augmenté de 24,3 % au cours de la période 2004-2007. L'augmentation dans la catégorie « produits métalliques », dont fait notamment partie la catégorie « métaux sous forme primaire », était, avec 9,3 %, moins prononcée.

La croissance du transport de marchandises par rail en Belgique est la plus importante dans la catégorie « marchandises en conteneurs, caisses mobiles ou autres ». Rien que pour le port d'Anvers, on compte, en 2008, plus de 8,6 millions de Twenty feet Equivalent Unit (TEU) acheminées et enlevées. En cinq ans, le nombre de TEU négociées a augmenté de 46 %. Il va de soi que le transport ferroviaire profite aussi d'une telle augmentation. Les statistiques de l'UIRR<sup>18</sup> révèlent clairement que le transport combiné a connu une forte augmentation.

<sup>18</sup> L'International Union of combined Road-Rail transport companies (UIRR) est une association d'entreprises qui a pour mission de promouvoir le transport combiné, et surtout la combinaison route-rail. L'organisation compte une vingtaine de membres répartis dans 15 pays européens.

**Graphique 4 : Transport combiné (caisses mobiles, conteneurs et remorques)**

(en millier TEU)



Source : UIRR

### 3.5 FLUX GEOGRAPHIQUES

En 2008, 60 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur le rail belge. Le marché du transport de marchandises par rail en Belgique semble fortement s'orienter vers le transport international. En 2008, 63 % du tonnage de marchandises transporté par rail sont liés au transport international. Exprimé en tonnes-kilomètres, cela représente même presque 74 % du trafic total sur le marché belge. En outre, si on ventile le volume transporté par type de transport, on constate qu'environ 35 % du tonnage transporté proviennent de Belgique, que 24 % sont des importations et que 3 % sont des marchandises en transit.

**Tableau 5 : Volume transporté par rail en Belgique, ventilé par type de transport**

(en millier de tonne et en million de tonne-kilomètre)

Type de transport	2004	2005	2006	2007	2008 en 10 <sup>3</sup> tonnes		2008 en 10 <sup>6</sup> tkm	
	en 10 <sup>3</sup> tonnes				10 <sup>3</sup> tonnes	en %	10 <sup>6</sup> tkm	en %
National	23.371,9	24.810,2	25.161,0	21.772,3	22.768,0	37,4 %	2.234,2	26,4 %
International	35.082,3	36.165,7	43.738,8	44.001,7	38.074,4	62,6 %	6.234,8	73,6 %
- enlèvement	20.399,0	19.651,5	24.037,2	24.179,5	21.061,9	34,6 %	3.490,0	41,2 %
- acheminement	12.777,5	13.704,7	16.843,6	17.557,0	14.902,1	24,5 %	2.351,2	27,8 %
- transit	1.905,8	2.809,5	2.858,0	2.265,2	2.110,3	3,5 %	393,6	4,6 %
<b>Total</b>	<b>58.454,2</b>	<b>60.975,9</b>	<b>68.899,8</b>	<b>65.774,0</b>	<b>60.842,3</b>	<b>100,0 %</b>	<b>8.469,0</b>	<b>100,0 %</b>

Source : DGSIE.

Chaque année, plus de 21 millions de tonnes de marchandises sont, en moyenne, transportées par rail au départ de la Belgique. Plus de 50 % d'entre elles (soit 11,8 millions de ton-

« Créer les conditions d'un fonctionnement compétitif, durable et équilibré du marché des biens et services en Belgique. »

nes) partent à destination de la France et de l'Allemagne. Par rapport aux exportations totales vers ces deux pays (79,4 millions en 2008<sup>19</sup>), 14,9 % ont ainsi été transportés par rail. En outre, on observe aussi un trafic important vers la Suisse et l'Autriche ainsi que vers l'Italie. Le trafic vers les Pays-Bas représente quelque 10 % du volume total transporté. Le trafic total vers l'étranger n'a augmenté que de 3,2 % entre 2004 et 2008.

**Tableau 6 : Flux de marchandises transportés par rail au départ de la Belgique, 2004-2008**  
(en millier de tonne)

A DESTINATION DE	2004	2005	2006	2007	2008	Tonnage transporté moyen 2004-2008	%
DE	3.948	4.198	7.236	7.957	5.810	5.830	27
FR	5.598	5.935	5.823	5.778	6.003	5.828	27
IT	3.440	3.139	3.544	3.323	2.726	3.234	15
NL	2.222	1.498	2.325	2.499	2.196	2.148	10
LU	1.890	1.659	1.839	1.568	1.435	1.678	8
CH	1.102	1.137	1.195	1.122	1.208	1.153	5
AT		64	68	54	37	565	3
ES	48	56	53	50	39	494	2
SE	22	24	26	24	23	244	1
GB	42	29	25			215	1
Autre	1.067	33	34	58	61	477	2
<b>TOTAL</b>	<b>20.399</b>	<b>19.651</b>	<b>24.037</b>	<b>24.180</b>	<b>21.062</b>	<b>21.866</b>	<b>100</b>

Source : DGSIE

Lorsque nous étudions plus en détail le transport international vers la France pour l'année 2005<sup>20</sup>, il est frappant de constater que 73 % des marchandises partent de la province d'Anvers et de la province du Hainaut. Environ la moitié des marchandises transportées sont destinées à la Lorraine et au Nord-Pas de Calais en France. Le trajet Anvers-Lorraine est, pour ce qui est du volume, de loin le trajet le plus important, avec une part de 25 % dans le tonnage transporté total à destination de la France.

Plus de la moitié des marchandises en partance pour l'Allemagne<sup>21</sup> proviennent des provinces d'Anvers et de Flandre orientale. En 2005, presque 2 millions de tonnes de marchandises ont quitté Anvers pour l'Allemagne. En Allemagne, Düsseldorf, Arnsberg et Cologne sont les principales destinations en cas d'exportation. Ces villes sont toutes les trois situées dans le Land allemand de Rhénanie du Nord-Westphalie, qui est connu pour ses régions industrielles et urbaines.

Environ 15 millions de tonnes de marchandises sont acheminées vers d'autres pays européens chaque année. Plus de 37 % d'entre elles proviennent de France et quelque 21 % d'Allemagne. Par rapport aux importations totales au départ de ces deux pays en 2008

<sup>19</sup> Source : Comext (Eurostat)

<sup>20</sup> On ne dispose, à ce niveau, de statistiques relatives à l'acheminement et à l'enlèvement que pour l'année 2005. Les données ne sont demandées que tous les cinq ans. Le Tableau 1 de l'annexe mentionne les flux de marchandises au départ de la Belgique vers la France.

<sup>21</sup> Le Tableau 2 de l'annexe mentionne les flux de marchandises au départ de la Belgique vers l'Allemagne pour l'année 2005.

(57 millions de tonnes<sup>22</sup>), 8,8 millions de tonnes (soit 15,4%) ont été acheminées par rail. On constate à nouveau des flux importants au départ de la Suisse et de l'Autriche ainsi que des Pays-Bas.

Le trafic de marchandises au départ de l'étranger a fortement augmenté au cours de ces dernières années. Malgré le fort recul subi en 2008 (probablement à la suite de la crise économique), ce trafic a augmenté de 16,6 % entre 2004 et 2008. Ainsi, le tonnage transporté sur les trajets au départ de la France et de l'Allemagne a respectivement augmenté de 7,5 % et de 61,8 %.

**Tableau 7 : Flux de marchandises transportés par rail à destination de la Belgique, 2004-2008**

(en millier de tonne)

A DESTINATION DE	2004	2005	2006	2007	2008	Tonnage transporté Moyen 2004-2008	%
FR	4.913	5.748	5.860	5.932	5.279	5.547	37
DE	2.165	1.968	4.166	4.491	3.502	3.258	21
IT	1.959	2.245	2.367	2.449	1.889	2.182	14
NL	1.260	942	1.559	1.962	1.813	1.507	10
LU	792	792	1.171	978	843	915	6
CH	356	341	349	421	387	371	2
AT	0	440	477	392	397	426	3
SE	257	239	250	240	220	241	2
ES	180	246	177	174	132	182	1
CZ	80	314	85	99	90	133	1
Autre	817	431	382	417	350	394	3
<b>TOTAL</b>	<b>12.777</b>	<b>13.705</b>	<b>16.844</b>	<b>17.557</b>	<b>14.902</b>	<b>15.157</b>	<b>100</b>

Source : DGSIE

Si nous analysons plus en détail le transport de marchandises depuis la France<sup>23</sup>, il est frappant de constater que presque la moitié des marchandises, soit plus de 2,6 millions de tonnes, partent du Nord-Pas de Calais.

En Belgique, presque 25 millions de tonnes de marchandises ont été transportées en 2005. Le tableau 8 mentionne les flux entre les différentes provinces belges. Le trajet de la province d'Anvers vers la province du Hainaut représente 13,2 % du marché national du transport de marchandises par rail. Les trajets au sein de la province d'Anvers et de la province de Liège représentent respectivement 13 % et 12,3 % du volume transporté national total.

<sup>22</sup> Source : Comext (Eurostat)

<sup>23</sup> Voir le tableau 3 de l'annexe.



« Créer les conditions d'un fonctionnement compétitif, durable et équilibré du marché des biens et services en Belgique. »

**Tableau 8 : Flux de marchandises transportés par rail en Belgique en 2005**

(en % du transport ferroviaire de marchandises national total en tonne)

De \ Vers	BRU	ANV	LI	FL or	BRA FL	FL occid	BRA WAL	Hainaut	Liège	LUX	NA	Total
Bruxelles	...	0,1	...	...	...	0,1	...	...	...	...	...	0,4
Anvers	0,1	13,0	3,1	0,2	...	10,2	0,2	13,2	0,9	1,4	1,6	43,9
Limbourg	...	0,3	...	0,4	...	0,3	...	3,3	...	...	0,3	4,7
Flandre orientale	...	0,2	1,5	0,3	...	0,1	0,4	0,8	0,6	...	...	3,8
Brabant flamand	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	0,1
Flandre occidentale	...	4,9	...	...	...	0,1	...	0,1	...	...	1,3	6,5
Brabant wallon	0,2	1,8	...	0,1	0,1	...	...	0,1	...	...	...	2,3
Hainaut	0,2	4,5	2,4	0,6	0,3	0,2	0,9	7,5	1,2	0,3	0,6	18,7
Liège	...	1,4	0,1	0,2	...	...	0,3	1,1	12,3	0,1	0,9	16,4
Luxembourg	...	1,6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,7
Namur	...	...	...	1,1	...	...	...	...	0,2	0,1	0,1	1,6
<b>Total</b>	0,6	27,7	7,2	2,9	0,4	11,1	1,8	26,2	15,2	1,9	5,0	100,0

Source : DGSIE

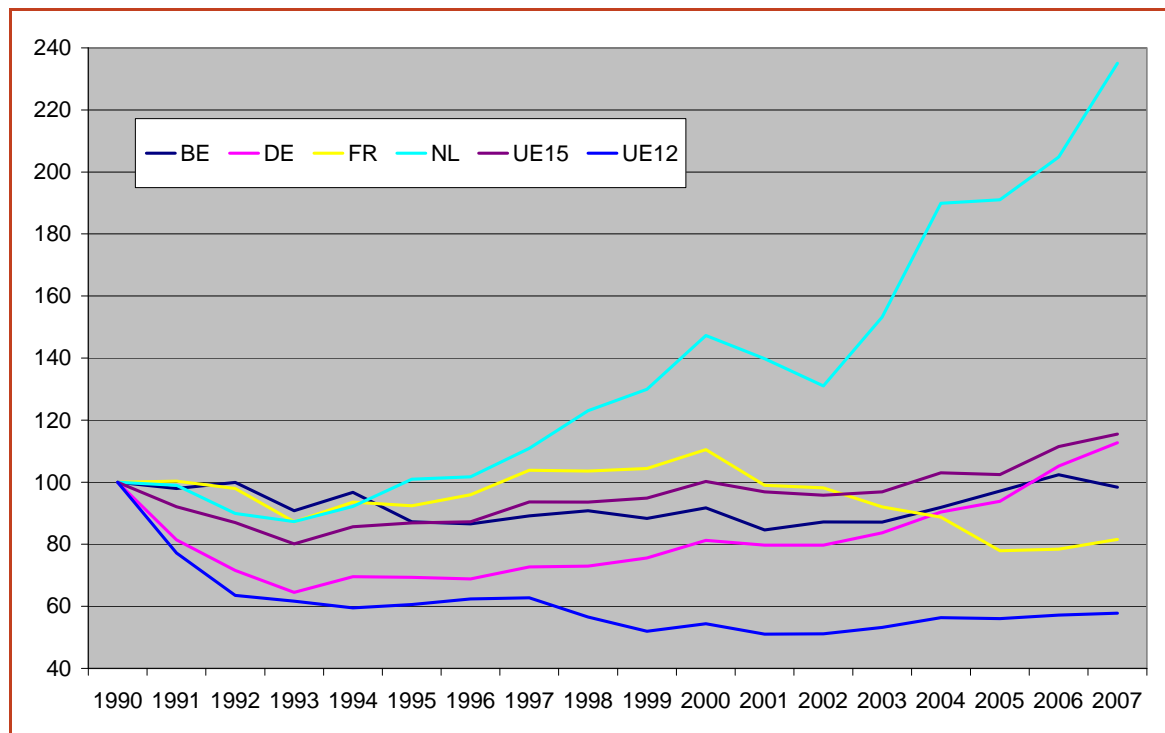
La province d'Anvers joue donc un rôle important, et ce, pour le trafic ferroviaire de marchandises tant national qu'international. Le port d'Anvers semble, en outre, très accessible au transport de marchandises par rail.

### 3.6 COMPARAISON DU MARCHÉ BELGE AVEC LES PAYS VOISINS

Entre 1990 et 2007, le nombre de tonnes-kilomètres parcouru en Belgique a baissé de 2 %. Cette baisse contraste fortement avec l'augmentation de 15 % du transport par rail au sein de l'UE15. Ce sont essentiellement les Pays-Bas qui présentent des chiffres de croissance importants pour la période examinée. Le volume transporté en tonne-kilomètre y a progressé de 135 %. En Allemagne, le volume a augmenté de 13 %, alors qu'il a baissé de pas moins de 18 % en France. Au sein de l'UE12, nous constatons également une baisse significative de 42 %.

**Graphique 5 : Volumes de marchandises transportés par rail en Belgique et dans les pays voisins**

(tonne-kilomètre, index 1990 = 100)



Source : Commission européenne

Les prestations du transport de marchandises par rail en Belgique semblent non seulement décevantes à long terme. Mais dans la période la plus récente, nous constatons aussi que la Belgique a réalisé une prestation relativement plus faible par rapport aux pays voisins, ainsi que le montre le tableau 9.

**Tableau 9 : Transport de marchandises par rail**

(modification en %, t/t-4)

	Belgique	Allemagne	France	Pays-Bas
<b>Q1 2008</b>	21,5	5,0	6,4	6,5
<b>Q2 2008</b>	-1,4	5,7	-1,3	5,2
<b>Q3 2008</b>	-3,2	3,8	-3,7	4,8
<b>Q4 2008</b>	-26,0	-0,6	-6,9	-10,3
<b>Q1 2009</b>	-47,0	-21,2	-33,2	-9,3
<b>Q2 2009</b>	-48,5	-23,6	-30,9	n b

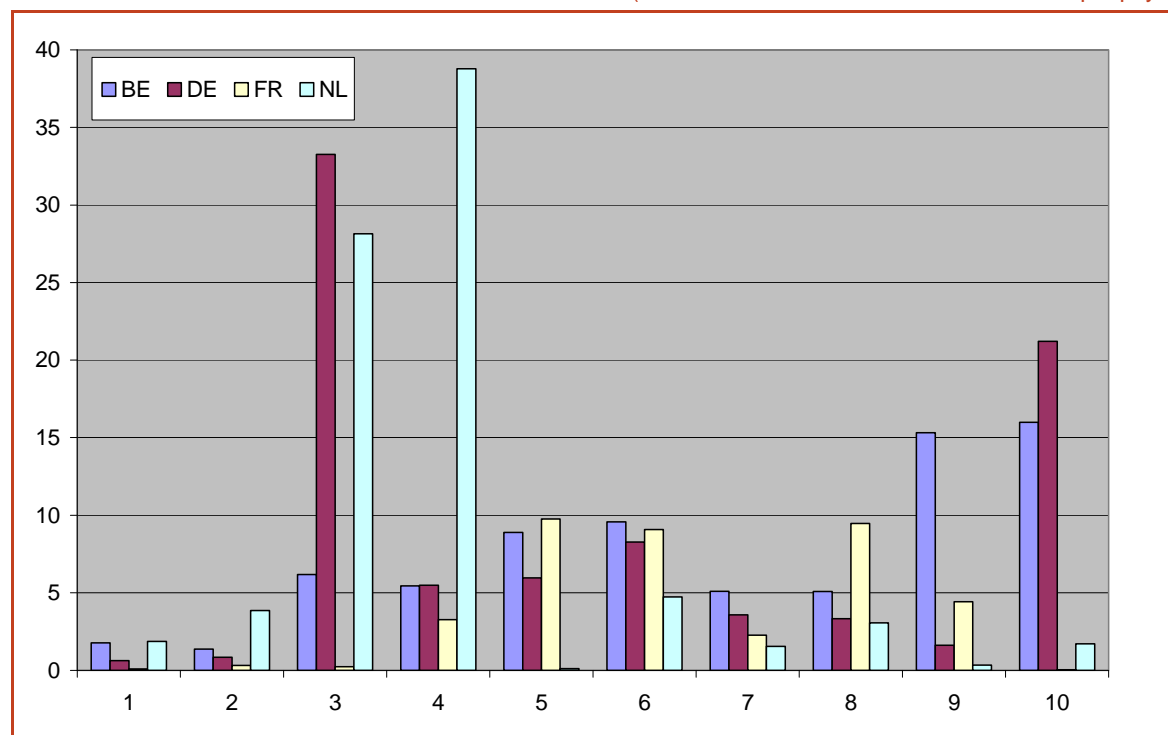
Source : Eurostat

Le fort recul récent du trafic de marchandises par rail est évidemment lié à la crise économique. Par rapport aux pays voisins, le marché ferroviaire belge est, en outre, fortement concentré sur le transport de matériaux de transport et de produits métalliques. Et tant le secteur du transport que le secteur du métal ont connu de grosses difficultés en Belgique ces derniers mois.

« Créer les conditions d'un fonctionnement compétitif, durable et équilibré du marché des biens et services en Belgique. »

**Graphique 6 : Les principales catégories de marchandises transportées par rail pour la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas (2007, pour la France 2005)**

(en % du nombre total de tonnes-kilomètres par pays)



1: Céréales, etc., 2: Denrées alimentaires, etc., 3: Combustibles fixes sous forme minérale, 4: Produits pétroliers, 5: Minerai de fer et déchets, 6: Produits métalliques, 7: Minéraux (non) traités, 8: Produits chimiques, 9: Matériel de transport, machines, etc., 10: Autres.

Source : Commission européenne.

A la suite de la crise économique, le commerce international a également connu une forte diminution<sup>24</sup>. Le transport international de marchandises par rail semble relativement plus important en Belgique qu'en France et en Allemagne. Le trafic international représente, en Belgique, 67,1 % du marché total. Aux Pays-Bas, le trafic international atteint, certes, une part encore plus grande (86,4 %).

**Tableau 10 : Part du transport international de marchandises dans le transport de marchandises total, 2007 (a)**

(in %)

Belgique	Allemagne	France	Pays-Bas
67,1	37,3	39,7	86,4

(a) Pour la France : 2005.

Source : Commission européenne.

Une variable explicative importante en ce qui concerne la prestation relativement plus faible du trafic ferroviaire en Belgique pourrait résider dans la défaillance du marché. Cette piste de réflexion sera approfondie dans les prochains chapitres.

<sup>24</sup> Par rapport à 2008, les exportations et les importations belges ont diminué au niveau mondial de respectivement 18,2 % et 14,1 % au cours des sept premiers mois de 2009 (Source : Comext).

## 4. Libéralisation du marché dans une perspective européenne

Bien que le Traité de Rome aborde déjà la question d'une politique de transport commune, il faut attendre jusque dans les années 1990 avant que des initiatives importantes ne soient prises au niveau européen en ce qui concerne le transport par rail. Des réflexes nationalistes ont trop souvent empêché une réforme approfondie dans ce secteur stratégique de longue date. La libéralisation de ce secteur a été abordée en même temps que la recherche d'un marché européen plus intégré et l'agenda de Lisbonne.

Un marché ferroviaire européen qui fonctionne bien est capital. Sur un tel marché, la concurrence peut pleinement jouer et la compétitivité du transport de marchandises par rail augmentera par rapport à d'autres modes. La libéralisation de cette industrie de réseau n'est pas un exercice facile et est, en outre, encore pleinement en cours.

En 1998, la Commission a proposé le premier paquet ferroviaire, qui ne devait finalement être publié qu'en 2001. Avec trois directives distinctes (2001/12, 2001/13 et 2001/14), la Commission visait à ouvrir en partie le marché des services de marchandises internationaux. Ainsi, le « réseau ferroviaire transeuropéen pour le trafic de marchandises » (TERFN) est librement accessible à toutes les entreprises ferroviaires depuis mars 2003. Afin de garantir le libre accès, une certaine attention a été consacrée au développement d'un cadre transparent pour la répartition de la capacité d'infrastructure et à sa tarification, ainsi qu'à l'obtention d'attestations de licence et de certificats de sécurité. De nouveaux régulateurs nationaux à créer devaient veiller à leur traitement non-discriminatoire. En Belgique, cette mission a été confiée au Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National. Le premier paquet ferroviaire est aussi à la base de la restructuration des sociétés ferroviaires nationales. Les activités du gestionnaire de l'infrastructure et de l'exploitant devaient désormais être scindées au plan comptable. En Belgique, la SNCB a été transformée, le 1<sup>er</sup> janvier 2005, en une société holding (SNCB Holding) composée de deux filiales : SNCB et Infrabel.

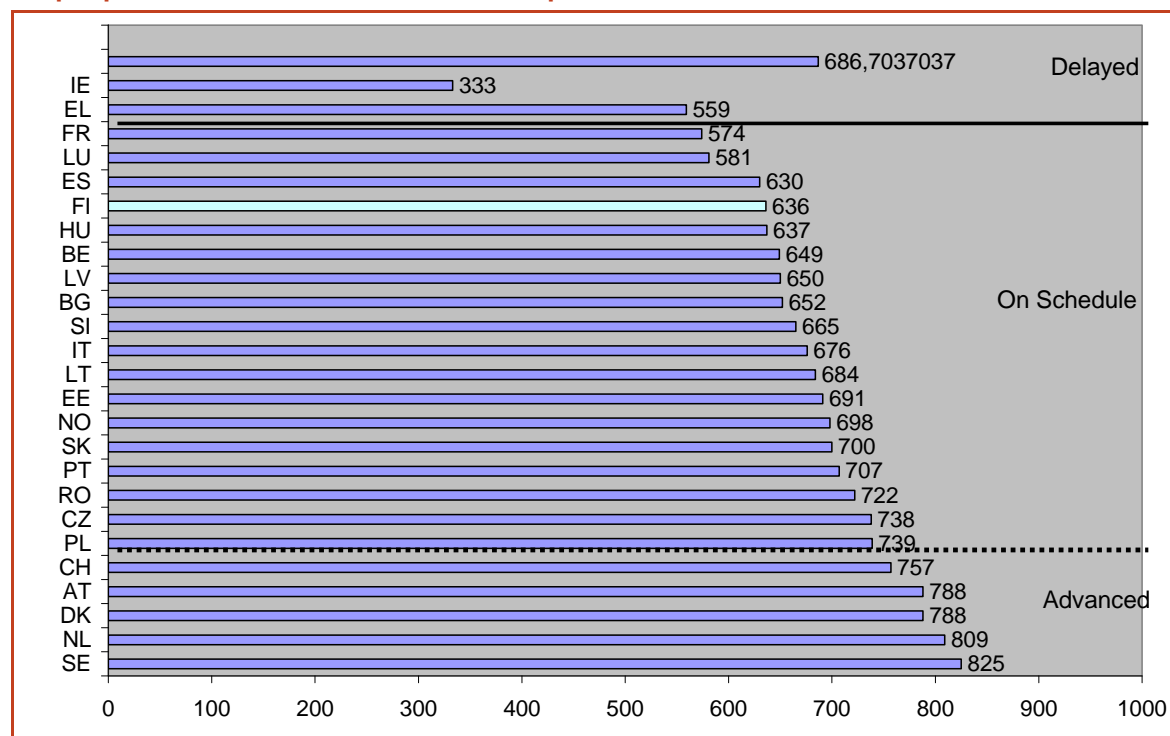
Avec le deuxième paquet ferroviaire (2004), qui comprend les directives 2004/49, 2004/50, 2004/51 et le règlement 881/2004, la Commission visait une plus grande interopérabilité et une meilleure sécurité sur le réseau ferroviaire européen. On a également travaillé à la poursuite de l'intégration de l'espace ferroviaire européen. À partir de janvier 2006, le marché ferroviaire européen des services de fret internationaux serait complètement libéralisé et à partir de janvier 2007, ce serait le cas de chaque marché national. Les entreprises ferroviaires qui ont une licence européenne et qui sont en la possession des certificats de sécurité nationaux nécessaires, peuvent désormais demander de la capacité ferroviaire et offrir des services de transport de marchandises par rail à travers toute l'Europe. Le certificat de sécurité comprendra désormais non seulement une dimension nationale, mais aussi un volet européen commun. La création d'instances de sécurité nationales indépendantes a également été abordée dans le deuxième paquet ferroviaire. Au sein du Service public fédéral Mobilité, le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer a été créé dans ce cadre. Le Règlement 881/2004 traite de la création du bureau ferroviaire européen. Le bureau ferroviaire a pour tâche de réaliser l'interopérabilité entre les différents réseaux nationaux et de déterminer les objectifs de sécurité communs.

Le troisième paquet ferroviaire (2007) porte sur la libéralisation complète du trafic ferroviaire international des voyageurs à partir de 2010. En outre, il a été convenu d'une certification européenne pour les conducteurs de trains qui est valable à partir de 2009.

La mise en œuvre des différents paquets ferroviaires dans les pays européens n'a pas toujours été réalisée de manière précise et rapide. Le Rail Liberalisation Index donne une indication du degré relatif d'ouverture du marché sur le marché ferroviaire européen. L'indice est établi par IBM Global Business Services en collaboration avec le Professeur C. Kirchner (Université Humboldt, Berlin). L'indicateur tient compte du cadre législatif, mais aussi de toutes sortes de conditions d'accès sur le terrain, telles que des barrières administratives et opérationnelles. Il a également été tenu compte du caractère compétitif du marché concerné. À l'aide d'un questionnaire standardisé et uniformisé, des points sont octroyés à tous les pays européens sur la base d'un système de classification. Le Rail Liberalisation Index a été établi à deux reprises, en 2004 et en 2007.

Sur la base de cet indice, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la Suède et les Pays-Bas présentaient, en 2007, le degré d'ouverture du marché le plus élevé. Ces quatre pays offrent de bonnes conditions de marché aux nouveaux acteurs. La Belgique réalise des prestations assez faibles dans le groupe du milieu. Le rapport indique que la Belgique obtient un score moyen dans le domaine de la régulation (« law in the books »), mais très faible en ce qui concerne les barrières à l'entrée dans la pratique<sup>25</sup> (« law in action »).

**Graphique 7 : Rail Liberalisation Index 2007 pour l'UE27**



Source : IBM Global Business Index

<sup>25</sup> Il existe par exemple des difficultés en ce qui concerne l'accès aux installations d'approvisionnement en diesel. Ces barrières à l'entrée seront abordées plus loin dans cette note.

L'indice de 2007 révèle déjà que la Belgique n'obtient pas un score aussi bon dans le domaine du fonctionnement du marché. Dans la partie suivante, nous continuerons d'examiner ces résultats à l'aide des statistiques officielles et de différentes interviews avec des experts du secteur. Il convient toutefois de faire remarquer que la libéralisation en Belgique repose complètement sur des initiatives qui émanent de la Commission européenne. Il en va de même pour la situation en France. Aux Pays-Bas et en Allemagne, les autorités publiques ont lancé les premières étapes du processus de libéralisation dans les années 1990. Il n'est dès lors pas étonnant que ces pays soient plus avancés, ainsi que le révèle également le Rail Liberalisation Index.

## 5. Analyse du fonctionnement du marché

### 5.1 INTRODUCTION

Pour parvenir à un bon fonctionnement du marché dans un secteur, la concurrence dans ce secteur doit être suffisamment importante. Aucune position dominante (concentration) entraînant un abus de pouvoir ne peut se produire. Un nombre suffisant d'acteurs sur le marché augmente la concurrence en ce qui concerne le prix et la qualité. L'offre de produits et de services sera également plus diversifiée. Pour pouvoir se distinguer de la concurrence, les fournisseurs adoptent une attitude plus innovante, ce qui entraîne l'apparition de nouveaux produits et services sur le marché.

Afin de garantir une concurrence suffisante, les seuils d'accès au marché doivent être (relativement) faibles et non-discriminatoires. Le marché doit être transparent. Tous les acteurs doivent avoir accès aux informations relatives aux prix, aux qualités et à d'autres aspects des produits et des services livrés. Les frais de transbordement pour le client doivent être peu élevés pour qu'un éventuel transbordement d'un fournisseur à l'autre puisse se dérouler aisément. Il doit également y avoir une surveillance adéquate (tant ex ante qu'ex post) sur le marché de manière à pouvoir immédiatement aborder les sources potentielles de perturbation du marché.

Un marché qui fonctionne bien engendre une situation win-win tant pour le demandeur que pour le fournisseur : le demandeur a accès à un large assortiment de biens et de services de qualité élevée et à un prix concurrentiel alors que le fournisseur génère un résultat positif de ses activités, suffisant pour rémunérer les actionnaires, financer les investissements futurs et assurer l'emploi.

Dans les paragraphes suivants, nous nous pencherons sur les angles d'incidence suivants du fonctionnement du marché : régulation, accès à l'infrastructure et aux services, concentration du marché, prestations des entreprises ferroviaires et qualité de la prestation de services.

### 5.2 REGULATION

Les trois paquets ferroviaires de ces dernières années ont fondamentalement modifié le paysage ferroviaire européen. La façon dont les directives sont transposées diffère d'un Etat membre à l'autre. La Belgique ne semblait déjà pas être le meilleur élève en ce qui concerne la vitesse de transposition<sup>26</sup>.

Dans ce qui suit, nous expliquerons la situation belge dans le domaine de la régulation à l'aide d'un certain nombre de concepts clés que la Commission européenne juge importants.

---

<sup>26</sup> Dans le cadre d'une évaluation intermédiaire réalisée par la Commission européenne le 15/06/2007, la Belgique comptait le plus grand nombre de procédures d'infraction ouvertes concernant les premier et deuxième paquets ferroviaires.

## Principe de l'indépendance des tâches essentielles

Afin de garantir un accès non-discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire, trois tâches essentielles doivent pouvoir être exercées indépendamment de l'opérateur historique. Il s'agit du système de licence pour les entreprises ferroviaires, de la procédure d'octroi pour les sillons et du système de tarification pour l'utilisation de ces sillons. Etant donné que la Commission européenne n'exige aucune séparation institutionnelle entre les activités du gestionnaire de l'infrastructure et celles de l'exploitant ferroviaire, des problèmes peuvent certes se poser en la matière.

Au total, la Commission européenne distingue quatre structures d'entreprises différentes dans les pays européens. La Belgique a opté pour la structure de holding, tout comme quelques autres pays européens.

**Tableau 12 : Les différentes formes d'entreprises pour le gestionnaire de l'infrastructure en Europe**

Catégorie	Etats membres
Gestionnaire d'infrastructure complètement indépendant d'un point de vue légal, organisationnel et institutionnel (en charge de la répartition de la capacité)	Grande-Bretagne, Finlande, Danemark, Pays-Bas, Norvège, Espagne, Suède, Portugal, Slovaquie, Lituanie
Gestionnaire d'infrastructure indépendant (en charge de la répartition de la capacité) ayant délégué certaines fonctions de gestion de l'infrastructure (par ex. la gestion du trafic, la maintenance) à une des sociétés d'exploitation des trains. Gestionnaire d'infrastructure intégré travaillant en collaboration avec un organisme indépendant en charge de la répartition de la capacité	République tchèque, Estonie, France, Hongrie, Slovaquie, Luxembourg
Gestionnaire d'infrastructure indépendant d'un point de vue légal mais non institutionnel (en charge de la répartition de la capacité) détenu par une société de holding qui possède aussi un des opérateurs	Autriche, Belgique, Allemagne, Italie, Lettonie, Pologne, Grèce
Gestionnaire d'infrastructure (en charge de la répartition de la capacité) et entreprise ferroviaire toujours intégrée	Irlande

Source : Commission européenne

Lors de l'octroi d'une licence, l'indépendance semble être garantie dans les différents pays européens. La licence ferroviaire est délivrée en Belgique par le Service public fédéral Mobilité et Transport. La structure de holding choisie en Belgique peut toutefois donner lieu à des difficultés lors de l'exercice des deux autres tâches. En Belgique, la société de holding SNCB est non seulement propriétaire de l'opérateur ferroviaire, mais aussi du gestionnaire de l'infrastructure pour le réseau belge. Sans mesures adaptées, une telle structure augmente le risque de collusion. Le gestionnaire de l'infrastructure dispose en effet d'informations commerciales sensibles qui peuvent être intéressantes pour l'opérateur ferroviaire<sup>27</sup>.

<sup>27</sup> « [In such a corporate structure] there could be a temptation to manage the infrastructure according to its own interests, for example by not making it interoperable for neighbouring railway undertakings or by developing the network according to its own needs rather than those of the competing railway undertakings. » (« [Dans une telle structure d'entreprise,] on pourrait être tenté de gérer l'infrastructure »)



« Créer les conditions d'un fonctionnement compétitif, durable et équilibré du marché des biens et services en Belgique. »

Dans ce cas, l'exercice indépendant des différentes tâches doit être garanti par le biais d'un régulateur actif ainsi que par le biais de dispositions statutaires ou contractuelles déterminées entre les entités. Le secrétaire d'Etat Etienne Schouppe a déjà proposé au gouvernement et au parlement de déclarer l'affiliation au conseil d'administration de la holding incompatible avec l'affiliation au conseil d'administration d'Infrabel. Les membres du conseil d'administration et les cadres supérieurs ne peuvent pas passer d'Infrabel à la holding (ou inversement) ou à la société de holding au cours d'une certaine période.

### Principe de la comptabilité distincte

Avec le principe de la comptabilité distincte entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant ferroviaire, la Commission européenne visait notamment une plus grande transparence dans le domaine de la gestion financière dans le secteur ferroviaire. Une bonne idée des revenus et des dépenses permet une maîtrise efficace des coûts. L'exploitant doit aussi tenir une comptabilité distincte pour le transport de voyageurs, d'une part, et le transport de marchandises, d'autre part. Les subventions ou bénéfices ne peuvent être transférés du transport de personnes au transport de marchandises par rail. L'activité commerciale du transport de marchandises par rail doit suivre les règles de concurrence européennes et il ne peut être question d'un subventionnement croisé.

L'arrêté royal du 19/10/2004 répond au principe de la comptabilité distincte. Cet AR stipule que les comptes annuels de la nouvelle SNCB doivent contenir un bilan et des comptes de résultats distincts pour les activités du transport de marchandises par rail. Dans un rapport de la Cour des comptes d'octobre 2008, des questions sont toutefois posées concernant le financement public au cours de la période 2005-2007. Celui-ci n'aurait pas seulement profité aux marchés de services publics. Les pertes des secteurs commerciaux ont été couvertes par des augmentations de capital souscrites par la SNCB-Holding. 202,5 millions d'euros ont ainsi été attribués durant trois ans à B-Cargo. D'après la Cour des comptes, les augmentations de capital devraient toutefois pouvoir être considérées comme un financement public. Un prêt de 181,2 millions d'euros accordé aux conditions du marché par la holding aux secteurs commerciaux (tant le service non public de transport de voyageurs que le transport de marchandises) pourrait être considéré comme une aide d'Etat. Etant donné que B-Cargo dispose d'une capacité de remboursement limitée, la logique du marché de ce prêt peut être remise en question. Après la publication de l'audit par la Cour des comptes, l'ERFA (European Rail Freight Association) a introduit une plainte contre le présumé subventionnement croisé au sein de la SNCB. Par conséquent, la Commission européenne a ouvert une enquête.

### L'indépendance du régulateur ferroviaire

Le service de régulation veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux services d'appui soit honnête et non-discriminatoire. Il fait, dans ce cadre, office d'instance de recours pour les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure. Ces dernières années, le ser-

---

conformément à ses propres intérêts, par exemple en ne la rendant pas interopérable pour les entreprises ferroviaires voisines ou en développant le réseau conformément à ses propres besoins plutôt que ceux des sociétés ferroviaires concurrentes. ») (« Communication on the implementation of the railway infrastructure package Directives » (« Communication relative à la mise en œuvre des Directives sur les paquets ferroviaires »), Commission européenne, p. 31).

vice de régulation a traité peu de plaintes<sup>28</sup>. Le 4 août 2009, le régulateur a condamné Infrabel à une amende de 12 500 euros. Crossrail Benelux S.A., une entreprise ferroviaire privée, n'a pas pu utiliser la capacité ferroviaire attribuée à la suite d'une grève menée au sein de B-Cargo les 9 et 10 avril 2009. Etant donné qu'Infrabel n'avait toutefois pas tout mis en œuvre pour garantir le libre accès à l'infrastructure, elle a été condamnée.

Le service mène, en outre, une enquête concernant la concurrence sur le marché ferroviaire et il est en mesure de prendre les décisions appropriées en cas d'évolution du marché non souhaitée. Sa crédibilité auprès des autres acteurs sur le marché repose sur l'indépendance et l'expertise. En Belgique, le secrétaire d'Etat à la Mobilité n'a aucune compétence hiérarchique, mais seulement administrative en ce qui concerne le service de régulation.

Le 8 octobre 2009, la Commission européenne a introduit ses réclamations auprès de 21 Etats membres concernant des infractions relatives au premier paquet ferroviaire. La Commission européenne estime que la Belgique a encore introduit trop peu de mesures de protection pour garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure dans le cadre de l'exercice des fonctions essentielles.

### 5.3 ACCES A L'INFRASTRUCTURE ET AUX SERVICES

Ces dernières années, le secteur du transport de marchandises par rail a parcouru un long chemin. En ce qui concerne le libre accès à l'infrastructure et aux services, pas mal de progrès ont déjà été réalisés. La procédure de répartition de la capacité ferroviaire par Infrabel se déroule aujourd'hui de manière un peu plus neutre qu'il y a quelques années. Le nombre d'acteurs sur le marché est aujourd'hui passé à six entreprises ferroviaires. Un certain nombre d'obstacles au bon fonctionnement de marché continuent toutefois d'exister. Ci-dessous, nous avons tenté de donner un aperçu non exhaustif des principaux obstacles. Nous nous basons, pour ce faire, sur nos entretiens avec les stakeholders<sup>29</sup> du secteur.

- En Belgique, le transport de personnes a la priorité sur le transport de marchandises. Cela provoque des problèmes sur certains trajets suite à un manque de sillons.
- Même si un permis de conduire pour conducteur de train délivré en Belgique sera prochainement aussi valable dans les autres pays européens, des barrières linguistiques continuent d'exister pour les conducteurs de train. Il faudra parfois encore changer de conducteur aux traversées des frontières. A l'heure actuelle, quatre centres de formation sont agréés en Belgique (Advies R&C, SNCB, Crossrail Benelux et Transport).
- Il y a un manque de conducteurs de train. Malgré cela, les pouvoirs publics ne prévoient aucun stimulant pour attirer de futurs conducteurs de train, comme en Allemagne (et ce, contrairement à d'autres professions critiques comme les chauffeurs de camions). Pour les conducteurs de la SNCB, il n'est en outre pas évident de passer à une entreprise fer-

---

<sup>28</sup> En 2006, aucune plainte n'a été traitée ; en 2007, trois plaintes ont été traitées ; et en 2008, aucune plainte n'a à nouveau été traitée.

<sup>29</sup> Nous avons parlé avec le SPF Mobilité, la Commission européenne, le Point d'appui Flux de marchandises de l'Université d'Anvers (UA), la société Crossrail Benelux S.A., la European Rail Freight Association (ERFA), la Havenbedrijf Antwerpen et le service de Régulation du transport ferroviaire.

roviaire privée. Les membres du personnel de la SNCB bénéficient en effet d'un statut très intéressant.

- L'approvisionnement de locomotives diesel pose problème. Les différentes installations de ravitaillement sont aux mains de la SNCB (et donc de B-Cargo). Elles ne sont toutefois pas publiques et donc pas disponibles pour les nouvelles entreprises ferroviaires. Les entreprises ferroviaires privées s'approvisionnent par conséquent via *Rail Service Net* (une société du groupe Crossrail) ou via d'autres fournisseurs qui se rendent avec leurs camions-citernes jusqu'aux voies ferrées afin d'approvisionner les locomotives en diesel. A l'heure actuelle, tant Infrabel que la Havenbedrijf Antwerpen réfléchissent à des solutions à ce problème.
- Il n'existe aucun marché d'occasion pour le matériel roulant. La SNCB refuserait de vendre le matériel roulant qui n'est plus utilisé à des concurrents.
- Le processus d'homologation du matériel roulant en Belgique ne se déroule pas sans encombre. Son prix, les procédures et les délais d'approbation sont des points qui posent problème.
- En ce qui concerne le libre accès à l'infrastructure ferroviaire en Belgique, la Commission européenne exige l'introduction d'un système d'évaluation lié aux prestations pour le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires. Le système d'évaluation doit inciter les différents acteurs à limiter l'impact sur le libre accès au marché en cas d'interruption délibérée sur le réseau. Cette exigence fait partie des réclamations qui ont été publiées par la Commission européenne le 8 octobre 2009 concernant la transposition du premier paquet ferroviaire en Belgique.

Malgré ces défauts, plusieurs interlocuteurs attirent l'attention sur le fait que la situation en Belgique s'est améliorée dans certains domaines au cours de ces dernières années. Ainsi, on apprécie, par exemple, le bon fonctionnement indépendant d'Infrabel.

## 5.4 CONCENTRATION DU MARCHÉ

Pour pouvoir rouler sur le réseau ferroviaire belge, une entreprise ferroviaire doit disposer d'une licence, d'un certificat de sécurité, d'une capacité ferroviaire et d'un contrat d'usage. D'un point de vue formel, 11 entreprises disposent d'une licence et d'un certificat de sécurité. Quatre d'entre elles sont en possession d'une licence belge et sept, d'une licence européenne. 3 entreprises sur les 11 ont un actionnariat essentiellement belge. Les autres entreprises sont d'origine française (3), néerlandaise (1), allemande (1), luxembourgeoise (1), danoise (1) et américaine (1).

**Tableau 13 : Entreprises ferroviaires pour le transport de marchandises en Belgique**

(situation juillet 2009)

Entreprise	Licence (belge ou européenne)	Certificat de sécurité	Roulant effectivement sur le réseau belge ?	Actionnaire	Nationalité
B-Cargo (SNCB)	Belge	Oui	Oui	Etat belge	BE
Crossrail Benelux S.A.	Belge	Oui	Oui	Crossrail AG (100%) mais avec des actionnaires privés belges	CH/(BE)
SNCF Fret Benelux S.A.	Belge	Oui	Oui	SNCF (Etat français)	FR
Trainsport AG	Belge	Oui	Oui	2 actionnaires privés (50%) et Rurtalbahn GmbH (50%)	BE/DE
Veolia Cargo Nederland	Européenne	Oui	Non	Veolia Environnement SA	FR
DB Schenker Rail Nederland nv	Européenne	Oui	Non	Deutsche Bahn AG	DE
Rotterdam Rail Feeding bv	Européenne	Oui	Non	Genesee & Wyoming Inc	US
Rail4Chem Benelux bv	Européenne	Oui	Oui	Veolia Environnement SA	FR
ERS Railways bv	Européenne	Oui	Oui	AP Möller – Maersk groep	DK
ACTS Pays-Bas BV	Européenne	Oui	Non	Husa Capital BV	NL
CFL Cargo S.A.	Européenne	Oui	Non	Joint venture entre CFL (Etat luxembourgeois) et Arcelor Mittal	LU
CMI Traction S.A.	Belge	Non	Non	Cockerill Maintenance & Ingénierie	BE

Source : SPF Mobilité, Bureau van Dijk.

Six entreprises sont actives sur le marché du transport de marchandises par rail en Belgique. Après la libéralisation de ce marché, B-Cargo, division de la SNCB ainsi qu'opérateur historique, demeure le principal acteur.

Sur la base des indemnités d'usage payées, la part de marché de B-Cargo s'élevait à 94,5 % en 2008. Les autres acteurs ne représentent qu'une petite part du marché : Crossrail Benelux<sup>30</sup> (3,1 %), SNCF Fret Benelux (1,6 %), Trainsport (0,6 %), Rail4Chem Benelux (0,2 %) et ERS Railways (<0,1 %).

<sup>30</sup> Crossrail Benelux, fondée en 2001, est la première compagnie ferroviaire privée à avoir pénétré sur le marché du transport de marchandises par rail en Belgique. La société se concentre essentiellement sur le transport international.

« Créer les conditions d'un fonctionnement compétitif, durable et équilibré du marché des biens et services en Belgique. »

**Tableau 14 : Part du marché des entreprises ferroviaires pour le transport de marchandises en Belgique**

(en % des redevances d'usage payées)

	2006	2007	2008	1 <sup>er</sup> semestre de 2009
B-Cargo	96,5	95,0	94,5	89,0
Crossrail Benelux	2,8	3,1	3,1	5,3
SNCF Fret Benelux	0,6	1,3	1,6	4,9
Rail4Chem Benelux	0,1	0,2	0,2	0,4
Transport		0,3	0,6	0,4
ERS Railways		0,1	0,0	0,0
<b>Total</b>	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Infrabel

Au cours du premier semestre de 2009, la part de marché de B-Cargo a diminué pour atteindre 89,0 %, et ce, en faveur de Crossrail Benelux (dont la part de marché s'élève à 5,3 %), de SNCF Fret Benelux (dont la part de marché s'élève à 4,9 %) et de Rail4Chem Benelux (dont la part de marché s'élève à 0,4 %). L'explication de cette baisse n'est pas évidente. Le type de transport fourni par B-Cargo joue peut-être un rôle important. L'entreprise s'oriente fortement vers le trafic diffus et est essentiellement active dans des secteurs plus traditionnels (acier, vrac, chimie). Ce type d'activités aurait souffert de la crise économique, plus que d'autres activités.

Au Pays-Bas, en Allemagne et au Royaume-Uni, où la libéralisation du trafic de marchandises a déjà été lancée précédemment, la part de marché de l'opérateur historique s'élève respectivement à environ 75 % (DB Schenker Pays-Bas bv), 78 % (Deutsche Bahn AG) et 55,8 % (DB Schenker Rail UK). En France, où le processus de libéralisation a démarré au même moment qu'en Belgique, l'opérateur historique possède toujours une part de marché de 90 % (SNCF).

**Tableau 15 : Part du marché des opérateurs historiques dans nos pays voisins**

(en %)

Opérateur historique	Part du marché
France (SNCF)	90,0
Pays-Bas (DB Schenker Rail Pays-Bas bv)	environ 75,0
Allemagne (Deutsche Bahn AG)	78,0
Royaume-Uni (DB Schenker Rail UK)	55,8

Source : Commission européenne (Draft statistical annexes to the 2009 Communication on monitoring development of the rail market) sur la base du questionnaire RMMS complété en mai/juin 2009

## 5.5 PRESTATIONS DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

Le secteur du transport de marchandises par rail est dominé par l'opérateur historique B-Cargo (part de marché de 94,5 % en 2008). Les résultats de cette entreprise pèsent par conséquent très fort dans l'ensemble du secteur. Nous ne disposons pas de données financières (détaillées) distinctes de B-Cargo. L'entreprise est une division de la SNCB et ne publie par conséquent pas de comptes annuels (distincts) propres. Dans les comptes annuels de la SNCB, un état de l'actif/du passif (interne) et un compte de résultats sont établis pour la branche « marchandises » (soit SNCB Logistics) à laquelle B-Cargo appartient. En 2008, la société représentait environ 81 % du chiffre d'affaires de cette branche. On ne dispose d'aucune donnée financière concernant Rail4Chem Benelux et ERS Railways.

Dans la suite de cette analyse financière, nous opérerons une distinction entre la branche « marchandises » de la SNCB et les autres acteurs du secteur. Les chiffres pour 2005 et 2006 donnent une idée des prestations des différentes entreprises au plan international (à l'exception de la branche « marchandises » de la SNCB). Le marché national en Belgique n'a en effet été libéré qu'à partir de 2007. Étant donné que nous ne disposons pas de données financières d'entreprises ferroviaires dans d'autres pays européens, il est impossible de réaliser un benchmarking.

### 5.5.1 Chiffre d'affaires et rentabilité

Bien que le chiffre d'affaires de la branche « marchandises » n'ait cessé d'augmenter, à l'exception de 2008, la division des marchandises subit de graves pertes structurelles, et ce, tant au niveau du résultat d'exploitation (105,5 millions d'euros en 2008) qu'au niveau du résultat de l'exercice comptable (86,2 millions d'euros). Ces pertes constituent le point de départ d'une concertation plus approfondie au sein du plus grand acteur de la branche des marchandises (B-Cargo).

Les autres acteurs du secteur (dont on dispose de données financières) n'ont pas toujours vu la croissance de leur chiffre d'affaires se traduire en résultats d'exploitation et résultats de l'exercice comptable positifs. Au fil des ans, SNCF Fret Benelux a vu son résultat systématiquement s'améliorer jusqu'à atteindre une marge d'exploitation de 3,6 % et un résultat final de 150 000 euros en 2008. Après des prestations réussies en 2005, 2006 et 2007, Crossrail Benelux a encaissé de lourdes pertes en 2008, et ce, tant au niveau du résultat d'exploitation (perte de 2,2 millions d'euros) qu'au niveau du résultat final (perte de 1,2 millions d'euros). Pour faire face aux problèmes actuels, l'entreprise a récemment demandé un concordat judiciaire pour une période de 6 mois<sup>31</sup>. Transport AG est structurellement déficitaire, tant au niveau opérationnel qu'au niveau du résultat total.

Dans tout ceci, il ne faut pas oublier que le secteur du transport de marchandises par train exige beaucoup de capitaux. Les nouveaux acteurs sur ce marché doivent, au cours des premières années de leur entrée et plus tard dans leur phase de croissance, effectuer d'importants investissements, notamment dans le matériel roulant, ce qui réduit la rentabilité en conséquence des amortissements à prendre en charge.

### 5.5.2 Moyens financiers et occupation

L'évaluation des moyens financiers du secteur s'effectue sur la base des capitaux propres et du ratio capitaux propres sur le total du bilan des différents acteurs.

Les capitaux propres comptables de la branche « marchandises » en 2008 (515 millions d'euros après compensation de 218,3 millions d'euros de pertes reportées) ont été constitués suite à l'allocation de moyens à partir des comptes annuels de la SNCB. Au fil des ans, ces moyens ont été obtenus du budget fédéral et sont essentiellement composés de deniers publics. En conséquence des obligations légales, la SNCB doit attribuer des montants aux différentes tâches/divisions dont le groupe regorge pour parvenir ainsi à des comptes annuels distincts (internes) pour ces branches. En principe, une telle allocation de moyens aurait éga-

---

<sup>31</sup> « Par jugement du tribunal de commerce d'Anvers prononcé le 7 octobre 2009, la suspension a été octroyée en vue de la réorganisation judiciaire par accord collectif à la S.A. Crossrail pour une période prenant fin le 7 avril 2010. » du Moniteur belge du 30 octobre 2009.

« Créer les conditions d'un fonctionnement compétitif, durable et équilibré du marché des biens et services en Belgique. »

lement dû être réalisée pour la branche « marchandises » pour les années 2005 à 2007. La découverte d'une clé de répartition appropriée l'a toutefois empêché à l'époque (ce qui indique un problème de transparence).

Les capitaux propres de la branche « marchandises » sont essentiellement consacrés aux immobilisations corporelles (451,5 millions d'euros), dont le mobilier et le matériel roulant (311,5 millions d'euros), les installations, les machines et l'équipement (76,5 millions d'euros), les terrains et les bâtiments (52,6 millions d'euros) et les autres immobilisations corporelles (10,9 millions d'euros). Les éventuelles pertes futures doivent, par conséquent, être couvertes par l'apport de nouveaux moyens.

Dans les autres entreprises ferroviaires, chaque centaine d'euros d'actif en 2008 a été financée par 11,7 euros (SNCF Fret Benelux), 18,7 euros (Trainsport) et 2,5 euros (Crossrail Benelux) de capitaux propres. Compte tenu du caractère très capitalistique du secteur, les moyens financiers des entreprises précitées semblent minimes. En montants absolus, la base des capitaux (propres) des différents acteurs ne semble, en 2008, pas très élevée pour absorber d'éventuelles pertes futures.



**Tableau 16 : Rentabilité et moyens financiers du transport de marchandises par rail en Belgique**

(en millier d'euro ou %)

	2005	2006	2007	2008
<b>Chiffre d'affaires</b> (en millier d'euro)				
- Branche des marchandises*	379.287	432.629	449.119	433.970
- SNCF Fret Benelux sa	1.229	1.203	3.128	6.198
- Transport AG	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
- Crossrail Benelux sa**	p.d.	24.308	34.577	72.418
- Rail4Chem Benelux sa***	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
- ERS Railways bv***	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
<b>Résultat d'exploitation</b> (en millier d'euro)				
- Branche des marchandises*	-92.710	-57.925	23.149	-105.544
- SNCF Fret Benelux sa	-21	-4	56	224
- Transport AG	-41	-182	-303	-54
- Crossrail Benelux sa**	324	1.312	1.020	-2.241
- Rail4Chem Benelux sa***	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
- ERS Railways bv***	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
<b>Marge d'exploitation</b> (résultat d'exploitation / chiffre d'affaires) (%)				
- Branche des marchandises*	nég.	nég.	5,2	nég.
- SNCF Fret Benelux sa	nég.	nég.	1,8	3,6
- Transport AG	nég.	nég.	nég.	nég.
- Crossrail Benelux sa**	p.d.	5,4	3,0	nég.
- Rail4Chem Benelux sa***	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
- ERS Railways bv***	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
<b>Résultat de l'exercice comptable</b> (en millier d'euro)				
- Branche des marchandises*	-51.117	-55.756	-32.157	-86.156
- SNCF Fret Benelux sa	12	4	65	150
- Transport AG	-41	-188	-318	-67
- Crossrail Benelux sa**	118	680	508	-1.192
- Rail4Chem Benelux sa***	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
- ERS Railways bv***	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
<b>Capitaux propres</b> (en millier d'euro)				
- Branche des marchandises*	p.r.	p.r.	p.r.	514.977
- SNCF Fret Benelux sa	44	49	98	248
- Transport AG	10	77	-242	105
- Crossrail Benelux sa**	803	1.483	1.991	799
- Rail4Chem Benelux sa***	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
- ERS Railways bv***	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
<b>Capitaux propres / total du bilan</b> (%)				
- Branche des marchandises*	p.r.	p.r.	p.r.	61,1
- SNCF Fret Benelux sa	16,5	14,5	10,3	11,7
- Transport AG	15,7	26,7	-57,0	18,7
- Crossrail Benelux sa**	15,6	15,9	17,7	2,5
- Rail4Chem Benelux sa***	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.
- ERS Railways bv***	p.d.	p.d.	p.d.	p.d.

p.d. : pas disponible ; nég. : chiffre négatif ; p.r. : les capitaux propres n'ont pas été répartis

\* Les données financières distinctes de B-Cargo ne sont pas disponibles ; dans les comptes annuels de la SNCB, B-Cargo figure sous la branche « marchandises » ; en 2008, B-Cargo représentait environ 81% du chiffre d'affaires de cette branche

\*\* 2008 porte sur une période de 18 mois ; 2008 a été clôturé au 31/12 (auparavant 30/6)

\*\*\* Les comptes annuels n'ont pas été mis à disposition

Source : Comptes annuels individuels des différentes entreprises tels que déposés auprès de la BNB

Les pertes structurelles de l'opérateur historique sont apurées année après année par l'apport en capital de la SNCB, une société de droit public, ce qui n'est pas propice au bon fonctionnement du marché du secteur.

B-Cargo est, en principe, le plus gros employeur au sein du secteur du transport de marchandises par rail en Belgique. Les chiffres exacts relatifs à l'occupation dans l'entreprise ne



« Créer les conditions d'un fonctionnement compétitif, durable et équilibré du marché des biens et services en Belgique. »

sont toutefois pas disponibles. En 2008, la société devait approximativement compter quelque 3 100 travailleurs<sup>32</sup>.

Concernant les autres entreprises actives sur le marché belge, seule l'occupation au sein de Crossrail Benelux S.A. (95 travailleurs en 2008), de Transport AG (10 travailleurs) et de SNCF Fret Benelux S.A. (28 travailleurs) est connue.

A la suite de l'augmentation des chiffres d'affaires, l'occupation au sein de ces sociétés a plus que doublé au cours de ces dernières années : de 54 en 2006 à 133 en 2008. Le plus gros employeur privé est Crossrail Benelux qui occupe 95 travailleurs en 2008. Depuis 2005, l'occupation au sein de cette entreprise a augmenté de 64 travailleurs (de 206,5 %).

## 5.6 QUALITE DE LA PRESTATION DE SERVICES

Lorsqu'on parle de la qualité de la prestation de services du transport de marchandises par rail, on songe essentiellement aux frais de transport, à la durée du transport, à la flexibilité et à la fiabilité. Des chiffres distincts au niveau de l'entreprise ne sont pas disponibles pour la Belgique, et c'est la raison pour laquelle ce sujet sera traité de manière plus générale.

Les chemins de fer impliquent, par rapport aux autres modes de transport, des frais fixes supérieurs et des frais variables inférieurs. Plus la distance du transport par rail s'allonge, plus les frais par kilomètre parcouru diminuent. Des études révèlent que la distance break-even du rail se situe à quelque 500 kilomètres, en d'autres termes c'est à partir de cette distance que le rail devient plus intéressant que le transport terrestre<sup>33</sup>.

Le rail est évidemment moins flexible que le transport par route. Le transport de marchandises par train ne peut souvent se faire qu'à des moments prédéterminés. En outre, l'adaptation aux souhaits changeants du client ou aux facteurs environnementaux changeants dans le cas du transport par rail se déroule moins aisément. En ce qui concerne la sécurité, le transport par rail connaît moins d'accidents que le transport par route (avec moins de morts et de dégâts aux chargements pour conséquence).

En ce qui concerne la fiabilité des trains de marchandises, l'UIRR a établi des statistiques qui inventorient la ponctualité des trains pour le transport combiné sur un certain nombre de corridors de fret européens (dont aussi des belges) pour la période 2000 à 2007. Le transport combiné n'est évidemment qu'un aspect du transport par train global.

---

<sup>32</sup> Officiellement, le personnel de B-Cargo ne relève pas de l'occupation dans le secteur. Le personnel de la société est notamment mentionné dans les livres de la SNCB-Holding (secteur 74 dans le NACE-BEL 2003 ou les « autres services aux entreprises »). La SNCB-holding facture les frais de cette occupation à la SNCB et à B-Cargo (qui les compensent dans la rubrique « services et marchandises diverses » de leurs comptes annuels). En ce qui concerne l'occupation au sein de B-Cargo, la comptabilité de la SNCB fait mention d'un effectif en personnel de 3.000 à 3.500. Dans divers articles parus dans le Standaard, on cite un effectif en personnel de 3.119 emplois à temps plein (1<sup>er</sup> octobre 2009) ou de plus de 5.000 lieux de travail (2 octobre 2009).

<sup>33</sup> Vlaams Instituut voor de Logistiek, *Het spoorvervoer uitbouwen tot sterke schakel in het logistieke proces*, 2006, p. 10.

Par trains ponctuels on entend tous les trains accusant un retard de moins de 30 minutes par rapport au temps d'arrivée prévu. Dans le cadre de cette définition, 59 % de l'ensemble des trains sur les huit corridors de fret européens ont été ponctuels en 2007. 37 % des trains ont eu un retard d'au moins une heure, 21 %, un retard d'au moins 6 heures et 8 %, un retard de plus de 24 heures.

Depuis l'an 2000, la ponctualité du transport par train combiné s'est légèrement améliorée. Pour les retards d'au moins 6 heures et de plus de 24 heures, nous voyons, en revanche, un statu quo, voire même un nouveau recul.

Dans un espace ferroviaire européen complètement unifié, les chances que la qualité de la prestation de services du transport de marchandises par rail progresse sont plus grandes. Ainsi, la durée du transport et la ponctualité vont, par exemple, s'améliorer s'il ne faut plus changer de conducteur de train au poste frontière. Ce n'est pas pour rien que la Commission européenne consacre de l'attention à l'interopérabilité des réseaux nationaux.

**Tableau 18 : Ponctualité du transport par train combiné sur les corridors de fret européens<sup>34</sup> pour la période 2000-2007**

(en % du nombre de trains)

An- née	OK (<0,5 heu- re)	De 0,5 à 1 heure	De 1 à 3 heures	De 3 à 6 heures	>6 heures	>24 heures
2000	48	8	16	11	12	5
2001	43	7	18	11	14	7
2002	48	7	15	9	14	7
2003	57	7	12	7	12	5
2004	64	7	11	5	9	4
2005	60	5	11	6	11	7
2006	53	5	12	6	14	10
2007	59	4	10	6	13	8

Source : UIRR

<sup>34</sup> Pour l'établissement des statistiques, une étude a été réalisée concernant huit corridors de fret européens en 2007 et 2006 (dont trois belges), 10 en 2005 et 2004 (dont quatre belges), 11 en 2003 (dont quatre belges) et 10 en 2002, 2001 et 2000 (dont quatre belges).

## 6. Conclusion

La libéralisation complète du marché européen du transport de marchandises par voie ferrée renforcera davantage la compétitivité de ce moyen de transport. Un bon fonctionnement du marché du chemin de fer est donc d'une importance capitale.

Suite au processus de libéralisation dès 2001, la part du transport de marchandises par voie ferrée dans l'UE15 par rapport aux autres moyens de transport a légèrement augmenté. Vu que l'utilisation de ce moyen de transport devient en outre économiquement plus intéressante avec la distance du trajet, un réseau européen de chemins de fer intégré offre des économies d'échelle.

La libéralisation des chemins de fer en Europe n'est cependant pas encore achevée. Dernièrement, la Commission européenne a encore émis des objections à pas moins de 21 Etats membres par rapport à l'instauration du premier paquet de mesures sur les chemins de fer. Il existe encore beaucoup d'obstacles dans le domaine technique. Les différents réseaux d'infrastructure nationale doivent être mieux adaptés entre eux ; entre autres via un système uniforme de signalisation et de gestion. De telles activités ne sont pas seulement chères mais exigent également beaucoup de temps. C'est pourquoi, la Commission européenne se concentre juste sur quelques passages importants pour le transport de marchandises par voie ferrée.

En Belgique, la libéralisation s'appuie complètement sur les initiatives de la Commission européenne. Mesuré à l'aide de l'Indice de libéralisation du Rail, ce processus se déroule relativement lentement. La Belgique a encore reçu récemment des critiques de la Commission européenne sur l'instauration du premier paquet de mesures.

Il existe en Belgique encore un tas de problèmes dans le domaine de l'accès au marché, entre autres dans le domaine de l'approvisionnement en diesel des locomotives ; le processus d'homologation du matériel roulant, le manque de conducteurs de trains et autres.

Le marché belge est de plus dominé par la division marchandises de la SNCB. Malgré la diminution de sa part de marché en 2009, la division marchandises contrôle encore presque 90% du trafic de marchandises par voie ferrée en Belgique. Le caractère structurel déficitaire de cette division et le complément annuel de cette perte sous la forme d'apport de capitaux avec de l'argent des autorités fédérales soulèvent cependant des questions en rapport avec le bon fonctionnement du marché.

Différents interlocuteurs approuvent cependant que la situation en Belgique se soit améliorée ces dernières années. Le fonctionnement correct et indépendant d'Infrabel a été récompensé.

En Belgique, le transport de marchandises par voie ferrée a une part de 13,8% dans le "modal split". Le transport de marchandises par voie ferrée représente une alternative importante au transport routier. Tant dans le domaine économique, écologique que social, il est très important que ce marché soit bien encadré et que les entreprises de chemins de fer existantes comme les adhérents potentiels puissent fonctionner dans un climat concurrentiel libre et loyal.

## Annexe

**Tableau 1 : Flux de marchandises de la Belgique vers la France en 2005 (tonne)**

(en %)

De \ Vers	Lorraine	Nord-Pas-de-Calais	Bourgogne	Picardie	Champagne-Ardenne	Autre	Total
Distance à vol d'oiseau jusqu'à Bruxelles (km)	202,8	86,1	344,4	158,3	180,6		
Situation en France	N/N-E	N	O/centr.	N	N		
Anvers	25,2	2,7	0,4	0,3	1,2	8,4	38,1
Hainaut	1,6	8,1	6,6	5,7	3,2	9,7	34,9
Liège	3,6	2,3	...	0,2	0,7	1,8	8,6
Flandre orientale	1,1	1,4	...	0,2	1,0	3,6	7,3
Limbourg	0,3	3,4	...	...	...	1,0	4,7
Autre	0,7	0,2	0,1	...	0,1	5,2	6,3
<b>Total</b>	<b>32,5</b>	<b>18,2</b>	<b>7,1</b>	<b>6,4</b>	<b>6,2</b>	<b>29,7</b>	<b>100,0</b>

Source : DGSIE.

**Tableau 2 : Flux de marchandises de la Belgique vers l'Allemagne en 2005 (tonne)**

(en %)

De \ Vers	Düsseldorf	Arnsberg	Cologne	Oberbayern	Darmstadt	Autre	Total
Distance à vol d'oiseau jusqu'à Bruxelles (km)	141,7	200,0	147,2	511,1	272,2		
Situation en Allemagne	O	O/ centr.	O	S-E	O/ S-O/ centr.		
Anvers	6,3	4,1	5,4	1,4	4,9	21,6	43,7
Flandre orientale	0,3	3,8	0,6	2,3	0,3	7,8	15,0
Namur	13,9	0,2	...	...	...	0,3	14,5
Liège	3,0	1,3	0,8	1,0	...	6,7	12,8
Hainaut	0,6	1,6	...	...	...	1,8	4,1
Autre	0,8	0,4	0,8	1,0	0,2	6,8	9,9
<b>Total</b>	<b>25,0</b>	<b>11,4</b>	<b>7,6</b>	<b>5,7</b>	<b>5,4</b>	<b>44,9</b>	<b>100,0</b>

Source : DGSIE.

**Tableau 3 : Flux de marchandises de la France vers la Belgique en 2005 (tonne)**

(en %)

De \ Vers	Distance à vol d'oiseau jusqu'à Bruxelles (km)	Situation en France	ANV	HAİN	LU	FL or.	BR W	Autre	Total
Nord-Pas-de-Calais	86,1	N	6,3	18,0	14,1	0,8	5,3	1,5	46,0
Picardie	158,3	N	5,6	...	...	6,3	...	0,4	12,2
Champagne-Ardenne	180,6	N	5,0	...	...	1,1	...	1,0	7,1
Lorraine	202,8	N/ N-E	4,3	0,2	0,5	0,1	...	1,5	6,7
Rhône-Alpes	497,2	S - E	3,7	...	...	...	...	2,4	6,2
Autre			13,0	1,8	0,2	0,3	...	6,5	21,7
<b>Total</b>			<b>37,9</b>	<b>20,2</b>	<b>14,8</b>	<b>8,5</b>	<b>5,3</b>	<b>13,3</b>	<b>100,0</b>

Source : DGSIE.