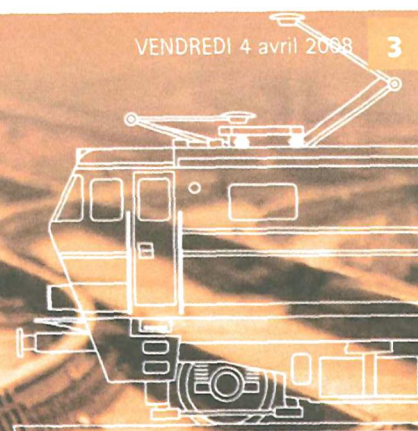


Railtrends in Europe



EDITORIAL



Mal aimé ou méconnu?

Alain Leglay

Mal aimé, le rail? Surtout méconnu. Nombreux sont les chargeurs/expéditeurs qui ne connaissent plus le rail (ni la voie d'eau d'ailleurs) parce qu'ils sont "nés dans une voiture". Nombreux sont aussi ceux qui ne savent pas (ou font semblant) que les opérateurs ferroviaires ne font pas ce qu'ils veulent en matière de tarifs et de sillons, sans oublier qu'ils sont tenus de présenter des comptes en équilibre...

Ce sont désormais les gestionnaires d'infrastructure qui sont maîtres de la situation, même s'ils doivent tenter de résoudre la quadrature... de la roue: ils doivent en effet contenter tout le monde, à commencer par le monde politique qui veut faire circuler davantage de trains, surtout de voyageurs, mais aussi de marchandises (pour réaliser les objectifs de Kyoto etc). Mais aussi bien entendu les opérateurs ferroviaires, de plus en plus nombreux et exigeants, et enfin et surtout les chargeurs, qui ont tous évolué vers une mentalité de just-in-time et de "stocks zéro". Ces chargeurs veulent tous la qualité maximale (au prix minimum bien entendu), subissent la pression de leurs actionnaires et se moquent éperdument des problèmes des opérateurs et des gestionnaires d'infrastructure.

Le dialogue entre chargeurs et opérateurs préconisé par l'ESC est assurément une bonne chose, mais il faudrait également mettre les gestionnaires de réseaux autour de la table. Tant qu'on y est, on pourrait aussi inviter les syndicats, afin qu'ils se rendent compte que lorsqu'ils ont un mouvement d'humeur local et non annoncé, cela a souvent des répercussions internationales, le rail étant, c'est bien connu, réglé comme une horloge.

aleglay@lloyd.be

La libéralisation du rail belge reste un processus difficile

En avril 2002, DLC a été le premier opérateur privé à profiter de la libéralisation du marché belge du fret ferroviaire. Depuis, six nouveaux-venus y sont actifs. Leur part de marché de 7% ne constitue provisoirement pas une menace pour B-Cargo.

Pieterjan Van Wyngene

La dernière entreprise ferroviaire qui est venue grossir la liste de concurrents de B-Cargo est ACTS. Cet opérateur privé néerlandais vient d'obtenir un certificat de sécurité pour le réseau belge.

"Nous voulons aligner des trains en Belgique dès cette année et sommes pour ce faire à la recherche d'un partenaire", explique le managing director Toon Habers. "Nous sommes actuellement en pourparlers avec des clients potentiels." L'opérateur mise principalement sur les axes vers les ports de Zeebrugge et d'Anvers et en direction de la frontière française et allemande.

ACTS sera le septième opérateur sur le réseau belge outre B-Cargo, DLC, la SNCF, ERS, Transport et Rail4Chem, qui a récemment été repris par Veolia Cargo. Cette compagnie ferroviaire française, qui a également introduit une demande de licence pour le réseau belge, pourrait à terme devenir le principal concurrent de B-Cargo. Veolia entend engager le combat avec l'opérateur belge à partir de l'automne. Veolia, un des plus grands opérateurs ferroviaires privés d'Europe, a, grâce à cette reprise, fait main basse sur les trafics de Rail4Chem, qui assure depuis plus d'un an des transports d'Anvers et Zeebrugge vers l'Allemagne.

EWS

Deux autres opérateurs ferroviaires ont introduit une demande de licence auprès des autorités belges: le Luxembourgeois CFL Cargo et le Britannique EWS, qui dispose déjà d'une homologation pour le personnel. La venue d'EWS, filiale du géant Deutsche Bahn, donnera assurément un coup de pouce à la libéralisation du marché belge du fret ferroviaire.

La volonté de l'entreprise bruxelloise Reibel d'opérer sur le réseau belge reste "la même". "Nous avons pris du retard en raison d'autres projets qui ont requis d'importants investissements, mais cette piste n'est pas abandonnée", souligne-t-on chez Reibel. Les nouveaux

concurrents pourraient occasionner un revirement, mais le taux de libéralisation sur le réseau belge reste jusqu'à présent relativement peu élevé.

Les concurrents actuels de B-Cargo sur le réseau belge ne détiennent que 7% du marché du fret ferroviaire. "La libéralisation européenne a surtout eu un impact énorme aux Pays-Bas. Je dois malheureusement constater que cela n'a pas été le cas dans tous les pays", confirme Habers.

"Ce qui est décevant, c'est qu'il n'y a pas de mouvement dans l'har-

Crossrail, a été le premier concurrent de B-Cargo avec un train intermodal entre le port d'Anvers et Schwandorf en Allemagne. DLC/Crossrail opère aujourd'hui à partir d'Anvers, Zeebrugge, Terneuzen, Geel et Genk et est actif en Allemagne, en France, en Italie et aux Pays-Bas. European Rail Shuttle (ERS), une filiale de Mærsk, aligne des trains entre Zeebrugge et Melnik en République tchèque (2/semaine) et Neuss en Allemagne (1/semaine) et opère également entre Athus et Rotterdam (4/semaine). ERS propose respectivement ces services en coopération avec IFB, Rurtalbahn et B-Cargo. Transport a également recours aux services de Rurtalbahn. La compagnie ferroviaire belge est active entre Aix d'une part et Anvers et Zeebrugge d'autre part.

est de doubler le nombre de trains au Benelux (e.a. depuis Anvers et Rotterdam) de 50 à 100 d'ici la fin de l'année et à 200 d'ici 2010.

Fret SNCF est présent en Belgique en 2003, mais a déménagé de Bruxelles à Anvers l'année dernière. Ce bureau "qui joue un rôle commercial et technique", doit coordonner les activités dans la région.

B-CARGO

Quel effet la libéralisation du marché du fret ferroviaire a-t-elle eu sur le monopoliste qu'était B-Cargo? "La libéralisation a été un catalyseur pour un assainissement qui s'imposait quoi qu'il en soit", explique Marc Descheemaeker, administrateur délégué de la SNCB. "Les exigences des clients en matière de tarifs et de qualité ont aug-



L'opérateur privé néerlandais ACTS veut dès cette année aligner des trains en Belgique.

monisation des systèmes de sécurité, des voltages et du choix d'une langue commune pour le contrôle du trafic sur les principaux axes fret européens.

DILLEN & LE JEUNE CARGO

En 2002, l'opérateur belge Dillen & Le Jeune (DLC), qui a entre-temps fusionné avec la compagnie suisse

L'opérateur français Fret SNCF est principalement actif sur Anvers. Il fournit ainsi la traction pour le service de l'opérateur de transport combiné suisse Hupac entre Anvers et Perpignan et pour la liaison Anvers-Hendaye de Hupac et Naviland Cargo, une filiale de la SNCF. Fret SNCF veut sensiblement étendre ses trafics hors des frontières hexagonales. L'objectif

menté, de sorte que B-Cargo a plus que jamais dû se focaliser sur la convivialité. Le parc a été réduit et rénové et les moyens de production sont aujourd'hui mieux affectés." Et cela a été payant, ajoute Descheemaeker. "Malgré la concurrence, B-Cargo a réussi à préserver ses volumes. Nous avons l'ambition de rester l'opérateur de référence sur le réseau belge."