

Fret ferroviaire : la crise B-Cargo
Document d'analyse de la Fédération Inter-Environnement Wallonie
10 novembre 2009

0.	Résumé exécutif.....	1
1.	Fret ferroviaire : chiffres et tendances en Belgique et en Europe	2
2.	Politique ferroviaire européenne : la libéralisation en axiome	4
3.	B-cargo : parts de marché, situation financière.....	5
4.	L'avenir de B-Cargo : la solution portée par la direction	6
5.	Un débat citoyen et politique	7
6.	Une alternative : une politique fret intégrée, mobilisant les outils endogènes et exogènes à B-cargo.....	8
6.1.	Logique sous-tendant l'action.....	8
6.2.	Solutions endogènes à B-Cargo	9
6.3.	Solutions exogènes à B-Cargo.....	9

0. Résumé exécutif

Enjeux climatiques, enjeux énergétiques, besoin impérieux de réorienter les pratiques de transport vers les modes les moins polluants : le contexte général et les discours politiques semblent propices au transport ferroviaire. Or, les affaires de B-Cargo, division de la SA de droit public SNCB, ne sont guère florissantes. B-Cargo est aujourd'hui en situation critique : les pertes pour l'année 2008 s'élèvent à 121 millions d'euros (67 millions en 2007) et 2009 devrait être pire encore.

Les facteurs exogènes sont relativement bien cernés : ralentissement économique et cadre concurrentiel de plus en plus difficile, tant en ce qui concerne les modes de transport alternatifs (principalement la route) que les autres opérateurs ferroviaires.

La solution préconisée par la direction de B-Cargo (nouveau plan industriel, filialisation ouvrant la voie à la privatisation...) s'inscrit clairement dans la logique insufflée par la Commission européenne et relève plus du choix politique qu'économique : seul le marché décidera du futur de B-cargo.

Cette option est bien évidemment lourde de conséquences en termes sociaux (possibles pertes d'emploi, statuts des travailleurs), budgétaires (« l'aventure ABX » ne fut pas sans conséquences sur les finances publiques...) et environnementaux. En effet, la décision de porter les efforts sur les activités les plus lucratives (trains complets, trafic international), sur lesquelles la concurrence est la plus forte se fera inévitablement au détriment du trafic diffus (convois regroupant plusieurs origines-destinations). Ceci dans un contexte environnemental requérant au contraire un investissement de ce segment.

Les enjeux dépassant largement le cadre des activités de B-Cargo, il nous apparaît indispensable d'élargir le débat. Tant les partenaires sociaux que la société civile au sens large doivent l'alimenter – et la sphère politique doit s'en saisir. Rendre pérenne l'activité du trafic marchandises de la SNCB nécessite une attitude pro-active ne négligeant aucun champ de l'action publique.

Dans les conditions actuelles, ne pas abandonner le fret ferroviaire, c'est le subsidier et mettre en place les conditions de son succès. Discours politiquement incorrect dans un contexte de tout au marché, mais responsable en regard des enjeux sociétaux et environnementaux. Concrétiser les discours présentant le transfert modal comme solution de premier ordre aux défis environnementaux nécessite, dans le contexte actuel, un énergique pilotage public.

L'action politique ne doit dès lors négliger aucun champ d'action. La répartition des compétences entre Etat fédéral et Régions ne doit en aucun cas servir d'excuse à l'immobilisme. Chaque entité a le devoir d'agir efficacement dans ses domaines de compétences – ceci, bien entendu, en bonne synergie avec les autres entités et niveaux de pouvoir.

1. Fret ferroviaire : chiffres et tendances en Belgique et en Europe

En 1970, moins de la moitié des prestations fret en Belgique (mesurées en t.km¹) étaient assurées par la route. Depuis une dizaine d'année, la part du routier est plus ou moins stabilisée à 75%, la voie d'eau et le rail se partageant en part à peu près égales les 25 pourcents restants, le rail ayant cependant tendance à marquer le pas face à la voie d'eau (**tableau 1**).

Année	1970	1990	2000	2007
Rail	7.816	8.100	7.674	7.713
Route	13.087	27.000	43.297	48.567
Voie d'eau	7.100	5.600	7.313	9.006
Total	28.003	40.700	58.284	65.286
Rail (%)	27,9%	19,9%	13,2%	11,8%
Route (%)	46,7%	66,3%	74,3%	74,4%
Voie d'eau (%)	25,4%	13,8%	12,5%	13,8%

Tableau 1 : prestations fret en Belgique (en millions de t.km) – source : Statbel

¹ La tonne.kilomètre (t.km) est une unité de mesure des volumes transportés correspondant au déplacement d'une tonne sur une distance d'un kilomètre. Ainsi, un camion transportant une charge de 20 t sur une distance de 50 km accomplit une prestation de 20 X 50 = 1000 t.km

Au niveau européen, les évolutions depuis 1995 sont assez contrastées entre « anciens » (EU 15) et « nouveaux » (EU12) pays membres de l'Union européenne : si les prestations routières ont fortement augmenté partout – mais près de cinq fois plus en EU 12 qu'en EU 15 - elles ont été accompagnées, en EU 15, d'une progression tant de la voie d'eau que du rail, alors que les prestations ferroviaires reculaient fortement en EU 12 (**tableau 2**).

Evolution 1995 – 2007	EU 15	EU 12
Rail	+ 15%	- 42%
Route	+ 35%	+ 160%
Voie d'eau	+ 20%	+ 12%

Tableau 2 : évolution des prestations fret au niveau européen – Source : Eurostat

A politique inchangée, les évolutions observées ces dernières années devraient se prolonger pour les deux prochaines décennies. Ainsi, selon le Bureau fédéral du plan (BFP), les volumes transportés (exprimés en t.km) devraient augmenter de 60% entre 2005 et 2030. Le BFP, cependant, pronostique une légère reprise du secteur du fret ferroviaire, celui-ci devant assurer, en 2030, 15% des prestations pour 12% en 2005. Les prévisions européennes sont sensiblement les mêmes : + 50% environ entre 2005 et 2030.

Ces chiffres posent la double question d'une part du caractère « soutenable » d'un système économique dans lequel les flux de marchandises continuent à croître et d'autre part de la prépondérance confirmée du mode routier, de loin le plus polluant – et le plus impactant en termes de coûts externes à charge de la société.

En effet, le bas prix du transport (principalement routier) ne doit pas faire oublier que celui-ci a un coût pour les budgets publics : construction et entretien des infrastructures, accidents, pollutions, effets sur la santé, sur la biodiversité, changements climatiques, Avec toutes les réserves à formuler sur cette approche (monétarisation de biens inestimables et irremplaçables), il est bon de rappeler qu'un chiffrage de ces incidences (l'établissement de ce que l'on appelle en termes économiques les « coûts externes ») montre que ceux-ci sont nettement plus élevés pour le transport routier que pour le transport ferroviaire. Ainsi, les deux organismes de référence au niveau européen (INFRAS/IWW) en matière d'évaluation des coûts externes chiffrèrent, en 2005, ceux du fret ferroviaire à 16,7 €/1000 t.km et ceux du fret routier à 84,7 €/1000 t.km (EU 15), soit cinq fois plus. Cette disparité dans l'internalisation des dommages environnementaux, sociaux et économiques crée une situation de distorsion profitable au secteur routier. En 2009, le bureau d'études hollandais CE Delft chiffrait à 54 milliards d'euros les « revenus » publics (taxes et autres rentrées) européens (EU27) des camions de plus de 3,5 tonnes et à 144 milliards les coûts externes, répartis comme suit : infrastructures 51, accidents 30, congestion 24, bruit 18, pollution de l'air 16, CO₂ 5.

En matière de gaz à effet de serre, Ecotransit a chiffré les émissions de CO₂ associées au transport de 100 tonnes sur une distance de 700 kilomètres (de Bâle à Rotterdam) par route, rail et voie d'eau (**figure 1**) : le transport routier est près de huit fois plus polluant que le ferroviaire.

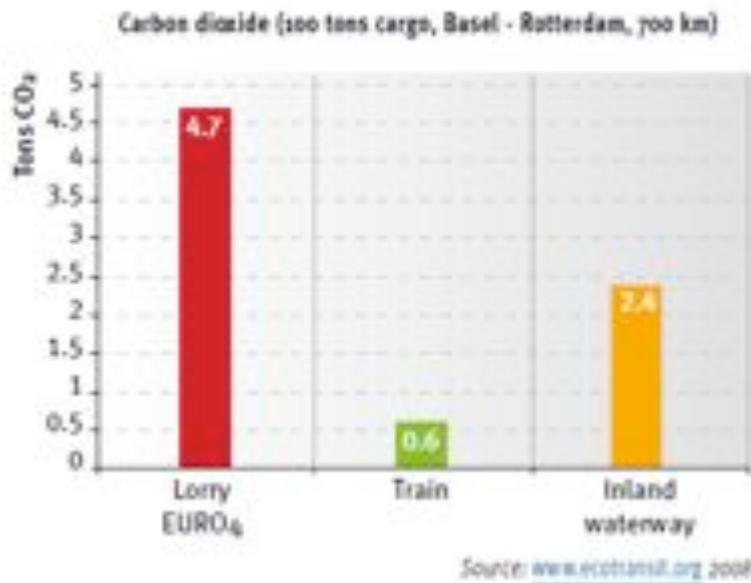


Figure 1 : émissions de CO₂ associées au transport de 100 tonnes sur une distance de 700 kilomètres (camion, train et voie d'eau) – Source : Ecotransit

2. Politique ferroviaire européenne : la libéralisation en axiome

La Commission européenne commente en ces termes sa propre politique en matière de fret ferroviaire : « *Durant les 20 dernières années, la Commission a été très active en matière de restructuration du marché de transport ferroviaire européen vis à vis des autres modes de transport. Les efforts de la commission se sont concentrés sur trois axes principaux, cruciaux pour le développement d'une industrie de transport ferroviaire forte et compétitive : (1) l'ouverture du marché du transport ferroviaire à la concurrence, (2) l'amélioration de l'interopérabilité et de la sécurité des réseaux nationaux et (3) le développement de l'infrastructure ferroviaire* » (source : site de la Commission européenne, traduction IEW).

Ainsi la politique définie par la Commission européenne fait-elle l'hypothèse de la meilleure efficacité d'un secteur libéralisé. Dès lors, la marge de manœuvre des Etats-membres se trouve réduite aux modalités de mise en œuvre et ne permet-elle guère à ceux-ci d'appliquer des logiques de développement nationales relevant d'autres philosophies politiques. Les populations européennes faisant, à l'occasion de leurs élections nationales, d'autres choix politiques, verront leurs élus empêchés de concrétiser ces choix. Par ailleurs, rien ne prouve que l'axiome de la meilleure efficacité – en termes de parts modales du fret ferroviaire – d'un système libéralisé se vérifie en toutes circonstances. Ainsi (**tableau 2**), au niveau des 12

nouveaux Etats-membres européens, dont plusieurs connaissaient auparavant une économie planifiée, l'intégration à la Communauté européenne s'est-elle traduite par une explosion du transport routier et à un fort tassement du transport ferroviaire. Ce constat ne cautionne bien évidemment pas un système politique au détriment de l'autre, mais cherche seulement à relativiser la portée de l'axiome sur lequel est bâtie la politique européenne des transports.

Concrètement, la libéralisation du transport ferroviaire des marchandises a été introduite par phases :

- début 1997, seuls étaient visés les transports combinés internationaux ;
- le 15 mars 2003, par la mise en œuvre du Réseau Transeuropéen de Fret Ferroviaire (R.T.F.F.), c'est l'accessibilité totale à tout mode d'exploitation sur les 80.000 km de lignes concernées par le R.T.F.F. qui est ouverte ;
- au premier janvier 2006, l'ouverture à la concurrence concerne tout type de service international, y compris le cabotage ;
- l'ouverture totale du fret, trafic intérieur inclus, devient effective au premier janvier 2007.

3. B-cargo : parts de marché, situation financière

Enjeux climatiques, enjeux énergétiques, besoin impérieux de réorienter les pratiques de transport vers les modes les moins polluants : le contexte général et les discours politiques semblent propices au transport ferroviaire. Or, les affaires de B-Cargo, division de la SA de droit public SNCB, ne sont guère florissantes.

Les facteurs exogènes sont relativement bien cernés : ralentissement économique et cadre concurrentiel de plus en plus difficile, tant en ce qui concerne les modes de transport alternatifs (principalement la route) que les autres opérateurs ferroviaires :

- l'évolution du cadre européen a créé les conditions d'une concurrence de plus en plus présente : la SNCB comptait un concurrent agissant en territoire belge en 2004 et sept en 2008 ;
- les parts de marché revenant à B-Cargo ont, quant à elles, subi l'évolution inverse : de 96,7% en 2006, elles sont passées à 94,8% en 2007, 93,9% en 2008 et 89,7% en 2009 (mois de janvier à avril). Sur le trafic international, par définition plus rentable car concernant des parcours plus longs, la part de marché de B-Cargo est de 78,6% ;
- par ailleurs, le tonnage transporté a connu une chute brutale – de l'ordre de -40% - sur les quatre derniers mois de 2008, ceci principalement en raison de la crise économique.

Ces évolutions ont été néfastes à la division B-Cargo, qui est aujourd'hui en situation critique : les pertes pour l'année 2008 s'élèvent à 121 millions d'euros (67 millions en 2007). Les prévisions pour 2009, qui étaient de 188 millions d'euros de pertes en août de cette année, semblent un peu moins négatives pour l'heure, en raison d'une certaine reprise des activités.

Les prévisions sont donc doublement incertaines. D'une part en raison de la difficulté d'inclure les effets d'une éventuelle « reprise » économique. D'autre part du fait de la non prise en compte des effets potentiels de politiques de transfert modal.

4. L'avenir de B-Cargo : la solution portée par la direction

La solution préconisée par la direction de B-Cargo (nouveau plan industriel, filialisation ouvrant la voie à la privatisation...) s'inscrit clairement dans la logique insufflée par la Commission européenne et relève plus du choix politique qu'économique : seul le marché décidera du futur de B-cargo – l'Etat ne peut intervenir dans le débat que dans un cadre très strict. Le nouveau plan industriel du 24 août 2009 est on ne peut plus clair à ce propos. On y lit en deuxième page :

« Qui décidera du futur de B-Cargo ?

- Pas le monde politique
- Pas le management de la SNCB et/ ou du Holding
- Pas les syndicats

... Seulement les clients décideront si B-Cargo aura encore, ou pas, un futur !

... Il est donc indispensable que, collectivement (tutelle, management et personnel/ syndicats), nous nous alignions sur les attentes du marché ! »

Cette option est bien évidemment lourde de conséquences en termes sociaux (possibles pertes d'emploi, statuts des travailleurs), budgétaires (« l'aventure ABX » ne fut pas sans conséquences sur les finances publiques...) et environnementaux. En effet, la décision de porter les efforts sur les activités les plus lucratives (trains complets, trafic international), sur lesquelles la concurrence est la plus forte se fera inévitablement au détriment du trafic diffus (convois regroupant plusieurs origines-destinations). Ceci dans un contexte environnemental requérant au contraire un investissement de ce segment.

Le plan industriel précise ainsi que les orientations définies amèneront à une forte diminution des activités de triage envisagée hors Anvers. Si on envisage une augmentation des trains nationaux à Anvers (2010 : + 48 trains par rapport à 2009), il est par contre prévu de

diminuer fortement ces activités dans les autres gares : - 70 trains à Monceau, - 30 à Gent (passage de 75 trains de « trafic diffus » à 45), - 33 à Kinkempois...

Corrélativement, les principaux projets commerciaux envisagés par les filiales (IFB, Xpedys, Railforce) concernent trois secteurs (bulk, acier et combiné) et sont orientés vers l'international (ciment en France, charbon en Europe, acier en Europe de l'est, combiné vers l'Allemagne et l'Italie, ...). Ces options – insufflées par la logique de marché - ne semblent guère en cohérence avec la nécessité – pour des raisons tant climatiques qu'énergétiques - de relocalisation de l'économie.

Des débats parlementaires à ce sujet, il ressort que le Gouvernement fédéral n'envisage actuellement pas d'intervenir dans le dossier (sauf à des fins d'apaisement des tensions sociales) et laisse à la direction de B-cargo la responsabilité de la définition des orientations futures.

5. Un débat citoyen et politique

Le système économique actuel ne cesse, depuis plusieurs décennies, d'accroître sa « surconsommation de transport ». Dans l'Europe des Quinze, entre 1995 et aujourd'hui, le transport de marchandises a augmenté plus vite que le PIB. Le prix d'une ressource dicte la manière dont on use de celle-ci : avec parcimonie ou prodigalité. Or, le transport est particulièrement bon marché. C'est donc vers d'autres ressources (notamment la main-d'œuvre) que se portent les efforts de compression des coûts de production – par exemple en délocalisant des activités vers des pays où les salaires sont bas et la protection des travailleurs peu élevée voire inexistante.

La seule réponse de la direction de B-Cargo pour le futur réside dans la compression des coûts de personnel et d'entretien et la filialisation, prémisse de la privatisation, soit - et c'est fort compréhensible – une action sur des facteurs endogènes.

Les enjeux dépassant largement le cadre des activités de B-Cargo, il nous apparaît indispensable d'élargir le débat. Tant les partenaires sociaux que la société civile au sens large doivent l'alimenter – et la sphère politique doit s'en saisir. Rendre pérenne l'activité du trafic marchandises de la SNCB nécessite une attitude pro-active ne négligeant aucun champ de l'action publique.

6. Une alternative : une politique fret intégrée, mobilisant les outils endogènes et exogènes à B-cargo.

6.1. Logique sous-tendant l'action

Dans les conditions actuelles, ne pas abandonner le fret ferroviaire, c'est le subsidier et mettre en place les conditions de son succès. Discours politiquement incorrect dans un contexte de tout au marché, mais responsable en regard des enjeux sociétaux et environnementaux. La question fondamentale est de déterminer dans quelle mesure les responsables politiques veulent effectivement concrétiser les discours présentant le transfert modal comme solution de premier ordre aux défis environnementaux.

Une telle concrétisation nécessite, dans le contexte actuel, un énergique pilotage public. Il s'agit d'ériger la lutte contre le réchauffement climatique comme priorité absolue, supérieure aux lois du marché auxquelles se réfère la direction de B-Cargo. Dans cette logique, le transport de marchandise par rail doit acquérir une reconnaissance d'utilité publique – du moins dans sa dimension d'alternative au transport routier - en particulier les activités de trafic diffus, actuellement moins ou non rentables, surtout utiles aux PME et délaissées par les opérateurs privés.

Le Service public fédéral Mobilité et Transports l'a bien compris qui, dans son « Plan Kyoto-Transport » (rédigé en 2007 et dont le Gouvernement fédéral ne s'est malheureusement jamais saisi), dédicace deux mesures au renforcement de l'activité de fret ferroviaire (mesure 15 – points 6 et 7 – et mesure 19 : voir annexe).

En l'absence de pilotage public, le risque est grand de voir se répéter le scénario du transport de personnes. Une politique de désinvestissement des « activités peu rentables » (dessertes des petites lignes et petites gares) a été initiée dès le début des années 1980 en raison de facteurs exogènes peu favorables, avec un recentrage des activités sur la desserte des grandes agglomérations. L'évolution du contexte est aujourd'hui favorable à la réouverture de services précédemment abandonnés, ce qui nécessite des budgets conséquents...

L'action politique ne doit dès lors négliger aucun champ d'action. La répartition des compétences entre Etat fédéral et Régions ne doit en aucun cas servir d'excuse à l'immobilisme. Chaque entité a le devoir d'agir efficacement dans ses domaines de compétences – ceci, bien entendu, en bonne synergie avec les autres entités et niveaux de pouvoir.

6.2. Solutions endogènes à B-Cargo

A côté des solutions identifiées par le plan industriel, et qui concernent notamment le management, l'approche spécifique par segment ou encore la compression des frais généraux, il est nécessaire de développer d'autres actions, dont nombre sont préconisées par les syndicats. Nous citerons pour mémoire :

- meilleure précision dans la connaissance du coût d'un train ;
- synergies effectives entre les services opérationnels et commerciaux (les possibilités des uns n'étant pas toujours en concordance avec les promesses des autres...);
- adaptation de l'offre à la nouvelle réalité économique (notamment offre de services complémentaires tels que le stockage, ...);
- assouplissement (en collaboration avec Infrabel) des mécanismes et délais d'attribution et de suppression de sillons ;
- recherche d'aides en subvention pour le trafic diffus.

6.3. Solutions exogènes à B-Cargo

Transport routier

Le transport routier jouit actuellement d'une distorsion de concurrence, du fait de la non-intégration de coûts externes. Il est temps de rétablir la balance et, pourquoi pas, de l'inverser. Opérer un transfert modal massif de la route vers le rail doit aujourd'hui être considéré comme une priorité politique. Un tel glissement ne sera opéré par les acteurs économiques que si le coût du transport routier est fortement augmenté. A titre illustratif, relevons que, dans le domaine du déplacement des personnes, l'important accroissement des prix des carburants entre 2004 et 2005² s'est soldée par une diminution du kilométrage roulé par les voitures en Belgique (78,17 milliards de véh.km en 2004 et 74,50 en 2005), fait unique depuis des décennies.

Les solutions à activer dans le domaine du transport routier sont notamment :

- le péage au kilomètre parcouru (application de la Directive Eurovignette 2006/38/CE³, discussions en cours avec les Pays-Bas, le Luxembourg et la France) ;
- la suppression du remboursement d'une partie des accises ;
- des contrôles efficaces des temps de roulage, conditions de travail et respect des charges maximales autorisées.

² Le prix moyen du diesel augmentant de 0,8749 à 1,0406 euros/litre en passant par un maximum de 1,1580 en septembre 2005, le prix moyen de l'essence 95 octane augmentant de 1,1273 à 1,27347 en passant par un maximum de 1,4520 en septembre 2005 - Source : fédération pétrolière belge

³ Voir à ce sujet la position de la Fédération IEW : <http://www.iewonline.be/spip.php?article1763>

Transport ferroviaire

Les pouvoirs politiques peuvent intervenir utilement en matière de transport ferroviaire via :

- la réduction du montant de la redevance d'infrastructure payée auprès du gestionnaire (Infrabel) pour ce qui concerne le trafic diffus ;
- la pérennisation des subventions au transport combiné ;
- l'accroissement de la capacité de l'infrastructure.

Aménagement du territoire

Au-delà de ces aspects, il est impératif de repenser la planification spatiale en termes de potentialités de report modal vers le rail et la voie d'eau. En effet, de nos jours, les choix de localisation des activités économiques n'intègrent bien souvent pas (ou uniquement à la marge) les critères de mobilité et d'accessibilité aux réseaux ferroviaire et fluvial. En résultent soit l'impossibilité d'opérer un transfert modal pour les industries concernées, soit la nécessité de relier les zones concernées aux réseaux, à grands renforts de deniers publics.

Politique européenne

Enfin, les pouvoirs publics ne peuvent pas faire l'économie d'une action forte au niveau européen. Il est aujourd'hui indispensable, pour mettre en place les conditions d'un réel renouveau du fret ferroviaire, de porter dans les instances européennes (particulièrement au niveau du Conseil) un message fort : les conditions imposées au secteur dans le cadre de sa libéralisation ne lui permettent pas de se redéployer efficacement. Il faut revenir sur ces décisions et rendre possible le soutien public (y compris financier) et ce pour des raisons impératives d'utilité publique.

Annexe : extraits du Plan Kyoto-Transport du SPF Mobilité et Transports

MESURE 15 : INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Objectifs	Réponses
1. capacité	<ul style="list-style-type: none"> résoudre les goulets d'étranglement ouvrir certaines lignes, notamment transfrontalières¹⁶ délester le réseau par la création d'un second axe marchandises et IJzeren Rijn (RTE-T) améliorer les possibilités de dépassement, de croisement (voies uniques), et de stationnement (notamment trains locaux, RER) des trains créer des raccordements pour valoriser les LGV
2. maillage du réseau ; accessibilité du territoire (notamment villes importantes)	<ul style="list-style-type: none"> créer quelques raccordements entre lignes, pour permettre des circulations directes¹⁷ de trains prévoir des raccordements ferroviaires pour les importantes zones de chalandise marchandises (ports, carrières, zonings importants, ...) ouvrir ou valoriser des arrêts voyageurs aux endroits à potentiel (habitat, emploi, écoles, P+R...)
3. vitesse des trains	<ul style="list-style-type: none"> optimiser la signalisation, notamment pour tirer profit des tracés favorables (ex. en Flandre) rendre possible l'utilisation de matériel pendulaire (ex. en Wallonie)
4. accueil des voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> (re)mettre à niveau tous les arrêts, selon des normes de qualité, à l'aide de dispositifs efficaces et peu coûteux
5. circulation des RER	<ul style="list-style-type: none"> créer des voies de garage pour assurer le stationnement en dégageant l'infrastructure de ligne¹⁸
6. caractéristiques du réseau pour les marchandises	<ul style="list-style-type: none"> mise systématique du réseau à niveau requis pour le transport de marchandises sans restrictions : gabarit UIC 2B, évitements de 850 m minimum, charge admise à l'essieu de 25 tonnes, interopérabilité
7. mise à disposition de l'infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> détermination de nouvelles règles de priorités entre trains de marchandises et de voyageurs, selon la ligne et la période définition d'un réseau « semi-dédié » marchandises, où ces trains sont prioritaires

MESURE 19 : AIDE AU TRANSPORT COMBINE

Les mesures proposées sont destinées à consolider les lignes existantes, qui sont souvent insuffisamment rentables, et à encourager de nouvelles lignes. Ce subside est surtout destiné aux opérateurs car ce sont eux qui prennent les risques commerciaux. L'octroi de l'aide sera soumis à des exigences de qualité. Des amendes sont prévues en cas de non-respect des exigences. La concurrence avec la navigation intérieure doit être évitée.

Des mesures sont proposées pour aider :

1) le transport interportuaire

Il s'agit du transport combiné entre les terminaux situés dans les différentes zones portuaires belges (passage d'un trafic maritime à grande échelle, où la massification et la régularité entraînent certes une diminution des prix, mais où les courtes distances – belges – ne permettent pas une compétitivité

suffisante, ce qui rend une aide financière nécessaire). L'aide consiste en un forfait par UTI (unité de transport intermodal) et par km.

2) les hubs et terminaux dans les ports

Par cette mesure, l'autorité fédérale veut aider d'une part le regroupement ou la distribution des wagons conteneurs pour la formation de trains-blocs intermodaux dans les ports maritimes belges et intervenir d'autre part dans les coûts de transbordement. Les deux entraînent toutefois un surcoût qui nuit fortement à la compétitivité du transport combiné via le chemin de fer par rapport au transport par route. L'aide consiste en un forfait par UTI et comprend une partie des frais du train et de la manipulation des biens.

3) les hubs et terminaux sur terre

Cette mesure d'aide est destinée à consolider le trafic actuel et à offrir de l'assistance pour les distances nationales courtes (et donc moins rentables). L'aide consiste en un forfait par UTI et par km, complété par un forfait pour la manipulation des biens.

4) les nouveaux services

Le facteur « risque » est très important lors du lancement de nouveaux services. Les pertes possibles résultent du coefficient de remplissage qu'il est difficile de garantir et de la fiabilité limitée d'une première mise en service en raison de la variabilité de l'organisation et du fait de laisser circuler les trains. Ces pertes empêchent les opérateurs de lancer de nouveaux produits. Le marché du transport a toutefois besoin de ces nouveaux services, ce qui justifie une aide spécifique. Le montant du subside sera calculé pour une période de maximum trois ans. Les coûts qui ont été pris en compte comportent l'organisation complète du train (traction / wagons) + la redevance pour le réseau d'Infrabel.