

**LIBERALISATION,
PANACEE OU LANGUE D'ESOPE ?**

**Albert Counet
General Manager B Cargo
Bruxelles 26 avril 2007**



Contenu de la présentation

1. Attentes des Institutions
2. Attentes des Clients
3. Attentes des Stakeholders
4. Les spécificités du marché belge
5. Faut-il nécessairement libéraliser ?
6. Revers de la libéralisation
7. Réponses de B Cargo
8. Le paradoxe de B Cargo
9. Q & A



Attentes des Institutions

- **Satisfaction des Clients & Stakeholders**
- **Modal Shift**
- **Développement du Rail à LT**
- **Capacité des infrastructures ferroviaires ?**
- **Compétition – Libéralisation ?**
- **Stabilité financière des EF ?**
- **Etc**



Attentes des Stakeholders

- **Satisfaction des Clients et des Politiciens**
- **Mobilité**
- **Environnement**
- **Modal shift**
- **Développement du rail à LT**
- **Capacité des infrastructures ferroviaires**
- **Stabilité financière des EF**
- **Compétition – Libéralisation ?**
- **Etc**



Attentes des Clients

- **Prix**
- **Ponctualité - Qualité**
- **Flexibilité - Capacité**
- **Tracking & Tracing de bout en bout**
- **Suivi Proactif – Solutions alternatives**
- **Echanges zéro papier**
- **Compétition – Libéralisation ?**
- **Etc**



Spécificités du marché belge (1)

- **Densité km rails / km² territoire**
- **Densité km autoroutes / km² territoire**
- **Densité voies navigables**
- **Taux d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire**
- **Réseau autoroutier proche de la saturation**
- **Position centrale en Europe de l'Ouest**



Spécificités du marché belge (2)

- **Diversification industrielle (chimie, sidérurgie, agro alimentaire, carrières etc)**
 - ➔ **demande très diversifiée**
- **Hinterland des Ports**
 - ➔ **fonction de transit maritime pour l'intérieur et les pays voisins (collecte / distribution à courtes distances)**



Spécificités du marché belge (3)

- **Cohabitation de 3 types de flux: trains complets industriels (approvisionnements, expéditions, interusines), trains complets intermodaux (longues et courtes distances), wagons isolés multiproduits et multidestinations**

→ différentes solutions techniques nécessaires



Faut-il nécessairement libéraliser ?

- Pour répondre aux attentes des Institutions ? Des Stakeholders ? Des Clients ? → NON
- Pour assainir la situation des EF historiques ? → NON
- Pour réaliser le modal shift ? → NON
- Pour développer les infrastructures ferroviaires ? → NON

Cependant Libéralisation = Compétition ... et la compétition est comme le jogging, il ne vous fait pas gagner les jeux olympiques mais aide à maintenir vos fonctions vitales en éveil...



Revers de la libéralisation

- **Sous optimisation des installations**
- **Sécurité des biens et des personnes**
- **Abandon du Trafic diffus et des flux à courtes distances**

Solutions

Pour les deux premiers → imposer des protocoles formels entre EF pour organiser les interfaces
Le troisième est un choix de société qui relève des Institutions et des Stakeholders



Les réponses de B Cargo

B Cargo se différencie en offrant une gamme de services répondant aux spécificités du marché belge:

- **opérateur régional**, pour tous les métiers mettant en oeuvre le savoir faire spécifique des cheminots
- **opérateur de corridors massifiés** pour les transports de trains complets à longue distance
- **commissionnaire multimodes** pour servir les segments les plus demandeurs: mines, minerais, métaux et intermodal



Le paradoxe de B Cargo

- **Statut juridique:** division de SNCB, SA de droit public
 - **Actionnaire:** Etat belge
 - **Mission:** supporter le développement durable de l'économie belge & favoriser la mobilité des biens et des personnes
 - **Vision managériale:** différenciation par la valeur ajoutée et le savoir faire des hommes
 - **Obligation:** équilibre économique
 - **Contexte légal:** marché libéralisé
- ➔ **Son statut et sa mission font peser sur B Cargo des obligations dont ses concurrents sont dispensés, même ceux qui, chez eux, sont confrontés aux mêmes contraintes**



Q & A



MERCI DE VOTRE ATTENTION

