

ALLOCUTION DE CLOTURE DE LA JOURNEE D'ETUDE SUR LA LIBERALISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Mesdames, Messieurs,

J'ai le plaisir de prendre la parole pour clore cette journée d'étude sur la libéralisation du transport ferroviaire en Belgique. J'espère que vous avez eu une journée intéressante et des débats fructueux. Le grand nombre de participants montre qu'il y a beaucoup d'intérêt pour ce genre de discussions.

L'ouverture à la concurrence est un fait. Depuis 2005, le Ministre de la Mobilité, Renaat Landuyt a reconnu quatre nouveaux opérateurs sur le marché belge, ce qui est en soit remarquable. Mais ce n'est pas ça qui nous intéresse le plus. Aux yeux du gouvernement, le vrai test pour la libéralisation du transport de marchandises par rail en Belgique, c'est l'augmentation du trafic ferroviaire. Six entreprises sont reconnues maintenant et nous voudrions qu'ensemble elles fassent croître la part modale de ce mode par rapport aux modes plus polluants. C'est ça le vrai défi. Pour cette raison, sur proposition du Ministre de la Mobilité, le Conseil de Ministres de demain adoptera un arrêté qui aménage plus de flexibilité dans l'application des tarifs et qui permet à Infrabel de réduire rapidement les redevances d'utilisation d'infrastructure.

Cependant, les entreprises ferroviaires n'ont pas seulement besoin de soutien. Pour leur permettre de rencontrer le succès, il leur faut un véritable arbitre qui prenne des décisions en cas d'obstacles au bon fonctionnement du marché. Pour le Ministre Landuyt, le service de régulation du transport ferroviaire, est l'instance qui doit permettre d'accompagner la libéralisation et la maturation du marché. Son action doit permettre de créer les conditions d'un développement sain aboutissant à un *modal shift* en faveur du mode ferroviaire, au nom de la mobilité durable.

A présent, un mot sur le statut du régulateur : le régulateur a été créé au sein de l'administration afin de le faire bénéficier des structures pré-existantes et de rendre par conséquent le coût de son fonctionnement moins élevé pour le secteur. Son statut, *sui generis*, a néanmoins permis de lui conférer une autonomie et une indépendance réelles.

Eu égard à son expertise en matière de transport et de tarification, son champ d'action a été élargi à la régulation du tarif déterminé par l'aéroport de Bruxelles-National. Il a également été décidé d'étendre son intervention à la fixation des redevances terminales dans ce même aéroport par le fournisseur des services de navigation aérienne. On voit de la sorte apparaître un véritable régulateur économique des transports.

Au cours des années qui viennent, le régulateur devra gagner la confiance du gouvernement et du secteur par sa compétence et son action. Dans cette optique, sa décision dans le cadre du *pass-through* des coûts de sûreté aux compagnies aériennes de Brussels Airport est un premier pas. Certes, ses moyens humains doivent encore être renforcés. Son fonctionnement doit encore être rodé. En outre, de nombreux défis se présentent à lui.

Premièrement, l'exécution de son mandat. Les Ministres sont investis de la mission d'effectuer des choix politiques, stratégiques et ne sont pas toujours les mieux placés pour

faire la police sur le terrain. Pour cette raison, ils créent des régulateurs, qui eux ne font pas de politique, mais qui exécutent les missions que la loi leur confie, qui contrôlent, qui protègent le public et les entreprises ferroviaires contre les monopoles naturels, mais qui ne font pas de choix politiques et stratégiques. Le mandat du régulateur est très strict et son pouvoir se meut dans ce cadre.

A cet égard, les tâches que le Ministre considère comme essentielles pour développer une politique de mobilité durable sont le contrôle de l'accès réel et des tarifs. En effet, sans accès aux installations essentielles et aux services les plus basiques, les entreprises ferroviaires sont amputées des moyens de rendre leurs propres services. Et sans redevance d'utilisation de l'infrastructure à un niveau bas, le mode ferroviaire se trouve en situation de désavantage concurrentiel par rapport à la route.

Deuxièmement, le régulateur fonctionne dans un cadre. Le politique prend des décisions en matière de redevance d'utilisation de l'infrastructure, d'environnement, de sécurité, de sûreté. Il est évident que ces décisions peuvent avoir un impact parfois considérable sur la structure des coûts des entreprises. L'évaluation de l'impact financier de ces décisions sur les tarifs et sur la position concurrentielle du transport ferroviaire constituera un autre défi important pour le régulateur, comme on vient d'ailleurs de le constater pour Brussels Airport. Son rôle dans la prise de décisions par le gouvernement ou par l'autorité de sécurité ainsi que le moment de son intervention, *ex ante* ou *ex post*, devront être évalués. Notons que face à un tel défi, certains pays, comme le Royaume-Uni, ont intégré les missions de régulation économique et de sécurité et les ont confiées à un seul et même organe, l'ORR (Office of Railway Regulation). Ainsi peut-on lire dans la stratégie de l'ORR: « *Improved business performance and safety go hand-in-hand* ». La Belgique n'a pas pris cette voie mais l'interaction entre les deux types de missions ne peut être niée.

Troisièmement, en matière de concurrence *sensu lato*, le champ d'action du régulateur est sans préjudice de celui du conseil de la concurrence. En d'autres mots, les pratiques restrictives de concurrence qui ne sont pas issues des défaillances propres au marché ferroviaire, sont laissées à la compétence du conseil de la concurrence, afin d'éviter les conflits de compétences. L'expérience devra nous apprendre quels rapports ces deux instances entretiennent et quels instruments sont les plus effectifs pour administrer les remèdes les plus adéquats aux défaillances du marché.

Quatrièmement, le régulateur doit être contrôlé. Outre l'effectivité de son action, la question des recours se pose. En effet, si à l'heure actuelle les décisions du régulateur peuvent être attaquées devant le Conseil d'Etat, il conviendrait également de s'interroger sur la possibilité de former un recours plus efficace, soit devant les juridictions de l'ordre judiciaire, soit devant le conseil de la concurrence. Ce point devra être abordé dans les prochaines années.

Finalement, d'un point de vue méthodologique, le régulateur, tout comme l'autorité de sécurité, a un rôle important à jouer dans le développement d'une vraie culture de dialogue et de consultation avec les *stakeholders*. Cette journée me semble constituer un bon début. Cette initiative doit devenir une pratique et un point fort du secteur du transport ferroviaire. Après tout, le vrai concurrent, c'est le transport routier.