

ce mécanisme unique qu'il convient de préserver et de défendre en dépit de ces lacunes qui sont présentées et critiquées de manière constructive comme étant autant de possibilités de faire progresser ce système de protection dont la pérennité est une nécessité.

Sabrina NAPOLITANO

Assistante en droit européen à la Faculté de droit  
de l'Université Catholique de Louvain-la-Neuve  
Centre de droit international et de droit européen (C.E.D.I.E.)  
École interfacultaire en étude européenne (I.E.E.)

F. AERTS, J. MAES, Y. SMETS et J. SCHMITZ, *Le transport ferroviaire de marchandises. Présent et avenir dans le contexte de l'espace ferroviaire unique européen*, Bruylant, 2023, 350 p.

#### **Tout, tout, tout, vous saurez tout sur le fret ferroviaire**

L'ouvrage publié par MM. Aerts, Maes, Smets et Schmitz dresse un tableau pluridisciplinaire du transport ferroviaire de marchandises en Europe. Manuel du cours éponyme dispensé par Filip Aerts dans une haute école anversoise, il s'agit de la première version en français de la troisième édition de ce livre<sup>(1)</sup>. Cette traduction arrive à point nommé pour repenser nos modes de transport à l'heure écologique. Près des trois quarts des marchandises sont déplacées par camion en Europe, et les auteurs veulent propager la bonne parole pour contribuer à un transfert modal de la route vers le rail. Le sujet est à ce point important que l'ouvrage est préfacé par Georges Gilkinet, Vice-Premier ministre et ministre fédéral de la Mobilité.

#### **Contenu**

Cette publication présente de manière très large le transport ferroviaire de marchandises et constitue une véritable mine d'or pour toutes les personnes intéressées. Le *premier chapitre* fournit un exposé historique du rail, de l'Antiquité (!) à l'époque contemporaine. Le *deuxième chapitre* est divisé en deux sections. L'une est consacrée aux différentes étapes de la libéralisation promue par l'Union européenne. L'autre décrit le paysage actuel du transport de marchandises belge, en présentant les acteurs principaux, les spécificités des infrastructures portuaires, et les redevances d'utilisation de l'infrastructure. Le *troisième chapitre* présente les nombreuses organisations internationales et européennes actives dans le transport ferroviaire. Les *quatrième et cinquième* chapitres traitent des questions véritablement techniques et occupent quasiment la moitié de l'ouvrage. Ils concernent, en

(1) F. AERTS, Y. SMETS et J. MAES, *Spoorvervoer*, 3<sup>e</sup> éd., Anvers, Intersentia, 2021.

vrac, le vocabulaire technique, les types de trains, de wagons, de locomotives, de voies ferroviaires, le déroulé d'une expédition normale, les composants de l'infrastructure, les dimensions des wagons et leurs réglementations, les normes de chargement et de capacité, etc. Le *sixième chapitre* expose les règles techniques issues d'accords internationaux en matière de transport ferroviaire de marchandises. Le *septième chapitre* approfondit un aspect juridique crucial : la responsabilité en cas de retard ou de dommage causé aux marchandises ou aux wagons. Le *huitième chapitre* traite de la détermination du prix du transport. Le *neuvième chapitre* concerne les délais de livraison ainsi que le contrat et les documents de transport.

Il en ressort un mélange d'approches politiques, juridiques, comptables, mais surtout techniques, à destination de futurs travailleurs du secteur, mais qui peut plaire à tout un chacun, voire même ouvrir à des connaissances insoupçonnées dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises.

### Critique juridique

D'un point de vue juridique, le livre appelle trois commentaires. Le premier est la reconnaissance d'un atout : cet ouvrage donne un aperçu large du droit ferroviaire et aborde à la fois les règles internationales relatives au fret ferroviaire, le cadre européen de la concurrence, les contrats spécifiques au secteur et le régime spécial de responsabilité. Il ne manque qu'une présentation du droit social pour que le lecteur puisse gérer une société de transport par rail.

Mais le deuxième commentaire est le pendant du premier : il ne s'agit que d'un aperçu. Ce qui est sensé étant donné qu'aucun des auteurs n'a de pratique juridique quotidienne, mais un peu inattendu pour une publication de Bruylant. Et c'est une faiblesse pour les juristes intéressés par le rail qui restent sur leur faim. Il ne s'agit pas ici d'une somme encyclopédique sur ce secteur. Pour cela, mieux vaut se tourner, en particulier, vers la contribution d'Eddy Willems dans le *Traité pratique de droit commercial*<sup>(2)</sup>, ou se plonger, pour les aspects de politique européenne, dans l'ouvrage coordonné par Cécile Rapoport<sup>(3)</sup> par exemple. Il n'y a pas non plus, dans ce manuel, d'état de la jurisprudence détaillé sur les sujets traités. Les passionnés liront plutôt les chroniques de droit européen des transports<sup>(4)</sup> ou des publications en la matière<sup>(5)</sup>.

(2) E. WILLEMS, « Titre III. Transport ferroviaire », in J. LIBOUTON (dir.), *Traité pratique de droit commercial*, t. VI, *Transport de marchandises*, Waterloo, Wolters Kluwer Belgium, 2015, pp. 215-381.

(3) C. RAPOPORT (dir.), *L'espace ferroviaire unique européen : quelle(s) réalité(s) ?*, Bruxelles, Bruylant, 2015.

(4) « Chronique de droit européen des transports », *Revue trimestrielle de droit européen*.

(5) Voy. not. J. HOJNIK, « Putting trains on the right track: comment on CJEU's judgments concerning the first railway package », *European Transport Law – Droit européen des transports*, 2015, pp. 255-280.

Le troisième commentaire concerne la présentation même des aspects juridiques du transport ferroviaire de marchandises. Ceux-ci sont éclatés dans presque tous les chapitres, alors qu'une présentation commune aurait pu faire sens, au vu de l'europanisation de la réglementation.

### **Critique politique**

Une dernière remarque peut être formulée d'un point de vue politique. Quoique le manuel soit destiné à des techniciens, les auteurs auraient pu faire preuve de nuance dans leur enthousiasme vis-à-vis de la libéralisation du rail. L'introduction de la concurrence, loin d'être une question technique, continue de faire débat, tant en politique<sup>(6)</sup> qu'à l'université<sup>(7)</sup>. L'impact effectif de la concurrence sur la part modale du rail par rapport à la route reste incertain, quant aux conditions de travail des cheminots du fret, elles ont été dégradées en Belgique notamment<sup>(8)</sup>. Quelles que soient les opinions des auteurs, le passage d'un monopole d'État à un marché concurrentiel emporte nécessairement son lot de débats, et exige donc de la nuance.

François-Xavier LIEVENS

Doctorant en droit du travail (JURI, CRIDES)  
Assistant en sciences du travail (ESPO, TRAV)  
UCLouvain

(6) Dans le domaine du transport de voyageurs, par exemple, le gouvernement De Croo a pris le temps de s'accorder sur la prolongation du service public attribué à la SNCB, alors que le parti du Premier ministre réclamait un essai de mise en concurrence par marché public dans une province.

(7) Pour un premier tour d'horizon, voy. not. O. MALAY et L. VAN KEIRSBILCK, « Libéralisation du rail : qui va gagner, qui va perdre ? », Discussion Paper 2019-3, IRES-UCLouvain, accessible sur le site internet uclouvain.be.

(8) Sans rentrer dans le détail, le passage du statut de la fonction publique au contrat de travail implique de nombreux changements dans les droits sociaux.