

# LE COMBINÉ EN BREF

## La libéralisation ferroviaire— Quels progrès à ce jour?



M. Jörg Hennerkes, Ministre Secrétaire d'Etat aux Transports allemand, attentif pendant l'exposé de M. Rudy Colle.

Le 7 mars dernier, l'UIRR a co-organisé à Bruxelles une conférence avec l'EIM (lead organisation), l'ERFA et l'ERFCP. La quatrième édition de cet événement conjoint était consacrée aux moyens aptes à améliorer la logistique du fret ferroviaire.

La contribution de l'UIRR à ce thème général assurée par Rudy Colle a porté sur la libéralisation du rail et ses conséquences à ce jour pour l'intermodalité. Son constat est plutôt mitigé puisque, vu sous l'angle du Transport Combiné, les axes déjà marqués par la concurrence entre plusieurs entreprises ferroviaires, historiques et/ou nouvelles, ne sont pas vraiment légion.

Deux opérations exemplaires ont été illustrées : l'exploitation de l'axe du Brenner (Munich – Vérone) que le duo de nouveaux entrants RTC/Lokomotion assure pour le compte de Kombiverkehr et Cemat, en concurrence avec les EF historiques, et l'appel d'offres qu'a organisé la société Hupac, le très important membre suisse de l'UIRR, en conséquence duquel celle-ci confie la traction de l'ensemble de ses services de TC non accompagné et de Route Roulante depuis trois ans à non moins de cinq EF, dont deux non historiques, qui prennent chacune des parcours internationaux particuliers à leur compte. De tels schémas d'exploitation se sont traduits par des avantages très significatifs en termes de développement de trafic et de qualité\*. Dans le cas particulier de la Hupac, l'exploita-

tion à chaque fois sous la responsabilité d'une seule EF n'a pas manqué de rendre les opérations plus simples (e.a. absence de changement de locomotive), plus homogènes et donc plus efficaces. Si les initiatives de cette nature restent encore limitées, il faut l'imputer à la lenteur de la transposition des directives européennes dans le droit national des Etats-membres de l'UE, à des comportements encore protectionnistes en faveur de certaines EF nationales, les nouveaux entrants étant trop souvent confrontés à des procédures d'agrément lourdes et lentes et à une volonté de mainmise de ces EF sur toute la chaîne d'approvisionnement. Il importe donc que les Autorités nationales et supranationales s'emploient à faciliter l'accès à la profession de tractionnaire en surveillant la légitimité des procédures, en sanctionnant les infractions ou abus et en soutenant par des aides temporaires aussi au plan opérationnel, les nouveaux entrants pour leur permettre de vaincre les obstacles et supporter les charges initiales. Depuis la création de l'UIRR en 1970, ses sociétés-membres ont constamment veillé à améliorer leur produit, e.a. par la transition progressive d'acheminements isolés d'UTI vers des trains complets et navettes ; elles voient dans la libéralisation la prochaine étape essentielle vers un secteur ferroviaire efficace qui serait soutenu par une concurrence forte mais correcte, comme cela prévaut dans tous les autres secteurs économiques.

### Agence ferroviaire européenne

Le 27 février dernier, Dr János Berényi a été nommé Vice-Président du Conseil d'Administration de l'ERA où il représente la clientèle fret. Celui-ci est par ailleurs Président de l'Association Ferroviaire Hongroise, Vice-Président du Conseil d'Administration de l'UIRR et Président de INTERUNIT.

\*L'amélioration de la ponctualité sous l'effet des nouveaux entrants a cependant été moins prononcée ces derniers temps par des manquements imputables dans divers cas aux gestionnaires de l'infrastructure et qui sont de nature à affecter particulièrement des EF de taille plus réduite.



## Les conteneurs de 45 pieds peuvent continuer à circuler

La Décision de la Commission européenne concernant une éventuelle interdiction des conteneurs ISO de 45 pieds était très attendue par les chargeurs et armements du transport. Etant trop longs de quelques centimètres, ces conteneurs auraient pu être bannis des routes européennes à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007 conformément à la Directive 96/53 fixant les masses et dimensions dans le transport routier. Pour rappel, les conteneurs de 45 pieds représentent environ 2% du parc mondial de conteneurs, et sont utilisés principalement par le rail, le transport maritime à courte distance et la

navigation intérieure. L'UIRR se réjouit du choix judicieux de la Commission qui a décidé en décembre dernier d'autoriser leur utilisation conditionnée après 2006, mais permettant le pré- et post-acheminement dans le cadre d'une opération intermodale. La Commission a ainsi illustré son souhait de tenir compte des besoins de la chaîne logistique d'une part, et, d'autre part, des attentes des citoyens envers l'UE en encourageant des modes de transport plus respectueux de l'environnement, catégorie dans laquelle le transport combiné rail-route sert d'excellente référence.

## Elargissement de l'UE : une menace pour le TC?

Trois ans après le premier élargissement à l'est de l'UE à dix nouveaux Etats-membres, l'extension s'est poursuivie par l'admission de la Bulgarie et de la Roumanie. Avec l'ouverture à ces deux Etats, la population de l'UE a augmenté de 30 millions d'habitants et la zone économique s'est étendue à 485 millions de consommateurs. L'extension du marché intérieur apportera également plus de trafic en raison de l'intensification des relations économiques et de la répartition du travail au niveau international. Une grande partie de ce supplément de trafic avait toutefois déjà été anticipé au cours des années précédentes ; l'adhésion à l'UE constitue plutôt l'accomplissement de ce processus d'interpénétration économique. Dans les Etats de l'ancien bloc soviétique, le rail était le mode de transport dominant. L'adaptation du système économique à celui de l'UE a amené une forte croissance du transport routier tandis que le transport ferroviaire affichait des prestations en baisse. Avant l'adhésion à l'UE, les autorisations de transports routiers bi- et multimodaux étaient limitées, ce qui constituait un argument notable en faveur du recours à la Route Roulante pour le transit des véhicules routiers bulgares et roumains via la Hongrie et l'Autriche. L'adhésion a amené une libéralisation immédiate du transport routier international et les entreprises bulgares et roumaines de transport routier peuvent circuler sans autorisation dans toute l'UE. Par contre, la libéralisation du transport ferroviaire mettra du temps à être une pleine réalité. Même si elle prend forme sur le plan juridique, des manquements techniques à l'harmonisation empêchent les

locomotives bulgares et roumaines de circuler dans toute l'UE avec leurs conducteurs, à leur niveau salarial. Il n'est pas étonnant, dans un tel contexte de concurrence inégale, d'observer un transfert de transport combiné vers la route alors que les gouvernements hongrois et autrichien encouragent l'acheminement par TC Rail-Route afin d'inciter, grâce à une baisse des prix, une partie des transports bulgares et roumains à continuer de recourir au rail. La répétition de la situation de la première vague d'élargissement vers l'Est qui a vu le TC souffrir d'un recul spectaculaire risque donc de se reproduire si un programme spécifique de promotion et de soutien au transport ferroviaire n'est pas élaboré pour une période de transition à déterminer.

Pour sa part, l'UIRR a proposé à la Commission européenne d'exploiter au maximum l'instrument de promotion du TC que constitue le programme Marco Polo et a développé avec ses sociétés-membres Hungarokombi (Budapest) et Ökombi (Vienne) des projets pour une offre attrayante de Route Roulante. Par ailleurs, les Directives sur les temps de conduite et de repos sont aussi d'application dans les nouveaux Etats-membres et devront être mieux contrôlés à l'avenir. Après l'Autriche et l'Allemagne, des taxes autoroutières et routières ont désormais été aussi introduites en Hongrie et en République Tchèque, ou augmentées là où elles existaient déjà, pour le transport de poids lourds. Ces incitants complétant les initiatives des sociétés de TC doivent aider à franchir la période de transition vers des conditions-cadres plus loyales et à éviter des pertes indues de transport soutenable.

## Sûreté de la chaîne logistique

C'est avec intérêt que l'UIRR a accueilli l'annonce faite par le Vice-Président de la Commission en charge des Transports en décembre dernier de geler pour deux ans le projet de Règlement relatif à la sûreté de la chaîne logistique, suivant ainsi l'avis du rapporteur du Parlement européen, Jeannine Hennis-Plasschaert. Ce « timing » est intéressant puisque début 2008, le nouveau Code des douanes devrait entrer en vigueur. Il devrait ainsi être possible de vérifier pendant un an comment fonctionne la certification (pour ceux qui la demanderont) de l'opérateur économique agréé (OEA) qui en est une clef importante, et d'identifier quels seraient les chevauchements avec la notion d' « opérateur sûr » du projet relatif à la sécurisation de la chaîne logistique. Préalablement à cette annonce, et face à des manquements qu'elle avait estimé devoir relever dans la proposition de la Commission, l'UIRR avait recommandé une stratégie consistant en une combinaison équilibrée

de mesures qui :

- sécurisent le réseau de transport aux frontières extérieures de l'UE,
- s'appuient sur des systèmes d'informations et de police efficaces,
- se révèlent économiquement supportables et
- soient axées sur les points de la chaîne de transport reconnus comme spécifiquement faibles

L'UIRR continuera de suivre attentivement les développements futurs liés à ce dossier majeur, et entend assurer les Autorités de sa pleine collaboration, favorisant une approche coordonnée entre elles et les opérateurs économiques face au terrorisme. En effet, ce type d'approche est le plus à même de permettre une nécessaire différenciation des risques, notamment en tenant compte des types de marchandises transportées et du mode de transport, de même qu'une allocation efficace des ressources limitées des parties prenantes, conformément à l'un des objectifs de la stratégie de Lisbonne.

## MARCO POLO II

L'UIRR salue l'adoption du Règlement (CE) n° 1692/2006 du 24 octobre dernier établissant le deuxième programme « Marco Polo » pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (« Marco Polo II »). Doté d'une enveloppe financière de 400 millions d'euros traduisant une ambition accrue des Autorités politiques mais aussi la nécessité de faire plus en faveur de cette thématique stratégique, Marco Polo II est établi pour une période de 7 ans (2007-2013).



L'UIRR veillera à participer aux appels à proposition annuels qui seront lancés par la DG Transports pour des actions de transfert modal ou à effet catalyseur, c'est-à-dire visant à améliorer les synergies par un meilleur usage des infrastructures existantes.

Le transport maritime à courte distance figure en bonne place parmi les modes de transport éligibles à ce programme de soutien. Si ce mode de transport peut représenter dans divers cas une alternative au transport routier, l'UIRR souligne néanmoins qu'il n'existe jusqu'à présent aucune étude sur l'impact écologique de la navigation maritime à courte distance. A défaut, des valeurs d'émission bien meilleures du transport maritime international assurant des transports de masse lui sont prêtées sans base établie. Ainsi, il existe un risque que le transport maritime à courte distance, là où des navires « roll-on, roll-off » ou des bateaux à grande vitesse sont utilisés, ou encore lorsque l'acheminement de point à point implique des détours, présente un bilan environnemental encore plus mauvais que celui du transport routier, qu'il est censé remplacer.



## DIOMIS

Le 1er février 2007, le 2<sup>ème</sup> séminaire relatif au projet DIOMIS a été organisé à Paris afin de débattre de l'incidence de la croissance du trafic combiné national sur les infrastructures. Pour rappel, ce projet lancé par l'UIC en partenariat avec l'UIRR vise à identifier les moyens de décongestionner le réseau ferroviaire et les terminaux afin d'augmenter la compétitivité du transport de fret ferroviaire. Cette démarche est d'autant plus nécessaire que les résultats d'une étude présentée à cette occasion par Rainer Mertel (KombiConsult) indiquent que le volume du transport domestique non accompagné doublera pour sa part entre 2005 et 2015 (pays pris en considération : Allemagne, Autriche, Belgique, France, Italie, Suisse). Même si toutes les mesures d'augmentation de capacités actuellement envisagées étaient mises en œuvre, cette évolution s'accompagnerait de goulets d'étranglements encore plus nombreux et plus denses.

La Commission européenne, par la voie de son représentant M. Jacques Rousseaux, a estimé qu'un réseau orienté fret à moyen terme pourrait être une réponse adaptée au problème posé. La communauté ferroviaire s'est en revanche prononcée en faveur d'un projet encore plus ambitieux, à savoir un « réseau à priorité fret » libéré des goulets d'étranglements et capable d'augmenter la productivité du rail.

M. Martin Burkhardt (UIRR) a rappelé la nécessité d'investissements dans le fret ferroviaire à l'image de ce qui a été fait pour le transport par rail de passagers. Il en a aussi appelé aux acteurs du TC pour qu'en partenariat avec les entreprises de logistique et autres parties prenantes (associations d'automobilistes...), une campagne efficace soit menée en faveur du fret ferroviaire en Europe. Cette intervention a été soutenue par plusieurs participants.

## Revitalisation du Rail

Le 13 décembre dernier, la CE a adopté une série de mesures visant à rationaliser et réduire la multitude de règles auxquelles les entreprises ferroviaires doivent se conformer avant d'être autorisées à utiliser les réseaux de chemin de fer dans l'UE. La CE a ainsi proposé de modifier le Règlement n° 881/2004 instituant l'ERA, la Directive 2004/49 relative à la sécurité ferroviaire, et de fusionner les Directives existantes concernant l'interopérabilité ferroviaire (96/48, 2001/16). L'UIRR salue cet ensemble de mesures et appelle à la mise en œuvre rapide de leurs principes afin de lever certains obstacles à la réalisation d'un véritable marché européen du rail.

## Conférence BRAVO

La conférence de clôture du projet BRAVO visant à améliorer le transport de fret ferroviaire par le corridor du Brenner se déroulera les 17-18 avril 2007 à Munich. Les partenaires de ce projet ont obtenu des résultats remarquables: tels que 50% d'augmentation de trafic, utilisation de locomotives multi-courants pour le fret et de nouveaux wagons, information en temps réel avec heure prévue d'ar-

## Nouveau Website UIRR

L'UIRR est heureuse de vous annoncer la mise en ligne de son nouveau site internet pour le 30 avril 2007. Si son adresse reste inchangée :

<http://www.uirr.com>, sa structure et sa convivialité ont toutefois été amplement améliorée. Les nouveautés résident essentiellement dans une navigabilité simplifiée, dans une présentation plus claire de nos membres, de nos projets et de notre centre média. Le moteur de recherche a été également poussé afin que le visiteur puisse effectuer des requêtes sur l'ensemble du site.

### Agenda

BRAVO-Conférence de clôture Commission Technique Interunit Assemblée Générale UIRR	17 + 18 avril 2007 22 + 23 mai 2007 25 juin 2007	Munich (D) Douges (F) Bruxelles (B)
--	--	---



UIRR scrl

31 rue Montoyer bte 11

B - 1000 Bruxelles

Tel. +32 2 548 78 90

Fax +32 2 512 63 93

E-mail headoffice.brussels@uirr.com

Internet www.uirr.com