

## **LE TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE FACE À LA CRISE ÉCONOMIQUE**

### **La réalité du Transport Combiné**

Le Transport Combiné rail-route représente une des méthodes les plus performantes à l'échelle européenne pour assurer les échanges commerciaux entre les différents pays, et même entre des zones économiques d'un même pays. Grâce à ses caractéristiques de régularité et fiabilité liées, entre autres, à une véritable offre de prix concurrentiels vis-à-vis de la route, cette méthode de transport est parvenue à s'approprier un rôle de premier niveau à l'échelle européenne.

Si nous examinons les statistiques sur la période des dix dernières années (soit la période 1999-2008), nous pouvons observer que les sociétés UIRR ont enregistré globalement une croissance vraiment remarquable de leur trafic, et ce dans toutes leurs composantes :

- en régime national, le transport est passé de 662.284 unités (envois) à 1.020.734 ce qui représente une croissance de 54,12 %.
- en régime international, le nombre d'envois est passé de 1.158.745 à 1.897.358, c'est une progression de 63,74 %.
- au total, 2.994.625 acheminements ont été réalisés, c.-à-d. 58,36 % en plus.

Je tiens aussi à souligner que, au cours de la même période, les sociétés UIRR et leur Bureau de Bruxelles ont obtenu des résultats considérables dans différents domaines. À titre d'exemple je voudrais citer :

- la conception, l'expérimentation et l'amélioration des techniques et des équipements pertinents de sorte à mieux desservir le marché ;
- sa mise au point de concepts de commercialisation très concurrentiels au bénéfice quasi exclusif des clients;
- la conduite de négociations souvent ardues avec nos fournisseurs - les entreprises ferroviaires - pour les convaincre de jouer un rôle qui soit davantage en faveur du transport combiné dans le contexte de ses offres et à atteindre ainsi les meilleures performances en faveur de la clientèle et, plus généralement, du marché de la logistique;
- le maintien de contacts constants et étroits avec les Autorités politiques pour qu'elles légifèrent dans le juste sens, c.-à-d. pour le juste soutien du TC.
- la mise en place d'un réseau européen de Transport Combiné au point de couvrir actuellement d'une façon homogène les grands axes des échanges entre les différents pays et régions.

### **Le point actuel**

L'année 2008 s'est révélée être encore en croissance pendant le premier semestre. Mais, à cause de la crise qui a investi le monde à partir du mois de septembre, la demande a commencé à faiblir progressivement pour atteindre des taux de recul jamais connus pendant le passé (à savoir 20% et plus selon les axes). Partant de là, l'exercice 2008 se terminait globalement par une légère progression de 2%. Une des raisons qui a permis ce résultat a été la bonne performance de l'autoroute roulante en Autriche grâce à une politique prévoyante et à des programmes opérationnels et commerciaux innovants.

## **Le point de la crise**

Comme il fallait s'y attendre, le début de 2009 a enregistré une réduction du trafic encore plus accentuée suite à la contraction toujours plus sévère des moyens financiers disponibles qui ont provoqué un fort recul de la consommation des biens, une réduction dans les investissements en équipements et, en conséquence générale, un affaiblissement très marqué de la demande de transports et de services logistiques au niveau mondial.

Le secteur qui en ce moment semble plus que d'autres subir la crise est le monde du maritime. Partout dans le monde, des centaines des gros navires sont immobilisés dans les ports et ce phénomène a fortement réduit le trafic de conteneurs dans les ports européens, avec comme conséquence une diminution considérable d'acheminements vers l'hinterland, en particulier via le rail.

Pour ce qui concerne le Transport Combiné, plusieurs phénomènes sont en train d'aggraver de plus en plus la contraction initiale de la demande.

Avant tout, je pense qu'il est utile de rappeler que, au cours des derniers 10 ans, les opérateurs de l'UIRR ont, pour des raisons d'optimisation et de rationalisation de l'offre, fait évoluer l'offre en wagon isolé vers des trains complets (shuttle trains). En plus, là où la demande de point à point était insuffisante pour remplir hebdomadairement un nombre adéquat de trains, la technique du gateway a été mise en place – c.-à-d. l'échange de tout au partie des rames dans des points nodaux). Bien entendu, avec un risque de remplissage des trains totalement à la charge des opérateurs.

Pour être en mesure de représenter des tarifs concurrentiels pour la clientèle, les trains du Transport Combiné ont une faible marginalité économique. Cette caractéristique nécessaire ne permet pas des circulations avec un faible taux de remplissage. Au-dessous de 65%, le système devient terriblement déficitaire. Un tel taux oblige les opérateurs à les annuler pour sauvegarder une saine gestion de l'entreprise. Mais cette mesure fragilise en même temps le système interactif des réseaux avec l'effet de renvoyer une partie du trafic restant vers la route. Tout cela au détriment de la sécurité, de l'environnement et de l'objectif d'un transport plus soutenable.

A ce type de phénomène, il faut ajouter que le transport routier, évidemment lui aussi touché par la crise, n'hésite pas à pratiquer sur le marché des prix bradés défiant la logique économique et à fausser aussi la concurrence intermodale.

De ce fait, on assiste désormais à des prix de véritable dumping : en Europe de l'Ouest, jusqu'à 90 centimes par km et à l'Est jusqu'à 50 centimes par km. A mon opinion, ce type de comportement permettra à plusieurs routiers de faire progresser leur trafic mais à ce point là, le désastre sera accompli.

## **Une réflexion pour un point des remèdes**

Si on se réfère aux prévisions que certains experts mettent en avant pour le futur et, donc, à la durée de la crise, la crise devrait être d'assez courte durée et les premiers éclaircissements apparaîtront déjà au début du 2010 ; pour d'autres par contre comme M. Nouriel Roubini, professeur de la New York University, la période la plus difficile doit encore arriver et la reprise ne se manifesterà pas avant 2011. Personnellement, je suis plutôt proche de la deuxième hypothèse et je crois qu'en ce moment il est nécessaire faire de son mieux pour tenir le coup ou en tout cas minimiser les dégâts.

La gestion du Transport Combiné est un exercice très complexe fait d'une succession de prestations et d'une multitude d'interférences.

Par leurs seuls moyens, les opérateurs ne parviendront jamais à assurer la survie d'un nombre de trains de TC aussi vaste que nécessaire. Ils ne réussiront pas en d'autres termes à réduire d'une façon suffisante des frais d'exploitation leur permettant de maintenir un réseau adéquat.

Dans les circonstances exceptionnelles du moment, les efforts doivent nécessairement, dans le respect des règles de concurrence, être partagés par les partenaires du produit et par les Autorités, en plus des programmes de soutien nationaux.

Si nous regardons l'approche de nos partenaires pour trouver des solutions possibles, nous nous retrouvons dans un contexte d'attitudes bien différentes :

- certaines entreprises ferroviaires, conscientes de la nécessité de sauvegarder le plus possible le marché, ont accepté de revoir leurs tarifs à la baisse (je cite volontiers la DB et la SBB) ;
- d'autres n'ont pas hésité à augmenter les leurs au cours des derniers six mois avec le résultat de perdre une quote-part de marché vraiment significative et de mettre à risque la survie même de certains opérateurs ;
- les gestionnaires de l'infrastructure semblent vivre dans un autre monde sans tenir compte de la réalité et ce, peut-être, grâce à leur statut de monopolistes. Il semble que certaines fois ils ne réalisent pas que la crise les touche aussi et qu'ils doivent donc chercher des solutions ensemble avec d'autres partenaires. Si il n'y a pas plus de trains, il n'y a plus de recettes d'accès aux sillons ;
- les Autorités communautaires au plus haut niveau de la Commission ne nous ont donné encore aucun signal concret malgré l'action bien précise et détaillée que l'UIRR leur a soumise. On attend avec impatience une réponse sur la volonté ou la possibilité de créer les moyens requis pour faire en sorte que les 12/18 mois à venir ne soient pas marqués par des dégâts irréparables. Ceci contraste, il faut le souligner, avec la volonté exprimée par plusieurs acteurs en Europe que nous avons l'habitude de contacter et qui ont bien compris la logique des nos demandes.

Si on prend en considération les sommes massives qui sont mises à disposition par les instances politiques communautaires aux secteurs de l'énergie et de la communication ou par les Autorités nationales à celui des banques alors que ces derniers ne sauraient être déchargés d'une large responsabilité dans le marasme financier intervenu, je suis, si vous permettez, étonné et surpris que l'on ne soit pas capable de se comporter d'une façon prévoyante pour sauvegarder le Transport Combiné et son avenir.

Une des voies concrètes serait un allègement des charges des trains du TC pour l'accès à l'infrastructure.

Un bref calcul démontre que l'utilisation gratuite de l'infrastructure pour le Transport Combiné tous régimes confondus (accompagné et non accompagné) pour une période de 24 mois coûterait à l'UE et aux Etats-Membres un montant de l'ordre de 100 mln d'€ par an. Je me demande vraiment ce qu'il y a de déraisonnable à mobiliser une somme similaire pour permettre à l'intermodalité de continuer à jouer son rôle lorsque la crise appartiendra au passé.

Dans le contexte de cet exposé, je tiens aussi à souligner que nous souhaitons que nos efforts de productivité soient soutenus par l'éloignement de dispositions réglementaires excessives par exemple en matière de sécurité, de bruit des wagons ou encore d'augmentation des poids et mesures des véhicules routiers.

En synthèse, je demande une action forte pour permettre à nos membres opérateurs de maintenir leur place sur le marché mais surtout pour faire en sorte que le système de Transport Combiné puisse rebondir dès que la crise s'estompera.

Pendant les vingt dernières années, la politique a fait du Transport Combiné un des points de référence pour la mise en place d'un système de transport efficace et en même temps respectueux de l'environnement.

A mon opinion, le Transport Combiné sera la seule méthode qui permettra de répondre dans le contexte indiqué ci-dessus aux besoins des pays de l'Europe Centrale et de l'Est qui veulent de plus en plus s'ouvrir aux échanges internationaux et qui ont un retard important à combler.

Pour conclure, j'espère que la Commission prendra dans un futur proche une position bien précise en faveur d'une politique d'aides au Transport Combiné et permettra donc à cette méthode de transport de continuer d'une façon forte à maintenir son rôle fondamental dans la politique et la stratégie Européenne des transports.

03/06/2009

EUGENIO MUZIO