



## **Prise de position de L'UIRR relative aux communications de la Commission Européenne « Vers un réseau ferroviaire à priorité fret » et « Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises ».**

A son tour, le Conseil d'Administration de l'UIRR s.c.r.l.\* a pris connaissance des communications de la Commission relatives à un « Réseau ferroviaire à priorité fret » et au « Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises. »

Il se réjouit, tout comme son Bureau de Bruxelles, du dénominateur commun qui inspire ces documents et qui traduit la volonté des Autorités communautaires de soutenir le développement du fret ferroviaire par des mesures ciblées aptes à freiner à tout le moins l'asphyxie générale au niveau de la mobilité.

- **« Vers un réseau ferroviaire à priorité fret »**

A travers la création d'un tel réseau, la Commission Européenne (CE) entend accroître sensiblement et de façon mieux garantie les capacités disponibles pour le transport de marchandises par le rail. En mettant en vigueur sous tous ses aspects le cadre tracé, il deviendrait possible d'absorber la croissance du fret ferroviaire estimée à environ 40% d'ici à 2015 et qui serait soutenue essentiellement par un doublement du Transport Combiné.

Ce projet ambitieux est assorti de nombreuses échéances dont le respect appellera aussi une discipline forte des États-membres concernés qu'ils devraient manifester par des engagements fermes et adéquats, ainsi qu'un suivi étroit de la Commission Européenne et du Parlement.

### Qualité

L'UIRR soutient évidemment toute mesure susceptible d'inciter les entreprises ferroviaires (EF) à améliorer la ponctualité, de même que l'établissement de procédures permettant de déterminer sans stérile contestation les responsabilités des retards. Des indicateurs de qualité au niveau des corridors, dont la méthode d'établissement et de communication pourrait s'inspirer de la vaste expérience de l'UIRR, sont nécessaires pour que ce réseau soit exemplaire en matière de qualité. Ce sera une des clés de son succès.

L'augmentation des capacités ferroviaires, si elle ne s'accompagne pas en même temps de stimuli, ou même d'obligations, relatifs à la qualité à l'égard des EF et gestionnaires d'infrastructures, ne permettra en effet pas de tirer tout le potentiel

---

\* Union Internationale des Sociétés de Transport Combiné Rail-Route, société coopérative regroupant 20 sociétés opératrices de TC établies dans 14 pays européens qui assurent ensemble environ 2/3 de ce trafic transféré au rail.



de ce réseau au bénéfice de ceux pour qui ce montage est en finale conçu c.-à-d. les clients fret.

### Règles de priorité

Les propositions relatives aux règles de priorité en cas de saturation du réseau demandent à être clarifiées. Si l'objectif de « priorité accordée en principe au fret » formulé dans la communication va dans la bonne direction, ceux mentionnés en annexe, à savoir « les mêmes règles de réallocation du trafic devront être utilisées dans tout le corridor » (...) « pénaliser le moins possible les trains de fret », manquent à tout le moins de précision, telle que l'on pourrait l'attendre d'un réseau qualifié « à priorité fret ». Ce projet devrait s'accompagner de règles novatrices pour lesquelles une réflexion commune doit être engagée (par exemple sur l'applicabilité du principe selon lequel un train non perturbé garde la priorité).

### Capacités

L'UIRR encourage toute initiative utile face à la problématique des goulots d'étranglement qui risquent de s'intensifier d'ici 2020, et poursuivra à ce titre sa participation active au sein du groupe de travail « Focal Points » y afférent établi par la Commission européenne ; elle souhaite que, et contribuera à ce que, des solutions pragmatiques et supportables y voient le jour, et attend un même engagement de tous secteurs concernés, en particulier du ferroviaire.

### Sillons/Libéralisation

La libéralisation ferroviaire, réalité dans les textes législatifs, demeure très partielle dans les faits, ce que souligne l'annexe de la communication « il reste beaucoup à faire avant d'arriver à un marché ferroviaire européen intégré ». Dès lors, il convient de soutenir toute mesure apte à dynamiser le marché du fret ferroviaire et par exemple d'autoriser des entités autres que les exploitants ferroviaires à obtenir directement des sillons, tel que le propose la DG TREN, ou à tout le moins voir ces sillons reconnus à ceux qui assument la responsabilité commerciale du train (comme par exemple les opérateurs de TC).

### Services ferroviaires annexes

Les terminaux et gares de triage annexes sont des éléments-clé de la chaîne moderne du fret ferroviaire. La CE souhaite encourager leur développement par le biais d'investissements et en rendant leur accès plus aisé pour l'ensemble des opérateurs ferroviaires utilisant les corridors. L'UIRR observe cependant que les terminaux intermodaux ne sont pas expressément mentionnés dans la communication de la Commission. Or, ceux-ci ont un rôle considérable à jouer dans la perspective d'une meilleure logistique en Europe.



- « Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises »

L'UIRR soutient dans leurs grandes lignes les objectifs du plan d'action logistique tels qu'énoncés par la Commission européenne. Il est en effet urgent d'améliorer l'efficacité économique et opérationnelle et la viabilité écologique du transport de fret en Europe dans un contexte d'intensification des échanges commerciaux.

A répétition, l'UIRR a rappelé son point de vue selon lequel le rôle premier des Autorités est de créer/renforcer les conditions-cadre qui permettront aux acteurs du marché de se positionner et de fonctionner efficacement dans un contexte de saine concurrence ; des décisions opérationnelles et techniques doivent, à l'intérieur de ce cadre optimisé, être laissées à l'appréciation raisonnée de ces derniers.

Ainsi, la thématique des poids et dimensions des véhicules et normes de chargement est source d'une inquiétude justifiée. Ayant mené des actions pionnières en la matière dont les résultats ont été confirmés ensuite par d'autres études, l'UIRR met à nouveau la Commission en garde contre les effets désastreux qu'aurait une modification de la directive 96/53/CE qui permettrait l'introduction généralisée de camions plus longs et/ou plus lourds. Il en découlerait un retour de trafic du rail vers la route s'accompagnant de conséquences néfastes sur l'environnement, la sécurité et les infrastructures routières tout en accentuant sensiblement le problème de congestion routière, contrairement à ce qu'affirment les promoteurs industriels et autres de méga-camions.

Il est aussi établi que le développement d'une norme pour une (des) UTI européenne(s) utilisable(s) sur tous les modes de surface aurait des conséquences dommageables pour le marché de la logistique au cas où l'on voudrait rendre cette norme obligatoire, c'est-à-dire si le libre choix de l'unité de chargement était restreint.

**Les vingt opérateurs de TC regroupés au sein de l'UIRR voient dans ces deux communications de la Commission un soutien important aux efforts qu'ils déploient sans relâche à leur niveau en vue de transférer davantage de marchandises au rail. Mais ces efforts ne produiront leurs pleins effets que si les mesures politiques envisagées ne tardent pas à se concrétiser. La volonté des Etats-membres de les mettre en œuvre sera l'un des éléments déterminants, notamment eu égard aux investissements massivement nécessaires.**