

LE COMBINÉ EN BREF

Assemblées Générales UIRR et INTERUNIT 2007



De gauche à droite : E. Muzio (UIRR), L. Kovács (Commissaire Européen), R. Colle (UIRR), Dr. Berenyi (UIRR)

L'Assemblée Générale Ordinaire (AGO) de l'UIRR s'est tenue le 25 juin dernier à Bruxelles. Les comptes annuels en équilibre, la composition des organes de gestion, la hausse du trafic et la mise en place d'une stratégie visant le développement du TC ont été abordés. Lors du dîner de gala qui a suivi l'AGO, le Commissaire Européen en charge de la Taxation et de l'Union Douanière, M. László Kovács, qui nous faisait l'honneur de sa présence, a souligné l'importance de l'adoption à court terme d'un code des douanes communautaire modernisé permettant un franchissement plus rapide des frontières, de même que la nécessité de concentrer les mesures de sécurité sur les envois représentant un plus haut degré de risque.

Dans son propos d'accueil, M. Eugenio Muzio, Président du Conseil d'Administration de l'UIRR avait, après avoir exposé l'état du trafic et des tendances, rappelé les conditions requises pour un développement soutenu et souhaitable du TC. Il avait par ailleurs souligné l'appui total de l'UIRR à des règles de sûreté/sécurité plus étendues et qui présenteraient un rapport raisonnable avec les risques, sachant que ceux-ci sont déjà largement maîtrisés en TC. Enfin, l'AGO de l'UIRR fut l'occasion de confirmer la prolongation pour deux

années du contrat de Monsieur Rudy Colle. Il continuera à exercer la fonction de Directeur Général de l'UIRR avec M. Martin Burkhardt et assurera aussi le secrétariat d'INTERUNIT pour les deux ans à venir. Le lendemain, lors de l'Assemblée Générale INTERUNIT, - association des entreprises ferroviaires membres du Groupe TC de l'UIC ainsi que des sociétés-membres de l'UIRR -, les discussions ont porté essentiellement sur la qualité des services ferroviaires et divers aspects liés à l'utilisation des wagons. Face aux résultats décevants de l'Engagement commun en matière de qualité signé avec les EF en 2005, il a, sur base d'une proposition de l'UIRR, été décidé d'aller de l'avant avec la création d'un groupe de travail qui aura pour but la mise en œuvre d'un label qualité (voir article p. 2).

AG 2008

Faisant suite à une invitation de sa société-membre slovène Adriakombi, l'UIRR a porté son choix sur le site de Portorož (Koper) pour organiser son AG 2008. Le fait que la présidence de l'UE sera assurée par la Slovénie lors du premier semestre 2008 ne fait que renforcer le bien-fondé de cette décision. Ce pays, véritable carrefour entre l'Europe du nord-ouest et les Balkans, aura à ce moment là d'importantes cartes en main pour promouvoir le TC en vue d'une mobilité durable en Europe.

Logistique

L'UIRR attend avec intérêt l'adoption du plan d'action de la Commission européenne relatif à la logistique du transport de fret, annoncé pour le 17 octobre prochain. Elle a en effet participé assidûment à l'élaboration de formulations qui devraient selon elle tendre vers un rôle très actif des instances communautaires dans la mise au point et l'application de toutes conditions-cadres pertinentes permettant une libéralisation enfin complète et équitable du rail, et qui laisseraient les thèmes plus spécifiquement de marché aux acteurs concernés (e.a. unités de chargement).

La qualité de service

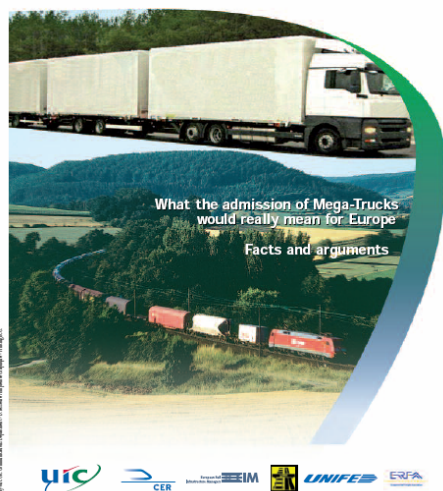
Après les bons progrès réalisés sur ce plan de 2001 à 2004, la ponctualité a à nouveau chuté en 2005 et 2006, pour atteindre un niveau inacceptablement bas en international de 53% seulement de trains à l'heure (définition : moins de 30 minutes de retard p/r à l'heure programmée pour la mise à disposition à destination de la première unité de chargement). Les opérateurs de TC membres de l'UIRR sont des sociétés commerciales évidemment conscientes du fait que la qualité de service est un critère essentiel du choix que fait le marché des transports de tel ou tel mode ou d'une combinaison de modes pour l'acheminement des marchandises. Ils s'emploient donc sans cesse à rechercher tout moyen d'améliorer la ponctualité qui en est le paramètre le plus mesurable et le plus sensible étant donné que la rentabilité est très étroitement liée à la coïncidence horaire la plus étroite possible entre la programmation des moyens et leur utilisation effective. Devant l'absence d'un effet d'amélioration vraiment probant tel qu'il était attendu de l'Engagement Commun en matière de Qualité signé en juillet 2005 par les Présidents du Groupe Transports Combinés de l'UIC et de

l'UIRR, cette dernière a pris l'initiative d'une action de relance appelée « Labellisation de la qualité ». Cette action vise à confier à un consultant spécialisé et indépendant le mandat d'établir un constat exhaustif de la situation en matière de qualité en TC. L'accès à toutes données pertinentes lui serait garanti par le secteur ferroviaire mais aussi par les gestionnaires des terminaux de façon à constituer l'image que s'en fait la clientèle du TC en amont et en aval des opérateurs, c'est-à-dire les transporteurs routiers et les commissionnaires de transport.

Dans une deuxième étape, des objectifs d'amélioration seraient fixés aux divers intervenants de la chaîne du TC pour que les services soient vraiment compétitifs au sens entendu par le marché, ainsi qu'une procédure de suivi serré assorti de mesures de correction. Un soin particulier sera accordé à l'information à la clientèle. Un plan de marche précis devrait être adopté d'ici à début novembre. Dans le même souci de soutenir une meilleure qualité, l'UIRR a engagé la Commission européenne à rester activement attentive aux tendances enregistrées et à envisager toute mesure utile à cet effet.

Brochure Gigaliners

Mega-Trucks versus
Rail Freight ?



Suite aux actions pionnières de l'UIRR relatives aux Gigaliners, l'UIC a associé cinq autres associations ferroviaires (CER, EIM, UNIFE, ERFA, et bien sûr, UIRR) à la conception d'une brochure

précisant les conséquences d'une introduction généralisée des Gigaliners en Europe.

Coût considérable d'adaptation des infrastructures

routières, impact nuisible sur la sécurité routière et l'environnement, augmentation du déséquilibre entre les modes de transports de marchandises seraient autant de dommages causés par ces camions plus longs et plus lourds. Une telle introduction irait de fait à l'encontre des objectifs de l'UE en matière de politique des transports, à savoir la poursuite d'une mobilité durable par transfert soutenu de marchandises de la route à des modes plus écologiques.

Face à ce danger, les acteurs du ferroviaire continuent de veiller à améliorer l'attractivité et la compétitivité de leurs services de TC et de transport ferroviaire de marchandises.

Ce document, disponible en anglais, français et allemand est téléchargeable sur le site www.uirr.com (rubrique 'Centre Media', 'Brochures et études')

Accès à l'infrastructure (PERFN)

Parmi les raisons avancées pour expliquer les déficiences actuelles de qualité, les insuffisances de capacités (sillons) occupent une place importante sur plusieurs parcours de TC, pas étonnamment d'ailleurs surtout sur ceux porteurs du trafic le plus dense (transit alpin, e.a.). Ces insuffisances procèdent de deux phénomènes, particulièrement critiques pour le fret lorsqu'ils se conjuguent :

- une saturation de plus en plus forte du réseau par insuffisance d'investissements en parcours/rail et en modes opératoires plus performants ;
- le prélèvement sans préavis de moyens de production (locomotive, machiniste, sillon) prévus pour des services de fret, pour dépanner un train de voyageurs.

Pour remédier à ces déficiences et soutenir un essor du fret ferroviaire propice à une mobilité durable, deux solutions viennent d'abord à l'esprit : -prévoir un réseau complet intégralement dédié au fret ;

-octroyer sur un réseau mixte passagers/fret des plages prioritaires pour les trains de marchandises. La première solution se heurte à un problème de rentabilité au regard de la demande qui ne la justifie, à terme prévisible en tout cas, que sur certaines routes.

La seconde formule n'est applicable qu'avec grande mesure si l'on ne veut pas assortir la planification générale des trains d'un excès de contraintes finalement contre-productives. D'où le concept imaginé par la CER d'un 'Primary European Rail Freight Network' (PERFN) , réseau consistant en un certain nombre de lignes (tronçons), limitées en nombre, qui seraient dédiées uniquement au fret, et en complément un réseau de lignes mixtes passagers/fret. Ce réseau-clé serait déterminé de façon à offrir suffisamment de capacité pour absorber une croissance du fret ferroviaire estimé à plus de 70% d'ici 2020.

Le vecteur principal du développement de ce fret ferroviaire étant le Transport Combiné, l'UIRR a participé à l'élaboration du document CER décrivant ce concept dont elle partage les principes généraux. Le document est appelé à faire l'objet de discussions complémentaires et devrait aboutir e.a. à l'organisation de conférences au plus haut niveau portant chacune sur des corridors spécifiques et cruciaux, ce qui est l'approche la plus judicieuse dès lors qu'elle impliquerait sur chacun d'eux tous les acteurs et Autorités concernés en vue d'aboutir à une planification juste et rigoureuse des investissements.

Nouveau site web UIRR

Le Bureau de l'UIRR a lancé fin mai son nouveau site web, dont l'adresse reste inchangée : www.uirr.com . Depuis lors, plus de 18 000 visiteurs - soit l'équivalent de 200 visites quotidiennes - ont consulté les différentes pages du site en particulier celles du centre média, de la section consacrée aux membres et de la base de données des terminaux de TC en Europe.

Parmi les documents téléchargés, on retiendra le succès rencontré par les publications récentes (rapport annuel/statistiques 2006, brochure sur les méga camions et la version 2007 de celle relative aux marchandises dangereuses), les lettres d'informations et les 'classiques' (livre 30 ans de l'UIRR, regard sur le transport combiné et l'étude sur les émissions de CO₂ dans le TC Rail-Route).

Projet

Les opérateurs de TC Rail-Route des nouveaux Etats-Membres, offraient à leurs clients un réseau de trains basé essentiellement sur des services de Route Roulante. L'objectif de SINGER (Slovenian Intermodal Gateway to European Rail) a été de mettre en place un réseau de TC basé sur des offres de trains directs en transport non accompagné (caisses mobiles, conteneurs...). Soutenus par la Commission européenne dans le cadre du programme Marco Polo, les partenaires du projet, Adria Kombi (SI - coordinateur du projet), Cemate (I), Hungaria Intermodal (HU), Kombiverkehr (DE) et le Bureau de l'UIRR (B) ont, en deux ans seulement, créé un plan de transport à deux niveaux: (voir suite p.4)

-dans un premier temps, les partenaires ont créé un réseau de quatre trains directs reliant le chantier-gateway de Ljubljana à d'autres hubs économiques importants comme Vérone, Munich, Budapest et le port de Koper;

-ensuite, ils ont connecté ces trains directs avec des trains de réseaux nationaux existants ou nouvellement créés comme par exemple de Vérone vers le sud de l'Italie, de Budapest vers le nord est de la Hongrie/Roumanie/Ukraine, de Munich vers le nord de l'Allemagne en utilisant le KombiNetz-2000+ et enfin de Ljubljana vers Zagreb.

Les partenaires ont en outre amélioré leurs systèmes informatiques en développant des applications spécifiques telles que des guichets uniques pour la consultation des horaires et des réservations en ligne. Un client peut ainsi facilement effectuer des réservations du port de Koper en Slovénie vers Ludwigshafen en Allemagne. Par ailleurs, ils ont établi des interfaces entre leur propre serveur et celui de CESAR (interface européenne pour le suivi d'UTI en TC, www.cesar-online.com).

Enfin, depuis 2005, ils ont transféré plus de 342 millions de TKM de la route au rail, soit l'équivalent de plus de 50.000 camions routiers.

Résultats du projet INSECTT

Les partenaires du projet INSECTT (INtermodal SEcurity for Combined Transport Terminals) ont présenté les résultats de leurs travaux lors d'une réunion à Bruxelles le 4 juillet dernier. Ce projet soutenu par le programme Marco Polo a été conduit depuis 2 ans par l'UIRR et ses sociétés-membres Adria Kombi, Cemate, Hupac, Kombiverkehr et Novatrans. Il trouve sa source dans le constat suivant : dans le secteur des transports aérien et maritime, de nouvelles mesures de sûreté voient le jour, mais certains concepts ne peuvent pas être repris en transport terrestre car la situation sur les

aires de transbordement est tout autre. L'objet de INSECTT a consisté à analyser des mesures et des plans déjà appliqués dans divers pays ainsi que leur faisabilité, et à se baser sur les meilleurs concepts afin de proposer des procédures européennes harmonisées. Dans ce cadre, l'harmonisation des procédures d'identification des chauffeurs routiers venant déposer/retraiter des unités de chargement a notamment été effectuée.



De gauche à droite : M. Burkhardt (UIRR), E. Muzio (UIRR), P. Norroy (DG TREN)

L'UIRR a présenté deux documents clés :

- l'analyse des risques consacrée aux terminaux de TC. Ce document est appelé à servir de référence en la matière et sera diffusé en priorité aux sociétés UIRR, aux gestionnaires de terminaux et aux autorités concernées ;

- des recommandations relatives à l'amélioration de la sûreté du TC. Celles-ci visent tous les acteurs de la chaîne du transport de fret. La formation du personnel fut un autre pilier majeur des travaux effectués. A l'issue de la réunion, M. Norroy, responsable du projet à la Direction Générale Transports et Energie de la Commission, a exprimé sa satisfaction face aux résultats obtenus. Le niveau de sûreté dans le transport ferroviaire est déjà élevé; l'UIRR et ses sociétés-membres veillent à l'améliorer encore sans nuire à l'attrait et à l'efficacité du TC.

Agenda

Conseil d'Administration de l'ERA
Conseil d'Administration de l'UIRR

30.10.2007
06.11.2007

Lille (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