

Internationale Wochenzeitung Verkehr Wien

(M. Müller J.)

Nouveau départ pour le Transport Combiné

Le jour même où l'UIRR tenait son Congrès 2006 dans la capitale autrichienne, le Vice-président de la Commission Européenne, Monsieur Jacques BARROT, était amené à présenter à ses collègues commissaires sa Communication sur la révision à mi-parcours du Livre Blanc de 2001 relatif à la politique européenne des transports à l'horizon 2010. Empêché de ce fait d'être des nôtres à Vienne, M. Barrot parvint heureusement à se faire remplacer à très court terme par M. Zoltan Kazatsay, directeur général adjoint de la Direction Générale des Transports qui nous livra en primeur l'essence de cette Communication.

Un bref retour en arrière

Lorsque le Livre Blanc parut en septembre 2001 l'UIRR s'était félicitée de son contenu car il prêchait une foi déterminée dans la promotion de l'intermodalité dans laquelle le rail était appelé à occuper une place de tout premier choix.

Il faisait en même temps part de la nécessité de mettre à cette fin un accent plus soutenu sur un certain nombre de points-clé dont la réalisation soutiendrait le développement du transport ferroviaire et du transport combiné ; c'étaient, non pas par hasard, ceux que l'UIRR avait évoqués un an auparavant dans une prise de position sur le sujet :

- une séparation nette entre l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation de services de traction,
- des progrès marquants en matière de libéralisation du rail, selon un calendrier s'alignant sur la route,

- un contrôle plus strict de la concurrence ;
- des coûts d'infrastructure ferroviaire comparables à la route,
- la disposition des sillons reconnue aux opérateurs de Transport Combiné (TC),
- une interopérabilité ferroviaire en nette amélioration,
- des mesures ciblées de soutien au TC.

Ces conditions à un essor plus soutenu du TC sont encore pleinement valables aujourd'hui.

Les évolutions intervenues depuis

Au plan politique, des progrès ont certes été réalisés dans plusieurs domaines, les exemples de la mise au point et de l'adoption partielle de Paquets ferroviaires et de la création de l'European Railway Agency (ERA) sont marquants à cet égard. Mais il y a encore pas mal d'espace entre les textes et la réalité.

Avec beaucoup de difficultés, la concurrence intramodale, c.-à-d. entreprises ferroviaires sur un même parcours, prend forme mais n'a pu s'installer à ce jour que sur quelques axes seulement, un des obstacles étant le maintien de liens trop étroits entre des responsables de l'infrastructure et les Autorités d'octroi des autorisations d'y accéder d'une part, et des entreprises ferroviaires historiques importantes de l'autre.

Au plan des coûts, des décisions en matière d'imputation équilibrée à tous modes des coûts externes ont été reportées récemment de deux ans, seule celle des charges d'infrastructure routière ayant fait quelques progrès, au demeurant fort laborieux.

En ce qui concerne l'interopérabilité des groupes de travail sont en place au sein d'une ERA enfin opérationnelle mais les résultats concrets ne sauraient être imminents, et, enfin, en matière d'investissements ferroviaires, il y en a eu à nouveau surtout pour les services de passagers.

Sur le terrain, le TC a connu des tendances qui n'ont pas été de nature à répondre à toutes les attentes. Le trafic de TC de l'ensemble de nos membres présente un profil très légèrement ascensionnel seulement entre 2000 et 2004 n'affichant une progression à nouveau intéressante qu'à partir de 2005, et ce malgré le recul prévisible en Route Roulante dû à l'élargissement de l'UE en mai 2004. Ainsi, le TC non accompagné international, représentant déjà la quote-part la plus importante du trafic de l'UIRR, a augmenté à nouveau, pour la première fois depuis des années, de 15%. Inversement, alors qu'elle s'était améliorée progressivement à partir de 2001 sans toutefois atteindre des niveaux impressionnants, la qualité des prestations ferroviaires exprimée en ponctualité à l'arrivée s'est à nouveau dégradée fin 2005 et davantage au début 2006 pour des raisons qui ne sont pas toutes défendables et devraient donc pouvoir être corrigées sans longs délais. La responsabilité aussi bien des gestionnaires d'infrastructure que des tractionnaires est engagée dans ce parcours de redressement.

Cet apparent paradoxe entre les tendances récentes de trafic et de la qualité ferroviaire n'illustre en fait qu'une chose, c'est l'énorme appel de trafic qui peut encore résulter pour les chemins de fer d'une meilleure fiabilité de ses prestations qui viendrait se situer enfin vers les 90% de trains à l'heure pour qu'elle soit comparable sur ce plan à la route ; elle évolue aujourd'hui entre 60 et 65%.

La révision à mi-parcours du Livre Blanc

Pour l'essentiel, cette Communication fait le constat que la répartition modale générale reste assez stable et que les gains environnementaux espérés d'un transfert généralisé de la route au rail ne se matérialise pas, pour en tirer la conclusion que la future politique devra exploiter plus efficacement, par le recours à des améliorations techniques et influençant généralement l'environnement, le potentiel propre à chaque mode qui soit de nature à contribuer aux objectifs de mobilité propre de l'UE.

D'une lecture attentive de ce document et des contacts directs ultérieurs avec des responsables de la DG TREN, il apparaît que dans une telle option à spectre plus vaste, le rail alimenté par un transfert de trafic venant de la route garde toutes ses chances, mais il doit les mériter plus que par le passé.

Notre credo en faveur du TC

Il n'a pas faibli. D'abord, le pourrait-il alors que ce remarquable système de transport est la seule raison d'être de notre organisation et de ses membres ?

Mais il y a plus étant donné que la pertinence de notre produit est établi, car si le cabotage maritime ou, avec davantage de restrictions, la navigation intérieure sont aptes à participer à certains créneaux de marché, la plus vaste partie du trafic continental européen ne peut être acheminée raisonnablement que par la route ou le rail.

Comme ce dernier mode présente de loin de meilleurs indicateurs environnementaux que la route, le choix d'une combinaison intelligente des deux est vite fait, et avec lui les appuis qui sont à prévoir.

Nous pensons que le TC est reparti, et, vu sous cet angle, le timing de la Communication à mi-parcours, est involontairement quelque peu malheureux car celle-ci s'appuie sur un doute.

A nous UIRR, avec nos sociétés-membres et nos partenaires compétents, à le transformer en attente justifiée. Le véritable pouvoir de conviction et un lobby judicieux procèdent de l'évidence des chiffres, et non, ou alors seulement de façon éphémère, d'une profusion de manifestations et d'éditions de luxe.

Tout nous engage à réussir l'élargissement de notre marché interne, la consolidation au plan logistique, les avancées technologiques, les nouveaux produits de TC comme ceux conçus par nos collègues autrichiens de Ökombi et ICA, et plus géné-

ralement, la nécessité d'assumer notre rôle premier qui est de répondre aux besoins de mobilité.

Avec l'aide des Autorités qui doivent, comme la Commission le rappelle elle-même dans sa Communication, lever les obstacles structurels affectant encore la compétitivité du rail, nous avons toutes les raisons de croire en un avenir de forte croissance pour le TC.

Rudy COLLE

Directeur Général