

Mr Etienne Schouppe

UIRR 40ans Conférence, 21 Octobre 2010 Bruxelles

Mesdames, Messieurs,

Faits, témoignages et perspectives du transport combiné rail-route après 40 années de pratique constituent un ensemble d'exercices dont la richesse de contenu fonde, à coup sûr, une contribution permanente à la mobilité générale.

Je vous remercie de m'associer à cette journée d'observation d'une offre de transport appelée à se développer encore bien davantage et associant deux modes, le rail et la route, trop souvent présentés en opposition alors que régulièrement partenaires des chaînes d'approvisionnement.

Par le biais de la Présidence belge exercée durant ce second semestre 2010, permettez-moi de relever quelque 7 domaines de politique européenne au regard des perspectives du programme d'actions de l'UIRR.

C'est ainsi que je me propose de passer en revue avec comme point de mire le transport combiné successivement :

- \* l'internalisation des coûts externes,
- \* la révision RTE/T,
- \* la création du réseau ferroviaire de fret compétitif,
- \* l'établissement d'un espace ferroviaire unique européen,
- \* la qualité de l'offre ferroviaire,
- \* les potentialités du mode ferroviaire,
- \* la participation aux chaînes d'approvisionnement.

Ce sont 7 domaines de la politique européenne des transports, qui sont 7 chantiers ouverts et qui progressent :

### 1. L'internationalisation des coûts externes.

Tout en appelant un cadre légal européen cohérent et concernant tous les modes de transport, la Présidence belge, lors du dernier Conseil des Ministres à Luxembourg vient de faire franchir un pas important en ce domaine quant au transport de marchandises par la route. L'Eurovignette, les tarifs de péages devront tenir compte des nuisances que sont le bruit et la pollution. A ces égards, les modes terrestres doivent pouvoir être dûment jaugés pour opérer les transferts modaux adéquats et pouvoir offrir les alternatives avec le choix modal approprié, le transport combiné s'appuyant autant sur la route que sur le rail et la voie navigable.

Cette orientation devrait à terme permettre de revoir tant aux plan européen que national les modalités de soutien au transport combiné en se concentrant davantage sur les services spécifiques qu'il requiert au-delà d'un transport monomodal. Notez, à titre d'exemple que l'Etat fédéral belge applique un régime d'aide dont le montant s'élève à près de 100 millions d'euro de 2009 à 2012.

### 2. La révision des RTE-T.

L'efficacité des transports, dont le combiné, implique le recours à un ensemble d'infrastructures de transport qui requiert une cohérence et une dimension multimodale.

Les travaux préparatoires en cours demandés aux Etats membres appellent à déterminer leur partie d'infrastructure nationale. Cet exercice s'effectue en fonction d'une part de la notion des lignes évoluant vers celles des corridors intégrés en réseau et d'autre part des capacités d'interface et de services entre les modes incluant les plates-formes et terminaux intermodaux.

### 3. La création d'un réseau ferroviaire pour un fret compétitif.

La dimension européenne de ce nouveau réseau vise à rendre l'attractivité du rail tout d'abord en obligeant les différentes parties concernées à prendre les initiatives et coordinations en conséquence. Il y va autant de la continuité de l'offre que des exigences de sécurité et de celles de l'interopérabilité

Cette culture de la chaîne ferroviaire vient d'être confirmée par la parution ce 20 octobre au Journal officiel de l'Union européenne du règlement 913/2010 du 22 septembre concernant la naissance de ce réseau.

10 pays, dont la Belgique, n'ont pas attendu cette parution pour engager les coordinations nécessaires entre eux pour construire ensemble 3 corridors de ce réseau. La Déclaration de Rotterdam, préparée par des initiatives prises par la Belgique en concertation avec les pays concernés, et signée le 14 juin dernier, en précise les détails pour une mise en œuvre accélérée. La Belgique prépare déjà le suivi de la déclaration de Rotterdam par une nouvelle réunion des Etats signataires lors d'une conférence internationale qui aura lieu à la mi- 2011.

#### 4. L'établissement d'un espace ferroviaire unique européen.

La proposition de cet espace unique donne un nouvel élan à la libéralisation du mode ferroviaire entamée en 1991. Pour mémoire, la directive 91/440 avait déjà donné l'accès aux réseaux nationaux pour le transport combiné international de marchandises. Depuis lors, le marché du transport ferroviaire éprouve beaucoup de difficultés à s'ouvrir et à fonctionner comme tel. Les discussions entre Etats membres à propos de la refonte des directives 2001/12, 2001/13 et 2001/14 viennent d'être entamés sous notre présidence pour, entre autres :

- encadrer le développement et le financement des infrastructures et parallèlement le calcul des redevances.
- faciliter l'arrivée de nouveaux entrants dont des regroupements pouvant impliquer des acteurs du transport combiné.

-

#### 5. La qualité de l'offre ferroviaire.

Les acteurs du transport combinés sont particulièrement sensibles à la continuité de la chaîne de transport, dont pour l'UIRR, le rail est un élément majeur.

La garantie de qualité doit, d'une part, pouvoir s'appuyer sur une interopérabilité de plus en plus étendue impliquant notamment l'acceptation réciproque des matériels roulants et des personnels les desservant. En attendant de nouvelles règles communes à l'échelle européenne, la multiplication des accords Cross-

border est bienvenue. La Belgique en a déjà passé et elle continue à en préparer d'autres.

D'autre part, la fiabilité et principalement la ponctualité des circulations restent des points faibles. La question est posée quant au développement ou non de conditions contractuelles contraignantes pour parvenir à des seuils supérieurs de satisfaction de la clientèle comme cela vient de se réaliser dans le transport de personnes avec le règlement 2007/1371.

#### 6. Les potentialités du mode ferroviaire.

Les technologies en transport évoluent mais il semble que le rail soit plus prudent que les autres modes pour y recourir.

Il se prive de ce bénéfice alors que le mode routier ne cesse de produire de nouvelles capacités, tout en respectant les normes environnementales et en utilisant moins d'énergie primaire.

Si l'« écocombi » pour les uns, le véhicule routier long et lourd, pour les autres, (25,25m/60t) sont appelés à de nombreuses expérimentations, les trains aux paramètres plus capacitaires (longueur et poids) se voient plus rares et ne jouissent pas du même intérêt. La raison en est probablement dans l'impact tant en infrastructure (signalisation et tonnage par essieu) qu'en matériel roulant (notamment pour l'attelage et le freinage).

A mon avis l'expérimentation de navettes de transport combiné à haute capacité pourrait être envisagée avec pertinence. Le tgv fret est sans doute aussi appelé à se développer.

#### 7. La participation aux chaînes d'approvisionnement.

Le plan d'action en transport et logistique, initié par la Commission en 2007, avait amorcé une sensibilisation de tous les acteurs économiques dont ceux du transport pour travailler davantage dans des logiques de chaînes.

Le transport combiné rail-route a pratiqué cette approche depuis quasi son origine, l'unité de chargement véhiculée étant elle-même souvent intégrée dans l'activité tant de production que de distribution, voire de recyclage.

Ce domaine requiert cependant une attention particulière pour que cette unité de chargement puisse être davantage intermodale c.-à-d. interopérable, d'un mode à l'autre sans manutention de la marchandise elle-même. Une certaine coordination européenne est appelée pour les modes terrestres.

Mesdames, Messieurs les orientations issues de la présente approche en 7 domaines rejoignent largement les différents accents relevés dans le document que l'UIRR a publié en juillet dernier au départ de ces attentes quant au mode ferroviaire.

L'UIRR, tellement impliquée dans le rail, se montre d'ailleurs très critique. Elle est parfois plus intéressée au fonctionnement du rail que certains opérateurs ferroviaires eux-mêmes ! Ne dit-on pas : Qui aime bien châtie bien !

En cette journée d'anniversaire de 40 ans d'actions de l'UIRR, je manquerai à mes devoirs si je ne saluais pas particulièrement Monsieur COLLE, votre Directeur général avant-hier, et aujourd'hui Président. Venu de l'aviation, il a rejoint le transport combiné. Voilà un beau transfert modal ! Et maintenant, le rail et la route n'ont plus de secret pour lui.

Depuis 20 ans, Rudy COLLE conduit à haut niveau la politique de présence du secteur des opérateurs rail-route.

Aujourd'hui, l'UIRR est dûment reconnu comme partenaire incontournable par toutes les instances en Europe. Ses statistiques font autorité !

Encore une fois, je félicite l'UIRR et tous ses membres, pour ses 40 ans de travail efficace ! Bien plus qu'un anniversaire, que ce millésime de 2010 soit le départ d'une nouvelle étape de son développement dans sa contribution à la mobilité durable en Europe.

Je vous remercie de votre attention.