



## 3ème Paquet Ferroviaire - Règlement d'indemnisation Vote à la Commission des Transports du Parlement Européen

---

En sa séance du 26.04.05, le Conseil d'Administration de l'UIRR s.c.r.l. a débattu du vote intervenu à la Commission des Transports et du Tourisme du Parlement Européen le 19.04.05, se rapportant au 3<sup>ème</sup> Paquet Ferroviaire.

Le Conseil a manifesté son inquiétude devant le refus de cette Commission de prendre en considération le volet relatif à un régime d'indemnisation de la non qualité en fret, tel que l'avait unanimement approuvé la Commission Européenne en mars dernier.

Le développement du Transport Combiné Rail-Route, - un des piliers de la politique de mobilité de l'Union Européenne -, et plus généralement l'avenir du fret ferroviaire, appellent une qualité de haut niveau pour que le mode « rail » puisse se mesurer valablement à la référence routière.

D'expérience, les opérateurs de TC savent que la qualité de la prestation ferroviaire s'améliore avec toute pression qui l'oblige à l'améliorer; dans l'attente d'une pression concurrentielle intramodale suffisante, toute mesure de soutien à une meilleure ponctualité ne peut que se révéler utile à l'image du mode ferroviaire, en réduisant en même temps les surcoûts considérables résultant pour tous les acteurs concernés des retards récurrents insupportables des trains de marchandises.

L'inquiétude exprimée par le Conseil d'Administration de l'UIRR se trouve accentuée par trois éléments :

- l'approbation par la même Commission des Transports et du Tourisme du

Parlement Européen d'un projet de Règlement d'indemnisation des voyageurs ferroviaires, en étendant en outre considérablement sa portée initiale, c.-à-d. aussi aux passagers nationaux.

Dans une situation où les trains de marchandises et de passagers sont encore assurés majoritairement sur la même infrastructure et avec les mêmes moyens de production, un régime d'indemnisation imposé aux seuls trains de voyageurs bénéficiera mécaniquement à ceux-ci, par exemple dans l'attribution des moyens de production et dans l'accès aux sillons en cas d'insuffisances ponctuelles

- la difficulté d'obtenir des entreprises ferroviaires sur certains axes « fret » importants des contrats qualité contenant des dispositions significatives allant dans le sens des exigences élémentaires de la clientèle
- la dégradation récente de la ponctualité moyenne sur des parties importantes du réseau européen, alors qu'elle était encore loin d'être satisfaisante.

L'UIRR confirme ici sa volonté de réussir à développer le transfert de fret par le rail, ce qui est sa seule raison d'être.

Les Autorités communautaires et nationales doivent l'y aider en réservant dans sa politique ferroviaire une juste place aux trains de fret compte tenu de leur valeur économique et environnementale déterminante. Cela implique des moyens adaptés, il ne faut que l'exemple de l'élargissement vers l'est de l'Union Européenne et l'invasion de poids lourds sur les routes, résultant de l'absence de mesures d'accompagnement du ferroviaire, pour nous en convaincre.