



LE COMBINÉ EN BREF

Megatrucks—Etat des lieux

S'il est un sujet politique qui occupe aujourd'hui le devant de la scène des transports, c'est bien celui relatif à l'admission ou non sur les routes européennes de poids lourds dépassant les normes actuellement autorisées par la Directive 96/53.

L'UIRR et sa société membre allemande Kombiverkehr furent les premières à quantifier avec l'aide de TIM Consult une des conséquences prévisibles de la mise en ligne d'unités routières plus longues et plus lourdes, à savoir le retour de trafic de marchandises du rail vers la route, ces unités devenant logiquement moins chères, de l'ordre de 20 à 25% à la TKm offerte. Une évaluation minutieuse de près de 800 courants de trafic O & D assurés actuellement en Transport Combiné et touchant en tout ou en partie de leur parcours à l'Allemagne a démontré que dans 55% des cas la comparaison de coût favorable aujourd'hui au TC par rapport à un camion conventionnel basculerait en faveur des megatrucks. Le report concomitant de trafic se traduirait par une augmentation à raison de 24% des circulations routières au lieu d'une réduction de celles-ci telle qu'invoquée par les promoteurs industriels et commerciaux de camions surdimensionnés. Diverses autres analyses scientifiques ont été commanditées auprès de consultants et d'instituts académiques de renom, dont celles à l'initiative du Ministère allemand des transports, de la Communauté européenne du Rail et de l'Union Internationale des Chemins de fer, qui entendaient

vérifier aussi les effets induits de ce transfert modal sur la congestion, la pollution et la sécurité.

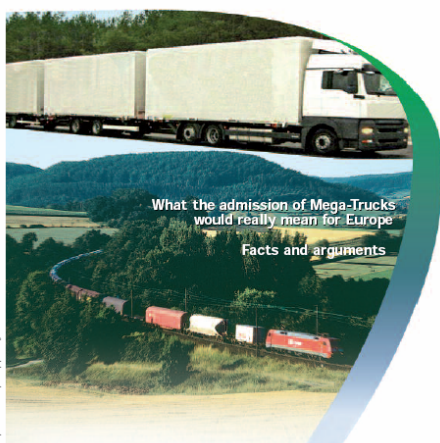
Les conclusions vont, à des ordres de grandeur près, dans le même sens : il y aurait dégradation sévère de tous ces paramètres qui rendrait la justification des adaptations ou constructions d'infrastructures routières plus problématiques encore que vue sous le seul angle de leur financement par les Etats.

Devant la diversité des prises de position concernant ces méga-camions, le Vice-président de la Commission Européenne, Monsieur J. Barrot a pris la louable décision de confier un vaste examen de la question à un consortium de consultants.

Comme il fallait s'y attendre, une première réunion des parties intéressées avec ceux-ci le 4 mars dernier à Bruxelles n'a fait que confirmer la divergence des vues, dont certaines n'étaient pas étayées.

La Commission a précisé à cette occasion que la portée de l'analyse ne concerne pas que les méga-camions mais aussi d'autres formes de libéralisation de la Dir 96/53, telle une éventuelle limite de poids supérieure en routier dans le cadre des dimensions routières actuelles. Une telle formule de facilitation du transport routier doit être examinée également dans le contexte plus vaste de son effet sur la répartition modale, qui ne peut qu'évoluer dans un sens défavorable pour des modes qui sont de façon établie plus sûrs et moins polluants, tel que le rail. Ainsi, il a pu être chiffré sur un réseau paneuropéen représentatif qu'à parcours égal, le TC consomme en moyenne près de 30% d'énergies non renouvelables en moins qu'un acheminement unimodal routier et émet jusqu'à 55% moins de CO₂. De façon générale, toucher de quelque façon que ce soit aux limites actuelles fixées dans la Dir 96/53 au détriment du transfert modal, ne cadre pas avec la politique de co-modalité de la Commission Européenne qui consiste à construire la mobilité sur les atouts économiques et écologiques prédominants de chaque mode et sur la combinaison la plus judicieuse de ceux-ci. Cette contradiction ne saurait être absente de la réflexion en cours.

Mega-Trucks versus Rail Freight ?



de consultants et d'instituts académiques de renom, dont celles à l'initiative du Ministère allemand des transports, de la Communauté européenne du Rail et de l'Union Internationale des Chemins de fer, qui entendaient





Conférence « Internalisation des coûts externes »

Le 31 janvier dernier, la Commission européenne a rendu publics les résultats de la consultation lancée sur ce sujet à l'occasion d'un événement qui permit un vaste échange de vues entre les Autorités, les consultants et les représentants de tous les secteurs de transport. Il en est ressorti un soutien marqué au projet d'internalisation des coûts externes.

L'UIRR a souligné en séance qu'un tel développement n'est pas seulement de nature à mettre les différents modes sur un pied d'accès égal au marché des transports, mais soutient aussi le TC dès lors qu'il vise à assurer la majeure partie du parcours total par des modes moins générateurs de coûts externes, ce qui correspond pleinement à la politique européenne de co- et intermodalité.

Dans un discours très engagé, le Vice-Président et Commissaire européen en charge des Transports, M. Jacques Barrot, a indiqué que l'internalisation concernera d'abord le transport routier qui est d'une part, le mode le plus pollueur et, d'autre part, celui

pour lequel les données relatives aux coûts externes sont à ce stade les plus fiables. Un paquet de mesures a ainsi été annoncé pour le 10 juin prochain au plus tard. Il devrait inclure entre autres, une proposition de méthodologie visant à internaliser les coûts externes du transport routier, une proposition de directive modifiant la directive Eurovignette, et deux stratégies, l'une visant l'internalisation à plus long terme des dits coûts pour les autres modes de transport, l'autre la diminution des nuisances sonores causées par le rail.

Lors de son intervention, le Président de la Commission Transports et Tourisme du Parlement européen M. Paolo Costa a mis l'accent sur la nécessité d'investir dans l'infrastructure utilisée par les modes les plus verts, et d'utiliser la partie tarifaire payée par l'utilisateur pour encourager le report modal et le financement de ces infrastructures.

Deux idées que l'UIRR soutient de longue date.

Communications 'Plan d'action logistique', 'réseau ferroviaire à priorité fret'

L'UIRR se réjouit du dénominateur commun de ces documents qui traduit la volonté des Autorités communautaires de soutenir le développement du fret ferroviaire dans un contexte d'asphyxie croissante de la mobilité. Soucieuse, de tradition, d'apporter une contribution constructive, l'UIRR a identifié plusieurs mesures qui permettraient plus sûrement au « réseau ferroviaire à priorité fret » d'absorber la croissance du fret ferroviaire estimée à environ 40% d'ici à 2015. Ainsi, en matière de qualité, l'UIRR propose que l'augmentation des capacités ferroviaires s'accompagne de stimuli, ou même d'obligations à l'égard des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure au bénéfice des clients, c-à-d le marché. Dans le même ordre d'idées et pour illustrer le fait que l'UIRR ne ménage aucun effort pour améliorer la qualité des services ferroviaires, elle prépare avec l'UIC un projet de labellisation et de suivi de services de TC sur des axes déterminés, avec comme perspective la généralisation de ce système. Par ailleurs, l'établissement de règles de priorité d'accès au rail équitables et novatrices pour ces services devrait logiquement être au centre d'une réflexion commune si l'on veut réussir un réseau ayant la vocation indiquée.

Sur le sujet-clef de la libéralisation, l'UIRR soutient toute mesure apte à dynamiser le marché du fret ferroviaire, et notamment la possibilité pour des entités autres que les entreprises ferroviaires à obtenir des sillons partout en Europe, 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) même s'ils les réservent à l'intervention d'une EF ; cela est de nature à favoriser la liberté de choix de son prestataire ferroviaire. Les terminaux et gares de triage annexes sont à juste titre reconnus comme étant des éléments majeurs de la chaîne moderne. L'UIRR observe cependant que les terminaux intermodaux ne sont pas expressément mentionnés dans la communication de la Commission. De par le rôle considérable qu'ils ont à jouer dans la perspective d'une meilleure logistique en Europe, leur développement doit aussi être soutenu. Les propositions contenues dans le plan d'action relatif à la logistique vont globalement dans la bonne direction. Toutefois, comme souligné en première page, l'éventualité d'une modification de la directive 96/53/CE qui permettrait l'introduction généralisée de camions plus longs et plus lourds est source d'une inquiétude justifiée.

Conférence annuelle RNE



La conférence annuelle des gestionnaires d'infrastructure (GI) européens RailNetEurope organisée fin novembre 2007 à Vienne a rassemblé près de 180 experts,

parmi lesquels MM. E. Muzio et M. Burkhardt, respectivement Président et directeur général de l'UIRR.

La présentation du logiciel Europtirails leur a permis de constater que la circulation des trains peut être suivie à quelques minutes près. Ce programme est très intéressant pour les opérateurs de TC car, grâce à leurs propres données sur les wagons composant le train et sur les unités de chargement qu'ils transportent, ils pourraient dériver toutes données nécessaires à un Tracking et Tracing de leurs clients. Pour l'heure, Europtirails est utilisé par six entreprises ferroviaires européennes (EF). D'autres s'ajoutent peu à peu. Dans son intervention, M. Burkhardt a souhaité que les opérateurs de TC puissent disposer d'un accès direct aux données de leurs trains, également

lorsque les sillons ne sont pas réservés directement pas les opérateurs en tant que « candidats autorisés » mais auprès des GI via des EF, ce qui est actuellement la règle. Ces GI devraient tenir une liste des clients/opérateurs pour lesquels les EF ont réservé des sillons. Il est important de prévoir cette possibilité à temps dans le développement du logiciel.

Un autre sujet majeur de la conférence était le système de tarification des sillons en fonction des prestations qui doit être introduit conformément à la Directive 2001/14. Or, à ce jour, il n'a été appliqué que dans quelques Etats-Membres de l'UE. Il constitue toutefois la base des accords qualité à venir entre EF, opérateurs et clients finaux. L'objectif doit être l'optimisation de l'ensemble de la chaîne logistique. Il faut un retour d'information sur les retards vers leurs responsables qui doivent en assumer financièrement les conséquences. Un incitant serait ainsi donné en vue de réduire le gaspillage des ressources qu'entraîne une qualité déficiente.

Un groupe de travail de l'UIC travaille à l'élaboration d'un système de compensations dont le lancement n'est toutefois prévu qu'en 2009.

Au regret de l'UIRR, il ne faudra compter au début que sur des compensations limitées qui ne couvriront pas les surcoûts pour les opérateurs et clients.

Bruit des wagons— Options pour le rétro-équipement

Le 8 février dernier, la Commission européenne a convié les parties concernées à se prononcer sur une étude conduite par Price Waterhouse Coopers relative au bruit des wagons lors du freinage, et proposant deux solutions distinctes pour traiter cette thématique :

- subventions pour les détenteurs de wagons allant de pair avec des restrictions opérationnelles après quelques années pour les wagons bruyants et accord volontaire pour passer à des semelles de frein K ou LL moins génératrices de bruit (appelé aussi 'rétro-équipement')

- tarification différenciée des sillons s'accompagnant d'un budget 'bruit' pour les parcours et accord volontaire pour le rétro-équipement

Il semblerait que la Commission européenne penche pour le moment en faveur de la deuxième solution. Par la suite, un bonus serait prévu pendant quelques années pour les wagons transformés et moins bruyants. La communication que la Commission prévoit de publier en juin prochain à ce sujet devrait répondre aux interrogations du secteur, et notamment préciser les modalités relatives au rétro-équipement à l'examen.

L'UIRR n'a pas manqué de faire valoir en toutes occasions que si ces mesures sont en effet de nature à renforcer l'attractivité du fret ferroviaire, il ne faudrait pas qu'elles engendrent des coûts si importants qu'ils affecteraient la compétitivité du rail.



Programme Marco Polo II

Depuis le début de l'année 2008, l'UIRR est activement impliquée dans deux nouveaux projets s'inscrivant dans le cadre du programme Marco Polo 2. Elle assure principalement la coordination administrative de ces projets qui visent un transfert modal dans le sud-est européen.

Rolling Motorways Network Through Eastern Europe (RoMo-Net)

Par extension successive du service existant entre Szeged (HU) et Wels (AT), les sociétés-membres de l'UIRR Hungarokombi (HU, responsable du projet) et Ökombi (AT) créeront en l'espace de 3 ans une chaîne de Route Roulante (Ro-Ro) entre Bucarest (RO) et Regensburg (DE). En plus des avantages environnementaux en découlant, ce réseau permettra un gain de temps considérable pour les camions assurant des transports de longue distance. En effet, après avoir roulé plusieurs heures, le chauffeur routier pourra se reposer dans le wagon couchette intégré au train de Route-Roulante alors que dans le même temps la marchandise transportée se rapprochera de sa destination finale.

L'innovation technique sera au cœur du projet puisque les partenaires ont, entre autres, l'intention de développer un système de 'tracking and tracing' permettant de localiser en temps réel les camions transportés par les Ro-Ro, et de développer un système de réservations en ligne.

Ce projet vise à transférer plus de 1 milliard de TKM de la route vers le rail.



South East European Intermodal Services (SEEIS)

Les opérateurs de TC Adria Kombi (coordonnateur opérationnel, SI), Cemat (IT), Kombiverkehr (DE) et Rocombi (RO) introduiront cinq nouveaux trains de combiné de la Slovénie (Ljubljana en tant que point nodal) vers des pays du sud-est européen (Bulgarie, Grèce, Roumanie, Serbie et Turquie). Les nouvelles offres seront intégrées au réseau de TC existant mis en place lors du fructueux projet SINGER (trains directs reliant Ljubljana à des régions économiques importantes telles que Munich, Budapest et Vérone). Les partenaires ont également l'intention d'améliorer leurs systèmes d'informations afin de renseigner leurs clients sur la localisation de leurs unités de chargement lors du transport d'un chantier à un autre en intégrant ces trains dans le système CESAR, qui est l'interface de suivi utilisée quotidiennement par plus de 500 clients du TC et développée par les acteurs majeurs de ce système de transport. Ils ont aussi l'objectif d'accroître le niveau global de la sûreté en prenant des mesures plus fortes concernant l'accès et la sortie des chantiers. Les résultats du projet INSECTT seront utilisés et testés.

Le projet SEEIS s'est fixé comme objectif de transférer en deux ans plus de 504 millions de TKM de la route au rail.

Agenda

Conférence DIOMIS
Assemblée Générale et Congrès UIRR

17 avril 2008
6 juin 2008

Paris (F)
Portoroz (Koper, Slovénie)



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