

# LE COMBINÉ EN BREF

## EDITORIAL

Quelle plus belle occasion que ce premier numéro de 2006 pour vous souhaiter ou vous réitérer nos meilleurs vœux pour une année qui soit marquée par le bien-être personnel et la réussite dans vos activités professionnelles. Nous-mêmes en attendons d'importants progrès au plan des transports et tout particulièrement du transport combiné. En effet, l'année qui vient de s'écouler a été riche en événements et en changements: l'inauguration de l'Agence Ferroviaire Européenne, le lancement de la révision à mi-parcours du Livre Blanc sur les Transports, l'examen par le Parlement et le Conseil de projets de grande importance tels que le troisième paquet ferroviaire, l'eurovignette, ou encore le programme Marco Polo II visant à améliorer les performances environnementales du transport de fret. Certains de ces sujets sont abordés plus avant dans la présente newsletter et détermineront les développements qui interviendront cette année en même temps qu'ils constitueront une partie importante de nos préoccupations.

Le souhait de toute l'équipe UIRR est que 2006 se traduise par des progrès déterminants pour la poursuite du développement du transport combiné, notamment par le biais d'une amélioration longuement attendue, et qui serait durable, de la qualité des services ferroviaires, mais aussi au travers d'une traduction concrète de résultats renouvelés émanant de nombreux projets d'étude cofinancés par la Commission Européenne, et auxquels notre Union internationale consacre de coutume et par juste intérêt une part substantielle de ses activités.

Tout ceci aura les meilleures chances de se réaliser dans la mesure où nous garderons le privilège des excellents contacts que nous avons pu bâtir au fil des ans avec les Autorités communautaires et nationales, avec les autres fédérations ainsi qu'avec notre clientèle en heureuse expansion.

C'est dans cette perspective que nous vous proposons de prendre connaissance des articles qui suivent.

**Rudy COLLE**  
Directeur Général



## Congrès UIRR 2006

Dans le cadre de son Assemblée Générale à Vienne, l'UIRR organisera le **22 juin 2006**, avec le soutien de la Commission Européenne, un congrès sur le thème « chances et risques pour le TC dans l'Europe élargie ». Celui-ci sera précédé le 21 juin par un dîner de gala offert par les Autorités du TC en Autriche.

## Vie de l'Association

### Rencontre entre l'UIRR et M. le Commissaire Barrot



*A gauche: M. Trestour, M. le Vice-Président Barrot, M. Sagredo  
A droite: M. Mélard, M. le Président Muzio, M. Colle*

Le 27 novembre dernier, des représentants de l'UIRR ont rencontré M. J. Barrot, Vice-Président de la Commission Européenne et Commissaire aux Transports, afin de présenter les sujets et les enjeux concernant la technique particulière du TC rail-route.

Etaient également présents M. M. Sagredo, membre du Cabinet de M. Barrot, ainsi que M. J. Trestour, Chef d'Unité Autoroutes de la mer et Intermodalité de la Direction Générale Transport et Energie à la Commission.

Au cours de cet entretien, M. E. Muzio, Président du Conseil d'Administration de l'UIRR, M. R. Colle, Directeur Général de l'UIRR et M. J-L. Mélard, Directeur Général de TRW, ont successivement exposé la situation actuelle du marché, mais aussi les conditions-cadre à développer afin de favoriser le transfert de marchandises de la route vers le rail: ainsi, l'accent a été mis sur la nécessaire concentration des aides à la route roulante uniquement sur des axes pertinents, sur le désavantage du TC face à la route par manque d'interopérabilité des systèmes ferroviaires en Europe et le rôle de l'Agence Ferroviaire Européenne en vue de résorber cette disparité. L'UIRR a également plaidé pour des aides au TC ciblées, notamment par l'attribution au secteur ferroviaire d'une partie des revenus issus de l'eurovignette sur les poids lourds. Enfin, au vu des nouvelles dégradations observées dans la qualité des services ferroviaires, l'UIRR a soutenu l'idée d'un suivi de la qualité au sein de la Commission, auquel elle participerait activement.

Réagissant sur ces thèmes, M. Barrot a confirmé que les aides pour le rail seront conditionnées par leur contribution à l'interopérabilité. Suite au rejet par le Parlement du volet Qualité Fret du 3<sup>e</sup> Paquet ferroviaire, la Commission envisage de se donner un temps d'observation sur l'évolution de la qualité; elle reste très demandeuse d'informations et, consciente de l'importance de ce dossier, n'entend pas l'abandonner. M. Barrot a en outre déclaré qu'il étudierait le sujet des aides sur base par exemple de celles prévues pour les Autoroutes de la mer.



## Elaboration des horaires

Lors de son Conférence à Vienne le 2 décembre 2005, RailNetEurope, association regroupant 29 gestionnaires d'infrastructure européens, a abordé la question de l'élaboration internationale des horaires. Bien qu'il ait été souligné que ce processus soit plus rapide que ce qu'exige la Directive 2001/14, il n'en reste pas moins qu'il est encore trop lent par rapport aux besoins du marché.

Lors de la discussion entre les participants, M. M. Burkhardt, Directeur Général de l'UIRR, a soulevé le problème de la duplication d'une même demande de sillon introduite par plusieurs entreprises ferroviaires. En effet, du fait de la concurrence naissante entre les entreprises ferroviaires dans le cadre de la libéralisation du marché, les opérateurs de TC ou autres clients importants demandent plusieurs offres à plusieurs entreprises ferroviaires, qui transmettent à leur tour ces différentes demandes au gestionnaire d'infrastructure. Il a rappelé qu'il serait dès lors profitable à tous les acteurs que les opérateurs de TC et les clients fret importants soient reconnus comme candidats autorisés, afin de pouvoir introduire directement leur demande de sillon et éviter ainsi cette multiplicité.

Dans le cas où cela ne s'avérerait pas possible, l'UIRR a de nouveau proposé d'introduire au minimum la tenue d'une liste par les gestionnaires d'infrastructure, précisant pour qui l'entreprise ferroviaire demande le sillon, rappel qui a suscité un intérêt certain.

## CUU Wagons



Le nouvel accord international sur le transport ferroviaire COTIF entrera vraisemblablement en vigueur début 2006, lorsque le 27<sup>e</sup> État membre l'aura ratifié. Cet accord signifiera la fin du RIV „Accord sur

l'échange et l'utilisation de wagons de marchandises entre les entreprises ferroviaires“. Les wagons ferroviaires et privés seront alors mis sur un pied d'égalité. Afin de continuer à garantir la libre circulation des wagons et d'empêcher la multiplication de différents contrats entre les acteurs, l'UIC, l'ERFA et l'UIP ont élaboré un contrat uniforme d'utilisation (CUU). Ce dernier précise les conditions contractuelles et de responsabilité entre les entreprises ferroviaires et les propriétaires de wagons. L'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF devrait amener le plus grand nombre possible d'entreprises ferroviaires et de détenteurs de wagons à adhérer au CUU, ce qui permettra la libre circulation, évoquée ci-avant, dans l'ensemble de l'UE, voire au-delà. L'adhésion se fait par une déclaration auprès du Bureau CUU qui est en cours de constitution. Les sociétés UIRR disposent d'environ 13 000 wagons privés.

## La vie des membres

### *Développement du trafic allemand*

En novembre 2005, **Kombiverkehr** a étendu son réseau opérationnel par sa participation au capital d'Optimodal (NL), de Intercontainer Austria (A) ainsi que dans la société de TC non accompagné Hungaria Intermodal (HU) actuellement en phase de création. Ces coopérations permettront le développement des corridors Benelux - Europe du Sud-Est, pour des trains complets à destination par exemple de la Grèce ou encore de la Roumanie et, au-delà, de la Turquie.

### *Route roulante de/vers l'Autriche*

Depuis octobre 2005, le service de route roulante entre Wels (A) et Arad/Oradea (RO) est assuré par **Ökombi**. La société autrichienne assure également depuis le 2 novembre dernier des transports entre Graz (A) et Regensburg (D) en saut de nuit. Elle a en outre augmenté la fréquence de ses trains via le Brenner de 3 à 10 allers-retours quotidiens.

### *Services de/vers l'Europe centrale et orientale*

A raison de trois départs par semaine, **ICA** et **Kombiverkehr** offrent depuis septembre un service de trains complets entre Wels (A) et le terminal BILK de Budapest (HU), à partir duquel d'autres terminaux hongrois seront desservis.

En octobre dernier, **Bohemiakombi** et **Kombiverkehr** ont

lancé une liaison Duisbourg (D) - Lovosice (CZ). Le « Bohemia express » permet de transporter conteneurs et caisses mobiles au rythme de deux départs par semaine.

### *Nouveau terminal de Busto Gallarate*

Le 9 septembre 2005, **Hupac** a inauguré le nouveau terminal de Busto Arsizio - Gallarate près de Milan en présence des Ministres des transports italien et suisse. Le terminal représente la plaque tournante du réseau Shuttle Net de l'opérateur suisse, avec une capacité initiale de 23 paires de trains par jour.

### *CNC devient Naviland*

En octobre dernier, la société **CNC** a recentré ses activités sur le TC maritime en devenant **Naviland Cargo**. Elle dessert dès à présent les ports d'Anvers, du Havre, de Marseille et de Zeebrugge. **Naviland** développe également un service complémentaire « tout route », NaviTrucking.

### *Hungarokombi se recentre sur l'accompagné*

Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2006, la société **Hungarokombi** va concentrer ses services sur la route roulante. Les activités de TC non accompagné seront assurées par la nouvelle société Hungaria Intermodal. Le capital de cette nouvelle compagnie est détenu par les sociétés **Kombiverkehr**, MAV Kombiterminal, Speditions Holding (ÖBB) ainsi que la Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn.

## Politique européenne des Transports

### Révision à mi-parcours du Livre Blanc des Transports



Afin de maîtriser l'augmentation exponentielle des transports en Europe et de limiter ainsi les nuisances engendrées, la Commission Européenne avait adopté en 2001 un Livre Blanc intitulé: « La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix ». Ce document contient un ensemble de

propositions d'action visant à une répartition plus équilibrée entre les divers modes de transport. Le programme d'action annexé prévoyait différentes mesures pour la revitalisation du rail, dont la libéralisation du marché, par la voie d'un paquet ferroviaire incluant notamment des « mesures assurant la qualité des services », le développement de la sécurité, de l'interopérabilité ou encore des infrastructures. Depuis lors, ce sont deux paquets ferroviaires qui ont été adoptés respectivement en 2001 et 2004, contenant entre autres des dispositions pour la libéralisation du transport ferroviaire de marchandises, les licences des entreprises ferroviaires, la tarification des infrastructures, l'interopérabilité ou encore la création d'une Agence Ferroviaire Européenne.

L'UIRR a participé à la consultation menée par la Commission sur l'évaluation de la mise en œuvre du Livre Blanc de 2001 par le biais d'une contribution écrite ainsi que d'une intervention à l'occasion d'une conférence dédiée à ce sujet le 1<sup>er</sup> décembre dernier. Elle a ainsi pu saluer l'engagement de l'Union dans des actions concrètes, mais a également souligné la lenteur de leur application par les Etats membres. Elle a appelé à une transposition plus suivie de la libéralisation du marché ferroviaire dans les Etats membres, ainsi qu'à des efforts soutenus pour la qualité des services ferroviaires, qui est encore trop souvent insuffisante pour que le rail puisse voir augmenter ses parts de marché. Notre association a en outre rappelé la nécessité de l'achèvement des projets de réseaux transeuropéens de transport et d'une taxation équitable des différents modes pour l'utilisation des infrastructures afin de rééquilibrer leurs parts de marché respectives. Selon la Directive 2001/14, les GI doivent établir des règles de rémunération basées sur le rendement qui prévoient des dédommagements en cas de dysfonctionnement.

### 3<sup>e</sup> Paquet ferroviaire - Qualité

En octobre dernier, le Parlement Européen a procédé au vote du 3<sup>e</sup> Paquet ferroviaire présenté par la Commission en mars 2004, acceptant sous réserve de certains amendements l'ouverture du marché pour le transport de passagers, la création d'une certification harmonisée pour les conducteurs de trains ainsi que l'indemnisation des passagers subissant des retards importants. Néanmoins, le Parlement a rejeté la proposition de Règlement visant à accorder des compensations aux clients fret des entreprises ferroviaires en cas de retard. Il a en effet estimé que cette disposition contreviendrait aux intérêts du secteur ferroviaire.

Concernant ce vote, l'UIRR a souligné le coût du non-respect de la ponctualité pour la chaîne de transport, et le fait que les montants d'indemnisation initialement prévus par la Commission étaient très inférieurs à ceux prévus pour les passagers (entre 5 et 25% pour le fret contre 50 et 100% pour les passagers dans la proposition de la Commission, de 25 à 75% pour les passagers selon l'avis du Parlement). L'UIRR espère que la Commission continuera à suivre la question de la qualité du fret par toutes voies utiles, et que les entretiens de marché, consécutifs à la signature d'un accord volontaire sur des dispositions qualité entre l'UIRR et les membres du forum fret de l'UIC (voir newsletter n°2), se révéleront positifs pour la ponctualité des services ferroviaires et la compétitivité du TC.

### Agence Ferroviaire Européenne

La mise en place de l'Agence Ferroviaire Européenne (ERA), créée par voie de Règlement communautaire en avril 2004, poursuit son cours. Elle a pour tâche l'élaboration de solutions communes pour le développement mais aussi pour le suivi des questions de sécurité et d'interopérabilité en Europe (en particulier pour l'instauration de nouvelles spécifications techniques d'interopérabilité - TSI et la révision des TSI existantes).

Dr. J. Berenyi, Vice-Président du Conseil d'Administration de l'UIRR, représente les clients fret au sein du Conseil d'Administration de l'ERA et participe en cette qualité, assisté par M. M. Burkhardt, à ses réunions. L'ERA ne possède pas de pouvoir de décision direct mais transmettra des recommandations à la Commission qui pourra rédiger des projets de législation communautaire sur la base de ces contributions.

Sur le plan opérationnel, l'ERA est organisée en 5 unités respectivement en charge de la sécurité, de l'interopérabilité, de l'ERTMS (European Rail Traffic Management System, outil de gestion du trafic ferroviaire et de la signalisation), de l'évaluation économique et enfin de l'administration. Son programme de travail pour l'année 2006 est actuellement en cours d'adoption, avec notamment les premières réunions des groupes de travail. ([www.era.eu.int](http://www.era.eu.int))



## Projets

### Sécurité et sûreté dans le TC

Les attentats perpétrés à New York et plus récemment à Madrid et à Londres ont bouleversé la perception du danger terroriste dans les pays occidentaux. Ces actes ont donné lieu à de nombreuses réflexions et mesures pour la sécurité et la sûreté dans le secteur des transports. Le TC fait déjà l'objet de nombreuses dispositions, législatives ou issues de l'initiative des opérateurs de la chaîne de transport. Lors d'un séminaire du Bureau International des Conteneurs BIC (12-13 septembre 2005), les principales mesures internationales pour la sécurisation de la chaîne logistique ont été évoquées : elles résident dans des accords entre les douanes et les Gouvernements (Container Security Initiative) ou entre les douanes et l'industrie (C-TPAT contre le terrorisme). De même, le code ISPS instaure des règles pour les ports (identification électronique des personnes et enregistrement 24 heures à l'avance). L'Organisation internationale de normalisation (ISO) intervient quant à elle en matière de normalisation des conteneurs (renforcement des portes, scellés mécaniques et électroniques ou encore identification électronique).

La sécurité dans les transports est également une préoccupation centrale en Europe : ainsi, la Conférence Européenne des Ministres des Transports a rédigé un rapport sur « la sûreté du transport intermodal de conteneurs », identifiant les risques et formulant des recommandations. La DG Transports de la Commission Européenne a quant à elle commandé une étude sur les risques en matière de transports terrestres, dont les conclusions nous paraissent problématiques vu qu'elle propose des mesures de sécurité complètes sans tenir compte de la probabilité des attaques. Enfin, la DG Taxes et Union Douanière a rédigé un avant-projet fixant les dispositions d'application du code des douanes communautaire, relatives à la sécurité aux frontières extérieures. De telles mesures ainsi que leur harmonisation sont nécessaires, mais il est essentiel qu'elles soient proportionnées aux risques réels afin qu'elles n'entraînent pas de coûts supplémentaires non indispensables. En effet, pour le TC Rail-Route, une hausse importante des surcoûts due à des dispositions de sécurité trop élevées engendrerait automatiquement un transfert de trafic vers l'alternative que constitue le mode routier pur, nuisant ainsi à l'objectif partagé d'un transport de fret économique, écologique et plus sûr. Par ailleurs, les opérateurs de TC ont déjà pris diverses initiatives concernant la

sécurité et la sûreté de leurs envois; ainsi, Cemac, Hupac, Novatrans et TRW ont élaboré des procédures appliquées dans les terminaux (enregistrement, vérification de l'identité des chauffeurs ainsi que des autorisations ADR dans la cas de transport de marchandises dangereuses, numéros de réservation, de scellé, contrôle de l'état de l'unité de chargement, formation du personnel...). Parallèlement, la plupart des grands terminaux de TC sont clôturés, possèdent des guichets d'entrée et sont soumis à des procédures de contrôle systématique des unités de chargement et des documents de transport. Ces mesures ont été recensées dans le cadre du projet INSECTT sur la sécurité des terminaux de TC (programme Marco Polo de l'UE), lancé le 19 septembre dernier. L'UIRR, qui participe à ce projet avec plusieurs de ses sociétés-membres, avait formulé en septembre 2004 des « propositions pour une amélioration de la sécurité en TC », et vise, avec le projet INSECTT, à établir des procédures et une formation du personnel harmonisées.



Le déroulement du projet BRAVO concernant le développement du TC sur l'axe du Brenner se poursuit. L'activité de recherche n°2 a été clôturée en novembre dernier par une analyse comparative détaillée du processus d'allocation des sillons dans les différents pays ainsi que des propositions visant à les améliorer. Une première partie évoque des capacités actuelles satisfaisantes mais parfois assorties de goulots d'étranglement à gérer. Une seconde partie expose les attentes des clients quant à l'allocation des sillons, qui nécessite des moyens et des outils supplémentaires, tels que l'allocation électronique étudiée dans la dernière partie du rapport. ([www.bravo-project.com](http://www.bravo-project.com))



Dans le cadre du projet TREND sur les nouveaux concepts de transport ferroviaire, et notamment de son volet portant sur les innovations, l'UIRR est appelée à encadrer la réalisation d'études concernant d'une part le transport par rail d'unités de chargement à température régulée et l'approvisionnement inhérent en énergie, et d'autre part le trafic de fret automatisé, pouvant se positionner en tant qu'alternative à la route et au transport ferroviaire conventionnel. ([www.trend-project.com](http://www.trend-project.com))

### Agenda

Conférence Eurorail 2006	31.01-01.02.2006	Bruxelles (B)
Conférence EIM/ERFA/ERFCP/UIRR "Accès au réseau: meilleures pratiques"	29.03.2006	Bruxelles (B)
Commission technique INTERUNIT	16-17.05.2006	Belgique
Assemblée Générale UIRR	20-22.06.2006	Vienne (A)
→ Congrès UIRR "Le TC dans l'Europe élargie"	22.06.2006	Vienne (A)



UIRR srl

31 rue Montoyer bte 11

B - 1000 Bruxelles

Tél. +32 2 548 78 90

Fax +32 2 512 63 93

E-mail [headoffice.brussels@uirr.com](mailto:headoffice.brussels@uirr.com)

Internet [www.uirr.com](http://www.uirr.com)