

Un train sur quatre roule pour le rail-route

"Le compromis sur l'eurovignette obtenu au récent Conseil européen des Transports est certes une percée, mais pas un aboutissement. Au final, il faudrait que tous les coûts soient pris en compte pour tous les modes". C'est ce que dit l'Union Internationale Rail-route (UIRR). Il se demande aussi comment réagira le Parlement européen.

Alain Leglay

L'UIRR a soufflé ses quarante bougies par une conférence et un dîner de gala dans l'atrium de la Bourse de Bruxelles. Il y a en effet déjà quarante ans que huit opérateurs du combiné rail-route ont fondé l'UIRR à Munich. L'union compte désormais 18 membres et le réseau s'étend à toute l'Europe. Le succès a été au rendez-vous, au point qu'aujourd'hui, un train de marchandises sur quatre roule pour le transport combiné.

La récente crise économique et financière de 2008-2009 a toutefois fait perdre 17% de trafic et deux à trois ans de croissance au transport combiné (surtout dans le non-accompagné, le trafic accompagné ayant beaucoup moins souffert), mais la situation se rétablit depuis le début de 2010. A fin juin, en effet, on était à +14% environ.

"Si la capacité des terminaux est augmentée, si l'infrastructure ferroviaire est améliorée et si l'inter-

opérabilité est réalisée, le transport combiné rail-route est certainement capable de croître de 7% par an pendant longtemps," estime Rudy Colle, président exécutif de l'UIRR.

Revenant sur le compromis sur l'Eurovignette, Rudy Colle reconnaît qu'il est compréhensible qu'on procède par petites étapes. "Mais ce qui nous inquiète, c'est l'absence de caractère obligatoire dans le compromis obtenu. De plus, on peut se demander quelle sera la réaction du Parlement européen, et surtout s'il réagira dans les six mois comme demandé", a-t-il déclaré.

Pas moins de neuf orateurs se sont succédé à la tribune lors de la conférence, représentant le gouvernement belge, l'UE, les gestionnaires d'infrastructure, les opérateurs ferroviaires, l'UIRR bien sûr et les clients.

Parmi ceux-ci, Gudrun Winner-Athens, présidente et CEO de Winner Spedition, n'a pas été tendre pour les chemins de fer, "qui manquent de



Winner Spedition est notamment actif dans le rail-route.

fiabilité, ne sont toujours pas parvenus à harmoniser, standardiser, bref se rendre interopérables". Et d'ajouter que la situation actuelle, avec tous ces courants et systèmes de signalisation différents est le fruit de décennies de développements nombrilistes de chaque réseau. "Mais depuis le temps - 40 ans - que les clients comme les entreprises de transport combiné rail-route demandent aux entreprises ferroviaires de tenter d'accorder leurs violons, on devrait pouvoir arriver à de meilleurs résultats qu'une vitesse de 45 à 55 km/h", estime Winner-

Athens. "Faut-il vraiment changer quatre fois de machinistes entre Wupperthal et Munich, soit pour environ 500 km?"

Martin Burkhardt, directeur général de l'UIRR, a déclaré qu'on attend pour le 29 octobre le vote du Comité Européen de Normalisation concernant les codes d'identification pour les unités de chargement non enregistrées au BIC et pour les nouvelles plaques de codification pour les semi-remorques et les caisses mobiles.