

## **Prise de position de l'UIRR sur le Livre Blanc de la Commission Européenne du 12.09.01**

**« La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix »**

**Les opérateurs rassemblés au sein de l'Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route se félicitent du Livre Blanc de la Commission Européenne. Ils demandent au Parlement Européen de soutenir la politique commune des transports et invitent les Etats membres à faire les choix qui s'imposent de façon rapide et déterminée, compte tenu des difficultés actuelles dans le domaine du transport combiné.**

### ***Le développement du transport combiné***

La création d'un marché intérieur pour le transport par rail constitue un des thèmes centraux du Livre Blanc. Celui-ci se situe dans le prolongement de la politique menée jusqu'à ce jour, mais ses déclarations sont plus explicites qu'auparavant. Dans ces réflexions, la promotion de l'intermodalité occupe une place de premier choix.

A plusieurs reprises, l'UIRR a attiré l'attention sur la lenteur de la transposition de la directive ferroviaire. La critique adressée par le Livre Blanc à l'encontre du Conseil des Ministres et l'accent mis sur le rôle joué par le Parlement Européen dans la création d'une politique commune des transports sont à souligner.

En février 2000, les sociétés UIRR ont publié une prise de position qui contient des propositions concrètes de mesures de soutien au développement du transport ferroviaire et du transport combiné. Les points-clé en sont :

- une séparation claire et nette entre infrastructure et exploitation ferroviaire
- l'engagement des Etats à atteindre des résultats concrets en matière de libéralisation
- le contrôle de la concurrence, afin d'empêcher l'exploitation de positions de monopole
- des coûts d'infrastructure ferroviaire comparables à ceux de la route
- un même calendrier de libéralisation pour le rail et la route
- l'octroi aux opérateurs de TC d'un droit de disposition des sillons
- une interopérabilité trans-européenne
- une extension des mesures de soutien au transport combiné.

La plupart de ces points sont repris dans le Livre Blanc. Il importe de les concrétiser dans le deuxième paquet ferroviaire qui a été annoncé dans les prochains mois.

### ***Extension ou modernisation de l'infrastructure ferroviaire***

La Commission souhaite avancer d'une façon plus décidée que dans le passé sur le plan de la nécessaire extension de l'infrastructure ferroviaire. La nouveauté réside dans le fait que la Commission estime que les règles communautaires selon lesquelles les contributions pour l'utilisation de certaines routes ne peuvent pas excéder leurs coûts de construction et d'entretien, sont contradictoires. Ainsi, elle fait preuve de compréhension envers la position autrichienne, se rapportant au péage du Brenner. Parallèlement, la politique suisse de financement des nouveaux tunnels du Lötschberg et du Gothard devient clairement un exemple pour les Etats membres de l'UE. On s'est rendu compte que ces infrastructures excessivement coûteuses ne peuvent plus être financées par les mesures fiscales traditionnelles. Dans des régions sensibles, il sera dorénavant possible de percevoir des redevances pour chacun des modes de transport, afin de financer des projets d'infrastructure visant à réduire les coûts externes du secteur de transport en question mais aussi d'autres modes de transport. Il est un fait que des transferts de trafic vers un autre mode de transport ne peuvent être atteints que par un développement parallèle des infrastructures.

### ***Prise en compte des coûts externes***

L'environnement et la sécurité des transports sont davantage mis en avant. La tarification des coûts d'infrastructure tenant compte des coûts externes continue à être exigée pour tous les modes de transport. L'annonce faite d'une Directive-cadre en 2002 permet d'espérer que des progrès seront finalement réalisés dans ce dossier.

### ***Assurer la qualité***

La Commission entend réagir devant les insoutenables déficiences de qualité ferroviaire. L'UIRR soumettra des propositions concrètes à la Commission Européenne, afin de modeler de façon pratique le projet annoncé de Directive sur la garantie de la qualité des services ferroviaires en ce qui concerne le transport combiné.

Jusqu'à ce jour, les opérateurs doivent payer le même prix aux entreprises ferroviaires, indépendamment du fait que le train arrive à l'heure voire avec quelques heures de retard ou plus encore. De plus, les entreprises ferroviaires n'assument pas de responsabilités pour les dommages financiers encourus par les opérateurs et les entreprises logistiques. Un dédommagement n'est pas ce qui importe en premier lieu pour les opérateurs. Ce qu'ils demandent, c'est qu'un système de règles soit élaboré, obligeant les en-

treprises ferroviaires à tenir compte des conséquences financières de leurs politiques et de leur gestion quotidienne. Ceci est d'autant plus important que les entreprises ferroviaires ont contraint de plus en plus les opérateurs à acheter des trains complets un an à l'avance et à en assumer le risque de chargement.

### ***Le Programme de soutien Marco Polo***

L'UIRR se félicite du concept élargi de mesures de promotion proposé par la Commission Européenne sous le nom de « MARCO POLO ». Elle a pris position de façon détaillée sur le document de consultation de la Commission et espère que ses remarques se retrouveront dans la forme définitive du programme. Les « aides au démarrage », « actions à effet de signal (catalyseur) » et la « promotion de la reproductibilité/la contribution à la définition d'objectifs communs » devraient être utilisées en tout premier lieu pour promouvoir le transport combiné rail-route.

Le secteur ferroviaire est le seul qui ne soit pas encore libéralisé et dont les conditions-cadre insuffisantes en pratique ajoutent des risques insupportables aux décisions à prendre par les sociétés. Le programme MARCO POLO ainsi que d'autres mesures de l'UE et des Etats membres sont nécessaires dans cette période de transition, afin que des services se développent et que d'autres ne disparaissent pas du marché avant que des conditions-cadre harmonisées, équitables et comparables pour tous les modes de transport permettent aux entreprises de prendre plus d'initiatives et que le développement de modes de transport plus favorables à l'environnement puisse être livré en toute confiance au jeu de la concurrence.

### ***Une rapide transposition***

**Les vingt opérateurs de TC regroupés au sein de l'UIRR mettront tout en oeuvre pour que les principes de base du Livre Blanc ne restent pas lettre morte. Après les expériences faites avec la transposition excessivement lente de la Directive Ferroviaire 91/440, ils attendent de la Commission Européenne qu'elle assortisse les Directives annoncées de délais concrets et d'obligations contraignantes.**