

## **PRISE DE POSITION SUR LE TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE.**

INTERUNIT, Comité International de Coordination du Transport Combiné Rail-Route, est une association regroupant dans une parité de fait d'une part les entreprises ferroviaires membres de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), qui assurent des services en transport combiné en Europe en collaboration avec les sociétés opératrices membres de l'UIRR<sup>1</sup>, et d'autre part ces sociétés opératrices.

INTERUNIT concrétise sa vocation de plate-forme d'échanges de vues stratégiques sur le développement du transport combiné par l'étude et la coordination des activités assurées par ses membres dans ce domaine et par la recherche des voies propres à améliorer la qualité, la productivité et la compétitivité des services rendus au client.

Interunit se félicite des orientations politiques suivies par les Autorités Communautaires, marquées par la volonté de réaliser un meilleur équilibre des modes comme moyen concret de soutenir une politique de mobilité plus durable. Ainsi, le Livre Blanc approuvé en septembre 2001 mais aussi de façon indirecte le deuxième paquet ferroviaire diffusé en projet le 23.01.02 misent clairement sur l'intermodalité et reconnaissent implicitement la place déjà occupée par la combinaison des modes « rail » et « route » ainsi que son important potentiel de développement.

En effet, le transport combiné rail – route de marchandises a connu ces dernières années un essor incontestable dans l'ensemble de l'Europe. Le volume de transport combiné est passé de 80 millions de tonnes en 1986 à 180 millions de tonnes en 2000, ce qui correspond à un taux moyen de croissance annuelle de 7%. Le volume de transport combiné rail-route a donc plus que doublé entre 1986 et 2000. Le développement est encore plus remarquable si l'on observe la progression du trafic combiné international qui constitue le segment de marché pertinent en transport combiné. Ainsi les sociétés de l'UIRR ont-elles dans la même période réalisé un taux d'accroissement de leurs envois de transport combiné international de plus de 12% en moyenne annuelle.

---

<sup>1</sup> UIRR ou Union Internationale des sociétés de transport combiné rail-route : société coopérative de droit belge regroupant aujourd'hui 19 sociétés privées d'organisation, promotion et commercialisation du TC situées dans autant de pays européens. Grâce à la structure de leur actionariat composé majoritairement de transporteurs routiers et de transitaires, grâce par ailleurs à leur apport de know how, la fourniture d'une partie substantielle de wagons intervenant dans le TC et la gestion directe de nombreux terminaux, ces sociétés prennent à leur compte +/- 65% des envois de TC.

Pour ce qui concerne le transport combiné assuré par les sociétés de l'UIRR, il représentait en 2001 l'équivalent de plus de deux millions de poids lourds enlevés à la route, soit plus de 9100 véhicules de ce type par jour ouvrable dont le parcours moyen sur l'infrastructure routière aurait été d'environ 700km.

Le transport est un phénomène de société. Tous les types de transport ont leur place et leur domaine de pertinence. Pour ce qui concerne le transport combiné rail-route, les chiffres cités ci-dessus indiquent clairement qu'il doit continuer à figurer dans les stratégies des décideurs en matière de politique de transport.

L'importance du transfert modal de la route au rail figure au cœur des débats. Le transport combiné représente le segment à plus fort potentiel de développement pour le fret ferroviaire. Cette politique figure déjà en bonne place dans les stratégies respectives des différents acteurs de la communauté du transport combiné : opérateurs et entreprises ferroviaires. Par exemple, les prévisions de B-Cargo<sup>2</sup>, à l'instar d'autres entreprises ferroviaires, tablent sur une croissance du transport de fret intra-européen tous modes confondus de 38% sur 10 ans, ce qui implique une augmentation de 50% du fret ferroviaire pour une augmentation de 100% du transport combiné. Les opérateurs ont également adopté une stratégie agressive pour encourager la croissance du fret ferroviaire. On citera à titre d'exemple le « Programme en 5 points » présenté en janvier 2002 par les sociétés Bertschi, Danzas et Hupac en partenariat avec les Chemins de fer suisses. Ce programme rappelle avec à propos un certain nombre de freins au développement du transport combiné rail-route (l'accès à l'infrastructure ferroviaire, les priorités insuffisantes attribuées au fret etc.) et propose des pistes d'amélioration.

Comme nous venons de l'illustrer, de nombreux aspects essentiels et urgents au développement du transport combiné rail-route relèvent directement ou indirectement des Etats, à savoir :

- les importants et nécessaires investissements ferroviaires : infrastructures et matériel roulant (locomotives notamment)
- le soutien au transport combiné rail route, les poids et dimensions autorisés
- la place octroyée au fret sur l'infrastructure ferroviaire etc.

---

<sup>2</sup> Division fret des Chemins de fer belges.

C'est pourquoi, les autorités supranationales et nationales doivent veiller à ce que les mesures d'harmonisation nécessaires soient prises et la Commission européenne doit accentuer son rôle en la matière.

Sur la question du soutien au transport combiné, les membres de INTERUNIT ont communiqué leurs prises de position respectives par rapport au programme Marco Polo édité par la Commission. Ils tiennent cependant à émettre ici quelques considérations plus générales.

Il faut constater une grande disparité entre les Etats, en ce qui concerne la redevance d'infrastructure ferroviaire, mais également partout une grande disparité entre la route et le rail. Des efforts de convergence dans ces deux domaines sont indispensables.

De même, compte tenu des restrictions budgétaires observées partout en Europe, il est finalement aussi important pour la communauté du transport combiné, que soient corrigées les distorsions de concurrence bien connues que d'agir en vue d'obtenir des aides financières directes destinées à compenser le surcoût de la chaîne du combiné par rapport au transport routier de bout en bout.

Il est indispensable de maintenir, au-delà d'aides financières proprement dites, les quelques avantages réglementaires actuels du transport combiné rail-route. Les membres de INTERUNIT attirent l'attention sur les conséquences sur le développement du transport combiné rail-route, d'une disparition ou d'une atténuation importante de ces avantages réglementaires. A défaut d'internaliser à court terme les coûts externes, le transport combiné doit pouvoir conserver ces rares avantages.

Une nouvelle piste devrait prendre en compte la problématique des conséquences des priorités actuelles entre fret et voyageurs sur les infrastructures ferroviaires. En effet, les trains de fret, y compris ceux du transport combiné, pâtissent des priorités traditionnellement accordées au transport de voyageurs, tant dans l'attribution des sillons que dans la régulation des acheminements. Le fret ferroviaire subit ainsi des pertes de temps et une mauvaise utilisation des personnels et des matériels, alors que, dans une situation débarrassée des aléas des trains de voyageurs, les trains de transport combiné pourraient offrir au marché la vitesse commerciale concurrentielle dont ils ont la capacité technique.

Pour ce qui concerne les membres de INTERUNIT, le développement du transport combiné rail-route passe par la fidélisation des clients existants et la conception d'offres susceptibles d'en attirer de nouveaux. La fiabilité et le prix du service déterminent le choix fait par la clientèle. A cet effet, ils s'emploient à prendre les mesures nécessaires pour restaurer l'indispensable climat de confiance perturbé par de récents dysfonctionnements opérationnels. La mise en application, en cours, des travaux entrepris récemment sur le plan de la qualité, aussi bien par l'UIC/Groupe Transport Combiné que par les opérateurs UIRR encourageront les investissements et les partenariats de long terme, dans cet esprit et cette perspective de collaboration étroite caractérisant INTERUNIT.

C'est pourquoi les membres de INTERUNIT attendent des Autorités qu'elles créent les conditions-cadre permettant à la technique de transport combinant le rail et la route de faire valoir pleinement ses atouts logistiques, économiques et écologiques.