

LE COMBINÉ EN BREF

Un véritable danger pour le Transport Combiné : le MEGA-TRUCK



La campagne menée actuellement en faveur de l'introduction de véhicules routiers d'une longueur autorisée de 25,50m et d'un poids total allant jusqu'à 60t, à savoir les « GigaLiners » ou « Ecocombis », trouve un écho grandissant, surtout en Allemagne. L'argument avancé est que de tels véhicules permettraient de réaliser un volume de transport identique avec un nombre moindre de camions. Les partisans d'un accroissement des poids et dimensions ne devraient cependant pas se réjouir trop vite car il n'y a pas, pour de tels camions, d'accord rapide en vue. La Commission européenne prévoit de lancer un appel d'offres en 2007 pour une étude qui devrait examiner les différents aspects relatifs à une autorisation générale des Mega-trucks. Pour ce faire, l'analyse devra porter en particulier sur les effets en matière de sécurité dans les transports, l'infrastructure routière et la concurrence intermodale.

Dès le mois de septembre, une étude commandée par l'UIRR et sa société membre allemande Kombiverkehr auprès de la société de consultance TIM Consult avait révélé que, suite à l'introduction de camions de 25m de long, 55% du trafic de TC retournerait vers la route et entraînerait une augmentation des trajets en camions de 24%, ce qui constituerait une modification très substantielle des positions concurrentielles des modes de transport. Les parcs roulants existants devraient être adaptés et l'ensemble des investissements consentis par les entreprises concernées en wagons, en

locomotives et en unités de chargement préhensibles par pinces ainsi que l'infrastructure financée par les pouvoirs publics seraient gravement dévalorisés. Par ailleurs, les routes ne sont pas aménagées pour supporter des contraintes de poids accrues, les voies en montagne comportant des ponts et des tunnels poseraient particulièrement problème. La même considération vaut évidemment

pour la desserte des villes, qui passe souvent par des rues étroites et sinueuses. La mise en place éventuelle, en périphérie des villes, de points de relais spécifiques pour le transfert des unités de chargement de camions classiques vers des GigaLiners et vice-versa entraînerait également des investissements énormes. De ce fait, des poids et dimensions accrues ne constituent aucunement une solution aux problèmes de transport sur les routes pour l'UIRR. Elle en appelle donc aux Autorités pour le maintien de la Directive 96/53 en vigueur car celle-ci garantit aux différents modes de transport un accès relativement équitable au marché. Il est beaucoup plus important de prendre des mesures pour l'amélioration de l'efficacité et de la productivité des entreprises ferroviaires qui bénéficieraient aussi au TC.

DIOMIS Dans le cadre du projet DIOMIS (Developing Infrastructure and Operating Models for Intermodal Shift), l'UIC cherche avec ses partenaires des possibilités d'améliorer l'utilisation du réseau ferroviaire ainsi que les aires de transbordement de TC afin de continuer à promouvoir le transfert de transports de la route sur le rail. DIOMIS consiste en 9 paquets de travail et doit soutenir de nouvelles formes de collaboration ainsi qu'optimiser l'utilisation des capacités sur les terminaux. En 2004, l'UIC et l'UIRR ont commandé une étude sur les « réserves de capacités de l'infrastructure » et cet aspect sera à nouveau examiné, e.a. dans le cadre du paquet DIOMIS. Les premiers résultats ont été présentés le 12 octobre lors d'un workshop à Paris.



L'UIRR rejette le projet de Règlement de la Commission Européenne sur l'amélioration de la sûreté dans la chaîne de transport

Sur le fond, l'UIRR salue toutes les propositions efficaces visant à lutter contre le terrorisme international. Toutefois, la promulgation d'un tel acte légal étendu devrait être précédée d'une analyse conséquente des risques afin que le potentiel de danger existant puisse être évalué correctement.

Par sa proposition de Règlement, la Commission veut – en plus de l'aérien et du maritime – créer un système pour la sécurité du transport terrestre afin de protéger l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement contre les attaques terroristes. Une certification volontaire d'„entreprises fiables“ est proposée qui garantirait certaines normes de sécurité et qui pourraient avoir recours à des procédures simplifiées à la douane et aux frontières extérieures, sans toutefois faire de distinction entre le danger objectif des biens transportés et des entreprises de transport respectivement actives. Il en résulterait toutefois un travail administratif

considérable pour les entreprises et les administrations des Etats-membres, dont l'utilité n'est pas établie. Ainsi, le coût de la mise en place d'autorités nationales de contrôle serait de plusieurs millions d'euros.

Également aggravants seraient les coûts supplémentaires, s'élevant à des milliards d'euros, qui incomberaient aux sociétés de transport qui participent à cette certification, indépendamment de leur situation de danger individuelle ; ces coûts ne devraient être justifiés et proportionnels que dans quelques cas seulement relatifs à la protection envisagée contre les attaques terroristes.

De plus, les entreprises non certifiées seraient sensiblement désavantagées en matière de concurrence auprès des douanes et aux frontières extérieures, ce qui serait en contradiction avec la dérégulation voulue ainsi qu'avec le renforcement de la compétitivité européenne dans le cadre de la Stratégie de Lisbonne.

Logistique en transport de marchandises en Europe - Prise de position UIRR

En été 2006, la Commission Européenne a publié une communication Com(2006)336 sur la logistique en transport de marchandises. Elle y défend l'idée que „la logistique permet d'améliorer l'efficacité des différents modes de transport et de leurs combinaisons.... Il convient d'obtenir des reports de trafic vers des modes plus respectueux de l'environnement.... Parallèlement, chaque mode de transport doit être optimisé.“ Alors que le titre dit „Le développement de la logistique du transport de marchandises est une activité qui incombe à l'industrie. Les pouvoirs publics ont cependant manifestement un rôle à jouer en mettant en place les conditions cadres nécessaires ...“, la Commission s'immisce nettement par une série de propositions faites dans cette communication qui relèvent de la compétence de l'industrie. L'UIRR est d'avis qu'elle devrait prioritairement se concentrer sur les points que l'industrie elle-même ne peut résoudre: une manière d'agir plus résolue concernant la libéralisation du marché ferroviaire, le respect de la concurrence, l'interopérabilité technique ainsi que des investissements pour régler le manque de capacités sur le réseau ferroviaire.

Quant à la certification pour la qualité de terminaux et à celle proposée pour les logisticiens, l'UIRR estime que la Commission ne devrait pas trop intervenir sur le marché vu que l'augmentation de „labels“ de toutes sortes entraîne de la bureaucratie, des interférences et par conséquent des problèmes inutiles sans toutefois garantir une meilleure qualité ou efficacité du système. Un autre aspect important de la logistique du transport de marchandises est la responsabilité en transport intermodal. A ce jour, aucun accord uniforme concernant les règles de responsabilité n'a pu être atteint, lequel couvrirait tous les modes de transport à l'échelle mondiale. C'est pourquoi l'UIRR a, il y a quelques années déjà, élaboré des conditions couvrant complètement les membres et les clients, de la livraison d'une unité de chargement intermodale dans le terminal de départ jusqu' à l'enlèvement de celle-ci dans le terminal de destination. Malgré ces initiatives qui s'avèrent utiles chaque jour, l'UIRR marque de l'intérêt, comme dans le passé, pour un régime de responsabilité uniforme, pour autant qu'il couvre de façon intégrée tant le transport routier que le transport maritime et la chaîne de transport intermodal.

Visite du terminal de Dourges avec la DG TREN



Le 24 octobre 2006, l'UIRR a organisé la visite du terminal

LDCT Delta 3 à Dourges (nord de la France) pour la direction des transports terrestres de la DG TREN. Du côté de l'UIRR, le président Eugenio Muzio ainsi que les deux directeurs généraux Rudy Colle et Martin Burkhardt y ont participé. LDCT est aussi bien un port intérieur qu'une plateforme intermodale et combine ainsi trois modes de transport différents : la route, le rail et la navigation intérieure. LDCT se trouve sur la voie d'accès de l'autoroute A1 Lille-Paris et dispose de deux accès ferroviaires distincts et du large canal Deûle qui permet d'accéder aux grands ports

européens. Après des présentations par le Bureau UIRR et par Tony Struyf (TRW), le directeur de LDCT, Hervé Joseph-Teyssier (Novatrans) a fait part dans une courte présentation des données-clé et du fonctionnement du terminal. Le Directeur du département des transports terrestres, Monsieur E. Grillo-Pasquarelli, et son équipe, ont suivi avec grand intérêt ces différents exposés ainsi que les explications données par la directrice d'exploitation Nelly Severac pendant la visite guidée du terminal. Les convives ont été impressionnés par la taille et la fonctionnalité du terminal et ont pu se familiariser avec la pratique du transport intermodal.

Cette excursion enrichissante s'est clôturée par un déjeuner offert par l'UIRR et lequel a permis de poursuivre les échanges d'idées et de mieux se connaître.

Codification en Transport Combiné

Dans le cadre de leur organisation commune INTERUNIT, les sociétés UIRR et les entreprises ferroviaires (EF) membres du Groupe Transports Combinés de l'UIC ont développé un système de codification qui permet de faire acheminer des envois de Transport Combiné (TC) sans accrocs sur les lignes ferroviaires européennes importantes, bien que ceux-ci dépassent régulièrement le gabarit normal des lignes ferroviaires.

Grâce à une codification des lignes, des unités de chargement et des wagons, il peut facilement être établi si une unité de chargement placée sur un wagon peut être acheminée sur une ligne déterminée. Jusqu'à présent, le système se base sur le contrat RIV qui renvoie à nouveau à des fiches UIC. Auparavant, ces deux systèmes étaient obligatoires pour les EF membres de l'UIC comme pour les opérateurs de TC, et servaient à assurer la sécurité et la rapidité de l'expédition en TC. Entretemps, l'ensemble du cadre légal européen a changé et il ne semble pas pertinent de convenir, comme c'était le cas auparavant, contractuellement des règles entre les acteurs du marché désormais nombreux. Lors de sa dernière réunion fin octobre à Bad Godesberg, la Commission Technique

INTERUNIT a donc proposé de reprendre de telles conditions dans une annexe du CUU relative au TC. Un groupe de travail d'experts des entreprises ferroviaires provenant de l'UIC et des sociétés UIRR a été créé. Ce dernier sera en charge d'un projet d'annexe et sera ouvert à tous les membres CUU. Une première réunion de ce groupe se tiendra le 19.12.06 dans les bureaux de l'UIRR à Bruxelles.

Nouveau membre

Depuis l'Assemblée Générale 2006 de l'UIRR, l'opérateur de TC à Hambourg Polzug appartient à son réseau européen des sociétés de transport combiné membres. Créée il y a 15 ans, Polzug achemine principalement des trains complets avec conteneurs de Hambourg, Bremerhaven et Rotterdam via la plaque tournante qu'est la Pologne, à partir d'où les conteneurs sont acheminés vers les pays de la CEI et les nouveaux Etats-membres vers le sud-est de l'Europe. L'année précédente, Polzug a réalisé 75.000 TEU, pour l'année en cours plus de 100.000 TEU sont prévus. L'UIRR est heureuse de l'adhésion de ce nouveau membre et se réjouit de la bonne collaboration qui s'est installée (www.polzug.de).



SINGER

Le 8 juin 2006, une conférence a été organisée à Ljubljana en Slovénie afin de présenter les premiers résultats du projet SINGER, soutenu pour deux ans par la Commission européenne dans le cadre du programme MARCO POLO. Cet important projet, à la croisée des corridors V et X des RTE, a pour objectif de transférer 330 millions de tonnes-kilomètres de la route au rail par la voie du combiné Rail-Route. La conférence a été ouverte par Janez Susnik, le président du Conseil National de la Slovénie.



Le coordinateur du projet, Janez Merlak (Adria Kombi), a annoncé qu'au cours des huit premiers mois de l'action, les opérateurs du projet (Adria Kombi, Cemat et Kombiverkehr) ont réalisé un transfert de plus de 85 millions de tkm et ce alors que certaines relations prévues dans le projet n'étaient pas encore à la disposition de la clientèle, notamment le train direct entre Vérone (I) et Ljubljana (SLO).

TREND

Le 4 juillet 2006, les partenaires du projet TREND ont organisé à Paris une conférence dont le thème était "Préparer le fret ferroviaire du futur". Lors de son intervention, l'UIRR a rappelé qu'elle a été (et sera toujours) un acteur principal dans la recherche d'une amélioration de la qualité dans le domaine du fret ferroviaire. D'ailleurs, depuis 1999, elle a multiplié les initiatives, notamment en menant à ce sujet une étude avec ses partenaires et en élaborant des statistiques sur la ponctualité des trains en TC Rail-Route. L'importance de la conclusion de contrats qualité équitables pour le secteur a également été soulignée. Il est un fait que le nombre de ces contrats est en augmentation constante mais l'UIRR doute de leur impact réel sur le marché puisque les trains ne sont vraiment pas plus ponctuels qu'auparavant. Pour y remédier, les entreprises ferroviaires devraient 'produire' autrement, notamment par la mise en place d'une traction continue entre deux chantiers.

FASTLINK Les sociétés Cemat, Novatrans et TRW ont, en collaboration avec l'UIRR, lancé le projet Marco Polo FASTLINK. Dans le cadre d'une telle «action à effet catalyseur», une relation particulièrement rapide va être mise en place pour la première fois sur une grande ligne internationale. Le but est d'ouvrir le marché du transport express de marchandises au rail grâce à des wagons pouvant rouler à une vitesse allant jusqu'à 140 km/h et de relier la Belgique au nord de l'Italie en seulement 18 heures. Ainsi, les temps de parcours pourraient être meilleurs que sur la route et la compétition s'exprimera en termes de productivité et de qualité plutôt que de prix. En décembre, les partenaires du projet lanceront un appel d'offres pour la traction sur la relation Genk (B)-Novare (I).

Agenda

Groupe de travail CUU-Codification
BRAVO-Conférence de clôture
Commission Technique Interunit
Assemblée Générale UIRR

19.12.2006
Avril 2007 (sem. 16)
22 + 23 mai 2007
25.06.2007

Bruxelles (B)
Munich (D)
Douges (F)
Bruxelles (B)



UIRR scrl
31 rue Montoyer bte 11
B - 1000 Brüssel

Tel. +32 2 548 78 90
Fax +32 2 512 63 93
E-mail headoffice.brussels@uirr.com

Internet www.uirr.com