

Les OFP ne décollent pas

Les opérateurs ferroviaires de proximité décollent difficilement en France, notamment à cause des syndicats de la SNCF qui s'opposent à ces projets. Ils ne veulent pas que des OFP "piquent" des trafics existants de Fret SNCF grâce à des subventions régionales, nationales ou européennes, un argument que réfute les OFP.

Ökombi en forte progression

Ökombi, qui gère les autoroutes roulantes (RoLa) en Autriche, a transporté 176.000 camions au premier semestre, en hausse de 17% par rapport au premier semestre 2009. La liaison entre Regensburg et Trente a noté une hausse de 30%, celle via le Brenner 15%. Ökombi a commandé 29 wagons (de plus de 500.000 EUR pièces), qui seront livrés d'ici la fin de 2012.

Quatre pays de la CEI mutualisent leurs wagons

Les sociétés ferroviaires de Russie, du Kazakhstan, de Biélorussie et d'Ukraine ont décidé de mettre en commun leurs parcs de wagons. Pas moins de 808.000 wagons appartenant à des sociétés privées et 656.000 wagons appartenant à des entreprises ferroviaires seront gérés en commun. Cela devrait augmenter leur taux d'utilisation.

L'UIRR veut qu'on libéralise vraiment l'accès au réseau

L'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR) a profité de la refonte des directives du premier paquet ferroviaire pour exprimer son point de vue sur les améliorations à apporter au système ferroviaire afin que le transport combiné rail-route puisse continuer à se développer de façon soutenue et contribuer au modal shift.

Alain Leglay

A propos de l'accès égal à l'infrastructure, l'UIRR estime qu'il faudrait revoir en profondeur la législation imposant la séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire de toute influence de n'importe quel opérateur ferroviaire. Elle estime aussi que l'octroi du statut de "candidat autorisé" à des entités commerciales autres que des entreprises ferroviaires (tels que les opérateurs de TC) soit rendu obligatoire dans tous les Etats-membres. Et dans le même ordre d'idées, les gestionnaires d'infrastructure et/ou les organes d'allocation des sillons de chaque Etat membre devraient tenir un registre qui, en cas de demande d'un sillon par une entreprise ferroviaire, indique qu'elle la soumet pour ses besoins propres ou



L'Europe devrait donner une définition des catégories de trains et leur hiérarchie, suggère l'UIRR

pour une société commerciale, telle un opérateur de transport combiné, pour le compte de laquelle elle introduit la demande et qui en deviendrait le détenteur commercial. Cela éviterait les réservations multiples pour le même sillon. Cela permettrait aussi au détenteur commercial du sillon de disposer directement, comme il va de soi, de toutes informations opérationnelles concernant 'ses' trains.

REDEVANCES D'INFRASTRUCTURE

L'UIRR propose qu'une formule soit définie qui permette de calculer à rebours le coût d'accès à l'in-

frastructure/rail en prenant pour base les péages routiers réels à la tonne-kilomètre dans chaque Etat membre, de façon à créer une tarification d'accès à l'infrastructure/rail au prorata se comparant équitablement aux péages routiers.

L'UIRR, par ailleurs, est d'avis que le législateur européen devrait combler les lacunes de la législation se rapportant aux régimes d'accès pour les infrastructures routière et ferroviaire européennes.

APPLICATION DES RÈGLES EUROPÉENNES

L'UIRR propose que la législation actuelle, qui existe sous la forme

d'une directive, soit transformée en règlement européen (qui s'applique totalement et directement), ce qui réduirait considérablement les possibilités d'interprétation des règles.

L'association demande que l'indépendance des organes de régulation du rail par rapport aux entités gouvernementales exerçant les droits de propriété et/ou assurant les services publics et/ou gérant les contrats multi-annuels de gestion de l'infrastructure ferroviaire, soit assurée au niveau de l'approbation de leur budget, de la désignation de leur dirigeants et de la surveillance professionnelle.

AMÉLIORER LA PRODUCTIVITÉ ET LA COMPÉTITIVITÉ

Dans son "Position Paper", l'UIRR formule aussi ici des propositions intéressantes. Ainsi, elle est d'avis que l'Europe devrait donner une définition des catégories de trains et leur hiérarchie: cela contribuerait à une gestion transparente et efficace de la circulation ferroviaire.

Les gestionnaires d'infrastructure devraient publier régulièrement des rapports de performance.

Enfin, la Commission européenne devrait entamer le développement d'un plan d'action pan-européen d'augmentation de la longueur des trains et de leur poids.