

INTERUNIT

Comité International de Coordination du Transport Combiné Rail-Route

Internationales Koordinationskomitee des Kombinierten Verkehrs Schiene-Straße

Prise de position

UIRR – G.TC/UIC

Les entreprises ferroviaires membres du Groupe Transports Combinés (G.TC) de l'UIC et les opérateurs de Transport Combiné (TC) membres de l'UIRR srl réunis ce 11 juin 2009 à Bruxelles en Comité Général de leur Association commune INTERUNIT, ont consacré une partie importante de leurs travaux à l'examen de la crise financière mondiale et plus particulièrement de ses répercussions sur le transport et le TC.

Les sociétés affiliées à l'INTERUNIT disent leur grande inquiétude devant le déclin important du TC, ce déclin qui est allé en s'accroissant durant le dernier trimestre 2008 et le premier trimestre de 2009 étant plus marqué en régime non accompagné (estimation UIRR - 20 % au premier trimestre 2009) qu'en route roulante (estimation UIRR - 13 %).

Elles disent leur crainte que la crise, touchant surtout des secteurs générateurs importants de trafic de fret ferroviaire, ne se prolonge jusqu'au premier semestre 2010 sinon au-delà, et n'ait, sans mesures appropriées, causé d'ici là des dégâts irréparables au réseau de services de TC.

La diminution générale de demande de transports affecte en effet plus sévèrement le TC qui subit son impact en trois temps :

- réduction du nombre d'UTI apportées par train
- obligation pour les opérateurs d'annuler, pour des raisons économiques, des services devenus de ce fait non rentables
- perte subséquente de trafic dans le système « gateways » (interchange entre trains)

Les sociétés affiliées ont sans tarder pris toutes mesures en leur pouvoir pour tenter de maintenir un programme d'exploitation le moins amputé possible, mais elles estiment qu'une assistance extérieure sera nécessaire pour éviter des conséquences très dommageables résultant de la crise et qui, en empêchant les acteurs du TC de réagir vigoureusement à un futur redémarrage économique, se feraient, sinon, sentir longtemps après qu'elle aura été maîtrisée.

Les sociétés affiliées souhaitent voir deux types de mesures se concrétiser parallèlement :

- avec effet à moyen terme : l'amélioration des infrastructures ferroviaires permettant aussi bien l'augmentation des capacités (effet volumes) que l'élimination de goulots d'étranglement pénalisants (effet qualité). Les décisions nécessaires demandent à être prises sans délai et leur suivi assuré selon planification ;
- avec effet immédiat : l'allègement des coûts d'exploitation des trains (complets) de TC par une réduction de courte durée (12/18 mois) des charges d'accès à l'infrastructure et de la facture énergie, de façon à minimiser la nécessité d'en annuler (il est rappelé qu'en Norvège, les trains de TC bénéficient d'une gratuité de l'accès à l'infrastructure ferroviaire). Les acteurs du TC doivent également pouvoir garder, sans coûts additionnels, la disponibilité des sillons qui leur étaient attribués et que la réduction de trafic provoquée par la récession économique les empêche présentement d'utiliser.

Elles en appellent donc aux Autorités communautaires et nationales, ainsi qu'aux gestionnaires de l'infrastructure, pour qu'elles portent assistance, aussi dans leur intérêt, aux acteurs du TC.

Il importe en effet de préparer les conditions de la reprise et de mettre ces acteurs en situation de l'assumer, car le TC est un axe moteur de la politique des transports, qui vise au développement d'un système dont il est établi qu'il est économiquement et écologiquement le plus soutenable et dont les réalisations et le potentiel ont été amplement démontrés.
