

Communiqué de presse

Création d'une nouvelle association pour le transport ferroviaire de marchandises à Bruxelles

L'objectif de l'association est l' « open access », c'est-à-dire l'accès libre à l'ensemble du réseau ferroviaire pour les entreprises de fret ferroviaire dans l'Union européenne. Pour ce faire, certains obstacles d'ordre technique et politique doivent encore être levés. Cet accès libre permettra aux nouveaux opérateurs de fret ferroviaire international d'entrer sur le marché et de créer ainsi une **concurrence intermodale**. Il s'agit d'une condition essentielle pour améliorer le positionnement des chemins de fer dans la concurrence intermodale.

C'est le **23 juillet 2002** qu'a été fondée à Bruxelles l'Association européenne des opérateurs de fret ferroviaire (ERFA), composée majoritairement d'opérateurs de fret ferroviaire relativement récents provenant de Belgique, d'Allemagne, de Grande-Bretagne, d'Italie, de Pologne, de Suisse et des Pays-Bas. L'ERFA, une association de droit belge, a son siège social à Bruxelles. Sa mission est de défendre auprès des institutions européennes les intérêts de ses sociétés membres, lesquelles souhaitent faire usage du 'libre accès' rendu possible par la législation européenne.

La dimension européenne de la nouvelle association ERFA a **deux origines** : comme chacun le sait, le fret ferroviaire n'a cessé de perdre des **parts de marché** lors des dernières décennies (au niveau du trafic national, il est passé de 35% à 14% entre 1970 et 2001), tandis que le transport routier n'a fait que croître. L'élargissement de l'UE et le partage international du travail en pleine progression vont, en tant que moteurs du développement économique, continuer d'engendrer à l'avenir une augmentation du trafic, ce malgré tous les rêves de pouvoir un jour dissocier la croissance de l'économie de celle du transport. Compte tenu de cette évolution, la seule option réaliste possible n'est pas de réduire la part du transport ferroviaire mais bien de faire participer celui-ci à la croissance de façon plus que proportionnelle. Rien ne justifie qu'il faille poursuivre le mode actuel de croissance et de répartition du transport

entre le rail et la route. En effet, soit que cela entraînera l'infatigabilité du transport routier, freinant ainsi le développement économique, soit qu'il faudra procéder à une extension gigantesque de l'infrastructure routière au détriment des espaces de vie naturels.

Ainsi la Commission européenne, avec son **Livre blanc 'La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix'** du 10 septembre 2001, mise-t-elle sur les chemins de fer comme élément clé pour maîtriser l'augmentation attendu du volume de marchandises à transporter. Elle voit dans un recours plus important aux chemins de fer une solution écologique et justifiée d'un point de vue logistique pour le transport de marchandises dans le futur. Cet objectif politique de la Commission UE est soutenu par tous les Etats membres. Il revient maintenant aux entreprises ferroviaires de démontrer leur aptitude à jouer un rôle croissant. Si le système ferroviaire venait à échouer dans la décennie à venir, la fin du transport de marchandises par voie ferrée en Europe serait proche. Par contre, si ces opportunités sont saisies, il y a tout lieu de croire que le transport ferroviaire sur de longues distances jouira d'un potentiel de croissance certain. Il est dans la ferme volonté des membres de la toute nouvelle association ERFA d'exploiter ce potentiel. Il s'agit d'un aspect de la dimension européenne de cette association.

Le deuxième aspect concerne le **marché intérieur européen**. Même si la motivation intrinsèque de l'unification européenne est de maintenir la paix, c'est bien l'intégration économique au sein de l'Union européenne sous la forme du marché unique qui en est le véhicule. Elle tire sa dynamique de la concurrence. Il s'agit du seul principe qui peut appréhender les fournisseurs et prestataires de services sans discrimination ni considération quant à l'origine au sein du marché intérieur. Et c'est d'ailleurs cette concurrence qui a accru de façon inouïe la performance des économies nationales européennes ces dernières décennies.

Toutefois, le marché intérieur n'est pas encore réalisé dans tous les domaines. C'est indubitablement le cas dans le système ferroviaire. Par tradition, ce secteur économique était organisé à l'échelle nationale et dominé par des sociétés nationales. De plus, le transport ferroviaire était le seul mode de transport qui ne connaissait pas de véritable concurrence intermodale. Il serait très réducteur d'attribuer à ce seul fait le déclin du transport ferroviaire en Europe ces dernières décennies. Toutefois, il y a certainement contribué.

Dès sa communication de 1996, la Commission UE a considéré la concurrence intermodale comme vecteur de la revitalisation de l'ensemble du système ferroviaire. Elle a jeté les fondements de cette politique avec le **1^{er} paquet ferroviaire**, ainsi que grâce à la directive 12/2001 qui a ouvert des liaisons très importantes pour le transport ferroviaire international pour toutes les entreprises ferroviaires sous licence dans l'Union européenne. Le **2^e paquet ferroviaire** de 2002 poursuit dans cette voie et doit conduire à une ouverture totale de l'ensemble de l'infrastructure du transport de marchandises, en ce compris le cabotage.

Il est difficile de rejeter cette politique de l'UE en arguant qu'il s'agit de l'idéologie européenne habituelle en matière de concurrence. Bien entendu, la **concurrence** ne constitue pas la panacée, mais jusqu'ici elle a prouvé ses mérites de manière brillante au sein de l'économie européenne et du marché intérieur européen. Dans le domaine du transport ferroviaire, de nombreuses tentatives d'assainissement ont déjà été menées. Le seul moyen révolutionnaire qui n'a pas encore été pleinement mis en œuvre dans tous les Etats membres, c'est la **concurrence intermodale**, à savoir la concurrence entre différents prestataires de transport ferroviaires. Toutefois, là où ce moyen a été mis en œuvre, la performance et la productivité ont pu être augmentées.

Les entreprises qui se sont unies au sein de l'ERFA considèrent cette concurrence comme une opportunité pour elles mais aussi pour une amélioration de la compétitivité de l'ensemble du système ferroviaire. Elles emboîtent ainsi le pas de la Commission UE et montrent clairement qu'elles sont disposées à s'engager activement en faveur de la croissance du transport ferroviaire international de marchandises. Elles entendent contribuer effectivement à la réalisation de cet objectif et redynamiser le transport ferroviaire en Europe par la voie d'une concurrence accrue. Cet objectif, les membres de l'ERFA vont le

réaliser tant au niveau du transport intérieur dans quelques Etats membres que du transport ferroviaire international européen après la première ouverture en mars 2003 dans le sens d'un réseau ferroviaire de fret. L'ERFA nourrit de grandes attentes à l'égard de l'ouverture proposée par la Commission européenne de l'ensemble du réseau et de la libération du cabotage. Elle fera dès lors pression auprès du Parlement européen et du Conseil des ministres pour que le 2^e paquet ferroviaire soit adopté.

Du point de vue juridique, l'ouverture du réseau ferroviaire est une étape certes nécessaire mais pas suffisante pour permettre effectivement la concurrence intermodale. Il existe une multitude de **problèmes techniques et organisationnels**, qui nuisent à une circulation fluide des marchandises de l'expéditeur au destinataire à l'instar du transport international de marchandise par route.

Pour l'ERFA, l'objectif à long terme doit dès lors être que le transport ferroviaire international de marchandises se déroule aussi facilement, sans obstacle aux frontières, que le transport international de marchandises par route.

Le marché intérieur européen présuppose que non seulement les obstacles juridiques mais aussi les **obstacles techniques et commerciaux** soient levés. Ceci ne constitue certes pas un objectif spécifique de l'ERFA mais n'en demeure pas moins particulièrement important pour ses membres. Le transport international classique de marchandises par voie ferrée se fonde depuis plus de 100 ans sur le principe de la coopération entre les entreprises ferroviaires. Les **entreprises ferroviaires classiques** ont trouvé des formes de collaboration grâce auxquelles le franchissement des frontières et les problèmes techniques et organisationnels qui y sont liés sont à tout le moins allégés. Toutefois, ce standard ne correspond toujours pas au marché intérieur.

En principe, la procédure de coopération n'est pas à la disposition des **transports 'Open access'** des nouvelles sociétés ferroviaires arrivant sur le marché. Il n'est en tout cas pas dans l'intention des membres de l'ERFA de faire dérouler leurs transports selon ce mode classique qui demeure sous le niveau du marché intérieur. Ils veulent plutôt offrir des prestations sur la base d'une source unique. A ce niveau, il existe aussi des entraves techniques et organisationnelles à surmonter, qui ont été érigées volontairement ou non dans le passé et qui donnent souvent l'impression d'avoir été créées pour compliquer la



fluidité du transport international de marchandises par voie ferrée.

L'ERFA et ses membres vont dès lors faire valoir de manière très intensive leurs besoins spécifiques dans le cadre des activités de l'Agence ferroviaire que la Commission européenne propose de créer, et collaborer activement aux travaux de cette Agence.

L'Association européenne du transport de marchandise par voie ferrée ERFA est ouverte à toutes les entreprises ferroviaires ainsi qu'aux fédérations nationales, qui adhèrent au principe de la **concurrence** sur le marché ferroviaire européen et optent pour des transports "**open access**".

Vorl. Kontaktadresse und Telephonnummern:

Klaus-J.Meyer
c/o UITP, 6, Rue Sainte Marie
B – 1080 Bruxelles
Tel.: 00 32 2 663 662 6
Mobil: 00 32 477 27 67 07

Font partie du **Conseil d'administration**, outre le président Rob Spierings (ShortLines, Rotterdam), Ireneusz Gójski, (Chambre économique de Pologne pour le transport terrestre, Varsovie), Jeroen Le Jeune (Dillen & Le Jeune Cargo, Boom, Belgique), Dr. Christian Kuhn (Connex Cargo Logistics, Berlin) et Guido del Mese (ASSTRA, Rom).

Klaus-J. Meyer occupe le poste de **secrétaire général**. Jusque septembre, il continuera de diriger, en sa qualité de directeur, le Bureau de liaison UE de l'Union internationale des Transports Publics (UITP).