

Bruxelles, septembre 2000

Manifeste

*Transport ferroviaire de marchandises
en Europe: la nécessité impérieuse
d'un progrès radical*



Manifeste

Transport ferroviaire de marchandises en Europe: la nécessité impérative d'un progrès radical

Pour de plus amples informations sur ce manifeste, contactez:

l'UNICE, le porte-parole des entreprises européennes

40, rue Joseph II, bte 4

1000 Bruxelles

Belgique

Tél. (32-2) 2376512

Télec. (32-2) 2311445

Site web: <http://www.unice.org>

M. Daniel Cloquet (e-mail d.cloquet@unice.be) ou

M. Ewout Klungel (e-mail e.klungel@unice.be)

Manifeste

Bruxelles, septembre 2000

Transport ferroviaire de marchandises en Europe: la nécessité impérieuse d'un progrès radical



Manifeste

Transport ferroviaire de marchandises en Europe: la nécessité impérieuse d'un progrès radical

En Europe, les entreprises opérant à l'échelle internationale sont gravement préoccupées par les difficultés d'accès à leurs clients, marchés ou filiales, qui résultent de l'absence d'une offre de services de transport ferroviaire compétitifs et efficaces. Nous lançons un appel urgent aux gouvernements des États membres et aux institutions européennes, afin qu'ils fassent progresser la mise en place d'un marché ouvert pour le transport ferroviaire de marchandises dans l'ensemble de l'Europe, en vue de stimuler l'amélioration nécessaire de la qualité de ce mode de transport, ainsi que la réduction de ses coûts.

L'unification européenne a entraîné une forte augmentation des mouvements internationaux de marchandises en Europe. La concurrence plus vive amène une concentration de la production et offre de nouvelles possibilités de réduire les coûts de transport et de distribution à travers le groupage des flux de transport. Sur les marchés commerciaux et sur les marchés de consommation, les acheteurs deviennent de plus en plus exigeants pour tout ce qui touche à la qualité, ceci incluant notamment la ponctualité des livraisons. Pour satisfaire les attentes du marché, les entreprises posent à leur tour des exigences accrues concernant l'efficacité des services, à tous les stades de la chaîne de transport et de distribution. Ce processus s'est encore intensifié avec l'introduction de l'euro et les répercussions de la nouvelle économie en ce qui concerne les flux inter-entreprises et les livraisons aux consommateurs.

Nous sommes préoccupés de constater que le transport routier, national et international, rencontre de plus en plus d'obstacles, dus

aux encombrements et aux restrictions concernant le transport de marchandises. Néanmoins, les marchés doivent demeurer accessibles, surtout en vue de l'unification économique et de la compétitivité de l'Europe.

Le chemin de fer devrait par conséquent chercher à offrir une option parallèle au transport routier, spécialement pour le transport à longue distance. Ceci n'est souvent pas le cas aujourd'hui, du fait d'une qualité insuffisante, de la mauvaise interopérabilité des réseaux nationaux, du manque de capacités et des coûts élevés. Cette situation s'observe en particulier pour les transports de marchandise de grande valeur, pour lequel le facteur "temps" joue un rôle critique. Les entreprises ne confieront pas des transports internationaux d'une importance majeure à des monopoles nationaux de transport ferroviaire, gérés en fonction de considérations nationales, parce que ceux-ci n'apportent pas l'attention nécessaire à la qualité du service sur les relations internationales.

Pour nous, cette situation insatisfaisante tient en grande partie à l'absence de concurrence dans les chemins de fer et à la quasi-fermeture du marché pour les nouveaux transporteurs ferroviaires. Cette situation existe alors que les marchés européens du transport routier, fluvial, maritime et aérien ont été libéralisés. Malgré la croissance du marché global des transports, le transport ferroviaire de marchandises n'a pas augmenté dans l'Union européenne. Sa part de marché, au contraire, est passée de 35 % en 1970 à 15 % aujourd'hui. Selon la Commission européenne, le risque est significatif que cette part de marché continue à baisser si aucune mesure n'est

prise. En matière de transport ferroviaire, les décisions sont prises et mises en œuvre dans l'Union européenne à un rythme totalement incompatible avec l'urgence des problèmes observés sur le marché. Cette situation constitue une véritable menace pour la rapidité de mouvement des marchandises entre les entreprises d'Europe, ainsi que pour la fourniture des produits demandés par le marché européen dans les conditions requises de quantité, de qualité et de délais. Nous constatons que les coûts logistiques sont considérablement plus élevés en Europe que pour nos concurrents aux États-Unis, où le transport ferroviaire de marchandises joue un rôle nettement plus important.

Selon différentes sources, les coûts du transport ferroviaire en Europe peuvent être réduits de 40 %. Le chiffre d'affaires annuel du transport ferroviaire de marchandises en Europe atteignant 11,4 milliards d'euros, ceci signifie des économies potentielles pour les entreprises d'au moins 4,6 milliards d'euros. Une telle réduction des coûts contribuerait également à renforcer la compétitivité de l'Europe.

Pour autant que la concurrence soit suffisante, le transport ferroviaire de marchandises sur de longues distances peut offrir des avantages importantes sous l'angle du développement durable. L'expansion du marché et la libéralisation, combinées aux innovations dans le transport ferroviaire de marchandises, conduiront à une baisse de la consommation d'énergie et à l'utilisation de matériel roulant moins bruyant. De nouveaux concepts logistiques permettront une utilisation plus intensive des infrastructures ferroviaires. Il en résultera une pression moindre concernant l'extension du réseau routier.

Manifeste

Transport ferroviaire de marchandises en Europe: la nécessité impérieuse d'un progrès radical

L'exigence totale d'espace pour le transport de marchandises et la charge sur l'environnement seront par conséquent limitées.

Nous considérons que les avantages économiques de la libéralisation sont supérieurs aux effets négatifs éventuels dans d'autres domaines. Le fait de libéraliser les marchés à temps peut aider le transport ferroviaire à mieux faire face à la concurrence, entraînant ainsi une expansion des marchés, donc en fin de compte une augmentation de l'emploi. La focalisation actuelle sur le maintien des postes existants entraîne de nouveaux délais dans l'adoption des mesures nécessaires et induira, à long terme, de nouvelles pertes d'emplois dans le transport ferroviaire de marchandises.

Les mesures concrètes à prendre sont déjà connues; leur mise en œuvre nécessite essentiellement d'appliquer partout en Europe les orientations de politique définies par la Commission européenne. Ces mesures concernent:

- l'ouverture accrue du marché des transports ferroviaires (sur le plan, d'une part, de la gestion du réseau ferroviaire et, d'autre part, de la prestation des services de transport ferroviaire de fret et de passagers) au secteur privé, afin d'assurer une plus grande qualité du service, à moindre coût;
- la recherche de l'efficacité maximale dans l'utilisation des infrastructures. Les gestionnaires des réseaux doivent être encouragés à agir dans ce sens, en définissant des redevances pour l'accès aux infrastructures d'une manière qui améliore la position concurrentielle du fret ferroviaire;
- la séparation institutionnelle effective entre la gestion des

infrastructures et l'utilisation concrète de ces infrastructures (opérations de transport), en vue d'assurer une concurrence équitable, sûre et responsable dans les chemins de fer;

- la séparation effective entre transport de marchandises et transport de passagers;
- la gestion efficace des différents besoins des opérateurs ferroviaires;
- une surveillance efficace et indépendante du marché des transports ferroviaires de marchandises au niveau européen;
- à court terme, l'établissement d'un cadre européen permettant la conclusion d'accords systématiques et contraignants en vue d'éliminer les obstacles techniques et organisationnels (sécurité, locomotives, admission) à un bon usage des infrastructures européennes;
- des mesures publiques facilitant le démarrage des activités des nouveaux prestataires de services de transport ferroviaire;
- la recherche de solutions socialement acceptables, et introduites en temps opportun, pour réaliser les adaptations et gérer l'impact des transitions sur l'emploi;
- l'encouragement à installer des terminaux inter-modaux, afin d'accélérer le transfert des marchandises entre le rail et la route, pour les livraisons régionales et locales;
- l'amélioration de l'interopérabilité des réseaux et l'élimination des goulets d'étranglements à l'échelle européenne.

Nous sommes convaincus que la libéralisation du transport ferroviaire peut rompre le cercle vicieux des coûts élevés, de la faible qualité, des parts de marché en baisse, des pertes financières persistantes, du report des investissements nécessaires et des menaces pour

l'emploi. Pour le transport ferroviaire de marchandises, un marché ouvert signifiera des coûts moindres, une meilleure qualité, une demande accrue, une augmentation de la part de marché, une croissance des ventes, de nouveaux opérateurs et plus d'emplois.

Ceci permettrait aux sociétés ferroviaires de procéder à de nouveaux investissements et de répondre à leurs obligations historiques (sociales). Si l'on met en place un marché efficace, le transport ferroviaire peut jouer un rôle essentiel dans les stratégies logistiques des entreprises, et par là améliorer la prospérité de l'Europe. Nous lançons par conséquent un appel urgent pour que les chefs de gouvernements européens, les ministres des affaires économiques et des affaires étrangères, et surtout les ministres des transports, ainsi que les membres du Parlement européen, agissent en vue d'une véritable libéralisation du transport ferroviaire (concernant les marchandises et les passagers), cette libéralisation étant nécessaire à la fois sur le plan national et international, et concernant aussi bien les États membres actuels de l'UE que les pays candidats à l'adhésion.

Manifeste

Transport ferroviaire de marchandises en Europe: la nécessité impérative d'un progrès radical

Ce manifeste est une initiative européenne avec le soutien de

Baron Georges Jacobs

Président

UNICE – Le porte-parole des entreprises européennes

M. Antonio d'Amato

Président

Confederazione Generale dell' Industria Italiana CONFINDUSTRIA

M. Lefteris Antonakopoulos

Président du Comité exécutif de la

Fédération des industries grecques – FIG

M. Ib Christensen

Président

Confédération industries danoises – DI

M. Pedro Ferraz da Costa

Président

Confederação da Indústria Portuguesa – CIP

M. José María Cuevas-Salvador

Président

Confédération des employeurs espagnols – CEOE

M. John Dunne

Directeur général

Irish Business and Employers Confederation - IBEC

M. Sören Gyll

Président

Confédération des industries suédoises

M. Hans-Olaf Henkel

Président

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. - BDI

M. Jyrki Juusela

Président du Conseil d'administration de la

Confédération de l'industrie et des employeurs finlandais – TT

M. Charles Krombach

Président

Fédération des industriels luxembourgeois – FEDIL

M. Peter Mitterbauer

Président

Vereinigung der Österreichischen Industrie – VÖI

M. Jacques H. Schraven

Président

Vereniging VNO-NCW

M. Ernest Antoine Seillière

Président

Mouvement des entreprises de France – MEDEF

Sir Clive Thompson

Président

Confederation of British Industry - CBI

M. Gui de Vaucleroy

Président

Fédération des entreprises de Belgique - Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO-FEB)

M. Jean-Marc Genis

Secrétaire général a.i.

Eurocommerce

M. Garry Mansell

Président

European Shipper's Council - ESC

M. Jörg Mittelsten Scheid

Président

Eurochambres

M. Alain Perroy

Directeur général

Conseil européen des fédérations de l'industrie chimique - CEFIC