



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2003/11
4 août 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports
par chemins de fer

(Cinquante-septième session, 21-23 octobre 2003,
point 9 de l'ordre du jour)

RÔLE DES CHEMINS DE FER DANS LA PROMOTION DU TRANSPORT COMBINÉ

Communication du Gouvernement hongrois

HONGRIE

La Hongrie occupe la première place en Europe centrale et orientale en ce qui concerne le transport combiné rail/route. En 2002, la compagnie nationale des chemins de fer a exploité en trafic international 66 trains de marchandises par jour, 21 d'entre eux (plus de 30%) étant des trains-blocs assurant des services de transport combiné de route roulante et non accompagnés sur 16 liaisons. Le réseau a été étendu par l'adjonction de trois nouvelles liaisons assurées par huit paires de trains par semaine en 2002, et le processus se poursuit.

L'objectif est de doubler d'ici à 2005 la part de 10 % du trafic combiné dans le trafic ferroviaire international de marchandises, en tirant profit de l'adhésion de la Hongrie à l'Union européenne à compter du 1^{er} mai 2004. En 1996, le principe de l'établissement d'un réseau national de 13 plates-formes logistiques (dont trois à Budapest), avec la participation de capitaux privés, a été retenu. Sa réalisation a permis la mise en service de quatre plates-formes (deux à Budapest), tandis que quatre autres plates-formes sont au stade de la construction (le terminal de la plus grande d'entre elles, la Plate-forme logistique intermodale de Budapest, s'ouvrant en octobre 2003). L'achèvement du réseau est prévu pour 2014.

LITUANIE

En vue de poursuivre le développement du transport combiné, on a mis en circulation à compter du 6 février 2003 le train de transport combiné nommé «Vikingas». L'idée de mettre en circulation un train de transport combiné (destiné au transport des conteneurs et des remorques-conteneurs) sur le trajet entre la mer Baltique et la mer Noire remonte à 1999, après la signature du Mémorandum d'accord par les ministres des transports lituanien et ukrainien (Vilnius), imposant des obligations relatives au développement des liaisons de transport sur le tronçon central du corridor IX de transport paneuropéen défini en Crète. À partir de 2000, les chemins de fer du Bélarus se sont aussi joints au projet. En septembre 2002, le train de transport combiné sur le trajet Odessa-Klaipéda-Odessa a été nommé «Viking».

SLOVAQUIE

- De gros efforts ont été déployés pour conserver la clientèle habituelle et pour attirer de nouveaux clients, principalement grâce à une politique générale et tarifaire souple.
- La qualité du transport a été améliorée en ce qui concerne les trains de transport combiné courant. On a veillé à la fourniture des services à la clientèle, à la tenue régulière de réunions avec les opérateurs de transport combiné, mais aussi de négociations avec les administrations des chemins de fer voisines (CD, PKP et MAV) au sujet du respect du calendrier adopté concernant les questions techniques au niveau du PPS, et de négociations avec les administrations des douanes sur l'amélioration de la qualité des trains.
- On a aussi engagé des négociations commerciales avec les opérateurs de transport combiné et fait de nouvelles offres de prix. Le personnel des sections a participé aux sessions des comités des tarifs, tandis que les travaux au sein de la troisième commission de l'OSZD et de l'UIC se poursuivaient.
- En se fondant sur les exigences des utilisateurs, des grandes compagnies et des promoteurs de la région de l'Orava (Slovaquie du Nord), ainsi que sur les plans de la Železničná spoločnosť a.s. (en collaboration avec la compagnie des chemins de fer hongrois), on a élaboré un nouveau projet de train de transport combiné (train-bloc) de route roulante, sur la voie Budafok Háros-Trstená. Ce projet devrait bientôt être lancé.

SLOVÉNIE

La tendance stratégique sur le marché est d'assurer le contrôle des terminaux de marchandises de départ et d'arrivée (terminaux logistiques) et d'offrir des services de transport compétitifs dans l'ensemble de la Slovénie. Dans certains cas, des services logistiques y sont aussi offerts (Plate-forme logistique de Moste – projet stratégique). L'élaboration de nouveaux produits (livraison par exprès, de porte à porte) devrait se faire simultanément, ainsi que la préparation du libre accès à l'infrastructure ferroviaire internationale.

ROYAUME-UNI

Les lignes directrices présentées par le Secrétaire d'État auprès de la SRA exigent que l'administration participe au développement d'un système intégré de transport de passagers et de marchandises. À cette fin la SRA s'est investie dans l'établissement et dans la promotion d'un certain nombre d'initiatives communes aux opérateurs de transport ferroviaire et aux opérateurs d'autres modes. Par exemple, dans l'Essex, l'opérateur de transport par autocar, First Group, expérimente les services d'autocar «en plus» vers les villes ne disposant pas de gares de chemins de fer, à l'aide d'une billetterie couvrant aussi bien l'utilisation du chemin de fer que celle de l'autocar.

Un autre exemple de transport combiné est le site Internet «Traintaxi». Tous les usagers du réseau ferroviaire du Royaume-Uni peuvent l'utiliser pour rechercher des informations détaillées sur les opérateurs de taxi sous licence et sur les opérateurs privés de location de véhicules, qui desservent l'ensemble des 2 500 gares en Grande-Bretagne, et pour effectuer ainsi des réservations d'avance et être attendus à l'arrivée dans toutes les gares.
