



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

Document de séance No. 1 (2001)
17 April 2001

Original: ANGLAIS et FRANÇAIS
SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport combiné

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Réunion commune du Groupe de travail du transport combiné

et du Groupe de travail des transports par chemin de fer

(Première session, 19 avril 2001,
point 3 (b) de l'ordre du jour)

**ROLE DES CHEMINS DE FER DANS LA PROMOTION
DU TRANSPORT COMBINÉ**

Problèmes rencontrés dans les opérations de transport combiné

Transmis par l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU)

* * *

1. Le transport intermodal rail/route a augmenté en 2000 après une réduction ou une stagnation pendant deux ans, ramenant les volumes au niveau de 1997. De 1997 à 2000 le transport routier international longue distance a augmenté de plus de 10 %. Afin de retrouver une situation stable avec des augmentations annuelles à deux chiffres en volume intermodal rail/route - ce qui est souhaitable sur le plan de la capacité, vu que l'accroissement de la demande de transport prévue (40 % pour les 10 prochaines années) ne peut être satisfaite par l'infrastructure routière actuelle - tous les éléments de la chaîne de transport intermodal doivent être améliorés.
2. Dans l'espoir que la liste suivante des améliorations nécessaires aide les décideurs dans leurs contributions, l'IRU, confirme, une fois de plus, qu'elle est disposée à jouer un rôle actif en soutenant le transport intermodal rail/route et en encourageant ses membres à recourir à ce mode comme alternative au transport routier de marchandises classique.
3. Dans une opération de transport intermodal typique le coût de l'**acheminement par rail** sur une longue distance représente 50 % du coût total. Face au changement de comportement des sociétés ferroviaires, à l'introduction d'une nouvelle logique commerciale, *l'élément coût* devient plus important et les *possibilités du marché*, qui étaient auparavant le seul facteur considéré dans l'établissement des offres d'acheminement, perd de son importance. Aussi longtemps que les chemins de fer publics auront le quasi monopole en matière d'acheminement, ce comportement ne pourra éviter d'entraîner des perturbations sur le marché ou même des abus inhérents à une position dominante. L'évolution actuelle sous forme de fusions comme réponse du rail à la libéralisation et la préoccupation évidente de cannibalisme de la part des entreprises ferroviaires (concurrence interne au transport classique par wagon des produits de transport combiné) signifie que l'absence d'une orientation du marché et le manque de stabilité lors de l'établissement du prix d'acheminement continueront de mettre dans l'incertitude les entreprises de transport routier et les prestataires de logistique quant au bien fondé d'investir dans des équipements de transport combiné.
4. L'importance de l'élément d'acheminement par rail souligne le point sans cesse mis en avant par l'UIRR selon lequel une augmentation du volume n'est possible que si la *qualité des services* d'acheminement par rail s'améliore considérablement. Le manque de *ponctualité* des trains de marchandises contenant des wagons de caisses mobiles, de semi-remorques et de remorques ainsi que la fiabilité nécessaire à un service logistique restent l'obstacle majeur au produit du transport combiné. Les retards des trains aux terminaux créent des coûts supplémentaires (voir ci-dessous) et cassent la chaîne d'approvisionnement logistique telle qu'établie par les entreprises de transport et de logistique.
5. Les factures d'acheminement par rail sont très souvent fausses et des questions *administratives* relatives à la réservation, aux lettres de voiture, aux factures et au paiement restent très bureaucratiques sur certains itinéraires.

6. La *capacité nécessaire à l'acheminement par rail* est rare surtout dans les corridors Nord-Sud. Cet obstacle à l'ouverture de nouveaux produits ferroviaires ou à l'amélioration de la qualité des services existants est d'autant plus grave que le transport de personnes par chemin de fer - tant longue distance que transport urbain - exigent davantage de produits. De nouveaux trains ne peuvent être mis en place que la nuit sur plusieurs itinéraires Nord - Sud, mais l'acheminement à 1000 – 1500 km doit également pouvoir être effectué de jour.

7. Quand le transport combiné rail/route s'est développé dans les années 70 et 80 les entreprises ferroviaires ont investi dans les *wagons ferroviaires* nécessaires. Aujourd'hui, seules quelques entreprises investissent dans des wagons. Dans la plupart des cas, les opérateurs fournissent des wagons, en général offerts par des sociétés de leasing. Cet élément de coût représente moins de 10 % du coût total en jeu. La plupart des nouveaux wagons ferroviaires des entreprises intermodales sont fabriqués dans des pays de l'Europe centrale et orientale par des constructeurs appartenant à des sociétés américaines et le capital américain se retrouve également dans les sociétés de leasing offrant des wagons. La question des wagons n'est pas considérée comme un obstacle à l'accroissement du transport intermodal, mais le manque d'investissements européens pourrait être source de préoccupations à long terme.

8. Les **opérations des terminaux** concernant le transfert de l'unité intermodale du rail au camion ou vice versa, qui représente 15 % du coût total ou plus, sont un second élément important. Nombre de terminaux sont pleins. La construction d'un nouveau terminal implique une procédure de planification, qui prend plus de 10 ans dans de nombreux pays. Autrefois les terminaux étaient mis en place par les sociétés de chemin de fer publiques. Aujourd'hui, tous les nouveaux terminaux sont créés par des entreprises privées, mais souvent avec l'aide financière des autorités publiques. Le manque de capacité des terminaux est cependant directement liée au retard des trains à l'arrivée. Les trains arrivant à l'heure, où le transfert de l'unité peut se faire directement sans transfert intermédiaire au sol, économise la capacité des terminaux et des coûts. Mais les opérateurs des terminaux ne peuvent planifier en fonction de la ponctualité des trains. Tous les transferts d'unités se font verticalement, excepté pour le système de route roulante. Un système de transfert horizontal devrait être mis au point pour les semi-remorques.

9. Le transport routier **par camion à destination et au départ des terminaux**, qui représente quelque 20 % d'un transport normal intermodal est confronté à deux questions : les terminaux sont souvent situés dans une zone urbaine ayant un très grande densité de trafic et les coûts sont plus élevés que nécessaires du fait des retards (25 camions attendant 3 heures à un terminal le déchargement de caisses mobiles suite au retard d'un train peut impliquer des coûts supplémentaires pour le transporteur routier de 2000 à 3.000 euros).

10. **La responsabilité** en cas de dommage ou de disparition des marchandises et/ou de l'unité intermodale et de retards est régie par les règles de la CIM qui ne correspondent pas aux besoins actuels. L'entreprise de transport s'attend à voir appliquer la Convention CMR ou des règlements similaires. La procédure est très bureaucratique en cas de dommages ou de retards.

11. Le transport des **marchandises dangereuses** en conteneurs citernes est particulièrement adapté au transport combiné et plusieurs transporteurs attribuent 15 à 20 % de leur chiffre d'affaires à cette forme de transport. L'IRU examine actuellement s'il convient de moderniser certains aspects de la Convention ADR et/ou de l'Accord RID pour améliorer ces transports sans mettre en danger la sécurité. Le traitement et le stationnement des conteneurs citernes dans les terminaux constitue une question spécifique de cette analyse.

12. La brève présentation donnée ci-dessus des principaux obstacles auxquels se heurte le développement futur du transport combiné rail/route peut être **résumée** en une phrase : les entreprises de transport n'investiront pas dans l'équipement nécessaire au transport intermodal tant qu'elles n'auront pas regagné la confiance des plus grands acteurs de la chaîne de transport intermodal, essentiellement les prestataires de l'acheminement. L'IRU redoute que cette confiance ait été à ce point perdue que seule une libéralisation rapide et véritable des services d'acheminement du rail ne puisse réhabiliter le transport combiné route-rail dans son rôle naturel : un mode de transport complémentaire permettant aux prestataires de transport et de logistique d'utiliser toutes les capacités disponibles afin de répondre à la demande croissante du transport de marchandises.
