



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/2006/3
18 janvier 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS ET
FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU sur le transport intermodal et la logistique¹
(29 et 30 mars 2006)

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

(Quarante-cinquième session, 30 mars 2006,
point 3 de l'ordre du jour)

NOUVEAUX DEVELOPPEMENTS DANS LE TRANSPORT INTERMODAL

Transmis par

l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR)

1. La politique de promotion de l'intermodalité, que l'UIRR soutient par définition, continue à produire des effets positifs. En effet, le Transport Combiné (TC), dont l'objectif principal est de contribuer le plus largement possible au délestage de la route pour les opérations de fret, a connu un certain redémarrage en 2003 après une période de doutes vis-à-vis de sa pertinence. L'évolution négative subie à partir de 1997/98 avait été déclenchée par la mauvaise conjoncture économique générale, mais aussi par le manque de qualité des services par rapport aux attentes légitimes des clients du TC, quant à la ponctualité des trains empruntés².

¹ La CEMT et la CEE-ONU ont adopté des modalités de coopération portant création du «Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU sur le transport intermodal et la logistique», constitué de composantes séparées CEMT et CEE-ONU, cette dernière sous la forme du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24).

² Des données détaillées concernant la récente évolution des volumes transportés par les sociétés UIRR seront disponibles à la session du groupe de travail.

2. De manière générale, on observe une hausse du volume transporté par les opérateurs de TC UIRR au cours des dernières années. En 2004, ses membres ont assuré l'acheminement de 2.350.000 envois, ou de 5.390.000 EVP, ce qui représente une file de 200 km de poids lourds transférés chaque jour ouvrable de la route vers le rail. Le transport international non accompagné a augmenté de 14% entre 2003 et 2004, le trafic transalpin enregistrant de nouveau une progression importante, surtout celui de/vers l'Allemagne (Gothard et Brenner) qui s'est accru de 11%.

3. La majorité des flux européens de TC est concentrée sur l'axe Nord-Sud. Près de 70% du TC international non accompagné est transalpin, en raison des barrières géographiques pour la route mais aussi de la politique suisse vis-à-vis des poids lourds (taxation, poids maximal). D'autres changements sont récemment intervenus dans l'organisation des flux: ainsi, le trafic Belgique-Italie a dû être déplacé de l'axe de Modane vers celui du Gothard en raison du manque de fiabilité des services ferroviaires en France; d'autre part, le trafic ferroviaire UIRR de et vers le Royaume Uni a disparu en conséquence de l'incapacité des Autorités franco-britanniques à maîtriser les flux d'immigrants illégaux à travers le tunnel sous la Manche et des énormes irrégularités qui en ont découlé pour les opérations ferroviaires.

4. Les volumes transportés en route roulante ont quant à eux fortement diminué sur certains axes suite à l'élargissement de l'Union Européenne et à la facilitation inhérente du trafic routier par la suppression des frontières anciennement extérieures et des autorisations entre anciens et nouveaux Etats membres; par ailleurs, le service de route roulante Dresde (D) -Lovosice (CZ), qui avait été porteur d'un trafic de plus de 93 000 envois en 2003, a dû être supprimé dès juin 2004 suite également à l'ouverture d'une nouvelle autoroute reliant ces deux centres. Le recul global a été accentué par la suppression des écopoints qui taxaient les poids lourds transitant par l'Autriche. Sur certaines lignes de route roulante toutefois, le volume transporté a pu être maintenu tantôt grâce à une amélioration de la qualité tantôt grâce à des aides d'Etat. Il n'en reste pas moins que les avantages du TC par rapport à la route (transport de gros volumes sur de longues distances, considération du trajet ferroviaire comme temps de repos des chauffeurs sur la route roulante, exemption des interdictions de rouler le week-end et les jours fériés) continuent à servir largement le transfert de volumes de la route vers le rail; ce devrait être notamment le cas pour les lignes reliant l'Est à l'Ouest du continent européen, où une croissance significative est attendue.

5. Pour le début de l'année 2005, les tendances de 2004 se confirment, avec une baisse significative des volumes de route roulante, tandis que l'on note une légère augmentation pour le TC international non accompagné. Pour le deuxième semestre 2005 toutefois, les informations dont dispose l'UIRR, encore incomplètes, doivent faire craindre une nouvelle détérioration de la qualité des services fournis par le secteur ferroviaire (entreprises de

traction aussi bien que gestionnaires de l'infrastructure) dont l'effet sur le trafic ne pourra être traduit en chiffres que dans quelques semaines.

6. Pour 2004, des conditions spécifiques d'exploitation ont particulièrement contribué à la hausse du TC international non accompagné: la libéralisation du marché ferroviaire s'est révélée bénéfique à l'amélioration de la qualité en Allemagne et a par conséquent renforcé l'attractivité du TC. Des schémas de production tels que l'organisation des trafics en trains complets ou encore au travers de gateways (passerelles entre les flux nationaux et internationaux) ont également favorisé ce développement.

7. Néanmoins, la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises ne cesse globalement de diminuer au profit de la route. C'est pourquoi il est indispensable que des efforts soient poursuivis et/ou entrepris au niveau politique, afin d'établir des conditions-cadre optimales pour le développement du TC, qui se révèle être le meilleur vecteur d'un transfert de fret vers le rail. Les conditions-cadre émergeant aux EF (prix stables, hausse de la qualité ou encore partage des risques commerciaux pour les systèmes de trains complets en Allemagne) et aux Etats (réglementation stable pour les poids et dimensions des véhicules routiers afin de sécuriser les investissements en matériel transbordable, financement public des terminaux de TC) peuvent être très favorables au développement du TC, mais sont souvent insuffisantes: le trafic de TC se heurte à des goulets d'étranglement, au manque de qualité et de coopération entre les EF sur certaines lignes ainsi qu'à la priorité donnée au transport de passagers pour l'utilisation des moyens ferroviaires, l'exemple du manque de locomotives et de conducteurs de trains pour les opérations de fret étant le plus significatif.

8. D'autre part, un glissement dans la répartition des techniques a eu lieu: on observe en effet une baisse de la part du trafic effectué par route roulante (16% en 2004 contre 22% en 2003) et par semi-remorques (7% en 2004 contre 8% en 2003) au profit des caisses mobiles (77% en 2004 contre 70% en 2003).

- - - - -