



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/WP.24/2001/3
TRANS/SC.2/2001/4
9 février 2001

FRANÇAIS
Originale: FRANÇAIS,
ANGLAIS et RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

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 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 COMBINE**

Problèmes rencontrés au cours des opérations du transport combiné

Transmis le Président du Groupe de travail

Note : Conformément à la décision prise par le Groupe de travail lors de sa trente-troisième session (ECE/TRANS/WP.24/87, para. 28) “..d'analyser quelques lignes ferroviaires internationales AGTC sélectionnées, en tenant compte des données qui seraient fournies par les opérateurs de transport combiné, de façon à mettre en lumière les problèmes techniques et administratifs auxquels doivent faire face les services de transport combiné internationaux.” Le secrétariat de la CEE reproduit ci-dessous les informations transmises à ce sujet par le Président du Groupe de travail.

* * *

ROLE DES CHEMINS DE FER DANS LA PROMOTION DU TRANSPORT COMBINE

1. Lors de la précédente session des 10-11 avril 2000, le WP.24 avait décidé de poursuivre ses investigations, avec l'aide de tous les partenaires de la chaîne de transport combiné, pour identifier les éléments à l'origine de la baisse de qualité de la prestation ferroviaire.
2. Le souci du WP.24 provient du constat de la chute importante de trafic pour le mode ferroviaire depuis fin 1998. La gravité de la situation se mesure par rapport aux augmentations permanentes de trafic de transport combiné des années précédentes, subitement enrayées et entraînant de facto une perte.
3. Par ailleurs, l'urgence se fait jour devant la demande de prestations continentales d'une nouvelle ampleur pour satisfaire les mouvements de conteneurs générés par les futurs navires de 8 à 10.000 TEU aux escales limitées mais avec des flux volumineux y concentrés.
4. Au delà d'une simple vigilance, le WP.24 se doit de faire face et de participer, par l'intermédiaire de ses membres, à l'amélioration de cette qualité sans pour autant prendre la place des structures compétentes en la matière ni encore moins procéder à des démarches dédoublant celles qui sont en cours. Au contraire, le WP.24 les encourage et sera attentif à leurs résultats.
5. A cet égard, il faut constater que, depuis un certain temps, une mobilisation s'est fait jour en terme d'évaluations de tous types relatives à l'offre ferroviaire notamment liée au transport combiné, depuis le monde des opérateurs jusqu'au sein de l'Union européenne dans le cadre de programmes de recherche.
6. De son côté, le WP.24 a sollicité l'attention et la collaboration de ses collègues du SC.2, Groupe des chemins de fer sur l'évolution du marché du transport combiné et la faiblesse de l'apport des chemins de fer. En principe, une réunion informelle, principalement orientée vers les passages frontières aurait du avoir lieu en juin mais, pour différentes raisons, ce rendez-vous a été reporté.
7. La Présidence et le Secrétariat du WP.24 ont néanmoins poursuivi leurs démarches et leurs contacts tous azimuts pour instruire au mieux le dossier et dégager des propositions d'initiatives.
8. A l'origine, l'observation de la situation devait porter sur des axes AGTC Berlin-Moscou, Sopron/Budapest – Istanbul/Thessalonique, Belgique – Espagne et Royaume-Uni – Hongrie.

9. Malheureusement, et vu le délai très court (les vacances entre-temps), les informations y relatives s'avèrent difficiles voire impossibles à obtenir. Aussi, sans attendre, la Présidence et le Secrétariat ont concentré leur approche de la question par l'intermédiaire des personnes et organisation davantage disponibles dans la période précédant la présente session.

10. La sensibilité du transport combiné à la qualité des prestations ferroviaires est particulièrement aiguë mais toute amélioration dont il bénéficie rejailit sur les autres trafics démontrant l'attractivité du rail. Si le Secrétariat s'est concentré sur les travaux de l'UIC et les gestionnaires du TER, la présidence s'est attachée à décrypter la prestation ferroviaire effective.

11. Au départ, la Présidence s'est dotée d'une grille d'observation (annexe); mais au fil des rencontres informelles d'autres considérations se sont superposées mettant en jeu davantage le réalisme voire la confiance à entretenir entre toutes les parties que l'on peut traduire par davantage de rigueur et de partenariat.

A. RIGUEUR

12. Le transport combiné est le fruit des prestations d'un ensemble d'intervenants dont, pour le parcours terrestre le plus long, le rail (et la voie navigable) constitue l'élément clé. La chaîne logistique dépend aussi de la prestation ferroviaire.

13. L'enjeu est de taille pour les chemins de fer qui constituent une offre pertinente dans un marché en pleine expansion, l'unitisation des charges de marchandises faisant la part belle aux unités de transport intermodales (UTI) : conteneurs, caisses mobiles, ...).

14. Néanmoins, la qualité de l'offre ferroviaire est instable voire insuffisante. Il semblerait que les sociétés ferroviaires en restructuration permanente depuis de nombreuses années éprouvent des difficultés particulièrement dans leur participation à l'acheminement des UTI.

15. La question fondamentale tourne autour de la capacité réellement disponible de la part de l'opérateur ferroviaire. Les offres contractuellement définies ont du mal à être garanties en permanence. La fiabilité fragile semble trouver son origine principalement autour de la traction c'est-à-dire de la disponibilité à temps des locomotives et davantage des conducteurs. Il semble que les sillons et les itinéraires ne constituent vraiment pas des sources d'irrégularités : les perturbations proviendraient de la traction.

16. Un appel devrait être lancé aux sociétés ferroviaires pour établir un diagnostic réaliste et rigoureux des capacités de traction et se concentrer sur les possibilités de renforcer celles-ci, peut être pour une affectation de moyens distincts pour les marchandises dont le transport combiné.

B. PARTENARIAT

17. Les itinéraires étant internationaux, les opérateurs ferroviaires doivent se mettre ensemble pour identifier les causes et rechercher les solutions. Des comités de qualité par axe ou itinéraire se mettent en place. Une perspective positive se dessine au travers des résultats obtenus par certains d'entre eux mais il appartient à toutes les sociétés concernées d'appliquer rigoureusement leur part d'engagement.

18. Moyennant ces efforts de rigueur et de partenariat, la fiabilité pourra progressivement se rétablir et la confiance revenue permettra le développement de nouveaux créneaux pour le transport combiné empruntant le mode ferroviaire.

AnnexeDiagnostic des dysfonctionnements et propositions d'initiative possibles relatives à la qualité et à l'efficacité de l'offre ferroviaire : canevas d'observation

Matériel de transport : Disponibilité plus grande du parc wagon (rotation, entretien, réparation...)

- Circulation - cheminement - itinéraire
- "concurrence" voyageurs – marchandises
détermination d'itinéraires prioritaires cargo
 - capacité d'infrastructure (i.e. noeuds, programme d'investissement)
 - relais de conduite ou d'engins
- traction
- continuité
 - aptitude des conducteurs (et disponibilité)
 - polyvalence des locomotives
 - agrégation locomotives/reciprocité voir création de pool/homologation
- organisation de trains dédiés : - trains bloc et navettes intermodales
- desserte des terminaux / fréquence
- passage aux "frontières" des réseaux - voir ci-avant traction
- Innovation technique – oser des formules nouvelles
- suivi (GPS, températures des UTI ...)
 - caisses mobiles
 - double niveau ?
 - road railer
 - combi léger (voir service navette en Suède comprenant wagon avec élévateur)
 - coopération CF et autres modes : ports, voies navigables

Tarifs hausses et différences entre pays relatives aux prix (impact des coûts et redevance d'utilisation) transparence des coûts notamment liés à l'usage de l'infrastructure à obtenir

Partenariat - communication • restructuration des sociétés - organisation de l'infra (accès)
- choix d'interlocuteur unique
par axe ? réseau ?

• dialogue - concertation associant acteurs/autorités liés à l'organisation de la chaîne du T.C.

- contractualisation - responsabilisation par pénalités/indemnisations
- élaboration de critères/paramètres (i.e. délais, ...) voir AGTC
- alternative en cas de mouvements sociaux.

Développer une coopération permanente entre réseaux et entre exploitants :
conclusion d'accords intersociétés,
Comités de qualité, ...

Appel Améliorer les performances de l'offre actuelle (réserves de productivité : i.e. relais de traction – fréquence de l'offre).
Accepter le recours aux technologies nouvelles i.e. suivi des chargements par la clientèle.

Enjeu Rétablir la confiance et développer de nouvelles capacités de transport.
