



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2002/3
27 avril 2002

FRANÇAIS
Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport combiné
(Trente-septième session, 18 et 19 avril 2002,
point 8 de l'ordre du jour)

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

AGTC

Nouvelles normes et paramètres

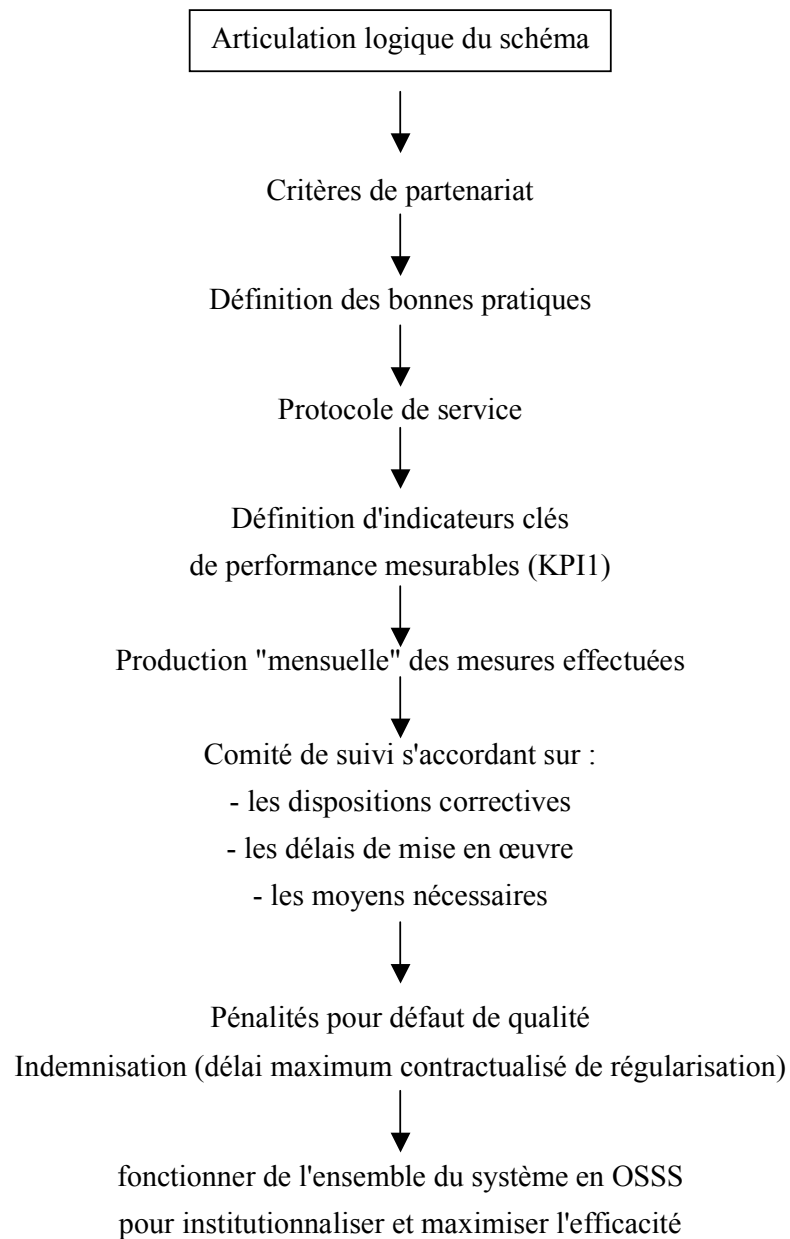
Note préparée par Mme S. Gehenot et M. Y. Laufer

Ce document n'engage pas les ONG auxquelles coopèrent les personnes ci-dessus. Il doit être considéré comme une base de départ à enrichir par les membres du WP.24.

Définitions du dictionnaire

- critère :** Principe auquel on se réfère et qui permet d'estimer de juger
- estimer :** Déterminer la valeur de...
- partenariat :** Système associant des partenaires sociaux ou économiques
- partenaire:** Personne, groupe auxquels on s'associe pour la réalisation d'un projet
- pratique :** Application, exécution, mise en œuvre (d'un art, d'une science, etc.)
- indicateur :** Echelle, appareil permettant la mesure précise d'un niveau

Le transport combiné rail route : cultiver la qualité



Possibilité de reconnaissance extérieure d'une qualité durablement mesurée et maintenance à 97/98 % par l'attribution d'un label officiel "haut de gamme" (garants)

Organisation d'un partenariat

- Constat de départ
- Enjeux
- Contenu
- Objectifs/Finalités
- Engagement des parties
- Mise en oeuvre : moyens
- Echancier (ouvert vs fermé)
- Défauts – Pénalités
- Contrôles – Corrections

Partenaires

1 – Partenaires actifs

- Gestionnaires d'infrastructures
- Entreprises ferroviaires *
- Opérateurs de trains du combiné
- Opérateurs de terminaux
- Organismes de transport combiné
- Clients/Chargeurs

+ Douanes

2 – Partenaires moraux

- Etats/gouvernements
- Organisations internationales
 - CEE-ONU
 - CEMT
 - Union européenne
- ONG professionnelles
- Constructeurs d'équipements (ferroviaires, routiers, manutention, informatique)

Formes d'un modèle de partenariat

- Charte (Bonna Fide)
- Accord cadre
- Contrat

complément éventuel par un Protocole de service

* Publiques/Privées

Autres caractères d'un modèle de partenariat

- A partir du Livre Blanc
- Rééquilibrage des modes en faveur de l'intermodalité et plus particulièrement du transport combiné (TCNA, TCA)
- Se positionner comme un mode de transport performant en termes de fiabilité et de qualité
- Intégrer transport combiné (et transport intermodal) dans un système cohérent et performant associant intimement transport et logistique dans le cadre de la SCM.
- Système à tiroirs permettant de s'adapter à un maximum de cas.
- Implique une solidarité active entre les partenaires qui doit être reflétée dans leurs obligations respectives au double niveau des bonnes pratiques et des indicateurs clés de performance.

Bonnes pratiques

- Catalogue de mesures/conditions qui, mises bout à bout, permettent de tracer le cadre du projet
- Elles couvrent l'entièreté de la chaîne
- Etablir pour chaque partenariat un OSSS :
"one step shop system"
quel que soit le contenu du projet et sa problématique. Le fonctionnement en mode "Projet-OSSS devra permettre d'effacer les frontières administratives et autres obstacles plus ou moins "factices" qui témoignent/maintiennent les traditions et autres monopoles pouvant ainsi générer des clauses d'échappement.
- En particulier les normes qualitatives applicables au fret devront être reproduites des standards voyageurs de façon à donner toutes ses chances au fret.

Bonnes pratiques appliquées à l'attribution d'un sillon TC

- Allocation d'un sillon de qualité de bout en bout, non assujetti aux trafics de voyageurs
- Allocation garantie du couple locomotive – conducteur
- Coûts standard "Europe" du sillon
- Propriété du sillon – identiquement aux droits du trafic en aérien
- Fonctionnement en OSSS de l'allocation

Indicateurs-clés de performance (KPIs)

- Pour partie, repris du 95-20 français (cf. pages 8 et 9)
- Pour partie, selon le complément "international" ci-dessous
 - Mesure de la conformité de la réservation de(s) place(s) sur les trains quotidiens internationaux (du fait du nombre de places limitées)
N.B. ne s'applique pas aux navettes HUPAC
Responsable du suivi : Opérateurs des trains "combinés"
 - Mesure de la conformité des heures de RV obligatoires en frontière, heure d'arrivée et de départ au point d'échange
Responsable du suivi : entreprises ferroviaires
 - Mesure de la conformité de transmission des informations (qualité – timing – contenu) selon ERTMS – Mesure concomitante de la non rétention d'informations
Responsable du suivi : Entreprises ferroviaires – opérateurs des trains "combinés"
 - Mesure de la bonne maîtrise des contrôles douaniers/sanitaires/marchandises dangereuses
Responsable du suivi : Tous partenaires actifs
 - Mesure de la transmission conforme des "papiers" : LVI (UIC) + autres papiers techniques (LVI électronique en cours de généralisation)
Responsable du suivi : Entreprises ferroviaires + opérateurs des trains "combinés"

- Mesure de la prise en charge des UTI sur le terminal d'arrivée :
 - ≤ 3 heures après arrivée (attente < 30 minutes)
 - mesure neutralisée si collecte de l'UTI ≥ 3 heures après (stock logistique tampon)
- Responsable du suivi : Opérateurs des trains "combinés" + opérateurs de terminaux + organisateurs de transport combiné
-

Indicateurs suivis dans le cadre de l'accord 95/20

N°	Description	Mesure	Responsable du suivi	Observations
95/1	Conformité administrative et technique des caisses remises par les routiers au chantier de départ	Nombre de caisses conformes et % par rapport au total, pour chaque train. Cumul mensuel par train	NOVATRANS en relation avec ses clients	Liste des points à respecter à établir (GNTC et FNTR pour sensibiliser)
95/2	Heure Limite de Remise Routière (HLRR)	Nombre de caisses remises entre (HLRR-15 minutes et HLRR) à l'heure et % par rapport au total des caisses remises dans un train donné. Cumul mensuel par train	NOVATRANS en relation avec ses clients	Contrat de base NOVATRANS/Clients
95/3	Heure Limite de Remise Ferroviaire (HLRF)	Minutes de retard par rapport à l'heure convenue. Suivi par train et % de trains conformes par mois	SNCF NOVATRANS	Contrat NOVATRANS SNCF (base train)
95/4	Conformité administrative et technique des wagons et de leur chargement, remis dans les trains au chantier de départ	Nombre de wagons conformes et % par rapport au total des wagons remis, pour un train donné. Cumul mensuel par train	SNCF en relation avec NOVATRANS	Reconnaissance au transport et visite technique des trains
95/5	Départ du train	Minutes de retard par rapport à l'heure convenue. Suivi par train et % de trains conformes par mois	SNCF	Motifs en cas de départ en retard
95/6	Arrivée du train	Minutes de retard par rapport à l'heure convenue. Suivi par train et % de trains conformes par mois.	SNCF	Motifs de retard en ligne <ul style="list-style-type: none"> - cause wagons, - cause chargement - cause infrastructure - cause exploitation
95/7	Mise à Disposition Ferroviaire (MADF)	Minutes de retard par rapport à l'heure convenue. Suivi par train et % de trains conformes par mois	SNCF en relation avec NOVATRANS	Contrat NOVATRANS SNCF (base train)

N°	Description	Mesure	Responsable du suivi	Observations
95/8	Mise à Disposition Routière (MADR)	Nombre de caisses livrées dans les 30 minutes après l'arrivée du client et % par rapport au total, pour un train donné. Cumul mensuel par train	NOVATRANS en relation avec ses clients	Contrat de base NOVATRANS/Clients, Horodateur
95/9	Intégrité des caisses mises à disposition des clients	Nombre de caisses non conformes et % par rapport au total des caisses livrées suivi par train. Cumul mensuel par train	NOVATRANS en relation avec ses clients	Analyse des litiges
20/1	Trafic remis dans les trains, par axe	Nombre de caisses transportées par train et par axe. Cumul mensuel par train, et comparaison avec 1999	NOVATRANS	
20/2	Remplissage des trains	Taux de remplissage des trains. Moyenne mensuelle par train et comparaison avec 1999	SNCF	
20/3	Trafic total par axe (trains du 95/20 et autres trains utilisés par NOVATRANS)	Trafic réalisé sur les axes IDF <-> Toulouse IDF <-> Avignon IDF <-> Marseille Par mois et cumul à partir de mars 2000, comparaison avec 1999	NOVATRANS (Nombre de caisses, tonnages) SNCF (Volume, TBR et TKT)	Trafic global réalisé

Le nombre de clients nouveaux dans les trains de l'accord ainsi que les niveaux de trafic feront l'objet d'une communication régulière de Novatrans au Comité de suivi mais ne sont partie de l'indicateur