



Conseil Economique Et Social

Distr.

GENERALE

TRANS/WP.24/1998/1
21 janvier 1998

Original: FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail du transport combiné

(Vingt-neuvième session, 30 et 31 March 1998,
point 4 de l'ordre du jour)

SUIVI DE LA CONFERENCE REGIONALE DE 1997 SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

Note par le secrétariat

Le secrétariat reproduit ci-dessous le discours donné par le président du groupe de travail, M. H. Maillard lors de la conférence régionale de 1997 sur les transports et l'environnement (Vienne, 12-14 novembre 1997).

* * *

PRIERE DE NOTER : La distribution des documents du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires n'est plus "restreinte". En conséquence, le secrétariat a adopté un nouveau système de numérotation selon lequel tous les documents autres que les rapports et les ordres du jour seront numérotés comme suit : TRANS/WP.24/année/numéro. L'ancien système de numérotation (ex. TRANS/WP.24/76) sera conservé pour les rapports et les ordres du jour.

1. Toute l'activité économique européenne dont celle des transports vit une révolution à l'heure de la libéralisation, de la pleine concurrence, de la mondialisation.
2. Parallèlement à cette activité croissante, bon nombre d'axes européens sont saturés, quel que soit le mode de transport.
3. Le désir de satisfaire les besoins du marché entraîne une bataille des prix telle qu'elle peut aller jusqu'à sacrifier tout ou partie des coûts, dont ceux du transport.
4. Les opérateurs engagés et contraints par les techniques du stock zéro, du juste à temps, sont par là même soumis à un stress permanent.
5. Tant la qualité du transport que celle de l'environnement en général, visée par tous, se trouvent fragilisées par cette accumulation de tensions.
6. Que faut-il faire ? Construire encore de nouvelles et de plus grandes infrastructures ou améliorer, perfectionner et mieux utiliser celles qui existent ?
7. L'aménagement du territoire n'a pas été suffisamment bien géré.
8. Nos capacités financières n'étant extensibles des choix s'imposent. Des solutions existent.
9. Le meilleur trait d'union entre le transport et l'environnement, c'est l'intermodalité et, pour les marchandises, c'est le transport combiné.
10. Scrupuleusement économe de l'espace, du temps, de l'énergie et des financements par l'organisation précise d'une chaîne intégrant les modes, le transport combiné est une réponse concrète au besoin d'une mobilité durable, sûre et de ce fait contribuant à la qualité de l'environnement tant humain que physique, tant social qu'économique.
11. Aujourd'hui, malgré ses caractéristiques si positives, le transport combiné évalué, selon les statistiques disponibles, à seulement 4 à 5 % du volume total de marchandises transportées en Europe ne connaît cependant pas de croissance différente de celle de l'ensemble des flux.
12. Dès lors, est-il un leurre ou le résultat d'un manque d'intermodalité ?
13. Avant d'affiner la réponse à cette question, faut-il préciser les termes clés car le vocabulaire utilisé confond couramment des notions assez différentes. L'opportunité de cette conférence et de votre nombreuse présence est trop belle pour ne pas rappeler le travail réalisé en la matière par une équipe d'experts nationaux et internationaux dans le cadre de la CEMT et en accord avec l'UE et la CEE-ONU.
14. Il y a lieu d'abord d'identifier au travers de multimodal le transport

s'effectuant par plus d'un mode de transport sans autre précision que le déplacement, autrement dit une utilisation séparée nécessitant le transbordement de la marchandise elle-même. Ensuite le transport intermodal : celui-ci couvre un transport où la marchandise est chargée dans un contenant, appelons-le UTI, c'est-à-dire une unité de transport intermodale, et c'est cette UTI qui passe d'un mode à l'autre sans manipulation de ladite marchandise, autrement dit, c'est une chaîne qui doit s'organiser de bout en bout pour transférer le contenant d'un véhicule à un autre et enfin le transport combiné qui, au plan européen, s'applique à une chaîne où la route est spécifiquement utilisée pour les parcours terminaux ou d'acheminement.

15. D'où vient donc le peu de succès du transport combiné ?

16. Vu cette chaîne de transport, il demande à une organisation particulièrement fine et un suivi précis, nécessitant des interfaces. Il induit des coûts à cet égard que ne subissent pas les transport monomodaux. Par ailleurs, il ne peut être attractif que sur une certaine distance et les seuils techniques peuvent varier de 200 à 800 km selon les auteurs des études réalisées au moyen de calculs divers.

17. Faut-il reconnaître que les statistiques évaluent à 85 % du total les déplacements de marchandises, dont la distance ne dépasse pas les 150 km. La route est alors, le seul mode pertinent. La Belgique est, sur ce plan, bien placée pour confirmer qu'une infime partie de son trafic interne porte sur des distances supérieures à 150 km, le déplacement le plus long atteignant à peine 300 km.

18. Néanmoins, les déplacements internationaux constituent l'essentiel des 15 autres pour cent; il s'agit bien là de marché du transport combiné !

19. Une analyse succincte fait apparaître que les créneaux privilégiés actuels sont, en termes économiques, les matières dangereuses ainsi que les matières et les pièces détachées destinées au montage des automobiles et, dans une moindre mesure, des appareils ménagers et, en termes géographiques, le transit alpin et les pré ou post acheminements du trafic intercontinental des conteneurs maritimes.

20. Les techniques et la technologie informatique évoluent sans cesse pour perfectionner l'organisation logistique mais l'insuccès subsiste car la fiabilité de la chaîne reste fragile, sa complexité l'explique, mais aussi les niveaux actuels des prix, sans cesse comparés à la solution toute route, et qui ne leur sont jamais inférieurs.

21. Les objectifs majeurs du transport combiné sont à la fois la garantie de qualité et un seuil de prix dont la référence à la seule route n'est pas équitable au vu des coûts réels respectifs peu ou mal comptabilisés par mode notamment quant à l'impact sur l'environnement (degré de pollution, de bruit, de consommation d'énergie et de sécurité à la tonne marchandise transportée, besoin d'espace pour la construction de nouvelles infrastructures routières). Des études sont en cours à la CEMT pour mesurer tous ces coûts.

22. Sans attendre les résultats de ces études et les décisions qui devraient en découler, l'Europe dans son ensemble, de l'Oural à l'Atlantique, est au

défi !

23. De tous les continents, elle dispose d'un réseau de transport intérieur, terrestre et navigation côtière comprise, des plus denses au monde mais sous utilisé ou mal utilisé, car de nombreuses liaisons manquent et les normes différentes des pays minent son interopérabilité.

24. Le transport combiné peut cependant permettre de nombreuses liaisons en s'appuyant sur l'ensemble des modes disponibles, en organisant les relais au sein d'une même chaîne. La route, élément le plus souple, assurant les acheminements à la porte des clients, complète le rail, les voies navigables et les trajets côtiers qui assument les plus longues distances. Le coeur du problème du transport combiné est dans le nécessaire transbordement de l'UTI, son prix, son coût, sa rapidité ! Sa réussite dépend étroitement de ces interfaces qui doivent être fiables et économiques.

25. De par son organisation, certes complexe, le transport combiné s'inscrit par les UTI dans des concepts logistiques qui lui ouvrent la porte des activités économiques dont la production requiert des cheminements de matière et de pièces entre plusieurs lieux. Il en va ainsi de la construction automobile et des industries recourant à différentes composantes de matières dangereuses.

26. La précision redoutable de tous ces mouvements induit un suivi de l'UTI qui séduit particulièrement ces secteurs, exigeant la garantie des acheminements de bout en bout et la parfaite connaissance des mouvements de leurs marchandises pour s'intégrer exactement dans leur cycle de production.

27. On peut comparer le transport combiné à une course relais ! Ne me faites pas dire qu'il s'agit d'une nouvelle discipline olympique.

28. Néanmoins, comme dans une course relais, c'est à la fois un résultat de l'ensemble des coureurs, mais aussi celui de l'enchaînement des prestations de chacun qui porte le témoin, ici l'UTI. La performance dépend à la fois de la vitesse de chacun et du soin du relais du témoin de main en main. Chaque prestation est déterminante et concourt au succès du service.

29. Encore une comparaison, si vous le permettez. Le témoin est comme l'UTI, il doit être transmis avec précaution car il sera utilisé pour une autre course !

30. Cette dynamique s'appuie sur tout un ensemble de prestations invisibles tout aussi important : l'information. En effet, l'information relative à la marchandise est devenue un élément constitutif de la chaîne. L'accompagnement du cheminement grâce à l'évolution de système de données par l'informatique est incontournable. En permanence, le client veut accéder aux données relatives tant à l'UTI qu'au véhicule de transport, ou au déplacement et à l'interface.

31. Ces données sont simultanément utilisables autant pour le suivi que l'organisation des étapes suivantes du processus de fabrication, la répartition des mouvements de marchandises, de la commande de matière à la facturation du service.

32. En quelque sorte, le transport devient un élément de la production. Cette évolution sied parfaitement au transport combiné. Cette intégration peut être poussée pièce par pièce transportée quand celles-ci, à l'intérieur de l'UTI, sont unitarisées, c'est-à-dire elles-mêmes disposées sur une unité de chargement standardisée, telle la palette.

33. Le transport combiné se retrouve ainsi au coeur de l'activité économique chargé d'un degré de responsabilité plus grand que celui du seul déplacement de biens. Cette approche révèle aussi le régime de responsabilité nouveau impliquant le transport.

34. Plus précisément, l'organisation du transport combiné se fonde sur des initiatives, tant publiques que privées, tant nationales qu'internationales conjuguant tous les partenariats possibles. La Belgique située au centre de l'Europe, sur la façade atlantique, étant un pays à la fois de transit et d'exportation, elle vit, à l'instar des autres pays, également à l'heure du transport combiné.

35. Prenons quelques exemples pour illustrer cette synergie entre les différents acteurs du transport :

- . Le groupe Fer c'est-à-dire la SNCB et ses filiales s'est associé au Port d'Anvers dans la création de nouveaux terminaux transocéaniques de conteneurs, l'un s'occupe de l'acheminement terrestre par rail et l'autre de l'installation de transbordement accessible aux navires y compris de type over panamax.
- . NS Cargo et SNCB/CARGO se sont unis pour assurer des tractions de navettes pour UTI de bout en bout entre Rotterdam et Anvers agréant réciproquement leurs conducteurs et leurs machines.
- . Devant la saturation de ses installations à Lille, CNC s'est associée à des collègues belges pour créer un nouveau terminal commun à Mouscron, intégrant les mêmes offres à la clientèle d'un côté et de l'autre de la frontière.
- . Un exploitant de terminal de voie navigable à Liège s'est associé au Groupe Fer pour une gestion commune de plusieurs terminaux sur l'agglomération de Liège permettant un déploiement d'offre qui associera très bientôt les modes terrestre et aérien.
- . Un aménagement simple de bateaux automoteurs belges de 600T seulement, par lestage de rails, permet au port de Lille d'assurer une liaison de conteneurs vers Anvers et Rotterdam dans une section à gabarit encore limitée en attendant la fin des travaux d'élargissement de la voie navigable à Courtrai.

- . La spécialisation par la SNCB de certains axes ferroviaires pour les marchandises déjà apte aux UTI les plus courantes prend en compte pour ses investissements la mise au gabarit nécessaire pour l'acheminement des plus grands conteneurs et caisses mobiles.
- . Les opérateurs tant du rail/route que du conteneur maritime participent à des cercles de qualité internationaux (CORTAX et QUALITY NET), garantissent leurs offres (avec pénalité) et organisent leurs services autour de points nodaux d'importance européenne impliquant les compagnies ferroviaires et les exploitants du Tunnel sous la Manche.
- . Des opérateurs et des clients du rail et de la route s'associent avec le Port de Bruxelles pour la création d'une zone intermodale commune d'interface, de traitement et de stockage s'articulant autour d'une nouvelle interconnexion maritime et fluviale grâce à la construction d'un portique spécial.

36. Les exemples s'accumulent et foisonnent dans nos différents pays qui prouvent que le transport combiné détient un potentiel de développement car des réserves de capacité existent tout particulièrement dans les modes fluvial, côtier/maritime à courte distance et également grâce aux possibilités d'exploiter issues des nouvelles techniques de manutention et des technologies de l'information. Les deux conditions nécessaires à la réussite sont, d'une part, d'établir les normes permettant l'interopérabilité maximale au meilleur coût et, d'autre part, de voir chaque mode optimiser son fonctionnement et garantir ses offres.

37. Bien d'autres composantes de la chaîne du transport combiné méritent d'être prises en compte, notamment l'harmonisation des UTI condition sine qua non pour offrir des services de bout en bout même si la diversification des types est nécessaire pour répondre aux besoins de la clientèle. Ainsi, des caisses mobiles sont aujourd'hui à l'essai leur permettant d'être gerbables et d'accéder ainsi après le rail et la route au mode fluvio-maritime. Dès lors, de nouvelles liaisons pourront être mises en service qui conjuguent 3 modes au lieu de 2.

38. La promotion du transport combiné, plus précisément non accompagné, car la route roulante est une solution onéreuse où le rail est un appendice de la route, n'en est qu'à ses débuts et il reste bien des recherches à mener qui ouvriront d'autres créneaux.

39. Plutôt que d'opposer les modes entre eux, le transport combiné les associe et, au delà, implique le monde économique dans son organisation et les autorités publiques dans l'aménagement du territoire et la réglementation des métiers du transport.

40. Cette mobilisation pour la mobilité concerne autant les acteurs nationaux qu'internationaux.

41. A ce titre, l'initiative de travaux sur les transports menée de longue date par la CEE/ONU qui aboutit notamment à cette Conférence Transport et Environnement, doit être saluée car elle assure le contact permanent des autorités publiques et des organisations internationales professionnelles du monde du transport, dont le combiné, comme l'UIRR.

42. Aujourd'hui, d'autres instances intergouvernementales s'occupent aussi de faire progresser le transport combiné. Ainsi, l'Union Européenne revoit ses dispositions réglementaires du transport combiné datant des années 70 en s'appuyant sur l'expérience de projets pilotes depuis 1992, met à jour ses réseaux transeuropéens de transport dont celui du combiné et encourage les corridors de fret dont les services s'inspirent largement des liaisons majeures existantes du transport combiné.

43. De son côté, la CEMT s'emploie à mettre au point des modèles pour une affectation des coûts sociaux permettant l'internalisation des coûts externes des modes de transport, procède à un examen périodique des principales liaisons par ferroutage (rail/route) et s'emploie à approfondir l'interface terrestre/maritime.

44. La CEE/ONU, notre hôte de ce jour, poursuit son rôle d'éclaireur en appréhendant le développement des techniques, en visant l'harmonisation des conditions générales du transport en relation avec les autres continents mais surtout en élaborant les accords de base sur tous les réseaux des modes terrestres dans un cadre paneuropéen comme le protocole ouvert à la signature ce 13 novembre 1997.

45. Cette simultanéité d'efforts confirme la nécessaire complémentarité et le partage des tâches tant l'ampleur de la problématique est vaste.

46. Les perspectives sont à la hauteur des difficultés à résoudre mais l'arrivée de gouvernements plus nombreux dans le cercle de travail de toutes les instances intergouvernementales est le gage qu'une nouvelle politique de mobilité se fait jour.

47. Cette convergence d'actions appelle une coordination toujours plus attentive vis-à-vis du risque de double emploi, voire de conflit de compétence, et plus efficace en déterminant les paliers ou les niveaux d'action à se répartir. L'exemple de la coopération entre les 3 instances pour la gestion des statistiques constitue une référence.

48. Transport et environnement, la Belgique est et sera de la partie dans chacune des 3 enceintes avec les mots clés :

- mobilité
- cadre de vie
- saine concurrence
- qualité et sécurité.

Elle félicite la Division des Transports de la CEE/ONU pour avoir organisé cette rencontre à Vienne.
