



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

Document de séance No. 5 (2001)
18 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 Chemins de fer (UIC)

* * *

Le rôle des entreprises ferroviaires dans la promotion du transport combiné.

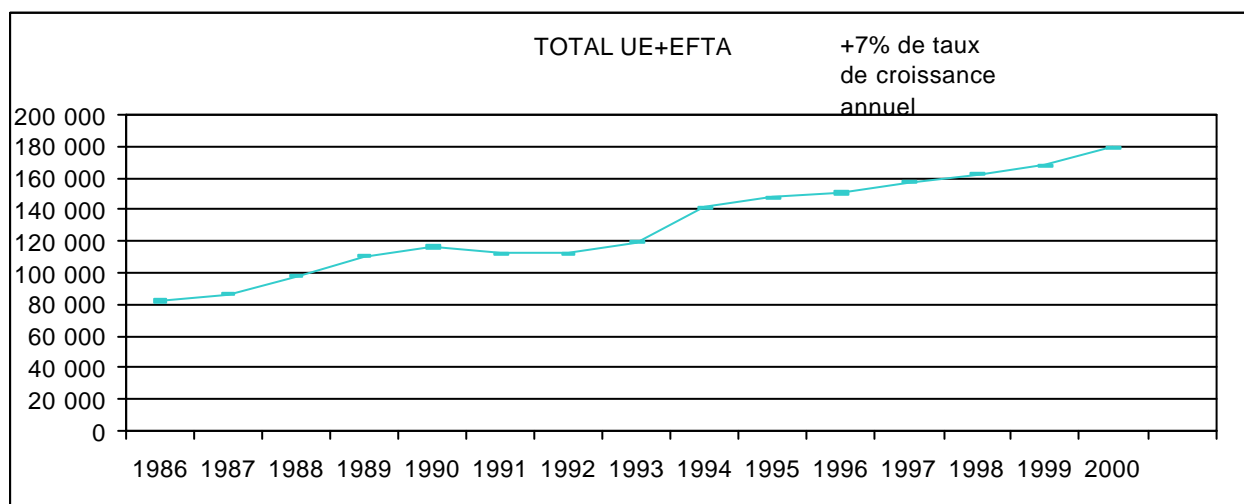
Janvier 2001

Dans le cadre de ses travaux sur la promotion du transport combiné, le secrétariat du groupe de travail UN/ECE WP24 a invité les entreprises ferroviaires à lui faire parvenir ses réflexions sur le sujet.

Le Groupe Transport Combiné (GTC) de l'UIC remercie le WP24 et souhaite que le document qu'il a rédigé puisse mieux faire apprécier les spécificités de l'activité ferroviaire et les efforts engagés par les entreprises ferroviaires dans le domaine de la promotion du transport combiné.

Le transport combiné en Europe a connu, au cours de ces dernières années, un essor incontestable. Le ralentissement de la croissance économique fin 1998-1999 qui a touché certains axes du combiné de manière plus ou moins marquée, a fait place, en 2000, à une reprise de la conjoncture qui s'est caractérisée par une forte demande de transport.

Croissance du transport combiné (milliers de tonnes)



source UIC

L'évolution du combiné cache cependant une réalité plus nuancée et une situation fragile. Le développement à long terme de l'offre de transport combiné ne peut se faire que si la qualité des prestations s'améliore. C'est de cette façon que le combiné parviendra à s'imposer sur de nouveaux segments du marché et à profiter pleinement de la forte demande.

Les conséquences économiques et commerciales de cette qualité ferroviaire s'exercent au détriment de tous les acteurs du combiné. A l'utilisation sub-optimale des moyens de traction viennent s'ajouter l'allongement du temps de rotation des wagons et la désorganisation dans les chantiers et les terminaux.

Les dysfonctionnements ferroviaires sont liés à une série de facteurs et mettent en cause, de manière plus ou moins importante, les différents intervenants de la chaîne du transport combiné.

On constate qu'une des causes principales de dysfonctionnement est la carence des moyens de traction et de personnel de conduite. Le problème de la disponibilité des ressources touche la majorité des entreprises ferroviaires européennes et a une incidence négative sur l'offre de transport internationale. Cette situation est connue des entreprises ferroviaires et les moyens mis en œuvre par ces dernières pour y remédier seront développés ultérieurement.

Il apparaît clairement que la répartition de la capacité sur le réseau d'infrastructure a une incidence sur la qualité des prestations ferroviaires. La place accordée au trafic de fret en général et au transport combiné en particulier lors de l'attribution des sillons constitue une des préoccupations majeures des entreprises ferroviaires. Elle est déterminante pour le développement du fret et du transport combiné en Europe.

La saturation sur certains axes du réseau d'infrastructure est un autre frein au développement du transport combiné. Un développement à long terme du combiné n'est pas concevable sans un effort concerté des différents intervenants. Les efforts des entreprises ferroviaires doivent être soutenus par les autorités publiques et les instances européennes tant par des efforts d'investissement que par un contexte législatif qui tient compte des spécificités du mode ferroviaire.

Quant aux opérateurs de transport combiné, ils ont, eux aussi, un rôle important à jouer. La majorité du trafic combiné international s'effectue en trains complets. Les opérateurs achètent ces trains aux entreprises ferroviaires et il leur appartient de remplir la capacité achetée et de la gérer. Pour le bon déroulement des prestations du combiné, la gestion efficace de cette capacité est importante. Des modifications fréquentes et à court terme des schémas d'exploitation ferroviaire ainsi que l'utilisation incomplète de la capacité achetée fragilisent l'entièreté du système.

Afin de revenir à un niveau de qualité capable de restaurer la confiance du marché dans le transport ferroviaire une série de mesures ont été prises. Les entreprises ferroviaires ont investi dans des moyens de traction et mettent en place des programmes de recrutement et de formation du personnel de conduite.

On assiste au niveau européen à une gestion dédiée du matériel de traction. Certaines entreprises ferroviaires vont même plus loin et confie à certains axes la gestion d'un parc de traction.

Outre ces mesures prises individuellement, un ensemble de pistes d'amélioration de la qualité ont été lancées en collaboration par les entreprises ferroviaires.

Le Groupe Transport Combiné (GTC) de l'UIC a mis sous qualité des axes importants du transport ferroviaire international. Ceci signifie la création d'une chaîne d'information et la mise en place d'un système de mesure de la qualité basé sur un relevé statistique régulier. Ce suivi systématique des acheminements permet d'identifier les raisons principales des dysfonctionnements et d'apporter des mesures correctives. La démarche requiert la participation et la collaboration des opérateurs et des entreprises ferroviaires et leur permet de revoir ensemble les mesures d'amélioration appropriées.

Cette initiative a débuté en 1996. Aujourd'hui 5 axes européens en font partie. Les efforts du GTC portent actuellement sur l'extension du système de qualité à d'autres axes, reliant notamment l'Europe centrale à l'Europe de l'Est. Le GTC a en outre entrepris une actualisation de son système de qualité et a rédigé un manuel pour la gestion de la qualité. Ce manuel a pour but d'assister les réseaux lors du développement de systèmes de gestion de la qualité et de promouvoir la mise en place de nouveaux systèmes de gestion de la qualité.

Certaines entreprises ferroviaires ont également développé des activités de suivi telles que celles mises en œuvre à Modane, Chiasso et sur l'axe du Brenner par exemple. Depuis quelques années, Trenitalia Spa., la DB et les ÖBB ont déployé des ressources pour la création d'un « poste de service » sur l'axe du Brenner. Ce poste de service est une cellule de contrôle dédiée au suivi de l'acheminement des trains sur l'axe en question. Elle est animée par du personnel bilingue des réseaux concernés qui peut intervenir, en cas de dysfonctionnement, sur les schémas de production.

Des initiatives semblables existent à Tarvisio et Villa Opicina pour le trafic avec les SZ. Les Suisses et les Italiens travaillent quant à eux à la mise en œuvre d'une cellule à Luino.

Des accords entre entreprises ferroviaires visant à faciliter le passage des frontières existent. On citera en exemple les relations Belgique - Suisse, Rotterdam - Anvers et Muizen - Fréthun qui bénéficient d'une production homogène. En outre, il y a les accords d'interopérabilité conclus entre la SNCF, les CFL et la SNCB qui optimisent la mise en œuvre de leurs nouveaux engins multicourants.

Le Groupe Transport Combiné concentre également ses efforts sur l'élaboration de contrats de sous-traitance et de co-exploitation pour les prestations ferroviaires. Ces travaux visent à mieux définir les obligations et responsabilités des parties concernées et donc à améliorer la fiabilité des prestations.

Les activités du Groupe Transport Combiné portent aussi sur la relation entreprises ferroviaires - gérants d'infrastructure. Un cahier des charges des attentes des entreprises ferroviaires vis-à-vis des gestionnaires d'infrastructure ainsi que des propositions sur la répartition de la capacité d'infrastructure ont été élaborés et communiqués aux organismes compétents (annexe 1).

Enfin, le Groupe Transport Combiné, et l'UIC de façon plus générale, soutiennent et participent activement aux travaux visant à la mise en place d'un réseau européen de fret ferroviaire (RTEFF-TERFN). Un premier séminaire sur la question a eu lieu à l'UIC en mai 2000 dont les conclusions sont contenues dans l'annexe 2. Un second séminaire aura lieu en février 2001.

Tous les intervenants dans la chaîne du combiné ont un rôle à jouer pour améliorer l'offre actuelle et la rendre encore plus compétitive. C'est ensemble qu'ils y parviendront.

Les entreprises ferroviaires et les opérateurs ont pris la décision de mener cette bataille ensemble et ont établi un plan d'action commun défini dans le cadre de l'Interunit (plate-forme commune aux entreprises ferroviaires et aux opérateurs). Il leur faut défendre ensemble la place du transport combiné sur l'infrastructure. Il leur faut développer ensemble des initiatives de mise sous qualité du trafic. Et c'est ensemble que les acteurs doivent communiquer ce message aux décideurs.

A PROPOS DE L'UIC ET DU GROUPE TRANSPORT COMBINÉ

L'UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER - UIC

L'Union Internationale des Chemins de fer a été officiellement constituée le 20 octobre 1922 à l'occasion d'une conférence internationale réunie à Paris. Les Statuts furent approuvés par 51 compagnies de chemin de fer de 29 pays d'Europe et d'Asie. L'objet était initialement de traiter l'ensemble des questions techniques et d'exploitation liées au développement du transport international par rail. Puis, le champ des activités de coopération s'est progressivement étendu à l'ensemble des disciplines importantes pour l'avenir des entreprises ferroviaires : aspects politiques, stratégiques, commerciaux, management, finances.

La dernière révision des Statuts date de 1993. L'objectif consistait à adapter les structures de coopération internationale et les mécanismes de décision aux nouveaux défis : en particulier la libération du marché des transports en Europe et le développement de la coopération ferroviaire au plan mondial.

Ces dernières années ont vu un grand nombre de nouveaux adhérents rejoindre l'UIC parmi lesquels des entreprises de chemin de fer de tous les continents, et de nouveaux opérateurs ferroviaires nés de la restructuration des entreprises.

Aujourd'hui l'UIC compte 152 membres de 87 pays des 5 continents.

LE GROUPE TRANSPORT COMBINÉ - GTC

Le développement et la promotion du transport combiné ont nécessité la mise en place, au sein de l'UIC, d'un organisme commun aux entreprises ferroviaires dont le rôle est d'encourager et de coordonner les actions menées en ce domaine et d'en centraliser le résultat.

Cet organisme, ou groupe spécial, dénommé « Groupe Transport Combiné » est composé des entreprises ferroviaires suivantes :

BLS	CD	CFF	CFL EuroLuxCargo	CP	DB AG
DSB	EWSI	Trenitalia spa	GySEV/ROeEE	HZ	MAV
NSB	ÖBB	PKP	RAILION	RENFE	SNCB
SNCF	SZ	ZSR			

Le GTC a pour mission le développement d'échanges entre ses membres dans les domaines techniques, commerciaux et juridiques. Le GTC met en œuvre des actions de relations publiques et assume auprès de ses membres des fonctions de représentation.

a) Le volet technique porte notamment sur :

- l'infrastructure, le matériel, l'harmonisation des normes, la standardisation, le transport des marchandises dangereuses,
- l'opérationnel (passage aux frontières...),
- les échanges d'informations (codification, E.D.I.),
- la recherche et les techniques nouvelles.

b) Le volet commercial vise :

- les études de marché et les études statistiques d'intérêt général,
- la création de labels de qualité,
- la coopération douanière et fiscale,
- les nouvelles formes de commercialisation.

c) Le volet juridique

Dans le domaine du transport combiné et en liaison avec la CCFE, le GTC apporte une contribution à l'élaboration des textes internationaux et procède à la mise à jour des fiches UIC en liaison avec les différentes instances de cet organisme.

Le GTC peut également s'intéresser aux formes et niveaux des aides publiques concédées par les Etats.

d) Les relations publiques

Le GTC développe les relations nécessaires à son action avec les opérateurs et les chargeurs, les entreprises ferroviaires non membres de l'UIC et du GTC, les pouvoirs publics et les organisations internationales.
