



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2001/4
TRANS/SC.2/2001/5
26 janvier 2001

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

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 c) de l'ordre du jour)

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

**Solutions éventuelles pour surmonter les problèmes et définitions
des meilleures pratiques**

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

Note : Le secrétariat de la CEE reproduit ci-après le document reçu de l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR), intitulé "Une stratégie de qualité pour le transport combiné - note de synthèse et d'orientation".

Le texte intégral du rapport final intitulé "Developing a Quality Strategy for Combined Transport", disponible en anglais, peut être téléchargé depuis le site Web de l'UIRR (<http://www.uirr.com/english/english.htm>).

* * *

UNE STRATÉGIE DE QUALITÉ POUR LE TRANSPORT COMBINÉ

Le début d'une transformation

1. À l'automne 1999, l'UIRR et la Commission européenne se sont lancées conjointement dans un projet visant à donner des directives pour l'amélioration de la qualité du transport combiné en Europe. Les conclusions ont été formulées à l'automne 2000.
2. La raison principale de cette entreprise, financée par le programme PACT, a été la détérioration spectaculaire de la qualité du transport combiné en 1997 et en 1998, phénomène qui s'est poursuivi en 1999, année où l'UIRR a entrepris de mesurer systématiquement cette qualité, à partir de données fournies par ses membres, en coopération avec les compagnies de chemins de fer.
3. *Il s'avère que la principale cause de la détérioration de la qualité a été la composante rail du transport combiné, aggravée probablement dans une certaine mesure par les nombreuses faiblesses de l'interaction entre les différentes compagnies ferroviaires nationales et entre les opérateurs de transport combiné et leurs clients, les fournisseurs de services logistiques.*
4. La qualité a continué de se détériorer durant les premiers mois de l'année 2000, ce qui a conduit à la mise en place d'un plan d'urgence visant à résoudre les problèmes fondamentaux exposés ci-après :
 - a) *Problèmes structurels stratégiques* devant être examinés au plan politique, en s'attachant particulièrement à la libéralisation, à la privatisation et au renforcement de la concurrence dans le secteur des chemins de fer.
 - b) *Problèmes institutionnels* exigeant d'importants investissements de la part des opérateurs ferroviaires, mais également une analyse approfondie de questions fondamentales telles que :
 - i) l'étude des relations entre les différents opérateurs ferroviaires, les membres de l'UIRR et les fournisseurs de services logistiques, et des conflits d'intérêt inhérents qui en découlent; mise au point de modes d'exécution plus rigoureux.
 - ii) l'examen des possibilités d'industrialisation de produits et d'innovation et l'examen de nouvelles méthodes correspondant davantage à un modèle "intégrateur".
 - c) *Problèmes liés aux processus et procédures d'exploitation* concernant à la fois les aspects commerciaux et opérationnels de la chaîne entière du transport combiné.
5. Il ressort clairement que des progrès sont nécessaires aux trois niveaux de l'industrie. Des initiatives constructives financées par le programme européen PACT ont été lancées, mais il faut d'urgence réaliser davantage de progrès de ce type.

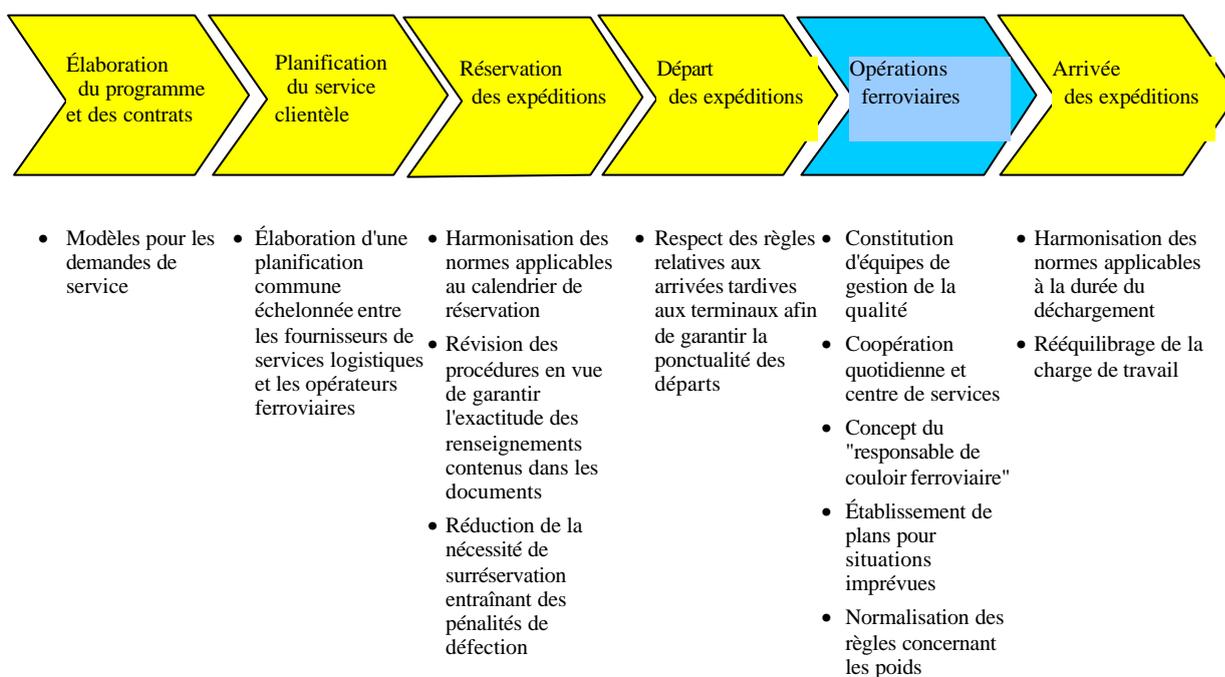
6. Ces observations donnent un aperçu des problèmes qui se posent, en ce qui concerne surtout les processus et les procédures d'exploitation à court terme, sur lesquels les membres de l'UIRR et leurs homologues peuvent exercer l'influence la plus directe et immédiate.
7. Cela ne doit pas masquer le fait qu'il importe d'aller d'urgence de l'avant en matière de libéralisation et de développement institutionnel à long et à moyen termes, démarche capitale si l'on veut améliorer la qualité et redresser la situation.
8. *Pour atteindre les objectifs de la Commission européenne, par le renforcement du transport combiné, en vue de décongestionner le trafic et de protéger l'environnement, la qualité du transport combiné doit être examinée de près.*
9. *Ne pas s'attaquer à ces problèmes serait extrêmement préjudiciable non seulement dans la poursuite des objectifs précités, mais également pour l'économie. En période de forte croissance économique, la demande de transport combiné devrait être forte, ce qui est d'ailleurs le cas. Cependant, la solution intéressante que représente le transport combiné ne permet pas actuellement de répondre à la demande, tant sur le plan de la qualité que de la quantité.*
10. *Il existe réellement une chance de ramener le transport combiné en première ligne du système logistique, mais cet objectif ne pourra être atteint qu'au prix d'efforts considérables dans les domaines présentés ici.*
11. Ces efforts - axés sur les processus et procédures d'exploitation à court terme - portent sur les questions d'ordre commercial et opérationnel identifiées au cours de cette enquête :
 - a) *Amélioration des procédures de planification entre les membres de l'UIRR et les opérateurs ferroviaires, au moyen de modèles de demande de services et de procédures de planification communes échelonnées.*
 - b) *Nécessité de disposer de règles et de procédures de réservation claires et communes, en vue de définir des normes en matière d'horaires et de résoudre les problèmes de surréservation et d'acceptation tardive.*
 - c) *Respect des procédures actuelles par le refus des arrivées tardives, de manière à éviter le départ tardif des trains, ainsi que des procédures révisées, en vue de garantir l'exactitude des renseignements contenus dans les documents.*
 - d) *Mise en place d'équipes responsables de la qualité et de centres de services sur les couloirs ferroviaires, au moyen des pratiques optimales de résolution des problèmes, qui ont été démontrées par les parties elles-mêmes, en particulier au col du Brenner, mais également aux frontières de Modane, Port Bou/Cerbère, et Irun/Hendaye.*
 - e) *Désignation pour chaque couloir ferroviaire d'un transporteur principal qui en serait le responsable, et qui rendrait clairement compte de la situation aux membres de l'UIRR.*
 - f) *Élaboration de plans de soutien et pour les situations imprévues afin de faire face aux inévitables interruptions de service.*

- g) *Redéfinition de normes techniques telles que les règles concernant les poids et l'arrondissement, de manière à éviter les déchargements et les conflits inutiles.*
- h) *Rééquilibrage de la charge de travail dans l'ensemble du système, tout au long de la journée, en vue de lisser les périodes de pointe.*

12. Les principales recommandations exposées ici exigent un suivi l'année prochaine, concordant avec les progrès institutionnels et structurels devant parallèlement être réalisés.

Figure 1. Procédures d'exploitation – améliorations

À court terme, les procédures d'exploitation peuvent permettre une amélioration sensible de la qualité, fondement d'un repositionnement stratégique à moyen et à long termes



13. Tout programme ou stratégie de qualité doit, de par sa nature, être un aspect de la vie quotidienne progressivement ancré dans l'ensemble du personnel et dans toutes procédures. Ces conclusions ne doivent donc pas être considérées comme définitives, mais plutôt comme un point de départ permettant d'aller résolument de l'avant dans un environnement logistique dynamique où le transport combiné peut et doit jouer un rôle primordial.

14. Il faut souhaiter que l'UIRR puisse continuer à exercer un rôle énergique dans la promotion des mesures suivantes :

- a) Sur le plan politique, poursuite des progrès en matière de privatisation, de libéralisation et de concurrence.
- b) Création de groupes de travail s'intéressant aux problèmes d'aménagement institutionnel et élaboration de projets concrets pour mieux les résoudre.
- c) Fourniture d'une assistance structurelle aux groupes de gestion de la qualité, en place et nouveaux, chargés chacun d'étudier les problèmes identifiés ici et de continuer à promouvoir les idées et le travail pour la mise en œuvre de solutions, telles que celles qui ont été proposées ici, et identification d'autres méthodes.

15. L'intérêt de l'échange d'informations entre les parties a été ici clairement démontré. Toutefois, il faut signaler qu'un grand nombre de connaissances ne sont pas partagées. De nombreuses initiatives ont certes été relevées mais un grand nombre de problèmes demeurent dans l'apprentissage du travail en groupe en vue de résoudre ces problèmes. En effet, les statistiques de l'UIRR présentent d'excellentes valeurs mais également des lacunes en ce qui concerne les données structurelles relatives aux terminaux, à la capacité des infrastructures et aux goulets d'étranglement.

16. Il serait souhaitable que ces efforts soient renforcés par un certain nombre de mesures :

- a) Création d'une structure d'apprentissage faisant appel au Web et permettant aux parties de verser des informations relatives aux statistiques, à l'évolution des problèmes et aux pratiques optimales faisant appel aux infrastructures mises en place jusqu'ici.
- b) Constitution d'une base de données relative aux lignes, aux terminaux et à leur capacité, aux charges de pointe et aux goulets d'étranglement, de manière à mieux prévoir ces derniers.

17. Finalement, il importe de comprendre des frustrations professionnelles quotidiennes du personnel sur le terrain, d'autant plus qu'il lui est demandé, en plus de ses tâches quotidiennes, de s'impliquer dans cette recherche de la qualité et que sans progrès au plan politique et de l'investissement, son effort resterait en grande partie vain. Ce personnel mérite tout notre soutien dans la mission délicate que représente l'exploitation de la totalité du potentiel du transport combiné en Europe.
