



**Conseil économique
et social**

Distr.
RESTREINTE

Document de séance No. 13 (2003)
29 septembre 2003

FRANÇAIS
ANGLAIS et FRANÇAIS
SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport combiné

(Quarantième session, 29 septembre-1 octobre 2003,
point 8 (d) de l'ordre du jour)

**ACTIVITES ET FAITS NOUVEAUX DANS LE TRANSPORT COMBINE
INTERESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL**

Autres organisations

Transmis par le L'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC)

* * *

Paris, 2 septembre 2003

Observations du Groupe Transport combiné de l'UIC sur :

Le projet de directive du Parlement européen et du Conseil sur les Unités de chargement intermodales – COM (2003) 155 Final du 07.04.2003

En mars 2002, la Commission européenne a invité le Groupe Transport combiné (GTC) à réagir sur le document soumis à consultation sur le thème évoqué ci-dessus. L'UIC, par le canal du GTC a répondu en mai 2002 après discussion avec les opérateurs intermodaux. Dans le document qui a résulté de cette réflexion commune, le GTC se félicite des initiatives prises par la Commission pour revitaliser les chemins de fer et rendre l'intermodalité plus attractive pour les utilisateurs, tout en exprimant certaines réserves quant à la création d'une nouvelle entité centrée sur l'intermodal (le document est joint à titre de référence).

La directive proposée par la Commission (COM (2003) 155 FINAL) et présentée en avril de cette année a également fait l'objet de discussions entre les chemins de fer et les opérateurs intermodaux dans le cadre de leur plate-forme de travail commune INTERUNIT¹, dans la mesure où son contenu semblait aller au-delà des propositions antérieures.

Nous souhaitons prendre position sur ces deux aspects:

1. En ce qui concerne la maintenance et l'inspection périodique des UCI (unités de chargement intermodales), notre document initial avait soutenu l'idée d'une harmonisation dans ce domaine. Dans la proposition de directive, la Commission prévoit des inspections régulières obligatoires pour l'ensemble des UCI conformément aux principes fixés par la Convention sur la sécurité des conteneurs (CSC). Une fois de plus, nous prônons un alignement sur ces principes. Toutefois, si les règles de la CSC prescrivent l'organisation d'une première inspection à l'issue des cinq années suivant la première utilisation de l'UCI, avec ensuite un rappel tous les trente mois, la Commission propose pour sa part une inspection périodique tous les 24 mois (après la période initiale de 5 ans). Nous souhaitons attirer votre attention sur l'impact économique de ce type de mesure, surtout si,

¹ INTERUNIT - Comité international de coordination des transports combinés Rail/Route - est une association qui rassemble des membres de statut équivalent « de facto », avec d'une part, des entreprises ferroviaires appartenant à l'Union internationale des chemins de fer (UIC) qui assurent des services de transport combinés en lien avec les opérateurs de l'UIRR, et les sociétés exploitantes de l'UIRR proprement dites.

INTERUNIT représente une plate-forme de discussion stratégique sur le développement du transport combiné ; ce comité lance des études et coordonne les activités entreprises par les membres en recherchant des pistes de progrès pour améliorer la qualité, la productivité et la compétitivité des services fournis au client.

comme l'indique la directive proposée, les organismes agréés sont les seuls habilités à effectuer ces inspections; cela implique en effet que les experts dont disposent les opérateurs en interne ne seront plus autorisés à accomplir cette tâche. On redoute que cette restriction impose aux chemins de fer des charges financières excessives par rapport à d'autres modes tels que la route ou le transport maritime de conteneurs ISO.

2. S'agissant des dimensions des UCI, la Commission suggère une hauteur de 2670 mm. Cette conditions ne semble pas être en phase avec les besoins actuels de l'industrie européenne qui s'intéresse à des unités d'une hauteur de 2905mm ou plus dans certains secteurs. Il est souvent demandé une hauteur intérieure de 3 m. Cela explique pourquoi, pour s'implanter sur certains marchés (en Grande-Bretagne par exemple) tout en conservant les avantages inhérents aux UCI plus hautes, des opérateurs ont investi dans des wagons à plate-forme surbaissée.

Nous espérons que ces commentaires contribueront à enrichir le débat.

QUELQUES MOTS SUR L'UIC ET LE GROUPE TRANSPORT COMBINÉ

L'UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER – UIC

L'Union internationale des Chemins de fer a été fondée le 20 octobre 1922 dans le cadre d'une conférence internationale tenue à Paris. Ses statuts ont été approuvés par 51 compagnies ferroviaires issues de 29 pays d'Europe et d'Asie. Au départ, cette organisation avait pour vocation de traiter l'ensemble des problèmes techniques et d'exploitation liés au développement du trafic international. Ensuite, le champ des activités de coopération s'étendit au point de couvrir toutes les disciplines déterminantes pour l'avenir des sociétés de chemins de fer, à savoir la stratégie, les affaires commerciales, le management et les finances.

Les statuts de l'organisation ont été révisés pour la dernière fois en 1993. L'objectif était d'adapter les structures de coopération internationales et mécanismes de décision aux nouveaux défis, notamment celui de la libéralisation du marché des transports en Europe et de la coopération ferroviaire à l'échelle mondiale.

Au cours des dernières années, un nombre important de nouveaux membres ont rejoint l'UIC, y compris des sociétés ferroviaires provenant de tous les continents, de même que de nouveaux opérateurs nés de la restructuration d'entreprises classiques.

L'UIC compte aujourd'hui 152 membres issus de 87 pays répartis sur les 5 continents.

Le Groupe Transport combiné de l'UIC – GTC

Pour développer et promouvoir le transport combiné, il importait de créer un organe fédérant les entreprises ferroviaires et susceptibles de faciliter et de coordonner les travaux menés dans ce domaine ainsi que de centraliser les résultats obtenus.

Ce Groupe spécial connu sous le nom de Groupe Transport Combiné (GTC) comprend les entreprises ferroviaires suivantes:

BLS, CD, CFF/SBB, CFL EuroLuxCargo, CP, DB AG, DSB – Railion Denmark, EWSI, Trenitalia spa, GySEV/ROeEE, HZ, MAV, NSB, ÖBB, PKP, RAILION Benelux, RENFE, SNCB, SNCF, SZ, ZSR.

En vertu de la mission qui lui est impartie, le GTC s'attache à stimuler les échanges entre ses membres autour des enjeux techniques, commerciaux et juridiques. Le GTC prend également en charge les actions de relations publiques et assure la représentation de ses membres.

a) les enjeux techniques concernent les domaines suivants:

- infrastructure, matériel roulant, harmonisation des normes/standards, normalisation, transport de marchandises dangereuses;
- exploitation (points frontières, etc.);
- information et échanges de données (codification, EDI);
- recherche et nouvelles technologies.

b) les enjeux commerciaux concernent les domaines suivants:

- études de marché et analyses statistiques d'intérêt général;
- création de labels de qualité;
- coopération avec les autorités douanières et fiscales.

c) questions juridiques

Dans le secteur du Transport combiné, le GTC contribue, en liaison avec la CER, à la rédaction de textes d'application internationale et à l'actualisation des fiches UIC en collaboration avec les différents organes de cette association.

Le GTC peut également s'enquérir de la forme et de l'ampleur des concours publics accordés par les États.

d) relations publiques:

Le GTC établira les contacts nécessaires aux actions à engager avec les opérateurs, les chargeurs, les entreprises ferroviaires non-membres de l'UIC ou du GTC, les autorités gouvernementales et organisations internationales.
