



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2001/8
TRANS/SC.2/2001/9
31 août 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
(19 avril 2001)

**RAPPORT DE LA RÉUNION COMMUNE DU GROUPE DE TRAVAIL
DU TRANSPORT COMBINÉ ET DU GROUPE DE TRAVAIL
DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER**

Note du secrétariat

RAPPORT

INTRODUCTION

1. Le secrétariat a établi le présent document en se fondant sur les travaux de la Réunion commune du Groupe de travail du transport combiné (WP.24) et du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2). Y sont résumés les exposés faits, les vues exprimées et certaines des conclusions auxquelles sont arrivés les participants pendant la Réunion. Le présent rapport a pour objet de fournir aux deux organes un point de départ de leurs débats ultérieurs sur les questions traitées.

PARTICIPATION

2. Des représentants des pays suivants ont participé à la Réunion: Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Espagne, Fédération de Russie, France, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Suisse. Un représentant de la Commission européenne était également présent.

3. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient représentées: Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

4. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées: Bureau international des conteneurs (BIC), European Intermodal Association (EIA), Organisation internationale de normalisation (ISO), Union internationale des chemins de fer (UIC), Union internationale des entreprises de transport combiné rail/route (UIRR) et Union internationale des transports routiers (IRU).

5. Sur l'invitation du secrétariat, un représentant du Groupement européen du transport combiné (GETC) a participé à la Réunion.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Documents: TRANS/WP.24/2001/1-TRANS/SC.2/2001/2.

6. La Réunion commune a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat.

ÉLECTION DU BUREAU

7. La Réunion commune a élu président M. G. Szabo (Hongrie).

MANDAT ET OBJECTIF

Documents: TRANS/WP.24/89, document sans cote n° 4

8. Le Président a rappelé que l'idée d'une réunion commune avait été lancée par le Groupe de travail du transport combiné dans le but d'étudier les moyens les plus indiqués de promouvoir le transport combiné faisant intervenir le chemin de fer.

9. La Réunion commune a pris note des informations données par le Président, selon lesquelles le transport combiné avait accusé un recul pendant la période 1998-2000, alors que le volume des échanges mondiaux et des transports internationaux avait augmenté de 2 à 3 % et celui des transports maritimes par conteneurs d'environ 10 % au cours des 10 dernières années. Ces chiffres faisaient ressortir la nécessité de mettre en œuvre des mesures urgentes et efficaces afin d'inverser la tendance à la baisse du transport combiné.

10. Le Président a exprimé l'espoir que la Réunion commune se déroulerait dans un esprit de collaboration constructive et permettrait de dégager quelques indications utiles quant aux solutions à apporter dans l'intérêt de tout le secteur du transport combiné et, en particulier,

d'étudier le rôle des gouvernements, de la Commission économique pour l'Europe et d'autres organismes intergouvernementaux dans la promotion du transport combiné faisant intervenir le chemin de fer.

QUESTIONS EXAMINÉES

Documents: TRANS/WP.24/2001/2-TRANS/SC.2/2001/3; TRANS/WP.24/2001/3-TRANS/SC.2/2001/4; TRANS/WP.24/2001/4-TRANS/SC.2/2001/5; TRANS/WP.24/2001/5-TRANS/SC.2/2001/6; TRANS/WP.24/2001/6-TRANS/SC.2/2001/7; TRANS/WP.24/2001/7-TRANS/SC.2/2001/8; documents sans cote n° 1 (2001), n° 2 (2001), n° 3 (2001), n° 4 (2001), n° 5 (2001), n° 6 (2001) et n° 7.

11. À sa trente-quatrième session, le Groupe de travail du transport combiné avait déjà étudié d'assez près les objectifs de la Réunion commune, de même que certaines des questions à traiter. Le secrétariat a établi sur cette base l'ordre du jour de la Réunion, en l'axant sur les éléments suivants:

- a) Situation actuelle du transport combiné;
- b) Problèmes rencontrés dans les opérations de transport combiné;
- c) Solutions éventuelles pour surmonter les problèmes et définitions des meilleures pratiques.

a) Situation actuelle du transport combiné

12. La Réunion commune a pris note des renseignements et des chiffres que lui avait communiqués le secrétariat concernant l'évolution du transport combiné (TRANS/WP.24/2001/2-TRANS/SC.2/2001/3).

13. La Réunion commune a été informée par les participants de la situation actuelle du transport combiné dans leurs pays respectifs.

14. L'Autriche attache une grande importance au transport combiné, en particulier en tant que moyen de promouvoir des transports ménageant l'environnement.

15. Au Bélarus, le volume des transports par conteneurs a augmenté de 20 % en 2000. Le pays a élaboré un programme pour les transports en transit à l'horizon 2005 qui met l'accent sur la protection de l'environnement. Des études ont été entreprises de concert avec la Pologne qui portent sur l'élaboration d'une solution d'autoroute ferroviaire en direction de l'Allemagne, ainsi qu'avec la Fédération de Russie en vue de la coordination des tarifs, de la réalisation de solutions techniques et de l'utilisation du chemin de fer transsibérien pour les transports à destination du Japon et de la Chine.

16. La Bulgarie exécute deux projets de transport combiné. L'un d'entre eux concerne les transports par conteneurs entre Sofia et Thessalonique. L'autre porte sur le transport combiné non accompagné de pièces détachées pour automobiles entre la Pologne et le Bélarus.

17. En République tchèque, le transport combiné progresse d'environ 20 % par an depuis 1994. Le pays s'est attaché tout particulièrement à réduire les formalités de passage des frontières. Avec les pays de l'Union européenne, la durée de ces formalités n'est plus que de cinq minutes. La République tchèque s'efforce de conclure des accords bilatéraux avec les pays voisins.

18. En France, le volume des transports combinés a progressé jusqu'en 1997, année pour laquelle il s'est chiffré à 14 milliards de tonnes/kilomètres, avant d'accuser une baisse en 1998 et 1999. En 2000, le transport combiné avait presque retrouvé son niveau de 1997. Le transport combiné a pris au transport routier 1 % du volume total des transports. Le recul du transport combiné s'est expliqué par la mauvaise qualité des prestations, ce qui a incité les consignataires à faire transporter les marchandises par d'autres moyens. Les grèves ont été l'une des principales raisons de la qualité insatisfaisante des services. Les principales lignes de transport combiné sont saturées. Un système d'indicateurs clefs de la performance des transports combinés a été lancé en France afin d'améliorer la qualité des prestations.

19. En Allemagne, le transport combiné sur le plan intérieur accuse une baisse constante. Cela tient principalement à une réorientation du service de transport de marchandises des chemins de fer allemands (DB Cargo), qui fonctionne comme une entreprise commerciale. La qualité des services est mauvaise. Plus de 50 % des opérations de transport combiné accusent des retards de deux heures ou plus. Avec la création d'une nouvelle unité du transport combiné à la DB Cargo et l'introduction d'un système de notification des retards, la qualité des prestations s'est améliorée. Le transport combiné international pourrait progresser de 30 à 40 % s'il existait les corridors nécessaires, en particulier des corridors alpins.

20. La Hongrie a enregistré une augmentation constante du transport combiné: en 2000, cet accroissement a été de 8 % pour le transport par autoroute ferroviaire et de 5 % pour le transport combiné non accompagné. Les ressources financières nécessaires pour le matériel roulant et les terminaux se chiffrent à 4 millions de dollars des États-Unis par an.

21. Pour les Pays-Bas, le transport combiné est conçu comme un moyen et non comme un objectif. Une ligne réservée au transport de marchandises entre les Pays-Bas et l'Allemagne sera terminée en 2005. Assortie d'un plan de subventions pour la construction ou l'extension de terminaux de transport combiné, cette nouvelle ligne devrait susciter une nouvelle progression du secteur.

22. En Pologne, le volume des transports effectués en mode combiné n'a pas augmenté depuis 1999. La Pologne s'est préoccupée avant tout de questions juridiques, telles que l'aide publique non discriminatoire et la restructuration des chemins de fer de l'État polonais.

23. Dans la Fédération de Russie, le volume du transport combiné a progressé de 11 % en 1999 et 2000; le transport combiné par conteneurs, quant à lui, a augmenté de 25 %. Cette progression est à mettre sur le compte du chemin de fer transsibérien, principalement. Le pays a entrepris de mettre en œuvre des mesures pour protéger les marchandises en cours de transport, notamment un dispositif de traçage en temps réel. La Fédération de Russie étudie la possibilité d'accepter comme document de transit douanier la lettre de voiture SMGS.

24. En Slovaquie, un concept de transport combiné a été élaboré à l'horizon de 2010. L'accent est mis sur trois grandes questions: le développement des infrastructures (terminaux), l'harmonisation de la législation nationale avec celle de l'Union européenne, ainsi que l'extension du transport combiné non accompagné. Des accords bilatéraux avec les pays voisins sont en cours de négociation.

25. En Slovénie, le transport combiné compte pour 11 % du total des transports ferroviaires. L'introduction de nouveaux services a commencé (trains blocs et lignes nouvelles). Le pays a lancé un projet appelé «la passerelle de la Slovénie», qui ferait de Ljubljana une plaque tournante entre l'est et l'ouest.

26. À compter de 2000, la Suisse a admis un transit restreint de véhicules lourds de transport de marchandises. Il en a résulté une progression du transport routier d'environ 17 %. Le transport combiné transalpin non accompagné a augmenté de 18 % en 2000 et le transport combiné accompagné, de 3 %. L'extension du corridor Lötschberg/Simplon sera mise en service le 1^{er} juillet 2001. On compte que le débit de ce corridor pourra atteindre 100 000 véhicules par année.

27. La CEMT réalise une étude sur l'utilisation du transport combiné, à l'aide d'un questionnaire envoyé aux États membres. Seules cinq réponses ont été reçues, mais les premiers résultats n'indiquent aucune augmentation du recours à ce mode de transport.

28. Les entreprises membres de l'UIRR représentent environ 65 % de l'industrie européenne de transport combiné rail/route. Cette industrie a connu une augmentation du volume de ses opérations en 2000, après une baisse qui a duré deux ans. Parallèlement, la qualité des services offerts par le transport combiné a accusé une détérioration, selon les mesures faites par l'UIRR. L'Union a exécuté de concert avec la Commission européenne un projet ayant pour but de donner des orientations pour l'amélioration de la qualité du transport combiné en Europe. Les principaux résultats du projet sont repris dans le document TRANS/WP.24/2001/4-TRANS/SC.2/2001/5.

b) Problèmes rencontrés dans les opérations de transport combiné

29. Selon plusieurs représentants, c'est principalement la qualité des prestations qui fait problème, en particulier le manque de fiabilité et de ponctualité des services ferroviaires. Il semble que ce problème de fiabilité et de ponctualité tiennent à plusieurs raisons. Les changements de locomotive et de personnel contribuent aux retards, en particulier lorsque le matériel roulant et le personnel du pays récepteur ne sont pas disponibles lorsque le convoi de transport combiné arrive à la frontière. Les retards entraînent non seulement une diminution de la qualité des services, mais encore une augmentation des coûts. Le coût pour l'entreprise de transport routier attendant l'arrivée d'un train qui accuse un retard de trois heures est de 2 300 euros. Les opérations de transbordement ainsi que les formalités de passage des frontières sont aussi des facteurs de retard.

30. Les représentants ont fait ressortir que la structure des coûts et des prix constituait un élément essentiel de comparaison du transport combiné et des formules de transport unimodal du point de vue de la compétitivité. Il sera indispensable de pouvoir assurer le transport combiné

dans des conditions optimales pour offrir un produit d'un coût qui puisse soutenir la concurrence avec celui du transport unimodal, en particulier le transport routier.

31. Les problèmes de fiabilité et de ponctualité sont aggravés par la réticence des compagnies ferroviaires à fournir des informations sur de tels problèmes. S'y ajoute le fait que le concept de gestionnaires de corridor pour le transport ferroviaire n'est pas mis en œuvre d'une manière suffisamment cohérente pour que les utilisateurs puissent voir dans le transport combiné rail/route une solution d'une seule pièce.

32. Certains représentants ont fait ressortir que la notion de solutions d'une seule pièce soulevait aussi le problème de la responsabilité pour les marchandises transportées. Le transport combiné souffre du fait que les opérations de transport multimodal sont régies par plusieurs régimes de responsabilité. Une harmonisation de ces régimes, surtout de ceux qui sont issus de la CMR et de la CIM, rendrait le transport combiné plus convivial pour les chargeurs.

33. Il a été souligné, ici encore, que les conditions du transport combiné doivent être optimales pour que celui-ci puisse soutenir la concurrence avec le transport unimodal, en particulier le transport par route. L'un des facteurs de retard, ainsi qu'il a été mentionné ci-dessus, est le changement de locomotives et de personnel aux points de passage des frontières. Ces retards s'expliquent par l'absence d'une reconnaissance mutuelle du matériel roulant entre les pays concernés. Les raisons avancées en sont principalement des considérations de sécurité et, dans une moindre mesure, des complications techniques.

34. Les pays sont toujours plus nombreux, surtout au sein de l'Union européenne, à suivre une politique qui consiste à séparer la gestion des infrastructures et les opérations de traction ainsi qu'à réaliser les deux types d'activités sur une base commerciale, dans une situation de libéralisation du marché. Cela dit, une telle politique compromet l'octroi d'une aide financière de l'État au transport combiné et pourrait mettre à mal la compétitivité de ce secteur.

35. Il incombe au secteur du transport combiné de déterminer s'il doit maintenir les deux formules du transport accompagné et non accompagné. Les transports accompagnés ne sont pas les plus rentables. En conséquence, il faudrait envisager d'acheminer les ressources limitées qui sont disponibles pour le transport combiné vers les transports non accompagnés lorsque le transport combiné est plus avantageux que le transport unimodal.

36. La Réunion commune a noté en outre que le transport combiné et le transport de voyageurs se disputent l'infrastructure disponible, qui est limitée. Étant donné le succès remporté récemment par les trains à grande vitesse transportant des voyageurs sur de longues distances, tels que le TGV et le Thalys en Europe occidentale, il faudrait voir si les gestionnaires des infrastructures et les compagnies ferroviaires ne pourraient pas obtenir un meilleur retour sur leurs investissements en privilégiant le transport de voyageurs. Cette question doit être examinée sans détour par les compagnies ferroviaires et tous les partenaires intervenant dans la chaîne du transport combiné.

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

37. Tout en notant que seuls certains des problèmes repérés relevaient de la compétence des groupes de travail, la Réunion commune a constaté que, dans l'ensemble, les gouvernements souhaitent promouvoir le transport combiné.

38. La qualité des services dans le transport combiné laissant, semble-t-il, à désirer, des mesures ont été prises en vue d'établir des relations de coopération entre les compagnies ferroviaires, les entreprises de transport combiné et les fournisseurs de services logistiques pour les transports, en vue de pouvoir mesurer et, partant, améliorer les performances du transport combiné. De tels partenariats ont été lancés en France et en Belgique, par exemple.

39. La Réunion commune a été d'avis que, pour promouvoir le transport combiné international, il importerait qu'opérateurs et régulateurs fassent fond sur de telles initiatives et mettent en commun les solutions les plus performantes. En outre, la Réunion commune a estimé qu'il serait dans l'intérêt de toute l'industrie du transport combiné international d'aligner et d'harmoniser dans la mesure du possible les initiatives concernant des modèles de partenariat et la mesure des performances, afin que les normes élaborées soient partout les mêmes. À cet égard, la Réunion commune a noté que les gouvernements et les organisations internationales pourraient jouer un important rôle de coordination.

40. La Réunion commune a également estimé que la question du chiffrage des coûts et de la fixation des prix était capitale dans la détermination de la compétitivité du transport combiné. Elle a pris note du fait que, comme plusieurs entreprises interviennent dans une opération de transport combiné, il importe de s'en tenir très rigoureusement à une structure des prix pour que le produit reste compétitif. Le chiffrage des coûts et des prix est surtout une affaire de gestion. Toutefois, il ne faut pas négliger non plus de déterminer si l'un quelconque des coûts ne serait pas lié à des difficultés qui pourraient être atténuées avec l'aide des gouvernements.

41. La Réunion commune a noté en outre qu'il importerait de se pencher sur l'opportunité d'un soutien financier de l'État pour le transport combiné, étant donné les avantages que ce mode de transport présente du point de vue de l'environnement, de la sécurité et de la décongestion des voies de circulation. Il conviendrait d'étudier la possibilité d'un tel soutien tant pour les infrastructures que pour les opérations du transport combiné. Il ne faut pas négliger dans ce contexte les implications d'une telle solution pour la compétitivité des autres modes de transport.

42. La Réunion commune a estimé que des questions telles que la facilitation des formalités de passage des frontières, les contrôles aux frontières, l'interopérabilité et la reconnaissance mutuelle du matériel roulant et du personnel étaient du domaine de compétence des gouvernements.

43. À cet égard, la Réunion commune a pris note de la situation qui prévaut en matière de transport routier, domaine dans lequel de telles questions ont été réglées il y a longtemps à l'échelon international.

44. La Réunion commune a noté que les organisations internationales avaient déjà reconnu que l'unification des régimes de responsabilité civile faciliterait elle aussi le transport combiné et le transport multimodal et rendrait donc ces solutions de rechange plus attrayantes.

45. La Réunion commune a été d'avis que l'objectif ultime était de mettre en place à l'échelle mondiale un régime uniforme de responsabilité civile pour le transport multimodal. Cela dit, pour promouvoir le transport combiné dans toute l'Europe, il faudrait envisager d'étudier les possibilités qui s'offrent d'harmoniser en un premier temps les règles en matière de responsabilité civile dans le transport par route et par rail.

CONCLUSIONS ET MESURES QUE DEVRONT PRENDRE LES GROUPES DE TRAVAIL POUR Y DONNER SUITE

46. La Réunion commune a souligné qu'il importe d'instaurer un dialogue continu entre tous les partenaires intervenant dans la chaîne du transport combiné afin de résoudre le problème de la qualité des prestations offertes à cet égard, problème que la Réunion a jugé être le principal obstacle à une extension du marché du transport combiné. La Réunion commune s'est penchée en particulier sur le point de savoir quel genre de mesures les gouvernements pourraient prendre pour appuyer ce processus.

47. La Réunion commune a jugé que les mesures de suivi devraient être axées sur les sujets suivants:

a) Les modèles de partenariat, notamment les accords-cadres, les meilleures pratiques et les indicateurs clefs de performance, compte tenu de la question de la libre concurrence et de la réglementation antitrust. La Réunion a estimé qu'il serait très utile d'élaborer un instrument harmonisé pour la mesure de la performance;

b) La détermination des coûts, la fixation des prix et les subventions, l'accent étant mis sur les éléments propres à chacun de ces paramètres économiques, les facteurs qui influencent chacun des éléments en question et la manière dont une optimisation des éléments peut contribuer à promouvoir le transport combiné;

c) La facilitation des formalités de passage des frontières, l'harmonisation des contrôles aux frontières et l'interopérabilité dans le domaine des transports internationaux, y compris une entente concernant le matériel roulant;

d) L'harmonisation des régimes de responsabilité dans le domaine du transport multimodal, l'idée étant de rendre celui-ci plus convivial.

48. La Réunion commune a prié le Groupe de travail du transport combiné (WP.24) et le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) d'étudier de telles mesures de suivi à leurs sessions ultérieures.
