



## Conseil économique et social

Distr. générale  
3 août 2009  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail du transport modal et de la logistique

##### Cinquante-deuxième session

Genève, 12 et 13 octobre 2009

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

##### Faits nouveaux intervenus dans le secteur du transport intermodal et de la logistique et meilleures pratiques mises en œuvre

### **Incidences de la crise économique et financière sur le transport intermodal**

#### Note du secrétariat

#### **I. Mandat**

1. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique a décidé en mars 2009 de demander à un groupe virtuel d'experts d'analyser les incidences de la crise financière et économique actuelle sur le transport intermodal et de lui faire rapport à sa session suivante en octobre 2009 (ECE/TRANS/WP.24/123, par. 19). Faute d'une participation suffisante, ce groupe virtuel d'experts n'a pu être établi. Toutefois, afin d'alimenter les débats du Groupe de travail à sa présente session, le secrétariat a établi la présente note contenant quelques réflexions sur la question.

2. À la suite des débats qui auront eu lieu pendant la présente session, le Groupe de travail souhaitera peut-être décider des éventuelles activités de suivi qu'il pourrait entreprendre.

#### **II. Tendances dans les domaines de l'économie et des transports**

##### **A. Évolution de l'économie**

3. L'aggravation de la crise financière et le durcissement des conditions d'octroi du crédit ont entraîné un renversement de tendance remarquable de la croissance économique dans l'ensemble de la région de la Commission économique pour l'Europe au dernier trimestre 2008 et au premier semestre 2009.

4. La plupart des économies de la CEE ont subi un coup de frein brutal en 2008, année où le produit intérieur brut (PIB) n'a augmenté que de 1 % dans l'Union européenne et aux États-Unis d'Amérique. Les pays d'Europe orientale, du Caucase et de l'Asie centrale ont, en 2008, continué à surclasser les autres sous-régions de la CEE avec une croissance du PIB de 5 % et une croissance du transport de marchandises de 2 %. Toutefois, la baisse de la demande dans le secteur des produits de base a également, en 2009, pesé sur l'activité économique de ces pays. D'après les données préliminaires dont on dispose pour le premier trimestre 2009, la baisse du PIB s'est accélérée dans l'Union européenne et dans la Communauté des États indépendants (CEI).

5. Dans tous les pays de l'Union européenne, à l'exception de Chypre, de la Grèce et de la Pologne, le PIB a baissé au premier trimestre 2009 par rapport à 2008. Cette baisse a été particulièrement importante dans les États baltes (entre 18 % pour la Lettonie et 14 % pour la Lituanie) ainsi qu'en Slovénie, en Finlande, en Allemagne et en Hongrie, où la baisse du PIB s'est échelonnée entre 6 et 8 %. Dans les pays de la CEI, le PIB a continué de croître au premier trimestre 2009 uniquement en Azerbaïdjan, au Bélarus, au Kirghizistan, au Tadjikistan et en Ouzbékistan, tandis que le PIB de la Fédération de Russie, de loin l'économie la plus importante de la région, enregistrait une baisse de 14 %. En Ukraine, la baisse a été d'environ 20 % pendant la même période.

6. En juin 2009, la Banque mondiale a révisé ses prévisions concernant la baisse du PIB mondial en 2009: celle-ci devrait être de 3 % et non pas de 1,7 % . À la fin juillet 2009, l'Organisation mondiale du commerce (OMC) a estimé qu'en 2009 le commerce mondial et les exportations des principaux pays industrialisés enregistreraient respectivement une baisse de 10 % et de 14 %.

7. Cependant, on croit déceler actuellement quelques signes timides d'un éventuel retournement de tendance mais la fin de la crise économique mondiale reste subordonnée au rétablissement des marchés financiers dans les pays développés. Les mesures politiques sans précédent qui ont été prises, tant sur le plan fiscal que monétaire, ainsi que le soutien apporté au système financier par les pouvoirs publics commencent tous à produire leurs effets. Il reste à voir s'il s'agit là d'une tendance durable.

## **B. Évolution du secteur des transports**

8. Les transports maritimes et le transport conteneurisé ont été particulièrement touchés par la crise mondiale. Au premier trimestre 2009, les entrées et sorties de conteneurs dans les ports d'Europe occidentale ont baissé de 18 %. Les volumes de marchandises transportées par conteneurs ont diminué encore plus en Europe orientale. Saint-Pétersbourg a enregistré une baisse de 38 % pendant ce même trimestre. Au premier semestre 2009, Rotterdam, le plus grand port de conteneurs d'Europe, a traité seulement 4,6 millions d'unités Équivalent Vingt Pieds (EVP/TEU), ce qui correspond à une baisse des entrées et sorties de conteneurs de 15 %.

9. Si au dernier trimestre 2008, la solidité des marchés nationaux des transports a permis, dans un premier temps, semble-t-il, d'amortir le déclin des transports internationaux dû à l'effondrement du transport maritime conteneurisé, le transport de marchandises par rail, par route et par voie navigable a lui aussi fortement chuté dans la région de la CEE au premier semestre 2009.

10. La «Deutsche Bahn» a enregistré une baisse de son trafic marchandises de 24 % au premier trimestre 2009 et prévoit une baisse de 7,5 % pour l'ensemble de l'année 2009. De même, en France, la SNCF a, pendant la même période, enregistré une baisse de 28 % de son trafic marchandises en raison d'un effondrement du transport d'acier et d'automobiles

de l'ordre de 50 %. Pour ce qui est des Chemins de fer russes, la baisse a été de 27 % au premier trimestre 2009 et devrait être de 20 % au second trimestre.

11. Vu les résultats particulièrement mauvais enregistrés en janvier 2009 (-36 % en Europe occidentale) il est probable que dans les pays de la CEE la baisse du trafic marchandises ferroviaire oscillera autour de 20 % au premier semestre 2009.

12. On ne dispose pas encore de données comparables sur l'évolution récente du transport par route et par voie navigable dans la région de la CEE. Toutefois, les données obtenues grâce au système de péage électronique mis en place sur les réseaux routiers allemand, autrichien et italien font apparaître, pour les cinq premiers mois de l'année 2009, des baisses respectives du trafic de camions de 16 %, 17 % et 13 %. Le trafic routier international semble avoir enregistré une baisse encore plus forte (-18 % en Allemagne).

13. On dispose de peu de données sur le trafic sur les voies navigables européennes mais d'après les estimations, la baisse dans ce secteur atteindrait 50 % au premier trimestre 2009.

14. Les perspectives pour le reste de l'année 2009 sont maussades même si de soi-disant «experts» se disent convaincus que le cycle baissier est arrivé à son terme. Le nombre d'entrées et de sorties de conteneurs dans les ports européens semble s'être stabilisé en juillet 2009 et pourrait augmenter légèrement au deuxième semestre 2009.

### C. Session du transport intermodal

15. Comme cela avait été prévu en octobre 2008<sup>1</sup>, la croissance du transport intermodal en Europe a subi un coup d'arrêt en 2008. Les sociétés UIRR ont signalé une baisse du transport de l'ordre de 1 % par rapport à 2007 correspondant à 2,94 millions d'envois ou 5,88 millions d'EVP<sup>2</sup>, alors que la hausse avait été de 9 % en 2007 et de 15 % en 2006. Si le premier semestre 2008 s'était encore caractérisé par une croissance soutenue, le second semestre a enregistré une baisse spectaculaire du trafic due à l'aggravation de la crise économique et, en particulier, à la réduction de la demande de transport dans le trafic entre les ports et l'arrière-pays et de la demande de transport de l'industrie automobile.

16. Les volumes de trafic sur les principaux corridors de transport intermodal transalpins témoignaient également de la détérioration de la situation économique en Europe. En 2008, le transport intermodal non accompagné à travers la Suisse a diminué de 1,4 % (mesuré en tonnes). Si au premier semestre 2008, le trafic a continué de croître de 0,1 % (par le Gothard) et de 9,5 % (par le Lötschberg), une baisse de l'ordre de 8,6 % pour le Gothard et de 1,2 % pour le Lötschberg a par contre été enregistrée au deuxième semestre. En novembre et décembre 2008, la baisse du transport intermodal non accompagné total à travers la Suisse a été de l'ordre de 13 %.

17. Le premier trimestre 2009 s'est caractérisé par une baisse continue du transport intermodal route/rail. En Allemagne, «Kombiverkehr», le plus grand opérateur de transport intermodal d'Europe a enregistré une baisse de trafic de l'ordre de 18 à 20 % et s'attend à une baisse similaire pour le reste de l'année. L'opérateur de transport intermodal français GNTC a même enregistré une baisse de trafic de 30 % en général et une baisse pouvant aller jusqu'à 50 % sur certains itinéraires. Pendant la même période, Intercontainer Austria et l'opérateur suisse HUPAC ont accusé un recul de l'ordre de 17 % et une baisse de 20 % respectivement.

<sup>1</sup> Voir document ECE/TRANS/WP.24/121, par. 22.

<sup>2</sup> Un envoi UIRR (accompagné ou non accompagné) équivaut à deux unités équivalant à un conteneur ISO de 20 pieds (EVP).

18. Le transport intermodal de conteneurs entre les ports et l'arrière-pays, qui représente environ 60 % du trafic intermodal total, n'a apparemment pas diminué plus considérablement que le transport global intra-européen au cours du premier trimestre 2009. Les opérateurs allemands spécialisés dans le trafic entre les ports et l'arrière-pays, Transfracht et HHLA Intermodal, ont également enregistré une baisse de l'ordre de 20 % et de 17 % respectivement.

19. Seul l'opérateur de transport intermodal autrichien OKOMBI, qui offre des services de route roulante (RoLa), principalement à travers les Alpes, a fait un peu mieux et a enregistré un recul légèrement inférieur à 10 % au premier trimestre 2009.

20. En général, les opérateurs européens de transport intermodal s'attendent à une baisse globale du trafic de l'ordre de 10 à 20 % pour le reste de l'année 2009.

21. Même si tous les modes de transport semblent avoir été touchés de la même manière par la crise économique, certains indices donnent à penser qu'un report modal vers le transport routier a commencé à s'opérer. Cela n'a semble-t-il rien d'étonnant étant donné que la structure des coûts du transport routier est plus souple que celles du transport ferroviaire et du transport intermodal et que les prix des carburants ont considérablement baissé depuis 2008, année où ils avaient atteint leur maximum. Il s'en est suivi une réduction du coût des transports de longue distance de l'ordre de 20 à 30 % au cours des derniers mois. En outre, la réduction des volumes transportés favorise en principe la mobilisation d'unités de transport routier petites et souples.

22. Ces causes théoriques semblent être corroborées par des données concernant la Suisse, qui indiquent qu'un report modal du rail intermodal vers le transport routier s'est déjà opéré pour la traversée des Alpes. Au vu des données sur le premier trimestre 2009, le transport intermodal à travers les Alpes devrait décroître de 13 % en 2009, contre 8 % pour le transport routier. Toutefois, ces projections ne seront confirmées que si les opérateurs de transport intermodal ont la volonté et les moyens de maintenir leur réseau de lignes et de services nationaux et internationaux à son niveau de densité actuelle. Si la crise persistait jusqu'à fin 2009, il faudrait probablement alléger considérablement ce réseau, ce qui se traduirait inévitablement par la perte de nouvelles parts de marché.

### **III. Réactions à court terme**

#### **A. Opérateurs de transport intermodal**

23. À la fin de 2008 et au début de 2009, les entreprises de transport intermodal ont déjà ajusté leurs offres de transport, amélioré la coordination de leurs procédures et réduit la surcapacité sur certains itinéraires. Si la plupart des opérateurs de transport intermodal n'ont pas encore réduit considérablement les fréquences et la densité de leurs réseaux de transport intermodal, c'est parce qu'une réduction de la fréquence des trains, en particulier lorsque ces trains circulent moins d'une fois par jour dans chaque direction, risquerait purement et simplement de leur faire perdre les marchés. Ils n'ont pas non plus abaissé le niveau de la qualité du service. Ils ont toutefois revu et rationalisé les procédures internes afin de mettre en évidence les domaines où les coûts pourraient être réduits sans que cela ait une incidence directe sur la qualité du service.

24. Pour l'heure, la plupart des opérateurs de transport intermodal semblent maintenir leur stratégie à long terme d'investissements en ce qui concerne les équipements modernes, le matériel roulant, les terminaux et les technologies de l'information ainsi que la formation et la qualification du personnel. Par ailleurs, les investissements dans du matériel roulant supplémentaire ont été différés ou considérablement réduits.

25. Des opérateurs importants tels que Kombiverkehr et Hupac ont réussi à obtenir des tarifs plus intéressants et plus souples des entreprises ferroviaires qui fournissent la traction et une partie du matériel roulant de leurs trains de transport intermodal. Par contre, des entreprises plus petites, qui ont acheté des trains blocs à des entreprises ferroviaires et ont pris le risque de commercialiser ces capacités, ont du mal à obtenir des rabais temporaires similaires et pourraient être contraintes de cesser l'exploitation de ces trains si la demande continuait de s'étioler. Les trains de transport intermodal dont les capacités sont utilisées à moins de 50-70 % sont les premiers à disparaître.

26. Récemment, les représentants du secteur (UIRR, UIC, CCFE) ont demandé aux États et aux autorités responsables des infrastructures ferroviaires d'apporter aux opérateurs de transport intermodal une assistance à court et à moyen terme pour qu'ils puissent continuer d'assurer, d'une manière satisfaisante, les services de transport intermodal aux niveaux national et international. Pour ce qui est du court terme, ils ont demandé une réduction des redevances d'utilisation des infrastructures pendant une période de douze à dix-huit mois et une diminution des charges d'énergie pour ces trains, qui représentent environ 30 % des coûts d'exploitations totaux. Pour ce qui est du moyen terme, ils ont demandé une amélioration de l'infrastructure ferroviaire tant en ce qui concerne la capacité que la qualité des services. Ils ont également invité la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne à envisager un moratoire d'au moins une année sur l'application de la législation concernant l'augmentation des coûts.

27. Au niveau national, des demandes d'assistance temporaire ont également été formulées par des opérateurs de transport intermodal. En France, le GNTC a demandé que le montant de la subvention accordée pour chaque opération de transbordement passe de 10 à 20 euros. De même, en Allemagne, Kombiverkehr a demandé un soutien financier temporaire de l'ordre de 30 millions d'euros pour deux années et les opérateurs autrichiens de transport intermodal ont demandé à être exemptés des péages autoroutiers et à bénéficier d'autres dégrèvements afin d'être plus compétitifs dans le domaine du transport routier où les prix ont chuté de 30 % au cours des premiers mois de 2009.

## **B. Entreprises ferroviaires**

28. Bien que le transport intermodal soit l'un des quelques rares segments du marché ferroviaire qui ait continué à croître au cours des dernières années, un très petit nombre seulement d'entreprises ferroviaires semblent désireuses de prendre des mesures d'assistance temporaire en faveur du transport intermodal, que ce soit sous la forme de remises pour les services fournis ou d'une plus grande souplesse dans la fourniture d'un nombre minimum de trains réservés. Comme cela a déjà été indiqué, seuls les grands opérateurs de transport intermodal tels que Kombiverkehr en Allemagne ou Hupac en Suisse semblent être en mesure d'obtenir des avantages financiers et opérationnels de cette nature pour une période limitée.

29. Si la plupart des entreprises de transport ferroviaire européennes n'ont pas augmenté leurs prix pour le transport combiné au cours des derniers mois, l'entreprise Rail Cargo Austria (RCA) a quant à elle augmenté ses prix de 15 % le 1<sup>er</sup> juillet 2009, date à laquelle les chemins de fer russes ont également augmenté leurs tarifs marchandises de 5,7 %. En outre, la SNCF envisagerait elle aussi une augmentation de ses tarifs.

30. Ces augmentations peuvent réduire les déficits d'exploitation à court terme dans la mesure où les clients ne sont pas en mesure d'adapter rapidement leur logistique et leurs chaînes de transport et de recourir à d'autres modes tels que le transport routier mais que de telles augmentations soient une bonne stratégie et constituent un signal judicieux envoyé aux usagers du transport intermodal et aux gouvernements européens, qui continuent à encourager et à aider financièrement le transport intermodal, cela reste à voir. La

reconquête de clients perdus est généralement difficile, longue et coûteuse, en particulier lorsqu'il s'agit de systèmes complexes tels que le transport intermodal.

### **C. Gouvernements et agences chargées de la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

31. Jusqu'à présent, un petit nombre seulement de gouvernements semble avoir décidé de fournir une assistance temporaire afin de maintenir les réseaux de transport intermodal et le niveau des services pendant la crise actuelle. Plusieurs gouvernements envisagent apparemment de mettre en œuvre d'éventuels programmes d'assistance mais n'ont pas encore pris de décision à ce sujet.

32. La Suisse a décidé de dépenser, jusqu'à la fin de 2009, 33 millions d'euros pour soutenir le transport de conteneurs, de carrosseries amovibles et de semi-remorques, la subvention pouvant s'élever à 90 euros par unité de transport utilisée dans le trafic ferroviaire transalpin. Dix-neuf opérateurs nationaux et étrangers bénéficient de ces mesures d'assistance opérationnelle qui s'appliquent à 60 liaisons de transport à travers et à l'intérieur de la Suisse. Ces fonds, destinés à la promotion du transport intermodal en Suisse, avaient déjà été approuvés mais n'avaient pas encore été utilisés en raison du déclin du trafic.

33. Il se pourrait bien que les mesures d'assistance des États en faveur du transport intermodal ne soient pas nécessaires si la récession économique a atteint son niveau maximal et si les exportations de marchandises de grande valeur vers les partenaires commerciaux de l'Europe tels que la Chine reprennent de la vigueur. Le transport intermodal, en particulier le transport maritime conteneurisé, devrait profiter directement de cette évolution. Toutefois, le volume des importations transportées par mer devra augmenter et pour l'heure, aucun indice clair ne donne à penser qu'il en sera ainsi.

34. Si la reprise du transport et des échanges internationaux ne se produit pas comme prévu au deuxième semestre 2009, les gouvernements devront peut-être se poser très sérieusement la question de savoir s'ils devraient soutenir le transport intermodal par des mesures à court terme. Pendant de nombreuses années, d'importants investissements privés et publics sont allés au transport intermodal et ont permis de mettre en place un réseau européen performant et efficace, qui constitue un complément viable et durable au transport routier dans les principaux corridors de transport. Si le transport intermodal venait à s'effondrer, sa remise sur pied dans le cadre d'une politique volontariste pourrait, vu sa complexité, s'avérer beaucoup plus coûteuses que des mesures d'assistance à court terme.

35. Pour fournir une telle assistance à court terme, on pourrait non seulement utiliser des mécanismes traditionnels déjà en place (mesures financières, fiscales et réglementaires) mais aussi recourir à des modalités novatrices de tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, qui inciteraient à utiliser le transport intermodal.

36. Toutefois, cette assistance devrait profiter non pas à tel ou tel opérateur ou à tel ou tel pays mais aux services de transport intermodal en général et devrait viser avant tout à maintenir l'intégrité des réseaux et des opérations de transport intermodal.

## **IV. Comment transformer les problèmes en opportunités**

37. Avant que des mesures d'aide publique soient envisagées et approuvées, les opérateurs de transport intermodal doivent bien étudier leur dossier. Heureusement, une crise permet aussi de saisir de nouvelles chances et de se défaire de certaines structures et habitudes obsolètes. En effet, les chargeurs, les transitaires et les transporteurs sont

normalement davantage enclins à revoir leurs méthodes de gestion et leurs systèmes logistiques lorsqu'ils doivent faire face à des difficultés.

38. C'est pourquoi si l'industrie des transports peut saisir l'occasion que lui offre la crise pour s'adapter aux nouvelles tendances et demandes, rationaliser ses procédures internes et renforcer la coopération, supprimer ou au moins réduire les goulets d'étranglement endémiques dans les réseaux ferroviaires paneuropéens et améliorer la qualité, le transport intermodal pourrait alors se muer en véritable champion sur le marché des transports européens. Cela irait dans le sens des politiques des transports de nombreux gouvernements européens qui veulent tirer parti des avantages inhérents à chaque mode en vue de mettre en place un système de transport paneuropéen efficace, sûr et durable. Toutefois, cette occasion ne se présentera pas pendant longtemps.

## **A. Mondialisation et régionalisation**

39. De l'avis général, les marchés du transport de marchandises devraient à l'avenir devenir plus volatils. La mondialisation se poursuivra mais les chaînes logistiques mondiales perdront probablement une partie de leur importance. Les chaînes logistiques et les systèmes de distributions régionaux caractérisés par des distances et des temps de transport plus courts pourraient bénéficier de cette évolution dans la mesure où ils pourraient mieux distribuer les marchandises et faire preuve de davantage de souplesse pour ce qui est de mettre en correspondance la demande de l'offre dans un court délai.

40. L'augmentation prévue des échanges intra-européens, en particulier entre l'Est et l'Ouest dans une direction sud-est au-delà de l'Union européenne, pourrait être une occasion à saisir pour le transport intermodal, qu'il s'agisse de l'utilisation d'infrastructures ferroviaires et d'infrastructures terminales existantes ou de longs parcours, souvent supérieurs à 500 km.

41. De telles opérations de transport intermodal à longue distance via les corridors du transsibérien ou du Kazakhstan en direction de la Chine ou via le tunnel de Marmara et la Turquie en direction du Moyen-Orient pourrait entraîner une augmentation de la demande de transport intermodal paneuropéen de l'ordre de 1 à 2 millions d'EVP par an.

## **B. Rationaliser les opérations en augmentant la qualité du service**

42. La crise financière et économique actuelle fait peser une menace sur les services de transport intermodal car ceux-ci sont le fruit d'une coopération entre de nombreux protagonistes différents privés et publics ayant souvent des structures de coûts et des intérêts divergents. Du côté de l'offre, pour être efficaces, les services de transport intermodal doivent disposer d'un réseau de lignes de transport et d'horaires denses à travers de nombreux points de passage européens. Organiser et offrir un réseau européen de transport intermodal est une tâche complexe dont le succès dépend du nombre et de la qualité de chaque opérateur et de chaque segment de lignes. La désorganisation des services et la suppression de telle ou telle ligne peut mettre en danger l'ensemble du réseau et la qualité des services de transport intermodal en général.

43. Cela est d'autant plus vrai qu'en période de crise les exigences en matière de qualité du service (rapidité, fiabilité et informations) augmentent tandis que les prix ont tendance à baisser. Les opérateurs de transport intermodal doivent résoudre rapidement ce conflit avant que leurs clients ne se tournent vers le transport routier.

44. Les opérateurs de transport intermodal doivent donc élaborer des modèles commerciaux solides qui leur permettent tout à la fois d'abaisser leurs coûts, de continuer à

offrir des services de grande qualité et de faire face à des demandes et aux besoins du marché qui évoluent rapidement.

45. L'augmentation du nombre d'accords de coopération horizontaux avec les concurrents dans des domaines précis tels que le partage des capacités et des infrastructures pourraient être une solution dès lors que la législation relative à la concurrence est respectée. Les entreprises sont davantage disposées à conclure des accords de coopération en temps de crise qu'en période d'expansion, notamment parce que de tels accords ne nécessitent pas d'investissements à grande échelle et peuvent être rapidement mis en place.

46. Les grands transporteurs maritimes procèdent actuellement, dans le cadre de leurs politiques concernant le trafic entre les ports et l'arrière-pays, à l'intégration verticale du transport intermodal européen dans les chaînes de transport mondiales. Il pourrait s'avérer nécessaire d'examiner ces exemples plus en détail car ils illustrent aussi la manière dont on peut accroître l'efficacité et le contrôle sur l'ensemble de la chaîne de transport.

47. Il est également possible de réduire les coûts et d'accroître l'efficacité en recourant davantage aux systèmes modernes de télématique pour rationaliser et contrôler les procédures internes. Ces systèmes peuvent aussi être source de transparence pendant les opérations de transport intermodal telles que le suivi en ligne des marchandises et des unités de transport intermodal et permettre à tous les protagonistes de la chaîne de transport intermodal de communiquer entre eux (chemins de fer, opérateurs de transport routier, terminaux, chargeurs, etc.).

48. Les entreprises ferroviaires doivent en outre accroître la rapidité, la fiabilité et la ponctualité des trains de transport intermodal. L'amélioration de la ponctualité des trains de transport intermodal que l'on observe actuellement est un signe encourageant à cet égard. D'après l'UIRR, les niveaux moyens de ponctualité s'établissent toujours à 65 % seulement et sont par conséquent encore très éloignés de l'objectif de 85 % fixés par l'UIRR.

### **C. Logistique verte et transport intermodal**

49. La crise économique passera mais pas le réchauffement mondial, l'un des principaux problèmes politiques qui continuera de se poser à nous pendant de nombreuses années. D'après des enquêtes récentes, les transitaires, en particulier les chargeurs transportant des biens de consommation accorderont de plus en plus d'importance à cette question, ce qui les aidera à mieux faire accepter les transports et la logistique aux clients et au public. Cela contribuera aussi à motiver le personnel. D'une manière générale, le transport intermodal a une bonne empreinte et une bonne image «carbone». Plusieurs grands opérateurs de transport intermodal ont déjà reconnu cela et offrent à leurs clients la possibilité de calculer l'énergie consommée par telle ou telle opération de transport intermodal et son empreinte carbone. Les chargeurs exigeront de plus en plus souvent de telles informations auprès de leurs prestataires de services de transport et de services logistiques pour la comptabilité interne et la commercialisation des produits.

50. Les émissions sonores constitueront un autre problème de plus en plus important, en particulier pour le transport ferroviaire. Les politiques en matière de passation des marchés concernant les wagons de transport intermodal et les équipements tels que les dispositifs de réfrigération devront en tenir compte.

### **D. Opérations de terminaux**

51. Si les opérations de transbordement font partie intégrante du transport intermodal, elles influent aussi énormément sur les coûts, les temps d'attente et la rigidité des services

de transport intermodal. De vastes possibilités d'amélioration s'offrent dans ce domaine. Les opérateurs de transport intermodal et les entreprises ferroviaires doivent coopérer avec les autorités publiques responsables de l'aménagement du territoire et avec les syndicats en ce qui concerne les horaires de fonctionnement afin de parvenir à des solutions stables dans cet important domaine.

## **E. Les nouveaux marchés pour le transport intermodal**

52. Le transport intermodal ne se limite pas nécessairement aux marchandises de grande valeur. Il peut aussi offrir des solutions pour des cargaisons volumineuses car il peut s'avérer souvent supérieur au transport ferroviaire classique en ce qui concerne la qualité du transport, la sécurité et la protection contre les influences extérieures, comme en témoigne par exemple le transport de coke et d'engrais dans des conteneurs sur de très longues distances, avec opérations de transbordement, notamment vers le Moyen-Orient, l'Asie centrale ou la Chine.

53. De nouveaux marchés pourraient également être explorés grâce à la mise au point d'unités de chargement intermodales au moyen de techniques nouvelles telles que le transbordement horizontal à des fins spécifiques. L'ouverture de nouvelles liaisons transalpines via le tunnel du Lötschberg, qui est déjà opérationnel, ou les nouveaux tunnels du Gothard (qui seront achevés en 2017) ouvrira de nouvelles perspectives, en termes de vitesse ou de capacité, susceptibles de déboucher sur de nouveaux marchés tels que le transport de marchandises par voie aérienne ou de marchandises soumises à des contraintes de temps.

54. Pourrait également être étudiée la possibilité de combiner transport intermodal et trains de marchandises classiques. De telles solutions permettraient de renforcer les marchés du transport intermodal également lorsque la petitesse des volumes ne justifie pas en principe que l'on recourt à des trains blocs intermodaux. De telles options nécessitent évidemment que les impératifs de fiabilité, de ponctualité et de rapidité soient respectés.

## **V. Le rôle du Groupe de travail**

55. Le Groupe de travail souhaitera peut-être, d'une part, prendre note des défis et des possibilités susmentionnés concernant le transport intermodal en période de crise et, d'autre part, examiner de quelle manière et dans quelle mesure il pourrait aider les pays membres de la CEE et le secteur du transport intermodal. Il pourrait notamment procéder à un échange régulier d'informations sur les mesures gouvernementales et les mesures d'assistance qu'il conviendrait de prendre à court terme et accentuer les efforts qu'il déploie pour examiner régulièrement les mesures visant à promouvoir le transport intermodal (voir le document ECE/TRANS/WP.24/2008/5 et ses additifs). Certaines de ces mesures pourraient éventuellement être inscrites dans un instrument juridique international tel que l'accord AGTC, aux côtés des critères concernant l'efficacité des opérations de transport intermodal, qui doivent être respectés pour que ce mode de transport obtienne un soutien.

## **VI. Conclusions**

56. La crise financière et économique sans précédent que traverse actuellement le monde constitue également un défi inédit pour l'industrie européenne des transports et les gouvernements européens. Le transport intermodal est l'une des pièces maîtresses d'un système de transports européen efficace, sûr et durable. Il ne devrait pas être mis en péril. Il a fallu des années à l'industrie des transports et aux gouvernements européens pour le

mettre en place et l'on ne saurait permettre qu'il soit détruit en quelques mois car il sera extrêmement difficile et coûteux de le rétablir.

57. Toutefois, à moins que la crise actuelle ne se prolonge, le secteur du transport intermodal devrait être en mesure de transformer ses problèmes en opportunités, de devenir plus efficace et de conquérir de nouveaux marchés. Il pourrait même devenir un système de transport homogène qui ferait partie intégrante des systèmes logistiques régionaux et mondiaux et répondrait pleinement aux exigences de ses clients et aux préoccupations politiques des gouvernements européens.

58. Il incombe aux gouvernements européens de soutenir cette évolution. Quant au Groupe de travail de la CEE, il souhaitera sans doute participer à cette entreprise.

---