



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2004/1
7 juillet 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer
(Cinquante-huitième session, 27-29 octobre 2004,
point 6 de l'ordre du jour)

PRODUCTIVITÉ DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Rapport de la réunion informelle spéciale sur les indicateurs
de productivité des transports ferroviaires
(9 mars 2004, Genève)

I. Participation

1. MM. D. Niven Reed (Union internationale des chemins de fer (UIC)) et M. Lupescu (Bureau central du projet TER de la CEE) étaient présents mais pas le représentant de la Commission européenne (CE), empêché.

II. Mandat

2. À la suite des débats menés lors des sessions précédentes au sujet des indicateurs d'efficacité des transports ferroviaires et de leur utilité dans les comparaisons internationales, et conformément à la demande formulée par le Groupe de travail des transports par chemin de fer à sa cinquante-septième session (TRANS/SC.2/200, par. 17), le secrétariat a organisé une réunion informelle spéciale en collaboration avec l'UIC et le Bureau central du projet TER. L'objet de cette réunion était de déterminer comment le Groupe de travail pouvait le mieux définir de nouveaux indicateurs et collecter des données pour comparer l'efficacité des chemins de fer en Europe.

III. Historique

3. À la réunion d'octobre 1999 du Groupe de travail des transports par chemin de fer, le représentant de l'UIC, faisant suite à une requête formulée par le Groupe de travail à sa session précédente, a présenté une analyse des «indicateurs de productivité» ou indices traditionnellement utilisés jusqu'ici pour le transport ferroviaire. Elle a confirmé que ces indices dépendant en grande partie de facteurs géographiques et démographiques ne pouvaient pas servir à établir des comparaisons entre les chemins de fer, quoiqu'ils puissent présenter un certain intérêt pour les évaluer individuellement. Le Groupe de travail a néanmoins demandé à l'UIC de fournir l'année suivante des chiffres actualisés et de rechercher des indicateurs plus satisfaisants.

4. À la réunion du Groupe de travail du mois d'octobre 2000, l'UIC, l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et le Bureau central du projet TER ont à nouveau présenté des «indicateurs de productivité». Le Groupe de travail est convenu que les chiffres étaient d'une utilité limitée pour les comparaisons internationales et a décidé qu'ils ne seraient désormais plus présentés chaque année. Dans le même temps, le Groupe de travail a demandé que l'utilisation d'indicateurs de qualité soit envisagée et a chargé le secrétariat d'élaborer une proposition en 2002 en collaboration avec l'UIC, l'OSJD et le Bureau central du projet TER.

5. À la réunion du Groupe de travail d'octobre 2002, le secrétariat a proposé une série d'indicateurs pour les chemins de fer d'après un modèle de la Banque mondiale (TRANS/SC.2/2002/15). Le Groupe de travail a décidé de demander aux pays membres de fournir des données au sujet de ces indicateurs en vue de la prochaine réunion.

6. À sa réunion d'octobre 2003, le Groupe de travail a examiné les données communiquées. Estimant dans l'ensemble que la nouvelle palette d'indicateurs était pertinente, il a demandé que la recherche d'indicateurs utiles pour les comparaisons internationales soit poursuivie. Les membres du Groupe de travail ont émis des opinions diverses quant à l'opportunité de disposer d'indicateurs de la qualité et d'indicateurs qualitatifs de productivité. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'organiser une réunion informelle spéciale en collaboration avec l'UIC, le Bureau central du projet TER et la CE en vue de définir de tels indicateurs, et de l'informer des résultats de cette réunion à sa prochaine session.

IV. Examen des différents types d'indicateurs concernant le transport ferroviaire

7. La réunion informelle a eu lieu à Genève le 9 mars 2004 avec la participation des représentants du Bureau central du projet TER et de l'UIC. Les deux types d'indicateurs utilisés jusqu'ici ont été examinés, à savoir 1) les «indicateurs de productivité» traditionnels et 2) les indicateurs issus du modèle de la Banque mondiale. Un nouveau type d'indicateurs, sur lesquels le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) s'était penché, a également été étudié. Il a été convenu que les trois types d'indicateurs devraient être soumis au Groupe de travail pour examen.

8. En conséquence, il a été décidé en premier lieu que le Groupe de travail devrait envisager:

a) De demander à l'UIC et à l'OSJD de communiquer encore une fois les «indicateurs de productivité» traditionnels en utilisant des indicateurs analogues à ceux qui avaient été présentés en octobre 2000.

b) De demander aux États membres qui ne l'ont pas encore fait de communiquer des données relatives aux indicateurs issus du modèle de la Banque mondiale qui sont reproduits dans le tableau 1 ci-après.

Tableau 1: Indicateurs qualitatifs de la productivité

Indicateur	Élément mesuré	Meilleure pratique	
Efficacité du service	Prix (dollars É.-U. par tonne de fret-km)	< 2 ¢	
	Prix (dollars É.-U. par voyageur-km)		
Qualité du service	Vitesse moyenne des trains (km/h)		
	Trains de voyageurs: Lignes de banlieue Lignes nationales Lignes internationales		
	Trains de marchandises		
	Pourcentage d'arrivées avec un retard inférieur à 15 minutes	95 %	
Sécurité	Accidents ferroviaires (par million de train-km)		
Accessibilité	Densité du réseau (km de voies/km ²)		
	Tonne de fret nette-km/PIB en dollars É.-U. (parité de pouvoir d'achat)		
	Part du rail dans le total tonnes-km rail + route		
	Voyageurs-km transportés par le rail en pourcentage du total voyageurs-km + tonnes-km (%)		
Qualité de l'environnement	Énergie en kJ par tonne-km équivalent		
Viabilité financière	Pourcentage des coûts couverts grâce à la capacité d'autofinancement	> 100 États-Unis	
Capitaux	Rendement réel de l'actif brut total (%)		
Gestion	Voies exploitées avec des contraintes: Km de voies % du total de km		
	Kilomètres parcourus par motrice disponible/jour		
	Tarif moyen voyageurs/tarif moyen marchandises (base: dollars É.-U. par km) (%)	> 2,0 Europe	
	Disponibilité moyenne des motrices (%)	90 États-Unis	
	Disponibilité moyenne des wagons et voitures (%)	> 90 États-Unis/Europe	

9. Les participants à la réunion ont relevé que les travaux sur la qualité du service dans les transports effectués dans le cadre du Groupe de travail de la CEE chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) avaient progressé et que certaines questions théoriques et questions de méthode avaient déjà été abordées. Ils ont considéré que le document

TRANS/WP.5/2003/10 était fort utile pour les discussions relatives aux indicateurs qualitatifs d'efficacité des transports ferroviaires, en particulier son tableau 8, reproduit dans le tableau 2 ci-après.

Tableau 2: Indicateurs de la satisfaction des voyageurs

Libellé de l'indicateur	Définition
Confort	Le confort est déterminé par les critères suivants: vibrations, comportement du véhicule en cas d'accélération/de décélération, niveau sonore, chauffage et ventilation, conception des sièges, nombre de places assises, espace dans les compartiments, etc. Échelle de 1 (médiocre) à 6 (excellent).
Compliments ou plaintes par rapport au nombre de voyageurs	Compliments ou plaintes pour 1 000 trajets.
Image	Image du transporteur auprès des voyageurs. Échelle de 1 (médiocre) à 6 (excellent).
Information en cas de retard ou d'annulation	Proportion de gares diffusant des informations instantanément en cas de retards ou d'annulation [%].
Prestations	Services à bord (poubelles, presse, prises radio, téléphones, vente de boissons, etc.), distributeurs automatiques de billets (facilité d'utilisation), services téléphoniques de renseignements, autres services en gare (commerces). Échelle de 1 (médiocre) à 6 (excellent).
Équipements	Éclairage, ventilation, chauffage, climatisation, information des passagers à bord, agencement des entrées et des sorties, aménagements pour les personnes handicapées. Échelle de 1 (médiocre) à 6 (excellent).
État des voitures	Propreté, entretien et dégâts apparents. Évaluation au moyen d'enquêtes auprès des voyageurs. Échelle de 1 (médiocre) à 6 (excellent).
Visibilité des indications à l'intention des voyageurs	Évaluation au moyen d'enquêtes auprès des voyageurs. Échelle de 1 (médiocre) à 6 (excellent).
Place pour les bagages	Volume de l'espace réservé aux bagages. Échelle de 1 (médiocre) à 6 (excellent).

10. Dans le tableau 2, les indicateurs de la satisfaction des voyageurs sont présentés comme des indicateurs potentiels de la qualité du service. Les participants à la réunion ont estimé que le degré de satisfaction des voyageurs était probablement l'indicateur le plus significatif de la qualité du service. Toutefois, il n'y avait guère d'autre moyen, pour obtenir les renseignements voulus, que d'effectuer une enquête auprès des voyageurs. Les participants étaient d'avis que les indicateurs ci-dessus pouvaient illustrer plus concrètement la notion de qualité de service en permettant des comparaisons.

11. Tout en gardant à l'esprit que les renseignements relatifs aux indicateurs susmentionnés n'étaient pas fournis de façon régulière, les participants ont proposé que le Groupe de travail évalue les coûts et les avantages qu'entraînerait la collecte de statistiques sur les indicateurs en question et que les pays membres indiquent s'ils disposaient déjà de ce type de données.

12. Enfin, les participants sont convenus d'inviter le Groupe de travail à examiner les trois types d'indicateurs et à indiquer s'ils correspondaient à ce qu'il entendait par indicateurs de qualité et indicateurs qualitatifs de productivité.
