



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2001/6  
TRANS/SC.2/2001/7  
12 février 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**

**Communication du Groupement européen du transport combiné (GETC)**

**Note** : Le secrétariat de la CEE/ONU reproduit ci-après une communication du GETC intitulée "Note d'information sur l'avenir du transport combiné".

### **"Note d'information sur l'avenir du transport combiné"**

1. Le GETC est un groupement de clients intermodaux européens. Par "clients" on entend non pas des "chargeurs" mais plutôt des sociétés de transport routier de marchandises qui ont le choix entre le transport combiné et le transport routier. En tant que tels, nous sommes des entrepreneurs effectuant de lourds investissements (moyens de transport, installations, experts et temps) pour offrir aux chargeurs des solutions au diapason des produits du transport routier et, partant, servir au mieux leurs intérêts. Nous mettons les entreprises ferroviaires et les groupeurs au défi d'améliorer la qualité de leur service et d'offrir des prix compétitifs. La qualité du service se mesure en termes de prix, de fiabilité, de localisation et de suivi, dans les mêmes conditions que ce qu'offre en permanence le transport routier.

2. Avant d'établir le présent document, le GETC a demandé à ses membres nationaux de donner leurs vues, qu'il a décidé de reproduire fidèlement. On ne sera donc pas surpris que certaines observations ne puissent pas plaire à tout le monde.

3. Cela dit, nous jugeons également essentiel de souligner que le transport combiné route-rail est un mode qui, pour faire preuve de son efficacité jour après jour, exige sur les plans technique et opérationnel une coopération continue entre tous les acteurs.

4. Les choses ont commencé à bouger, encore qu'à des vitesses différentes ici et là, ce qui prouve l'existence d'une volonté de relancer le transport combiné. Ce qu'il faut à présent, c'est de faire en sorte non seulement que ces progrès s'accélèrent mais aussi que le fret, en particulier dans le transport combiné, ne soit plus considéré comme le parent pauvre par rapport aux voyageurs.

5. Notre organisation est un partenaire clef dans le transport combiné car ayant les compétences requises pour surmonter les obstacles qui entravent le développement de ce mode et, comme n'hésitent pas à le dire certains, en assurer la survie. Les mesures que nous prenons pour renforcer les services de transport combiné couvrent plusieurs domaines :

a) *Affaires courantes.* Nous concentrons nos efforts sur toutes sortes de questions opérationnelles : problèmes de traction, absence de moyens, retards, arrêts, questions relatives aux terminaux, à la sûreté et à la sécurité. Pour lancer des initiatives et mettre en œuvre des solutions, nous participons aux travaux de groupes de travail où nous proposons des solutions novatrices, des repères, des mesures d'homologation ISO, etc.

b) *Stratégies et questions à long terme :*

- i) Engagement du GETC en faveur d'une nouvelle convention (liée à la mise en concordance et à l'harmonisation des régimes de responsabilité civile en matière de transport combiné);
- ii) Participation à la recherche de solutions aux problèmes d'interopérabilité;
- iii) Efforts visant à obtenir que des moyens de traction et des conducteurs soient affectés au transport de marchandises;

- iv) Libéralisation de la traction ferroviaire (Directives 91/440, 95/18 et 95/19 de la Communauté européenne);
- v) Transparence des tarifs;
- vi) Actions en faveur d'une norme paneuropéenne unifiée concernant une nouvelle infrastructure ferroviaire permettant le transport d'UTI à double hauteur de gerbage, comprenant des trains longs (1 500 m) et lourds (4 000 t);
- vii) Actions en faveur d'une gestion unifiée au niveau européen de l'infrastructure ferroviaire, de manière à en accroître l'efficacité.

6. *Que pourrions-nous faire pour améliorer les services de transport combiné ?* Il serait intéressant de lancer une initiative liée à l'accord dit "95-20" conclu en mars 2000 à Paris entre le GNTC (notre membre français), la FNTR (Association française des transporteurs routiers), la SNCF et NOVATRANS. Ces partenaires se sont fixé un objectif commun, à savoir améliorer le niveau de service sur certains trains assurant le transport combiné, de façon à favoriser le développement de ce mode sur ces lignes pilotes. Cette initiative est assortie d'un ensemble d'indicateurs de performance essentiels mutuellement convenus entre les quatre partenaires. Ces indicateurs sont réexaminés tous les deux mois et, si nécessaire, des mesures correctrices sont adoptées et mises en œuvre. Nous avons informé la CEE-ONU, l'UE et la CEMT de ce projet en temps opportun. Sur la base de l'expérience française, nous entendons étendre ce modèle aux trafics transfrontières, sous l'égide de la CEE-ONU, qui pourrait transposer l'initiative dans toute l'Europe. Afin d'accélérer le développement du transport combiné, la CEE-ONU pourrait instituer un cofinancement de type "PACT-bis" pour appuyer cette initiative durant sa phase de lancement.

7. *Quelles sont les faiblesses du rail ?*

a) Nous estimons qu'il est essentiel de souligner que le transport combiné doit, à l'instar de la route, viser la satisfaction du client. Cela signifie que le transport routier constitue la référence pour le transport combiné. Si aujourd'hui nous voulons attirer le trafic routier dans le transport combiné et le fidéliser, il nous faut assurer une qualité et une fiabilité sans reproche.

b) Dans l'UE, le marché unique est en vigueur depuis le 1er janvier 1993, permettant la libre circulation des personnes, des biens et des services. Contrairement au rail, le transport routier, aérien et maritime ainsi que le transport par voies navigables ont permis cette liberté de mouvement dès le premier jour, en particulier s'agissant des marchandises. Alors que le transport de marchandises par route est depuis le début aux mains d'entrepreneurs (privés), les transports maritimes et aériens ont été entièrement ou partiellement privatisés et ont dû s'adapter rapidement au marché libre et à la concurrence.

c) Les réseaux ferroviaires ont été protégés par leurs frontières nationales, leur statut de monopole et les différences techniques qui rendent difficile l'exploitation du matériel roulant à travers les frontières. S'y ajoute le fait que durant les 20 dernières années les compagnies ferroviaires à travers toute l'Europe – exception faite de la Suisse et de l'Autriche – ont délaissé le transport de marchandises, en particulier le transport combiné, en faveur du transport de voyageurs soit pour les migrations pendulaires soit pour le trafic longue distance. En outre, les compagnies ferroviaires ont lourdement investi dans les trains à grande vitesse car les passagers sont des électeurs, ce à quoi la classe politique est très sensible, se mêlant très souvent de la gestion des entreprises ferroviaires.

d) Enfin, le transport combiné a toujours été une activité très sensible car c'est le seul domaine où le rail n'a aucun contact direct avec les chargeurs, mais où les compagnies ferroviaires doivent négocier, sur les plans technique et commercial, avec les sociétés de transport routier qui contrôlent le trafic. Jusqu'à une date très récente, chaque fois que l'UE a pris l'initiative d'une coopération ouverte et nécessaire entre les deux modes, les acteurs du rail et de la route se sont souvent regardés en chiens de faïence. Cela pourrait également peut-être expliquer pourquoi le rail a toujours prétendu perdre de l'argent avec le transport combiné sans que personne ne puisse avoir accès aux chiffres eux-mêmes.

8. *Quelles sont les faiblesses du rail en ce qui concerne les services de transport combiné rail-route ?*

- a) Manque de fiabilité des horaires.
- b) Absence de services.
- c) Léthargie face aux demandes du client.
- d) Confusion des attitudes envers les clients (relations d'une entreprise à une autre) et les usagers (relations de l'entreprise aux consommateurs).
- e) Dispersion des responsabilités, ce qui rend difficile la recherche de solutions en cas de problèmes opérationnels.
- f) Manque de flexibilité et, dans le trafic international, propension à blâmer d'autres partenaires internationaux.
- g) Absence de transparence des prix.
- h) Persistance des goulets d'étranglement : rien n'est fait à ce sujet depuis des années et aucune décision n'a été prise quant aux mesures à appliquer au cours des années à venir.
- i) L'interopérabilité entre les pays n'existe guère, ce qui empêche une progression d'ensemble du transport combiné international. Ce problème n'est pas nouveau, mais les investissements récemment consentis dans les technologies de l'information, notamment, n'ont pas été maximisés par-delà les frontières.

9. *Quels problèmes avons-nous constatés ou rencontrés ?*

- a) Forte opposition à toute concurrence qui inciterait à un meilleur service.
- b) Trains de marchandises supprimés ou stoppés sur n'importe quel point de l'itinéraire ou moyens de traction enlevés parce que la priorité est donnée au trafic voyageurs.
- c) Aucune information n'est reçue en cas de difficultés opérationnelles.
- d) La situation peut être aggravée parfois par l'apathie des chargeurs.
- e) Médiocrité des services et niveau élevé des coûts dans les terminaux.
- f) Accroissement des tarifs injustifié au regard de la qualité du service.
- g) Trop longues discussions avant une hausse des tarifs : plusieurs semaines contre 8 à 15 jours au maximum pour les autres modes de transport.

10. Dans les autres modes de transport où la concurrence a été introduite, nous avons constaté une amélioration considérable de la qualité du service.

11. *Solutions possibles.* Les membres de notre organisation investissent lourdement dans les matériels de transport combiné : caisses mobiles, conteneurs pour vrac et conteneurs citernes, remorques squelettes, feroutage, engins tracteurs, matériel de manutention et installations diverses. Ils recrutent également et forment de la main-d'œuvre : conducteurs, opérateurs, vendeurs et travailleurs hautement qualifiés, car le transport combiné exige des compétences spécifiques qui s'acquièrent principalement dans le cadre des activités quotidiennes.

12. Les risques que pose une telle stratégie sont exceptionnellement élevés en raison des obstacles de taille que nous devons surmonter partout en Europe dans le cadre de la mise en œuvre de cette technique. Il n'est donc que légitime de rechercher et d'appliquer des solutions radicales pour surmonter ces problèmes.

a) *À court terme :*

- i) Encourager l'utilisation de trains-blocs couvrant des distances moyennes entre des terminaux modernes et performants et nécessitant seulement un conducteur et une locomotive sur tout le trajet. Leur vitesse moyenne devrait être supérieure à 80 km/heure. Ils devraient être exploités dans le cadre d'une équipe de gestion de projets associant l'ensemble des partenaires, ce qui favorisera l'efficacité;
- ii) Assurer aux trains de transport combiné des marches propres et fiables;
- iii) Clarifier la question de l'appartenance des marches;
- iv) Unifier les régimes de responsabilité civile dans le domaine du transport combiné (convention spécifique);

- b) *À moyen et long terme :*
- i) Instaurer la concurrence et le marché libre;
  - ii) Séparer le trafic marchandises du trafic voyageurs afin de donner au fret des moyens adéquats et indépendants;
  - iii) Améliorer l'infrastructure existante;
  - iv) Convenir de nouveaux investissements dans une nouvelle infrastructure conforme à une norme européenne permettant :
    - a. le transport d'UTI à double hauteur de gerbage;
    - b. des trains de transport combiné longs (plus de 750 m), lourds (plus de 4 000 t) et rapides;
    - c. une traction diesel "verte";
    - d. une gestion unifiée de l'infrastructure;
    - e. l'installation d'un réseau moderne de grands terminaux adaptés à ce qui précède.

13. *Quels sont les résultats obtenus ?* Il y a eu quelques réussites en Allemagne (BAYER, BTZ) mais la régie allemande (DB) cherche à présent à y mettre fin pour éviter la concurrence. Aux Pays-Bas, on peut citer deux exemples : des trains combinés de voyageurs et de marchandises relient chaque nuit Amsterdam à Milan, avec des chargements de fleurs fraîchement coupées dans des UTI, même si la capacité de fret est limitée; de même, des trains DSM comparables à ceux de BAYER relient Bonn à Rotterdam. La traction a été confiée en sous-traitance au secteur privé, qui est plus compétitif en termes de coûts. Cette démarche s'applique également à travers le tunnel de la manche à UNILOG, dont les trains sont plus performants grâce au "suivi permanent" et parce que des locomotives belges assurent la traction entre Calais et la destination finale en Belgique.

14. L'application la plus notable est probablement l'accord français dit "95-20", conclu en mars 2000 entre la FNTR, le GNTC, la SNCF et NOVATRANS et portant sur cinq trains-blocs domestiques circulant cinq nuits par semaine. Ce type d'accord est jusqu'ici exceptionnel à maints égards : la SNCF et NOVATRANS s'engagent à atteindre un niveau de services de 95 % et, en retour, les clients, c'est-à-dire la FNTR et le GNTC, s'engagent à accroître de 20 % le trafic sur ces lignes. Pour donner à ce projet toutes les chances de réussite en termes de qualité, les partenaires sont convenus d'un ensemble de 10 indicateurs de performance essentiels, qui sont mesurés quotidiennement et qui les concernent tous. Des réunions d'évaluation ont lieu à intervalles réguliers et des mesures correctrices sont prises si nécessaire. Un bilan sera officiellement dressé en mars 2001, après un an de fonctionnement. On pourrait envisager d'autres mesures, notamment l'ajout de lignes intérieures supplémentaires au projet et l'étude par le GETC, avec le concours de la SNCF, des possibilités d'appliquer ce modèle aux trains transfrontaliers vers l'Italie, via Modane (un financement de type PACT est recherché).

15. D'importantes initiatives sont cependant en cours. De lourds investissements sont consentis dans des engins de traction se prêtant en partie à l'interopérabilité, notamment en Allemagne, en Autriche, en France et en Italie. Les entreprises ferroviaires expérimentent des trains de marchandises plus longs et plus lourds. La DB et la SNCF mettent au point des projets d'identification automatique des wagons de marchandises, qui permettront d'améliorer le contrôle de ceux-ci en route. Grâce au GPS, la SNCF mènera à bien avant la fin de l'année 2001 son projet visant à assurer une localisation permanente de 4 000 locomotives de trains de marchandises. Il ne fait aucun doute que cela contribuera sensiblement à améliorer le niveau du service et à optimiser l'utilisation du matériel.

16. *Quels sont les facteurs externes qui ont une incidence sur les possibilités en matière de transport combiné ?*

- a) Manque de flexibilité.
- b) Absence de concurrence.
- c) Pratiques sociales dépassées et contraires à celles qui ont cours dans le principal mode concurrent, à savoir la route.
- d) Dans une large mesure, la préférence est donnée aux voyageurs dans plusieurs États.
- e) Les ingérences constantes de la classe politique constituent également d'importants facteurs externes.

17. *Facteurs qui, à nos yeux, militent en faveur du transport combiné :*

- a) Qualité de la vie.
- b) Sécurité.
- c) Congestion des routes.
- d) Facteurs environnementaux.
- e) Bien géré et mené à grande échelle, le transport combiné peut offrir un service meilleur, plus rapide et plus fiable que la route, à la satisfaction des consommateurs.
- f) La croissance attendue en Europe favorisera une augmentation des marchandises à transporter et des problèmes de mobilité.
- g) Le coût de la main-d'œuvre dans le transport à longue distance pourrait à l'avenir être si élevé que le transport combiné deviendrait une nécessité.

h) En ce qui concerne les infrastructures, les nouveaux investissements devront être mieux répartis entre la route et le rail, étant donné que ce dernier devrait pouvoir offrir davantage de capacité s'il est correctement calibré et exploité.

i) Pour toutes ces raisons, de nombreux opérateurs sont convaincus qu'il sera impossible de négliger le transport combiné route-rail.

-----