



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GENERALE

TRANS/WP.24/2002/1  
6 février 2002

Original : FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport combiné

(Trente-septième session, 18 et 19 avril 2002,  
point 8 de l'ordre du jour)

**ROLE DU CHEMIN DE FER DANS LA PROMOTION  
DU TRANSPORT COMBINÉ**

**Transmis par le Vice-président du Groupe de travail**

1. Les chemins de fer se sont développés, depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle et jusqu'à une date récente, sur une base nationale. Ceci est vrai tant pour la nature des services proposés que les normes de construction ou d'exploitation.
2. L'augmentation des échanges commerciaux, le développement du trafic routier de poids-lourds, la prise en compte des conséquences écologiques de l'activité humaine et le développement de la notion de transports "durables" ont amené à ne plus considérer le déclin du fret ferroviaire comme inévitable et à décider, au niveau européen, une série d'actions pour la revitalisation du chemin de fer.
3. Les débats avec le groupe chemin de fer en avril dernier sur ce sujet ont dégagé trois axes de réflexions dans le cadre du développement du transport combiné:
  - (a) amélioration du partenariat entre groupes de chemins de fer (qu'il s'agisse d'entreprises ferroviaires et/ou gestionnaires d'infrastructures) ;

(b) amélioration de la qualité de service;

(c) amélioration des coûts.

4. Les réflexions devront notamment porter sur les aspects techniques et juridiques ciblés sur le combiné et non sur des considérations de marché. Un des objectifs étant d'assurer la complémentarité des modes et non de les rendre concurrents.

5. Le transport combiné est en forte croissance, surtout pour le transport international, et avec des objectifs politiques à long terme qui devraient permettre à ce mode de transport de prendre une place importante dans le transport de fret.

6. La technique du mode combiné demande une organisation plus complexe que le transport par train complet. Il est donc important que les pays s'y intéressent rapidement. La partie ferroviaire sera considérée comme un des maillons de la chaîne du transport combiné. Il sera donc important de replacer les réflexions dans l'ensemble de la chaîne, constituée pour l'acheminement des marchandises d'un point A à un point B.

7. Dans un premier temps, en portant l'effort des réflexions sur "l'amélioration du partenariat entre groupes de chemins de fer pour développer le transport combiné", les résultats obtenus devraient avoir une incidence directe ou indirecte sur la qualité de service et sur les coûts. Dans un deuxième temps, il pourra être envisagé d'examiner plus finement la qualité de service et les coûts.

8. Trois thèmes pourraient être examinés:

(a) l'interopérabilité

- i. de la formation
- ii. du matériel roulant
- iii. des réseaux ferroviaires
- iv. de la signalisation
- v. des systèmes d'information

(b) les terminaux

- i. les mises à disposition des trains
- ii. la responsabilité des gestionnaires de terminaux
- iii. la sécurité des biens à l'intérieur des terminaux

(c) la mise en place d'un dispositif incitatif (exemple 95/20)

9. Ces thèmes pourraient être abordés sous l'angle du partenariat entre entreprises ferroviaires et/ou gestionnaires d'infrastructures en contractant des accords bilatéraux sur certains axes de transport combiné définis dont les objectifs finaux se révéleraient au cours des réflexions.

10. Le développement des chemins de fer, et leur évolution technique sur une base nationale, a conduit à des choix technologiques divergents, de manière à privilégier les fournisseurs nationaux. Les investissements en infrastructure et en matériel roulant sont lourds et leur période d'amortissement est de plusieurs décennies. Il ne faut donc pas, à cet égard, minimiser la responsabilité des Etats respectifs dans les choix stratégiques ou technologiques.

11. Si les accords bilatéraux entre entreprises ferroviaires permettent de résoudre partiellement certains problèmes de l'interopérabilité, le niveau de coopération entre entreprises ferroviaire reste disparate et, en outre, limité dans sa portée.

12. Un premier programme de travail d'élaboration des spécifications, qui doit viser à faciliter en priorité la circulation de trains de transport combiné international, pourrait porter sur:

- les règles relatives aux caractéristiques, aux documents et aux conditions de circulation;
- la formation et la qualification des personnels conduisant ou accompagnant les trains de combiné;
- l'interconnexion des systèmes informatiques servant à la transmission des informations relatives aux trains;
- l'harmonisation des systèmes de contrôle/commande et de signalisation;
- le matériel roulant utilisé pour le combiné international (wagons et locomotives).

(a) Interopérabilité des réseaux

13. Le développement du fret ferroviaire nécessite un réseau performant, sur lequel les opérateurs de transport peuvent disposer de sillons répondant de manière satisfaisante aux besoins des chargeurs. Ponctualité, réactivité et sécurité requièrent une infrastructure non saturée. Il devient, dès lors, indispensable de résorber les points de congestion.

14. Un premier document de travail pourrait être élaboré pour identifier les goulets les plus importants sur des axes de combiné européen, analyser leur nature et proposer des pistes pour leur résolution, par exemple: la coordination entre pays sur les investissements à réaliser sur les infrastructures, la coopération des entreprises ferroviaires comme co-exploitants d'un axe (type belifret) ou par sous-traitance, la longueur des trains etc...

15. Ces goulets pourraient être d'ordre administratif (passage aux frontières), techniques (manque d'interopérabilité), de rupture de charge (jonction entre modes de transport) et physiques (capacité du réseau).

16. Le développement des infrastructures de transport combiné en Europe est effectué par différents organismes de façon parallèle. D'un côté, l'UE a établi des réseaux transeuropéens et d'un autre la CEE/ONU a conçu l'AGTC. L'AGTC est à l'état d'un plus grand développement puisque dans celui-ci sont définies des questions très techniques comme: masse par essieu, vitesse, longueur et capacité des trains, gabarits, terminaux etc.

17. Les efforts des organismes européens et internationaux pour l'élaboration d'un réseau d'infrastructures de transport combiné doivent être unifiés de façon à ce qu'ils puissent profiter des synergies et des études réalisées. Les réflexions pourraient commencer à partir de l'AGTC dont les efforts ont déjà été assumés par un grand nombre de pays européens. Il pourrait s'agir d'adapter un cadre juridique-technique à travers la coordination des organismes intéressés (UE - CEE/ONU - CEMT).

i. Formation

18. Aujourd'hui, il n'y a plus de frontière entre les quinze pays membres de l'Union européenne et cependant elles existent toujours pour des raisons principalement d'ordre technique et administratif. Par exemple, un poids-lourd passe une frontière sans s'arrêter et sans pour autant connaître la langue du pays.

19. Au niveau du transport combiné ferroviaire, cette souplesse pourrait se traduire par une standardisation de la formation. Cette formation pourrait être assurée par un centre de formation européen ou dans le cadre d'accords bilatéraux entre entreprises ferroviaires (principe des trains de voyageurs "Eurostar" et "Thalys"). L'objectif est de ne pas arrêter le train, tout en maintenant une durée de travail compatible avec la sécurité (exemple des conducteurs de cars en France sur des longs trajets). La formation du conducteur ne porterait que sur un pays, complémentaire au sien. Ce dispositif pourrait s'inscrire dans le cadre de la valorisation du métier de conducteur de trains de fret.

ii.-v. Interconnexion des systèmes informatiques, harmonisation des systèmes de contrôle/commande et de signalisation

20. Les principes sur lesquels il faut construire une bonne gestion du transport combiné en Europe sont l'harmonisation technique et informatique, de façon à ce que l'interopérabilité atteigne toutes les dimensions du problème depuis celles purement techniques jusqu'aux documentaires.

21. Actuellement en Europe, la tendance est dirigée vers la compatibilité des systèmes informatiques. Les télécommunications où les stratégies d'entreprises concurrentes ne convergent pas toujours vers l'intérêt des usagers, en faisant passer avant leur propre intérêt, bien que la compatibilité soit toujours possible.

22. Le développement et la gestion du transport combiné doivent se fonder sur l'utilisation systématique de technologies ouvertes, compatibles et intégrées pour qu'un quelconque opérateur avec droit d'accès au marché se trouve à égalité de conditions réglementaires et techniques.

23. En considérant les communications comme une technologie basique, il est fondamental pour le développement du transport combiné avec un haut niveau de qualité de favoriser la synergie entre les modes et d'harmoniser les messages, les protocoles et les applications informatiques à travers des organismes neutres et indépendants de façon à ce que se résolvent les problèmes de sécurité et de fiabilité de l'information transmise.

24. Les champs d'action pourraient porter sur:

- la standardisation de la signalisation, compatible avec les différents systèmes;
- la collaboration entre organismes européens de normalisation et fabricants de matériel;
- l'installation des matériels intéropérables en projet comme le suivi et le contrôle des trains;
- la gestion des trafics;
- l'identification automatique des wagons et des unités intermodales.

25. L'Union européenne a déjà fait une avancée importante sur certains de ces champs d'action. Les premières investigations devraient porter sur le recensement des dispositions prises et d'examiner leur transposabilité dans les autres pays.

**(b) Terminaux**

26. Il s'agit d'un maillon essentiel pour l'efficacité du système combiné. Les opérations matérielles doivent s'y dérouler correctement et les systèmes d'information doivent être performants pour prétendre un bon fonctionnement de la chaîne. Il est donc important d'avoir une gestion optimale des terminaux de transbordement pour assurer une bonne régularité du transport de marchandises, à la satisfaction des clients.

27. Il est proposé d'examiner la qualité de service, non seulement sur les heures de remise ou de mise à disposition des trains, mais aussi celles des routiers assurant le pré et post acheminements.

Une attention particulière sera portée sur la sécurité des biens à l'intérieur des terminaux.

**(c) Mise en place d'un dispositif incitatif**

28. En France, un accord, dénommé 95/20 (cf annexe), a été signé entre la SNCF, le GNTC, la FNTR et NOVATRANS. L'objectif de celui-ci est pour la SNCF d'apporter, sur des axes définis, la régularité du service à 95% et en contre partie les transporteurs routiers apportent 20% de fret en plus. Ce dispositif pourrait être examiné pour être appliqué sur certains axes, à définir, en apportant à cet exemple les aménagements nécessaires pour qu'il soit applicable dans les pays intéressés.

29. Lors de la précédente session, le groupe de travail souhaitait que nos investigations portent sur des cas concrets. Il est proposé donc que des groupes d'experts soient mis en place pour traiter chacun des thèmes. Ils seraient en liaison permanente avec l'UE qui travaille déjà sur la plupart de ces sujets.

---

**Annexe 1****CHARTRE QUALITE DEVELOPPEMENT  
FNTR, SNCF, NOVATRANS, GNTC**

Le développement du transport combiné est un des axes majeurs de la politique des transports en France.

Il associe de façon complémentaire et performante le transport ferroviaire pour la partie centrale du parcours et le transport routier pour les approches terminales.

Cette association du rail et de la route présente des avantages indéniables pour les chargeurs, les transporteurs et la collectivité en apportant une réponse efficace aux problèmes de congestion, de sécurité et d'environnement.

Mais ce développement est étroitement lié au niveau de la qualité de service rendu par l'ensemble de la chaîne de transport combiné au client final.

Il est convenu entre les parties de concrétiser, sur des axes choisis pour leur potentiel de développement et en utilisant des trains capables d'absorber un trafic complémentaire d'au moins 20 %, des engagements réciproques portant sur l'amélioration de la qualité et la promotion des services.

Concernant l'acheminement des Unités de Transport Intermodales remises par les transporteurs routiers dans ces trains désignés, NOVATRANS et la SNCF s'engagent à porter à 95 % le taux de respect du service convenu.

Pour ce faire, la SNCF et NOVATRANS s'engagent à tout mettre en œuvre pour assurer un acheminement ferroviaire d'un haut niveau de qualité.

NOVATRANS et ses clients s'engagent à tout mettre en œuvre pour que la qualité de l'interface entre la route et le fer permette la réalisation en qualité d'acheminement ferroviaire.

La FNTR et le GNTC s'engagent à mener auprès de leurs adhérents des actions de communication et de promotion en vue d'augmenter de 20 % le niveau du trafic sur les axes retenus.

Les clauses particulières de ces engagements sont définies dans un "protocole de service" associant l'ensemble des signataires de la présente charte pour mise en œuvre à partir du 1<sup>er</sup> mars 2000.

Un bilan mensuel des engagements sera établi contradictoirement et diffusé aux signataires.

A Paris le 20 mars 2000

Le Président de la FNTR

Le Président de la SNCF

Le Président du GNTC

Le Président de NOVATRANS

**Annex 2**

**MODALITES D'APPLICATION  
DU PROTOCOLE DE SERVICE**

Le Champ d'application du service comprend le respect:

- \* du délai d'acheminement de chantier à chantier
- \* des Heures Limites de Remise (HLRF)  
et des Mises A Disposition (MADF) Ferroviaires
- \* des Heures Limites de Remise (HLRR)  
et des Mises A Disposition (MADR) Routières.

Le taux de respect du service convenu doit atteindre une régularité de 95 % à la demi-heure sur les trois relations suivantes et pour les trains désignés:

PARIS / TOULOUSE

PARIS / AVIGNON

PARIS / MARSEILLE

Les clients routiers s'engagent à augmenter le trafic combiné de 20 % sur les relations concernées (calculé sur la totalité des trains exploités ou utilisés par NOVATRANS).

**LE PROTOCOLE DE SERVICE  
PORTE SUR LES TRAINS SUIVANTS:**

**Relation PARIS / TOULOUSE**

Train 450413 Rungis / Saint Jory	HLRF 20h50	MADF 5h45
	21h 05 (2 <sup>ème</sup> voie)	5h45

Train 450414 Saint Jory / Rungis	HLRF 21h50	MADF 6h20
----------------------------------	------------	-----------

**Relation PARIS / AVIGNON**

Train 450561

Maisons Alfort-Pompadour / Avignon	HLRF 20h00	MADF 4h10
------------------------------------	------------	-----------

Train 450934

Avignon / Maisons Alfort-Pompadour	HLRF 19h15	MADF 4h35
------------------------------------	------------	-----------

**Relation PARIS / MARSEILLE**

Train 450049 Valenton / Marseille	HLRF 21h55	MADF 6h45
-----------------------------------	------------	-----------

Train 450064 Marseille / Valenton	HLRF 20h45	MADF 6h35
-----------------------------------	------------	-----------

---