



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/1999/18  
14 juillet 1999

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports  
par chemin de fer

(Cinquante-troisième session,  
6-8 octobre 1999,  
point 16 de l'ordre du jour)

PRATIQUES FERROVIAIRES ET DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COMBINÉ

Communication de l'Union internationale des sociétés  
de transport combiné rail-route (UIRR)

Veillez noter que la distribution des documents du Groupe de travail principal des transports par chemin de fer (SC.2) n'est plus "restreinte". En conséquence, le secrétariat a adopté un nouveau système de numérotation selon lequel tous les documents autres que les rapports et les ordres du jour seront numérotés comme suit : TRANS/SC.2/année/numéro. L'ancien système de numérotation (par ex. TRANS/SC.2/189) sera conservé pour les rapports, ordres du jour, résolutions et autres publications importantes.

Note : À sa trente et unième session (13 avril 1999), le Groupe de travail du transport combiné (WP.24) a examiné, notamment, le rôle des chemins de fer dans la promotion du transport combiné. La plupart des représentants se sont dits préoccupés par le recul relatif du transport combiné, et ont estimé que ce phénomène était dû en partie à la mauvaise qualité du service, en particulier au manque de fiabilité des opérateurs ferroviaires. En conséquence, le Groupe de travail a invité le SC.2 à lui faire part de ses observations sur cette situation (TRANS/WP.24/83, par. 38 à 40).

À la demande du secrétariat, l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR) a transmis la note d'information reproduite ci-après, pour examen par le Groupe de travail.

\* \* \*

**Tendance au recul du transport combiné**  
**Faits et chiffres**  
**Document de travail établi par l'UIRR**  
**Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route, Bruxelles**

Nul n'ignore que la CEE(ONU) s'intéresse de très près à l'évolution du transport combiné, et l'UIRR est particulièrement reconnaissante de l'occasion qui lui est donnée de pouvoir partager ses vues et de participer au débat de la CEE sur la tendance au recul de cette formule de transport.

Pour la première fois depuis des décennies, presque tous les entrepreneurs membres de l'UIRR ont enregistré une évolution dangereusement négative des volumes de transport. Bien qu'ils aient pu encore noter, en 1998, un léger accroissement fondé en partie sur une croissance à deux chiffres pendant le premier semestre de l'année, le deuxième semestre a été marqué par un recul qui s'est malheureusement poursuivi en 1999. Lors de son assemblée générale de septembre 1998, l'UIRR avait déjà publiquement exprimé son inquiétude devant le manque intolérable de qualité constaté sur les grands itinéraires internationaux et avait mis en garde contre les conséquences de cette situation.

Bien qu'un grand nombre d'entreprises ferroviaires n'aient pas veillé à fournir les services convenus par contrat à leurs clients et que ces derniers aient néanmoins dû payer pour ces services, elles ont essayé, sans prendre en considération les graves difficultés que cela vaudrait à certains de leurs clients, d'améliorer leur situation financière en procédant à des augmentations injustifiées des prix. La réaction du marché ne s'est pas fait attendre. Le fossé qui existe entre les attentes du marché et la politique des transports, d'une part, et les services fournis par les entreprises ferroviaires, d'autre part, ne cesse de se creuser. L'encombrement des routes s'aggrave, notamment parce que le trafic revient du rail à la route.

L'UIRR est d'avis que l'idée fondamentale de la réforme du secteur ferroviaire est justifiée. Cette idée part du principe que seule une concurrence significative entre les entreprises ferroviaires se traduira, à plus long terme, par un accroissement de la productivité conforme à ce que l'on constate dans d'autres secteurs d'activité des transports et de l'industrie. À court terme, une solution possible serait de considérer le transport combiné comme un service public - au même titre que le transport de voyageurs par chemin de fer ou autobus - et donc de le financer en tant que tel. Toutefois, il faudrait, dans ce cas, que les subventions soient accordées de façon à ne pas être contraires aux règles de la concurrence, ce qui signifie que tous ceux qui fournissent des services de transport ferroviaire devraient pouvoir en bénéficier. Un abaissement des redevances d'utilisation de l'infrastructure serait probablement la solution la plus neutre. Une telle mesure n'est justifiée que tant que la prise en compte des coûts externes, et par conséquent du niveau plus élevé de sécurité qui est inhérent au transport ferroviaire, ne s'effectue pas par la voie d'un système harmonisé de redevances s'appliquant à tous les modes de transport.

Dans la situation actuelle, où le transport ferroviaire continue de perdre des parts de marché, il faudrait que la CEE et ses États membres se concertent et continuent de travailler sur cette question à l'avenir, afin d'adopter à plus longue échéance des mesures tendant à :

- appuyer les sociétés ferroviaires traditionnelles qui progressent vers la libéralisation;
- exercer une surveillance sur les sociétés qui exploitent ou renforcent leur situation de monopole;
- épargner aux nouveaux venus des risques inacceptables, et
- protéger les sociétés privées déjà présentes sur ce marché.

La situation restera difficile pour les entrepreneurs du secteur du transport combiné tant que les conditions de base du transport ferroviaire ne seront pas adéquates. Toutefois, les sociétés membres de l'UIRR font tout ce qu'elles peuvent pour gérer cette situation par divers moyens. Par exemple, l'UIRR a élaboré des nouvelles conditions générales qui créent un cadre juridique transparent et tiennent mieux compte des intérêts des clients.

En outre, les membres de l'UIRR ne ménagent aucun effort pour améliorer la productivité grâce à une meilleure utilisation des capacités des trains, pour éviter les transports déséquilibrés, pour étendre le réseau des lignes desservies par des trains-navettes plutôt qu'en trafic diffus et pour améliorer les moyens logistiques en utilisant les programmes informatiques les plus modernes et en intensifiant la collaboration entre les entrepreneurs. Cette collaboration ne se limite d'ailleurs pas au domaine opérationnel; elle revêt également, dans certains cas, la forme de partenariats étroits.

En tant qu'association, l'UIRR a réagi à ces changements affectant le marché des transports en modifiant ses statuts, ce qui lui permet de représenter les intérêts de tous les entrepreneurs indépendants s'occupant de transport combiné, même ceux qui sont en concurrence les uns avec les autres. Les derniers événements montrent que tous les entrepreneurs ont un intérêt commun dans des domaines tels que l'harmonisation des techniques, les télécommunications et le traitement de l'information ou la politique des transports, les conditions de base du transport combiné, la qualité des services ferroviaires, etc. Les entrepreneurs dont les principaux actionnaires sont les sociétés ferroviaires sont les bienvenus au sein de l'UIRR en tant que membres associés. L'UIRR considère que son rôle est non seulement de promouvoir les intérêts de ses membres, mais également de dialoguer de façon permanente avec tous ceux qui sont présents dans les domaines de l'exploitation et de la politique et qui peuvent amener le secteur du transport combiné à poursuivre son développement et à contribuer à une mobilité durable.

Rudy COLLE  
Directeur général

-----