

**RÉSOLUTION D'ENSEMBLE N° 23 RELATIVE
AUX MESURES A COURT TERME DESTINÉES A AMÉLIORER
L'OFFRE DES CHEMINS DE FER EN TRAFIC INTERNATIONAL**

[CM(85)4 Final]

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Rome les 29 et 30 mai 1985,

SE RÉFÉRANT :

- aux rapports CM(83)6 et CM(84)9 sur les actions commerciales dans le domaine des chemins de fer pour les trafics de voyageurs et de marchandises ;
- aux rapports CM(84)10 et CM(84)29 sur les améliorations possibles dans les transports internationaux de voyageurs et de marchandises ;

CONSIDÉRANT QUE :

- les chemins de fer européens se trouvent actuellement dans une situation concurrentielle particulièrement difficile qui deviendrait quasi désespérée si une action vigoureuse n'était pas immédiatement entreprise ;
- si quelques entreprises ferroviaires connaissent des succès techniques et commerciaux dans quelques créneaux où le rail dispose d'incontestables avantages, ces progrès limités à certains secteurs ne doivent pas faire illusion ;
- la part du marché international traitée par le transport ferroviaire européen n'a cessé globalement de décroître tant pour le trafic des voyageurs que pour celui des marchandises ;
- les causes de cette dégradation sont connues, elles ont été longuement analysées dans les quatre rapports cités en référence ;
- sur le plan général, les chemins de fer sont victimes de leur histoire. Ils ont, en Europe, plus d'un siècle, parfois un siècle et demi d'existence. L'histoire de l'Europe aux 19^e et 20^e siècles les a marqués d'une forte empreinte nationale. Géographiquement, techniquement, juridiquement les réseaux sont des entreprises nationales, leur rôle s'arrête aux frontières de leurs pays ;
- les chemins de fer sont en outre particulièrement sensibles aux évolutions structurelles frappant les économies européennes ;

- les interventions des autorités publiques généralement dictées par des considérations d'intérêt national ont pu parfois gêner l'action internationale des chemins de fer. Cet état de fait a entraîné des incohérences techniques nombreuses, des différences dans les structures de l'organisation des entreprises. L'intérêt financier immédiat de chacun des réseaux a prévalu en règle générale sur leur intérêt commun, ce qui a entraîné, entre autres, des difficultés de communication entre les hommes responsables de part et d'autre des frontières ;
- le fonctionnement des entreprises ferroviaires est au surplus marqué par deux caractéristiques qui ont des conséquences importantes sur la gestion :
 - la survie de l'entreprise assurée en tout état de cause par les contributions de la collectivité ;
 - l'insuffisance de stimulations financières ;
- en ce qui concerne le trafic international, ces difficultés sont aggravées par une déficience de la coopération des réseaux entre eux et par une attitude quelquefois trop passive à l'égard de ce trafic ;
- l'endettement croissant des chemins de fer, le poids des charges financières que les collectivités nationales s'imposent pour assurer leur fonctionnement, risquent d'atteindre rapidement un seuil intolérable.

ESTIME que le passage des intentions aux actes constitue la première suggestion à faire.

SOULIGNE que le redressement du trafic ferroviaire international implique des actions parallèles et concomitantes tant de la part des réseaux que des gouvernements. En effet si la commune volonté de redressement par les réseaux de chemin de fer est une condition nécessaire de succès, elle n'est pas suffisante. La volonté politique clairement manifestée par les Gouvernements est elle aussi déterminante pour une amélioration de la situation.

FORMULE, EN CONSÉQUENCE, LES RECOMMANDATIONS SUIVANTES :

A. Mesures relevant du domaine des entreprises ferroviaires

Pour améliorer la situation du trafic ferroviaire international, les conceptions des chemins de fer devraient s'inspirer des objectifs ci-après :

- faire prévaloir autant que possible l'intérêt commun des réseaux par rapport à l'intérêt propre de chacun d'eux ;
- choisir les créneaux du marché des transports qui répondent à la vocation du chemin de fer en exploitant les avantages spécifiques de la technique ferroviaire : transports de masse et de produits lourds sur de grandes distances pour les marchandises, transports de voyageurs sur les relations où le rail dispose d'un potentiel important de clientèle et s'avère compétitif face à l'avion ;
- contribuer par le développement au niveau européen du transport combiné et notamment du ferroutage, à l'amélioration de l'environnement en réduisant les nuisances occasionnées par le transport routier particulièrement dans les pays connaissant d'importants trafics de transit ;

- améliorer davantage la qualité des prestations offertes, compte tenu notamment de la situation de concurrence par rapport aux autres modes de transport et des souhaits exprimés par la clientèle ;
- viser à développer le trafic en maîtrisant les coûts pour n'assurer, en dehors des actions ponctuelles de promotion, que des trafics en fin de compte rémunérateurs ;
- intensifier le plus rapidement possible la coopération internationale entre les réseaux les plus motivés et les mieux équipés de telle manière que cette coopération puisse préfigurer un processus d'intégration progressive.

Pour atteindre ces objectifs, les chemins de fer devraient recourir à des méthodes s'inspirant des principes suivants :

- prendre en compte la notion de rentabilité sur le parcours total en renonçant à l'apprécier, chacun pour soi, sur les seuls parcours nationaux ;
- harmoniser les méthodes de calcul des coûts, préalable indispensable à l'harmonisation de la tarification ;
- choisir les critères les plus appropriés pour la définition des itinéraires en trafic international ;
- adopter des méthodes communes non seulement pour le règlement des comptes des réseaux mais également pour la répartition des avantages et des sacrifices ;
- adopter à l'égard de la clientèle, le comportement d'un transporteur unique, responsable de l'opération transport du point de départ au point de destination ;
- traiter l'opération transport dans sa globalité en y incorporant, dans la mesure où cela se justifie sur le plan commercial, les prestations annexes souhaitées par les clients ;
- harmoniser les méthodes de connaissance du marché par l'adoption d'une conception unique de la recherche commerciale et du "marketing" ;
- accorder à la fonction "marketing" la place qu'elle mérite dans la définition de la stratégie de l'entreprise, pour assurer une coexistence équilibrée des impératifs techniques et des impératifs commerciaux ;
- désolidariser le trafic international du trafic national par la révision de la trame des trains de voyageurs et des plans d'acheminement des marchandises, par la simplification et, le cas échéant, l'unification de la tarification ;
- prendre des mesures renforcées en vue de surmonter les difficultés qui résultent des incohérences techniques des réseaux en matière de :
 - . type de courant électrique,
 - . écartement des voies,
 - . systèmes de signalisation,
 - . systèmes de freinage,
 - . vitesse de circulation,
 - . gabarit,
 - . charge à l'essieu,
 - . normes techniques des wagons...

- veiller à une utilisation optimale des capacités disponibles en utilisant notamment les possibilités offertes par le transport combiné ;
- améliorer l'infrastructure des lignes à grand gabarit et supprimer les goulets d'étranglement dans la mesure où cela paraît justifiable du point de vue économique ;
- réduire les temps de parcours, par la suppression des arrêts inutiles des trains de voyageurs et le développement des trains directs de marchandises, l'accroissement de la vitesse de pointe des trains, la réduction des arrêts aux frontières par des mesures appropriées relevant de l'exploitation ferroviaire, par exemple par l'emploi de locomotives polycourant, la réorganisation des opérations de triage et l'extension du régime dit "de confiance" des wagons.

B. Recommandations adressées aux Gouvernements

Il appartient pour l'essentiel aux Gouvernements :

- a) d'engager les services internationaux de chemins de fer dans la voie de l'intégration, seul moyen d'assurer la communauté d'objectifs et de méthodes indispensables à une coopération internationale efficace ;
- b) de clarifier, quand ce n'est pas encore le cas, leurs réactions financières avec les chemins de fer en adoptant des règles précises pour la compensation des obligations de service public et la normalisation des comptes de manière à mettre les réseaux en état de devenir entièrement responsables pour leur gestion commerciale ;
- c) de respecter, quand elle existe, l'autonomie de gestion des entreprises de chemin de fer et de la reconnaître quand elle n'a pas encore été concédée aux réseaux ;
- d) de rechercher une réelle harmonisation des conditions de concurrence ;
- e) d'éliminer les entraves externes au chemin de fer qui font obstacle à une bonne fluidité du trafic, en particulier lors du franchissement des frontières ;
- f) de créer, si nécessaire, les conditions propices permettant aux réseaux d'effectuer les investissements qu'implique une exploitation correcte ;

CONVIENT :

1. d'appeler l'attention de chacun des Gouvernements des pays membres de la CEMT sur l'urgence des décisions à prendre ;
2. de transmettre cette Résolution aux réseaux ferroviaires de ces mêmes pays, en les invitant à en examiner immédiatement les recommandations et à rendre compte des mesures prises d'ici le 31 décembre 1986 ;

CHARGE le Comité des Suppléants de suivre l'application de la présente Résolution et de dresser, dans le délai de deux ans, le bilan des progrès accomplis.