

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE  
ET DES TRANSPORTS

OBSERVATOIRE ÉCONOMIQUE  
ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS

P. CHANSON

PARIS, LE JANVIER 1987

55-57, RUE BRILLAT-SAVARIN - PARIS 13<sup>e</sup>

CODE POSTAL 75775 PARIS CEDEX 16

TÉLÉPHONE : 45-89-89-27

TÉLÉCOPIEUR 16 (1) 45-88-48-01

LE TRAFIC INTERNATIONAL FERROVIAIRE

Observatoire Economique  
et Statistique des Transports  
**DOCUMENTATION**  
Réf. n° 2752

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION .....	1
I - <u>REGLES JURIDIQUES CONCERNANT LE TRANSPORT INTERNATIONAL FERROVIAIRE DES MARCHANDISES (C.I.M.)</u> .....	3
II - <u>LES ASPECTS TECHNIQUES DU TRAFIC INTERNATIONAL</u> .....	12
III - <u>LES PROCEDURES FERROVIAIRES DU TRAFIC INTERNATIONAL</u> .....	20
IV - <u>LES PROBLEMES TARIFAIRES</u> .....	23
V - <u>L'ENVIRONNEMENT OFFICIEL</u> .....	29
VI - <u>ORGANISATION DE LA S.N.C.F. POUR LE TRAFIC INTERNATIONAL MARCHANDISES PAR CHARGES COMPLETES</u> .....	32
ANNEXES .....	38

oo000oo

## INTRODUCTION

L'expression "trafic international de marchandises" reçoit en pratique des acceptions se référant à des notions assez différentes.

Le seul point commun aux différentes définitions du trafic international réside dans le fait que la marchandise prise en considération traverse au moins une frontière.

Mais, à partir de cette conception relativement simple, diverses interprétations sont possibles.

C'est ainsi que :

L'administration des douanes françaises considère que le trafic international comprend l'ensemble des flux de marchandises qui traversent au moins une fois (par importation, exportation ou transit, à l'exclusion d'autres régimes douaniers tels que l'admission temporaire ou la mise en entrepôt) une frontière nationale terrestre, maritime ou aérienne (sauf le cas du simple survol aérien, sans escale en France).

La S.N.C.F. considère comme relevant de la partie internationale de son trafic :

- les marchandises qui ont traversé ou vont franchir nos frontières terrestres en droiture ferroviaire :
  - . orge exportée de Pithiviers à Munich (Allemagne Fédérale), via Kehl,
  - . pâtes alimentaires importées de Parme (Italie) à Lyon, via Modane,
  - . agrumes en transit de Murcie (Espagne), à Copenhague (Danemark) via Cerbère et Apach,
- les marchandises en provenance ou à destination de l'étranger acheminées par fer depuis les ports français ou jusqu'à ces derniers par exemple
  - . coton d'origine pakistanaise transporté par fer du Havre à Docelles-Cheniménil,
  - . machine-outil transportée par fer de Roanne à Dunkerque et destinée à Hong-Kong.
- les marchandises qui, bien qu'étant en provenance et à destination de deux gares françaises, sont acheminées en territoire étranger sur une partie du parcours en raison de la situation géographique singulière de l'une des gares en question : trafics expédiés de Gorcy à une autre gare française ou vice-versa, qui doivent nécessairement emprunter les lignes belges.

Par contre le trafic ferroviaire avec la Principauté de Monaco relève du trafic intérieur français.

Les discordances pouvant exister entre ces différentes définitions entraînent une première complication dans les rapprochements de statistiques.

Une seconde difficulté tient au fait qu'en cas de transbordement de marchandises de wagon à camion ou vice-versa, à des points frontières terrestres, l'administration des douanes prend en considération, pour l'imputation du trafic à un certain mode de transport (fer ou route), la nature du véhicule ayant effectivement franchi la frontière, alors que la S.N.C.F. retient le caractère ferroviaire ou non du parcours initial ; par exemple : un chargement de sucre de Sermaize à Modane, par fer, transbordé à Modane pour être acheminé ensuite par route à destination définitive de l'Italie.

oo000oo

# I - REGLES JURIDIQUES CONCERNANT LE TRANSPORT INTERNATIONAL FERROVIAIRE DES MARCHANDISES (C.I.M.)

## 1.1. - Historique

En Europe, pendant la période comprise entre l'établissement des premières liaisons ferrées internationales (vers 1850) et la mise en vigueur de la première C.I.M. (1893), l'absence d'une législation uniforme obligeait l'expéditeur à :

- conclure autant de contrats de transport que de pays traversés,
- connaître les conditions d'acceptation des marchandises (envois exclus du transport, envois admis sous certaines conditions de poids et d'encombrement...) édictées par chacun des réseaux empruntés.

De la même façon le service après-vente souffrait de l'absence d'un droit international ferroviaire en ce sens que l'expéditeur ou le destinataire devait obligatoirement s'adresser à diverses juridictions étrangères lorsqu'en raison d'une perte, d'une avarie ou d'un retard, il souhaitait exercer un recours contre un ou plusieurs des réseaux en question.

Le problème avait attiré l'attention de deux avocats suisses

- M. de SEIGNEUX (Genève) et le docteur CHRIST (Bâle) - qui conçurent l'idée d'une convention internationale et soumirent celle-ci à l'Assemblée Fédérale suisse en Juin 1874.

Plusieurs conférences furent organisées par le gouvernement fédéral à partir de 1878 et, le 14 Octobre 1890, la première CIM était née.

Différents textes de CIM ont régi, depuis, les transports ferroviaires et, à compter du 1er Mai 1985, la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) a été mise en vigueur, après avoir été signée et ratifiée par les états contractants, à l'issue des travaux de la 8ème conférence de révision.

Toutes les questions communes aux voyageurs et aux marchandises sont incluses dans les 28 articles de la convention proprement dite qui est suivie du "protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)" et de deux appendices intitulés respectivement :

- Appendice A "règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV)" comportant 62 articles,
- Appendice B "règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), avec 66 articles.

La mise en vigueur de la COTIF a entraîné la création des documents suivants (cf. § 1.5.) :

- Dispositions complémentaires uniformes (DCU),
- Prescriptions internationales marchandises (PIM),
- Règlement uniforme concernant le transport international ferroviaire des colis express (TIEEx),
- Prescriptions internationales colis express (PIEx),
- Accord concernant le transport international ferroviaire des marchandises (AIM).

### 1.2. - Nature juridique

La COTIF et ses appendices A et B constituent un instrument de droit international public conclu non pas entre des entreprises de transport et des usagers, mais entre des Etats qui s'engagent à en faire respecter les clauses sur leurs territoires respectifs.

Les lois et règlements nationaux ne sont applicables qu'à défaut de disposition de la COTIF ou lorsque celle-ci y renvoie.

La COTIF s'applique à des lignes de chemins de fer, de navigation ou à des services automobiles qui complètent des parcours par voie ferrée et concourent ainsi à l'exécution de transports internationaux.

### 1.3. - Champ d'application géographique

Le territoire couvert par la COTIF comprend :

- tous les pays d'Europe sauf l'U.R.S.S.,
- l'Irak, l'Iran, la Syrie, la Turquie,
- l'Algérie, la Tunisie.

A noter que les six pays de l'Est Européen (Allemagne de l'Est, Bulgarie, Hongrie, Pologne, Roumanie, Tchécoslovaquie) qui avaient adhéré à la CIM avant la deuxième guerre mondiale ne l'ont pas dénoncée.

Les six pays participent donc en fait à deux ensembles distincts, si bien que :

- les transports ferroviaires entre l'un d'eux et un pays d'Europe occidentale sont régis par la COTIF,
- les transports entre eux ainsi que leurs échanges avec l'U.R.S.S. et les pays socialistes d'Asie (Chine, Viet-Nam...) sont régis par les accords S.M.G.S. signés dans le cadre de l'organisation pour la collaboration des chemins de fer (O.S.J.D.).

#### 1.4. - Commentaires de la CIM

Les commentaires ci-après qui ne touchent que quelques uns des articles de la CIM et leurs dispositions complémentaires uniformes (DCU), permettront de mieux appréhender l'esprit de celle-ci.

#### Article 1er : Champ d'application et exceptions du champ d'application

La CIM s'applique à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe établie pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux des états contractants et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur une liste dressée et tenue à jour par l'Office Central des Transports Internationaux par chemins de fer (O.C.T.I.).

Toutefois, on applique les dispositions du régime intérieur dans certaines conditions déterminées entre deux gares d'un même état en transit par un autre, ainsi qu'aux envois entre gares de deux états limitrophes.

#### Article 3 : Obligation de transporter

Le chemin de fer est tenu d'accepter les transports aux conditions de la CIM si l'expéditeur se conforme aux prescriptions de ladite convention et si le transport est possible avec les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic.

Toutefois, l'autorité compétente - en France la S.N.C.F. selon l'accord relatif aux restrictions de trafic marchandises (ARM) - a la possibilité :

- de supprimer ou de suspendre le service en totalité ou en partie,
- d'admettre certaines marchandises sous certaines conditions, voire d'exclure le transport de certaines marchandises,
- de restreindre l'utilisation des points frontières,
- de limiter les pays de transit utilisables,

après avoir pris les mesures utiles pour informer le public et les autres réseaux éventuellement intéressés.

#### Article 12 : Lettre de voiture et 13 - Teneur de la lettre de voiture

La lettre de voiture internationale existe en deux modèles (PV et GV) qui doivent être imprimés dans deux ou trois langues dont obligatoirement l'une d'elles doit être choisie parmi les langues française ou allemande.

Il doit être établi une lettre de voiture par envoi, sauf exceptions (objets de dimensions exceptionnelles, envois chargés dans plusieurs wagons, régime d'expédition simplifié pour envois de 4 à 20 wagons avec certains pays).

#### Article 14 : Itinéraires et tarifs applicables

L'expéditeur peut prescrire l'itinéraire en lettre de voiture :

- en indiquant des points frontières ou des gares frontières ouverts au trafic considéré,
- en désignant une gare de dédouanement,
- en revendiquant un tarif,
- en prescrivant le paiement de tout ou partie des frais jusqu'à un point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes.

Le chemin de fer est tenu de respecter les prescriptions de l'expéditeur si elles ne sont pas incompatibles avec la réglementation existante.

Au cas où l'expéditeur n'a donné aucune indication quant à l'itinéraire ou au tarif à appliquer, le chemin de fer doit choisir l'itinéraire ou les tarifs qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur.

#### Article 27 : Délais de livraison

Les délais de livraison sont fixés par des accords conclus entre les chemins de fer participant au transport ou par les tarifs internationaux applicables depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire. Ces délais ne peuvent être supérieurs à ceux prévus, d'une manière générale, par la CIM.

Cette dernière retient les notions de grande vitesse et petite vitesse et définit les délais de livraison qui résultent de la somme :

- du délai d'expédition, compté une seule fois, quel que soit le nombre de réseaux empruntés :
  - . 12 h pour la GV,
  - . 24 h pour la PV,
- du délai de transport, variable avec la distance totale d'application des tarifs entre la gare expéditrice et la gare destinataire :
  - . GV  
24 h par fraction indivisible de 400 km,
  - . PV  
24 h par fraction indivisible de 300 km.

Le délai de livraison commence à courir à minuit après l'acceptation au transport de la marchandise (PV) - ou 24 heures plus tard (GV), si le jour suivant celui de l'acceptation au transport est un dimanche ou un jour férié et si la gare expéditrice est fermée ce jour-là aux envois de l'espèce.



Des délais supplémentaires (qui doivent figurer dans les tarifs) sont prévus notamment pour emprunt de :

- lignes non équipées pour le traitement rapide des envois,
  - la voie maritime ou de voies navigables intérieures,
  - lignes secondaires,
  - lignes à écartements de rail différents,
- ainsi que pour les transports bénéficiant de prix réduits.

Par ailleurs, en cas de difficultés anormales d'exploitation, des délais supplémentaires, qui doivent alors être publiés, peuvent être prévus.

Le délai de livraison est suspendu :

- pour la PV les dimanches et jours fériés légaux,
- pour la GV les dimanches et jours fériés légaux, seulement si, dans un état, les lois ou règlements prévoient une suspension du délai de livraison du trafic ferroviaire intérieur,
- les samedis (PV et GV) lorsqu'il existe, dans un état, des lois ou règlements prévoyant une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur.

Quand l'expiration du délai doit prendre fin après l'heure de fermeture de la gare destinataire, cette expiration est reportée deux heures après l'heure de la prochaine ouverture de la gare.

#### Article 15 : Paiement des frais

Les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais) sont payés soit par l'expéditeur soit par le destinataire.

L'expéditeur qui prend à sa charge tout ou partie des frais de transport doit l'indiquer sur la lettre de voiture, en utilisant l'une des mentions suivantes :

Mention inscrite (*)	L'expéditeur prend à sa charge
Franco de port	. seulement le prix de transport,
Franco de port y compris...	. le prix de transport et d'autres frais qu'il précise sans pouvoir diviser une même catégorie de frais,
Franco de port jusqu'à....	. le prix de transport jusqu'au point désigné qui est obligatoirement un point de soudure de tarifs de pays limitrophes,
Franco de port y compris... jusqu'à .....	. le prix de transport et d'autres frais qu'il précise, sans pouvoir diviser une même catégorie de frais, jusqu'au point désigné qui est obligatoirement un point de soudure de tarifs de pays limitrophes,
Franco de tous frais....	. tous les frais,
Franco pour .....	. la somme exprimée en principe dans la monnaie du pays de départ.

Lorsque l'expéditeur souhaite ne pas payer les frais de transport, il n'inscrit, à ce titre, aucune mention sur la lettre de voiture.

Si un expéditeur affranchit tout ou partie de l'envoi, on peut être amené à utiliser un bulletin d'affranchissement.

#### Article 17 : Remboursements et débours

La possibilité de grever l'envoi de remboursement, jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise, permet à l'expéditeur de se garantir contre l'insolvabilité du destinataire.

(\*) Ces mentions ne doivent pas être confondues avec les incoterms dont les définitions sont reprises à l'annexe n°1.

Article 30 : Modification (du contrat de transport) par l'expéditeur

L'expéditeur peut notamment :

- retirer la marchandise en cours de route,
- faire arrêter la marchandise en cours de route,
- faire ajourner la livraison,
- changer le nom du destinataire,
- changer la gare destinataire y compris le retour à la gare expéditrice,
- modifier le régime de vitesse,
- créer, augmenter, diminuer ou supprimer le montant du remboursement,
- prendre en charge des frais supplémentaires.

Toute modification du contrat de transport doit être donnée par ordre écrit à la gare expéditrice, appuyé par la présentation du duplicata de la lettre de voiture, cette pièce recevant mention des modifications demandées certifiée par l'apposition du timbre à date de la gare expéditrice.

Cette possibilité de modification du contrat de transport constitue un élément commercial important de l'offre ferroviaire car elle permet notamment à un expéditeur de tirer le meilleur parti de ses marchandises en suivant les fluctuations du marché.

Article 31 : Modification du contrat de transport par le destinataire

Le destinataire a la possibilité de modifier le contrat de transport lorsque l'expéditeur n'a pas pris à sa charge les frais de transport dans le pays de destination, ni porté sur la lettre de voiture une mention interdisant au destinataire de modifier le contrat.

Les ordres du destinataire ne prennent effet que lorsque l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays de destination.

Les modifications peuvent concerner notamment :

- l'arrêt de la marchandise en cours de route,
- l'ajournement de la livraison de la marchandise,
- le changement de destinataire (mais ce dernier ne peut plus alors modifier le contrat),
- la livraison dans une autre gare du pays de destination,
- l'accomplissement des formalités douaniers ou administratives.

Pour modifier le contrat de transport, le destinataire doit adresser un ordre écrit à la gare destinataire ou à la gare d'entrée dans le pays de destination.

Article 35 : Responsabilité collective des chemins de fer

Dès qu'il a accepté un envoi au transport, le chemin de fer expéditeur en est responsable jusqu'à la livraison, solidairement avec les autres réseaux participant au transport.

Articles 54 et 55 : Action judiciaire contre le chemin de fer

Pour simplifier le jeu de la solidarité ferroviaire et en atténuer la rigueur, la C.I.M. précise :

- les personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire contre le chemin de fer (une seule personne, expéditeur ou destinataire, peut exercer ce droit à un instant donné,
- les chemins de fer contre lesquels l'action judiciaire peut être exercée (exclusivement le chemin de fer expéditeur, ou le chemin de fer destinataire, ou le chemin de fer sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action).

Article 52 : Constatation de perte partielle ou d'avarie

La constatation des dommages survenus en cours de transport présente, sous le régime C.I.M., cette particularité qu'elle incombe au chemin de fer, lequel y procède, si possible, en présence de l'ayant droit.

Cette constatation donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal dont copie est remise gratuitement à l'ayant droit.

Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal il peut demander que l'état et la masse de la marchandise soient constatés par un expert nommé par les parties ou par voie judiciaire. La procédure est alors soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

## 1.5. - Les autres documents réglementant le trafic international ferroviaire

### 1.5.1. - Les annexes à la C.I.M.

Elles sont consacrées à des aspects spécifiques des transports internationaux. Il en existe 4 :

- l'annexe I - le R.I.D. - règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses ;
- l'annexe II - le R.I.P. - règlement international ferroviaire concernant le transport des wagons de particuliers ;
- l'annexe III - le R.I.Co - règlement international ferroviaire concernant le transport des conteneurs ;
- l'annexe IV - le R.I.Ex - règlement international ferroviaire concernant le transport des colis express.

### 1.5.2. - Les Prescriptions Internationales Marchandises (P.I.M.)

Ce sont des directives internes aux réseaux de chemin de fer, dont le but est d'assurer l'uniformité des principales phases d'exécution des transports internationaux. Elles ne doivent pas être communiquées au public.

### 1.5.3. - Les Dispositions Complémentaires Uniformes (D.C.U.)

Les articles 8 et 9 de la C.I.M. autorisent les états contractants ou les chemins de fer participants à édicter des dispositions complémentaires pour compléter, expliquer ou interpréter certains textes de la C.I.M., ces dispositions présentant un caractère de permanence.

### 1.5.4. - Les Dispositions Complémentaires Spéciales (D.C.S.)

L'article 65 de la C.I.M. permet d'apporter des dérogations temporaires aux articles :

- 15 (paiement des frais),
- 17 (remboursements et débours),
- 30 (droit pour l'expéditeur de modifier le contrat de transport),
- 31 (droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport de la C.I.M.).

## II - LES ASPECTS TECHNIQUES DU TRAFIC INTERNATIONAL

### 2.1. - Les problèmes d'infrastructure et de gabarit

#### 2.1.1. - L'écartement des rails

On souligne souvent que dès sa création, le chemin de fer a eu nettement conscience de sa vocation internationale et l'on cite généralement, à l'appui de cette remarque, le fait que la plupart des pays d'Europe ont adopté un écartement uniforme des rails alors même que les premières sections des futures lignes internationales n'étaient encore que des tronçons sans plan directeur et non raccordés entre eux.

En fait les choses ne se sont pas passées aussi simplement et il ne faut pas oublier que :

- si l'écartement des rails de 1,435 m est uniforme, sauf pour les lignes à voie étroite des chemins de fer dits "économiques", c'est essentiellement dû à l'action persévérante de l'organisation intergouvernementale appelée "l'Unité Technique des chemins de fer (U.T.)",
- d'importants territoires d'Europe et d'Asie n'ont pas adopté l'écartement de 1,435 m. C'est le cas de l'U.R.S.S. et de l'ancienne province russe qu'est la Finlande (écartement : 1,520 m), ainsi que de la péninsule ibérique (écartement : 1,668 m).

La plupart des historiens ferroviaires expliquent cette originalité par des raisons statégiques mais cette explication n'est pas unanimement admise.

Quoi qu'il en soit, cette situation pose aux frontières de ces pays, des problèmes pour lesquels diverses solutions techniques plus ou moins heureuses ont été adoptées.

#### - Le transbordement des marchandises

La solution la plus anciennement pratiquée consiste à transborder les marchandises aux frontières :

- . manuellement ou à l'aide de moyens de manutention divers,
- . avec ou sans mise à terre.

Cette solution archaïque et coûteuse tend à disparaître.

### - Les wagons à essieux interchangeables

La formule précédente tend de plus en plus à être remplacée par le changement des essieux des wagons, il faut compter environ trois minutes par wagon. A Hendaye on travaille simultanément sur deux wagons.

Le succès commercial considérable de cette formule a amené TRANSFESA à développer son parc de wagons et d'autres sociétés à s'y intéresser pour leurs transports de vins en wagons réservoirs.

### - Les wagons à essieux à écartement variable

L'extension aux wagons de la technique de l'essieu à écartement variable, déjà pratiquée pour le trafic des voyageurs n'en est encore qu'au stade des essais.

#### 2.1.2. - Le gabarit

Avant de fixer un gabarit minimum d'usage général d'après lequel les véhicules doivent être construits et les chargements ordonnés pour pouvoir passer sur toutes les lignes servant au trafic international sans qu'il soit nécessaire de s'assurer des dimensions du profil transversal, il fallut vérifier, pour tous les chemins de fer, le plus petit profil d'espace libre de la pleine voie et des gares, opérer des élargissements et calculer à nouveau les plus grands gabarits admissibles.

Les véhicules qui répondent au gabarit d'usage général et peuvent, par conséquent, emprunter tous les parcours servant au trafic international sans vérification des dimensions du profil transversal portent la marque RIV, qui signifie que le wagon peut être échangé.

#### 2.1.3. - La charge

Les lignes des différents réseaux sont classées selon le tableau suivant :

Catégories normales	Masse maximale en tonnes	
	par essieu	par mètre courant
A	16	4,8
B1	18	5,0
B2	18	6,4
C2	20	6,4
C3	20	7,2
C4	20	8,0
D2	22,5	6,4
D3	22,5	7,2
D4	22,5	8,0
Autres catégories	16	3,8
	17	4,8

La limite de charge propre à chaque véhicule est indiquée dans le cartouche porté par le wagon, sous chaque lettre désignant la catégorie de ligne, limite variant aussi en fonction du régime d'acheminement.

Exemple :

	A	B	C
90	19,5t	23,5t	27,5t
S	19,5t	23,5t	
SS		15,5t	



## 2.2. - L'utilisation du matériel à marchandises

### 2.2.1. - Le marquage international

L'essor rapide du trafic international, en multipliant les interpénétrations de matériel, a incité les réseaux à adopter, pour désigner les wagons, un langage commun qui soit, de plus, assimilable pour les ensembles électroniques de gestion.

Le marquage préconisé par la fiche U.I.C. n°438 est en application effective depuis le 1er Octobre 1968.

Il est constitué par 12 chiffres (dont 1 chiffre - le dernier - d'auto-contrôle) permettant d'identifier :

- . le réseau prioritaire,
- . le numéro proprement dit du wagon,
- . le régime d'échange du wagon.

Parmi les divers régimes d'échange possibles en trafic international, les deux plus courants sont le régime R.I.V. et le régime EUROP.

#### 2.2.1.1. - Le régime R.I.V.

Pour aplanir les difficultés résultant de la multiplicité des accords internationaux, les chemins de fer italiens ont oeuvré, dès la fin de la première guerre mondiale, pour l'adoption d'une réglementation générale sur l'utilisation réciproque des wagons. Une conférence, convoquée à Stresa en 1921, adopta les principes d'une convention internationale et fonda "l'Union internationale des wagons".

Le premier règlement international mis en vigueur le 1er Janvier 1922 fut dénommé R.I.V. pour REgolamento internazionale veicoli.

L'Union R.I.V. doit :

- dans le domaine technique :

- . édicter des prescriptions uniformes sur l'état d'entretien des wagons et les adapter en permanence à l'évolution de la technique,
- . notifier les conditions que doivent remplir les wagons pour être admis à l'étranger,
- . définir la manière correcte d'effectuer les chargements,
- . fixer les inscriptions et signes à apposer sur les wagons.

- dans le domaine de l'exploitation

- . déterminer les droits et les devoirs des réseaux utilisateurs afin de sauvegarder les intérêts légitimes des réseaux propriétaires.
- . arrêter les méthodes de décompte et de paiement ainsi que la monnaie servant au calcul des frais résultant de l'emploi du matériel.

- dans le domaine financier

- . fixer les taux de location à un niveau assurant une juste rétribution aux réseaux exportateurs en journées-wagons.

2.2.1.2. - Le régime EUROP

La Communauté EUROP, fondée le 15 Mars 1953, comprend actuellement les réseaux ferroviaires suivants :

- Chemin de fer fédéral allemand (DB),
- Chemin de fer fédéraux autrichiens (OeBB),
- Société Nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),
- Chemins de fer italiens de l'Etat (FS),
- Chemins de fer néerlandais S.A. (NS),
- Chemins de fer fédéraux suisses (CFF),
- Chemin de fer de l'Etat danois (DSB),
- Société Nationale des chemins de fer français (SNCF),
- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB).

Elle vise à obtenir une amélioration globale du rendement des wagons intéressés, par :

- la rationalisation de l'emploi du matériel,
- la réduction des parcours à vide,
- la simplification des décomptes,
- la diminution de la charge des frontières.

Chaque réseau membre s'est engagé à incorporer au parc commun un nombre de wagons correspondant à ses besoins. Cet apport doit donc être suffisant pour assurer le trafic intérieur, ainsi que pour permettre la compensation des séjours occasionnés par les trafics d'importation, d'exportation ou de transit.

Le système EUROP est basé sur le principe de la compensation immédiate en nature et non, comme le R.I.V. sur le paiement de redevances en contrepartie des prestations fournies par le matériel.

Les wagons intéressés portent la marque EUROP.

#### 2.2.1.3. - Le régime O.P.W.

Il existe, entre les pays de l'Est à écartement U.I.C., une convention analogue au pool EUROP, relative à l'utilisation en banalité de certains matériels à marchandises. Cette convention est commune sous le nom de "pool O.P.W."

#### 2.3. - Les acheminements

Le problème des itinéraires internationaux a toujours été l'un des plus difficiles auxquels les chemins de fer aient été confrontés. Cette situation tient à une contradiction fondamentale :

- d'une part, en vertu de l'article 14 de la C.I.M., l'expéditeur dispose d'une grande liberté de choix quant à l'itinéraire à suivre pour la marchandise : "l'expéditeur peut prescrire dans la lettre de voiture, l'itinéraire à suivre, en le jalonnant par des points frontières ou par des gares frontières et, le cas échéant, par des gares de transit entre chemins de fer". La seule limitation à cette liberté de choix réside dans le fait que les points frontières ou gares frontières qu'il désigne doivent être "ouverts au trafic dans la relation considérée" ;
- d'autre part, les réseaux prenant part au trafic ne peuvent assurer un transport de bonne qualité, capable de rivaliser avec le service offert par nos concurrents, que dans la mesure où le trafic en question est concentré sur un petit nombre d'itinéraires, ce qui permet alors de mettre en oeuvre des moyens d'acheminement efficaces et réguliers.

C'est pourquoi ils usent de la possibilité que leur assure l'article 3 § 5 de la C.I.M. pour concentrer le trafic international sur les meilleurs itinéraires.

#### 2.4. - Les régimes de transport

La C.I.M. (article 12 § 2) précise que "le choix de la lettre de voiture par l'expéditeur indique si la marchandise est à transporter en petite ou en grande vitesse.

Le choix du régime de transport (PV ou GV) appartient donc à l'expéditeur, qui l'exprime en remettant au chemin de fer l'un des deux modèles de lettre de voiture prévus.

#### 2.5. - Les liaisons fer-mer

Le terme générique de "transbordeurs" désigne tous les navires spécialement conçus pour permettre le transport des véhicules terrestres, qu'ils soient routiers (automobiles de tourisme) ou ferroviaires (voitures et wagons).

On distingue :

- les "car-ferries" qui permettent uniquement le passage des véhicules routiers,
- les "trains-ferries", lorsqu'ils peuvent passer et les véhicules routiers et les véhicules ferroviaires ; ils sont munis d'une certaine longueur de voie ferrée.

Une observation de la carte d'Europe permet de situer les groupes géographiques intéressés : Iles Britanniques, Scandinavie, Italie, Turquie.

La S.N.C.F. n'est directement concernée que par les lignes de trains-ferries aboutissant à Dunkerque : seuls les wagons à gabarit britannique, moins généreux que le gabarit français, sont admis sur ces lignes.

Les marchandises en provenance du continent, transportée en wagons à gabarit continental, doivent donc nécessairement faire l'objet d'un transbordement au port français.

L'exploitation des lignes ferries du détroit du Pas-de-Calais est confiée au pool SEALINK.

Les relations continent/Corse sont assurées par la SOCIETE NATIONALE MARITIME CORSE MEDITERRANEE (S.N.C.M.).

## 2.6. - Les mesures destinées à faciliter le franchissement des frontières

Le franchissement des frontières par les marchandises transportées par voie ferrée a toujours rencontré un certain nombre d'obstacles physiques (présence fréquente de cols, de cours d'eau, etc..) et administratifs (contrôles douaniers, sanitaire et phyto-sanitaire).

Pour pallier ces inconvénients, l'U.I.C., par sa fiche n°230 R, propose un certain nombre de recommandations visant à faire intervenir à bon escient auprès des autorités douanières et autres pour obtenir :

- a) sur chacun des itinéraires utilisés par un courant de" trafic important de marchandises franchissant la frontière de deux pays limitrophes , la désignation, d'un commun accord, d'une gare proche de la frontière, dans laquelle s'effectueraient utilement les contrôles prévus par la législation des deux pays en ce qui concerne l'entrée et la sortie de tout ou partie du trafic des marchandises ;
- b) à tous les points de transit où l'exécution, à la même gare, des contrôles des deux pays ne serait pas reconnue possible dans les deux sens du trafic, la réunion des contrôles encadrant la frontière dans l'une des deux gares pour un sens de trafic et dans l'autre pour le trafic en sens inverse, en limitant, au besoin, l'effet de cette disposition aux marchandises acheminées par certains trains internationaux à marche accélérée ;
- c) la réduction, aussi poussée que possible, de la durée des contrôles douaniers et autres, auxquels sont soumises les marchandises franchissant les frontières et plus spécialement en ce qui concerne :
  - les wagons expédiés en grande vitesse,
  - les transports en transit international,
  - les marchandises périssables, les animaux vivants et autres marchandises qui requièrent impérativement le transport rapide,
  - les marchandises acheminées par les trains internationaux à marche accélérée,
  - les transports massifs de marchandises pondéreuses par trains entiers.
- d) une adaptation judicieuse à l'horaire des trains et aux nécessités de l'acheminement, des heures de service du personnel des douanes et des autres administrations intéressées.
- e) l'établissement, dans toute la mesure du possible, de bureaux de douane, dans les gares situées à l'intérieur du territoire des pays, en vue de permettre les opérations de contrôle et de dédouanement des marchandises dans les gares où le trafic international est particulièrement important, soit avant leur départ de ces gares, soit après leur arrivée dans ces gares ;
- f) que les opérations de contrôle des marchandises périssables, notamment celles transportées sous un régime douanier de transit, soient effectuées par priorité.

Une convention a été établie par le Comité des transports intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe. Elle a été signée à Genève, le 10 Janvier 1952, par certains pays et est en vigueur sur une partie d'entre eux, dont la France.

### III - LES PROCEDURES FERROVIAIRES DU TRAFIC INTERNATIONAL

#### 3.1. - Caractéristiques

Pour faire effectuer un transport international, l'expéditeur peut choisir entre deux formules :

- contrat de transport direct, de bout en bout (trafic direct),
- ou réexpédition d'une gare desservant un point frontière (trafic réexpédié) :
  - . par la clientèle ou un mandataire,
  - . par la S.N.C.F. dans les conditions prévues par les DP 100 des "conditions de vente des transports de marchandises par charges complètes".

Les notions de trafic direct et trafic réexpédié, notions juridiques évoquant le type de contrat que l'expéditeur a choisi, ne doivent pas être confondues avec :

- les notions tarifaires de :
  - . tarification directe, quand l'envoi est taxé aux conditions d'un tarif international ;
  - . tarification scindée, quand l'envoi est taxé aux conditions des tarifs intérieurs des pays intéressés.

#### 3.2. - Le trafic réexpédié

Cette procédure, qui divise le transport en parcours élémentaires, suppose au moins deux contrats successifs :

3.2.1. - Le contrat de transport initial : entre la gare expéditrice française et la gare destinataire française desservant la frontière, la marchandise est transportée sous le couvert d'une déclaration d'expédition du régime intérieur et le contrat de transport initial ainsi conclu est régi par le droit français. La taxe est calculée aux conditions des tarifs intérieurs français.

La personne figurant comme destinataire de ce premier contrat peut être, pratiquement :

- . ou un correspondant de l'expéditeur (transitaire),
- . ou le chef de gare destinataire qui, dans certaines gares frontières désignées à la nomenclature des établissements S.N.C.F. et des localités desservies, est habilité à effectuer la réexpédition des marchandises et à accomplir les formalités en douane pour le compte de l'expéditeur, comme tout transitaire ;

3.2.2. - Le deuxième contrat de transport est régi par l'appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et concerne la réexpédition de la marchandise et son transport sur le ou les réseau (x) étranger (s).

### 3.3. - Le trafic direct

Cette procédure a pour support juridique un contrat de transport unique qui n'est pas régi par les droits des pays successivement traversés, mais par un droit international du transport par chemin de fer dont les dispositions, qui figurent dans la C.I.M. s'appliquent sans discontinuité depuis la gare expéditrice française jusqu'à la gare destinataire étrangère, ou inversement.

Le choix de ce type de contrat résulte implicitement de la remise, par l'expéditeur, d'une déclaration d'expédition d'un modèle spécial (lettre de voiture internationale) défini par la C.I.M.

Ce choix a pour effet de mettre en présence, tant au sens de l'exécution du contrat que postérieurement à son exécution en cas de litige, deux sujets de droit seulement :

- . d'une part la personne qui a le droit de disposer de la marchandise (expéditeur ou destinataire selon le cas),
- . d'autre part, l'ensemble des chemins de fer participant (ou ayant participé) au transport considéré, lesquels sont réputés collectivement responsables envers l'ayant droit (expéditeur ou destinataire), cette communauté ferroviaire étant valablement représentée par un seul d'entre eux.

### 3.4. - Avantages et inconvénients de chacune des deux procédures

3.4.1. - Le trafic réexpédié constitue une formule commode chaque fois qu'apparaît la nécessité de réaliser en frontière certaines opérations commerciales telles que dégroupement, recherche de marché... ou le désir de l'une des parties concernées de garder un certain secret commercial ; cette dernière préoccupation se rencontre relativement fréquemment et se trouve satisfaite dans la mesure où l'existence de deux contrats de transport successifs permet d'éviter de révéler l'identité de l'expéditeur figurant au contrat initial.

En revanche cette formule impose le recours à divers intermédiaires dont les prestations se révèlent souvent onéreuses, même s'il s'agit de la S.N.C.F.

De plus l'absence de responsabilité collective des chemins de fer concourant à l'exécution de transports successifs complique considérablement la tâche de l'ayant droit qui, en cas d'incident survenu à la marchandise, se trouve en présence de législations internes différentes et d'une cascade de recours ; ce qui entraîne inévitablement des lenteurs dans l'examen et le règlement des réclamations présentées.

#### 3.4.2. - Le trafic direct présente l'avantage d'une grande simplicité :

- dans les opérations matérielles de formation et d'exécution contrat (document contractuel unique de bout en bout),
- au stade de l'après-vente puisqu'un seul des chemins de fer constituant la chaîne des transporteurs successifs est habilité pour assurer la responsabilité collective de la communauté ferroviaire envers la personne qui a le droit de disposer de la marchandise.

Toutefois, cette procédure, juridiquement satisfaisante, ne suffit évidemment pas à régler les problèmes tenant au nombre et à la diversité des tarifications applicables sur les différents réseaux empruntés :

- difficulté pour un expéditeur, même expérimenté, de déterminer entre plusieurs itinéraires possibles, le plus économique ou le plus rapide ; la même critique pourrait être adressée à la procédure de réexpédition, avec cependant cette réserve qu'en trafic réexpédié l'expéditeur initial ne paie généralement qu'une partie des frais de transport, ce qui peut l'amener assez naturellement à se désintéresser des conditions applicables aux transports subséquents ;
- difficulté corrélatrice pour les entreprises de prévoir avec une précision comptable suffisante, pour des transactions commerciales courantes, le montant des frais de transport qu'elles doivent finalement supporter ou faire supporter à leurs clients.



## IV - LES PROBLEMES TARIFAIRES

### 4.1. - Généralités

On entend par tarification un ensemble de dispositions formelles dont l'application détermine le prix et les conditions de chaque transport.

Les chemins de fer européens se sont engagés, sous l'égide de l'U.I.C., dans la voie de la recherche d'une doctrine tarifaire commune.

Celles-ci dénombre cinq conditions que doit remplir la tarification ferroviaire :

- La stabilité : il est manifeste que la clientèle réclame des tarifs stables, qui ne soient pas constamment modifiés.

- La simplicité : les tarifs doivent être d'application simple et claire.

- La conformité à la politique générale du réseau : à cet égard, l'orientation suivante est proposée par les auteurs de la doctrine tarifaire :

"en fixant les prix de transport, un réseau de chemin de fer doit à la fois :

- rechercher son profit propre, dans la limite de l'équilibre budgétaire,

- ne pas prendre de mesures contraires aux besoins essentiels de l'économie de la Nation"

- L'orientation correcte du choix des usagers : en régime libéral comme en économie planifiée, la relativité des prix auxquels sont vendues différentes prestations substituables exerce une influence déterminante ou tout au moins très attractive sur le choix de l'utilisateur.

En conséquence, il est essentiel, pour éviter de lourdes pertes économiques, que les tarifs incitent d'eux-mêmes en chaque cas, les usagers au meilleur choix entre différentes modalités de transport, et qu'ils reflètent donc la relativité de leurs prix de revient.

- L'adaptation à la situation du marché des transports.

### 4.2. - Classification des tarifs internationaux.

4.2.1. - En fonction des motivations qui ont inspiré leur création.

4.2.1.1. - Les tarifs internationaux de concurrence à un autre mode de transport

Ces tarifs sont de loin les plus importants par le tonnage effectivement couvert.

Ils offrent, de bout en bout, comme en tarification intérieure, des prix compétitifs avec ceux des modes de transport concurrents.

Dans la fixation de leur niveau, il est tenu compte, autant que possible, d'une certaine notion de "compétitivité globale" (rapport prix/qualité de service).

C'est ainsi que les prix de concurrence à la route doivent parfois descendre en-dessous du prix route pour compenser le handicap terminal du chemin de fer, alors que les prix de concurrence à la voie d'eau peuvent être fixés à un niveau supérieur aux prix offerts par la batellerie, le chemin de fer offrant généralement une rapidité plus grande.

Le plus souvent, les tarifs internationaux de concurrence permettent aux réseaux d'agir rapidement et sélectivement vis-à-vis des problèmes particuliers de concurrence qu'ils ont à résoudre.

Ces tarifs sont assortis très souvent d'accords particuliers publiés ou non.

4.2.1.2. - Les tarifs internationaux tendant à limiter les effets de la concurrence entre réseaux ferroviaires

Il se trouve parfois que plusieurs réseaux placés sur des grands axes internationaux et exploitant concurremment des voies d'acheminement présentant un certain parallélisme économique, sinon géographique, offrent au public, à qualité de service comparable, des tarifs assez voisins.

De telles situations se présentent, par exemple :

- entre les deux rives du Rhin, pour les transports échangés entre la Suisse, d'une part, et les ports de mer belges et néerlandais, d'autre part ;
- entre les voies de Modane et de Bâle, pour les transports échangés entre l'Italie du Nord, d'une part, et le Nord-Est de la France et la Grande-Bretagne, d'autre part ;
- entre les ports de Marseille, Gênes et Trieste, pour les transports en provenance de Suisse et d'Allemagne du Sud destinés à certains pays d'Afrique du Nord ;
- entre les voies de Dunkerque/Douvres et de Zeebrugge/Harwich pour les transports échangés entre la Grande-Bretagne et le Continent et vice-versa.

En pareil cas, la concurrence présente cette particularité qu'elle n'est pas seulement intermodale, mais qu'elle s'exerce aussi entre divers chemins de fer européens également aptes à assurer les transports en cause.

Afin que cette concurrence ne prenne pas des allures sauvages, les réseaux européens ont toujours cherché à se mettre d'accord sur les tarifs de parité, évitant ainsi une lutte de prix stérile.

Le principe de tels tarifs est que le prix appliqué sur les deux voies concurrentes est rigoureusement le même, le client exerçant son arbitrage sur d'autres critères que le prix, par exemple la qualité du service.

A défaut de réalisation de la parité dans le cadre d'un tarif international proprement dit, celle-ci peut être réalisée soit par la création de tarifs intérieurs de transit, soit par la création de contrats.

4.2.1.3. - Les tarifs internationaux rendus nécessaires par le droit supranational

Plusieurs tarifs internationaux ont été mis en place pour déférer aux dispositions de certains traités comme :

- le Traité de Paris du 18 Avril 1951 ayant institué la C.E.C.A,
- le Traité du 27 Octobre 1956 sur le règlement de la question sarroise,
- le Traité de Rome du 25 Mars 1957 ayant institué la C.E.E.

Ces tarifs obéissent à des règles propres, strictement conformes aux traités qui en ont motivé la création.

C'est ainsi que les tarifs C.E.C.A. sont essentiellement caractérisés par :

- l'abandon d'une demi-taxe terminale par rapport au tarif national, lors du franchissement d'une frontière,
- l'octroi de la dégressivité sur le parcours total international.

4.2.2. - En fonction de la méthode de formation des prix de transport

On peut distinguer, à cet égard, deux groupes de tarifs internationaux suivant que leur structure est dérivée ou totalement indépendante de celle des tarifs intérieurs.

4.2.2.1. - Tarifs internationaux "classiques" dont la structure est dérivée de celle des tarifs intérieurs

Dans ce premier groupe, trois cas sont possibles :

- a) Tarifs dont les prix sont obtenus par simple addition des prix de transport successivement calculés pour chaque trajet partiel, par application des tarifs nationaux de chaque réseau intéressé (soudure des taxes normales).

Cette méthode est appliquée de la façon la plus générale, chaque fois qu'une autre méthode n'est pas expressément prévue.

Cependant, la sommation pure et simple de ces formules tarifaires nationales entraîne, à chaque passage de frontière, la reprise des barèmes nationaux à leur base.

Le prix de transport de bout en bout est ainsi plus élevé que si un tarif unique, de niveau analogue à ceux des tarifs nationaux, s'appliquait sur la distance totale.

- b) Tarifs dont les prix sont obtenus par addition des prix de transport nationaux, comme en a), mais en appliquant, pour certains réseaux empruntés en simple transit, un tarif spécial de transit se substituant au tarif intérieur correspondant avec un niveau de prix généralement inférieur.

Cette formule, utilisée par exemple par les C.C.F. et les ÖBB, est une forme classique d'action commerciale reposant sur l'observation des prix de revient.

Le réseau de transit n'a pas de frais terminaux à supporter. Il est donc normal que, si des motifs d'ordre commercial le justifient (concurrence du camion par exemple), il répercute dans ses prix, en tout ou en partie, l'économie d'exploitation ainsi réalisée.

- c) Tarifs dont les prix sont obtenus par addition des prix de transport nationaux, comme en a), mais en appliquant une certaine réduction à chacun d'eux, dans le cadre d'un tarif international.

Cette réduction s'exprime alors :

- soit en pourcentage du prix de transport national
- soit par un abattement de tout ou partie de la valeur des barèmes à l'origine des distances (terme to).

C'est une formule de ce genre qui est appliquée pour la formation des prix du tarif international C.E.C.A. en exécution de l'accord intergouvernemental du 21 Mars 1955.

4.2.2.2. - Tarifs internationaux "modernes" dont la structure est indépendante de celle des tarifs intérieurs

Il s'agit là d'un type relativement nouveau de tarifs établis d'entente entre les réseaux de plusieurs pays, applicables à tout ou partie de leur trafic marchandises échangé soit en transit, soit de bout en bout.

Les prix et conditions de tels tarifs sont basés sur des principes communs spécifiques dérogeant au système tarifaire intérieur des réseaux participants.

Comme exemples de tarifs de ce type, on peut citer :

- le tarif franco-belge 9581 pour le transport des marchandises en wagons complets (TFBW), en vigueur depuis le 1er Février 1975,
- le tarif franco-britannique 5101 pour le transport des marchandises en wagons complets à gabarit anglais entre la France et la Grande-Bretagne via Dunkerque, en vigueur depuis le 1er Septembre 1976,
- le tarif franco-néerlandais 9524 pour le transport des marchandises en wagons complets (TFNW), en vigueur depuis le 1er Mars 1977,
- le tarif franco-luxembourgeois 9504 pour le transport de marchandises en wagons complets (TFLW), en vigueur depuis le 1er Janvier 1980,
- le tarif franco-ibérique 9453 qui, depuis le 1er Janvier 1981, présente des prix au wagon sur parcours français,
- le tarif de transit 9482 (Grande-Bretagne - Bâle, Chiasso, Pino, Iselle et vice versa) pour le transport de marchandises en wagons R.I.V. à gabarit anglais,
- le tarif de transit 9506 pour le transport de marchandises en wagons complets au départ de la Belgique, des Pays-Bas et de certains ports de mer allemands et français à destination de Bâle Chiasso, Pino, Iselle et vice versa.

Malgré la simplification formelle qu'ils apportent, ces tarifs internationaux à structure indépendante de celle des tarifs intérieurs ne rencontrent pas un accueil très chaleureux de la part de tous les réseaux européens.

Les réticences nombreuses auxquelles ces tarifs se heurtent s'appuient notamment sur les considérations suivantes :

- on leur reproche de ne pas présenter toute la souplesse nécessaire pour être capables de donner directement, sans modification, des prix adaptés au marché pour toutes les marchandises et toutes les relations ; on souligne par conséquent que, de toute manière, leur mise en vigueur nécessitera l'institution de mécanismes simples d'adaptation des prix ;
- les problèmes de répartition des recettes entre réseaux ne se posent pas dans les mêmes termes pour ces tarifs que pour ceux dont la structure est dérivée des tarifs intérieurs. Certains réseaux craignent donc de recevoir moins que leurs recettes "normales" tandis que d'autres recevraient plus. Selon la relation de trafic et la marchandise, la perturbation peut être telle que certains réseaux supporteraient seuls une réduction reconnue nécessaire par tous ;
- les prix découlant de l'application de tels tarifs présentent des écarts qui peuvent être notables par rapport aux tarifs intérieurs. Certains réseaux craignent qu'il en résulte des difficultés par rapport au droit national ou international en matière de transport, en particulier eu égard aux règles d'égalité de traitement ou de droit au meilleur prix (articles 6 et 14 de la C.I.M.)

En réalité, la mise en vigueur de ces tarifs a montré l'inanité de la plupart de ces objections qui semblent surtout procéder d'un phénomène de résistance à la nouveauté.

Néanmoins, il ne faut pas se dissimuler les écueils que comporte la mise en place de tels tarifs internationaux à structure indépendante des tarifs intérieurs et croire que leur généralisation est pour demain.

En effet, pour que de tels tarifs soient possible, il faut qu'il existe entre les réseaux concernés, non seulement une volonté de collaboration tarifaire, mais encore et surtout que les niveaux tarifaires des partenaires éventuels soient assez voisins.

## V - L'ENVIRONNEMENT OFFICIEL

L'histoire et les nécessités modernes ont amené l'Etat et la S.N.C.F. a établir par écrit les conditions de leurs rapports : cela concerne, dans le cadre de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (L.O.T.I.), le cahier des charges et le contrat de plan.

Plusieurs dispositions du cahier des charges concernent expressément le trafic international :

Article 2 : "(La S.N.C.F.) développe avec les réseaux étrangers une politique active de coopération tendant à promouvoir les relations ferroviaires internationales, notamment dans le cadre de la Communauté Economique Européenne".

Article 20 : "La S.N.C.F. participe au système des transports de marchandises et contribue à développer son efficacité en acheminant dans la limite de ses possibilités techniques les envois de messagerie, de lots ou de charges complètes qui lui sont remis par les usagers à destination du territoire national ou de pays étrangers...".

Article 26 : "Pour les transports à l'importation, à l'exportation ou en transit, la S.N.C.F. peut mettre à tout moment en application immédiate des tarifs internationaux applicables sur le territoire de plusieurs réseaux, ou des tarifs intérieurs spécifiques. Les tarifs sont élaborés et appliqués dans les conditions prescrites par la réglementation communautaire et les conventions internationales en vigueur. Ils sont communiqués au ministre chargé des transports".

Par ailleurs, le contrat de plan 1985-1989 traite également de ce qui touche particulièrement à l'international :

Préambule : "... La S.N.C.F. poursuivra l'action entreprise pour s'ouvrir davantage :

....

- à la dimension internationale, en favorisant les échanges extérieurs grâce à la référence qu'elle constitue pour les exportateurs du secteur ferroviaire.....
- placée en situation de concurrence face aux autres modes de transport, la S.N.C.F. est tenue de rester compétitive et de couvrir le coût de ses prestations comme notamment la L.O.T.I. et le Traité de Rome lui en fait obligation....."

"...Première entreprise par la taille, munie de fortes traditions, la S.N.C.F. doit pourtant, plus que jamais, pour remplir sa mission et réussir, s'ouvrir sur l'extérieur : les clients, les régions, l'étranger, le groupe, l'industrie et la recherche."

Article 2 : "L'étranger et l'exportation

La S.N.C.F. s'emploiera à faire progresser la coopération avec les réseaux étrangers.

Elle participera, dans la mesure de ses moyens, à la promotion de nos exportations et au progrès de la coopération industrielle en matière d'ingénierie, d'équipement et de constructions ferroviaires.

...

... La S.N.C.F. participera aux études du projet de liaison fixe transmanche".

Article 9 : Stratégie marchandises

"La stratégie commerciale de la S.N.C.F en matière de transport de marchandises visera à :

...

- développer de nouveaux services adaptés à l'évolution des besoins de la clientèle (trafic de lots notamment) et se placer sur les marchés porteurs (transports internationaux, transports diffus...".



## Article 16 : Dimension internationale

La S.N.C.F. veillera à promouvoir des actions communes avec les autres réseaux européens en vue de mieux faire participer le chemin de fer au développement des échanges économiques, sociaux et culturels, notamment au sein de la C.E.E. : ... tarifs et prestations marchandises de bout en bout, trains de pénétration, interpénétration des plans d'acheminement, actions communes de marketing, facilitation des passages aux frontières."

Comme on peut le constater, les textes purement français mettent l'accent sur l'international.

Or, c'est évident, de nombreuses lignes ont été écrites par ailleurs dans différents textes de valeur internationale, ne serait-ce qu'en raison de la supranationalité, de règle dans de nombreux cas.

N'oublions pas en effet que le chemin de fer n'a pas attendu les années que nous vivons pour réaliser son Europe et même plus : le siècle dernier voyait les premières réunions de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer, de la Conférence Européenne des horaires, du Comité International des Transports, des Unions R.I.V. et R.I.C.

Et l'on sait le rôle éminent joué, dans tous les domaines du ferroviaire, par l'Union Internationale des Chemins de Fer (U.I.C.). D'une manière concrète on peut juger de son travail au travers des "fiches U.I.C."

Sans entrer dans une recherche complète, rappelons la création, en 1950, de l'Office de Recherches et d'Essais d'Utrecht (Pays-Bas) et de la possibilité, pour les réseaux, de grouper des commandes de matériel en location-vente par le biais d'EUROFIMA (Société Européenne pour le financement de matériel de chemin de fer).

Par ailleurs, il faut savoir que l'U.R.S.S. et ses satellites ont créé l'Organisation pour la Collaboration des Chemins de Fer (O.S.J.D.).

## VI - ORGANISATION DE LA S.N.C.F. POUR LE TRAFIC INTERNATIONAL MARCHANDISES PAR CHARGES COMPLETES

Nous n'aborderons ici que ce qui touche particulièrement à l'international.

La Direction de la Coopération Internationale (D.C.I.), organise les visites et stages en France d'étrangers, les réunions à l'étranger du personnel S.N.C.F., gère les accords de coopération et la promotion générale des techniques ferroviaires françaises.

Chaque direction technique fournit ses spécialistes pour les discussions au plan international, dans le cadre strict de l'U.I.C. ou non.

A la Direction Commerciale marchandises (C.M.), la division trafic international propose au Directeur Commercial Marchandises et applique la politique S.N.C.F. en matière de trafic international marchandises par charges complètes. Ses spécialistes fournissent les prix de transport internationaux et, répartis en trois secteurs géographiques, maintiennent les liaisons quotidiennes avec l'étranger. Elle assure également la gérance des "clients internationaux" c'est-à-dire essentiellement les grands transitaires.

Tout comme les chemins de fer étrangers peuvent disposer en France de représentants qui traitent ou "voyageurs" ou "marchandises" ou les deux trafics, la S.N.C.F. utilise ses représentations générales et ses bureaux à l'étranger. Bien au courant de la vie dans leur pays de résidence, ils constituent des antennes appréciées.

Pour le terrain, outre les gares frontières, nous citerons les agences en douane.

### 6.1. - Importance et composantes du trafic international

Le trafic international tient une place très importante dans l'activité marchandises de la S.N.C.F.

En 1985 il s'est chiffré à 60,6 millions de tonnes (38,3 % du total) et 22 milliards de tonnes-kilomètres (40,6 % du total).

On y distingue deux secteurs très différenciés :

- . Le trafic international via les ports français (en 1985 : 16,9 M de t et 5,3 MM de TK soit 9,8 % du trafic total).

Ce trafic ne fait pas intervenir les réseaux étrangers sur le plan de la technique ferroviaire. Il se présente donc comme un trafic intérieur et toutes les mesures prises pour la promotion du trafic intérieur le concernent. Sa spécificité réside dans les particularités du commerce international et la complexité des organisations portuaires qui mettent en jeu de nombreuses professions concernées par l'acheminement terrestre des marchandises (administrations portuaires, armateurs, manutentionnaires, transitaires, commissionnaires, chargeurs).

- . Le trafic international par points-frontières terrestres (en 1985 : 43,7 M de t et 16,7 MM de TK soit 30,8 % du trafic total).

Ce trafic implique l'intervention de réseaux étrangers différents par leurs techniques (écartement de voie par exemple), leurs pratiques d'exploitation (conception du lotissement, suivi informatique par exemple), leur organisation interne (gestion du matériel remorqué, fonctions vente et marketing par exemple), leurs méthodes commerciales, leurs conceptions tarifaires, leurs rapports avec leur Etat. Ces réseaux ont de ce fait beaucoup de difficulté à collaborer efficacement ; leurs résultats dépendent beaucoup des accords qu'ils ont pu passer entre eux sur le plan bilatéral pour faire face aux spécificités économiques, commerciales, tarifaires et techniques des échanges entre leurs pays.

L'essentiel du trafic pour la S.N.C.F est échangé avec la Belgique (9,1 M de t), la R.F.A. (8,7 M de t) et l'Italie (8,4 M de t) d'où l'importance primordiale des relations que nous pouvons entretenir et des accords que nous pouvons passer avec la S.N.C.B., la D.B. et les F.S.

D'une façon générale, on peut dire que le trafic international :

- . prend, au cours des ans, une part croissante dans le trafic d'ensemble de la S.N.C.F.,
- . augmente en valeur absolue, notamment en ce qui concerne le trafic non CECA effectué sur la base de tarifs directs internationaux,
- . atteint un niveau de recettes et de contribution à la tonne-kilomètre tout à fait comparable à l'ensemble du trafic de la S.N.C.F.,
- . ne représente en général qu'une part assez faible du trafic des réseaux partenaires, à l'exception importante des F.S. et dans une moindre mesure de la S.N.C.B.

#### 6.2. - L'environnement économique et concurrentiel : la déréglementation des transports

L'environnement économique et concurrentiel du trafic international intéressant la S.N.C.F. et les réseaux voisins peut s'apprécier à travers les données chiffrées reprises en annexe n°4 au présent document :

Annexe n°2 a : ventilation du trafic S.N.C.F. d'une part en intérieur, portuaire et international par points-frontières terrestres (import, export, transit), d'autre part, suivant le type de clarification (directe non CECA, directe CECA, utilisation des tarifs intérieurs) pour 1985 et 1984.

Annexe n°2 b : Trafic échangé entre la S.N.C.F. et les principaux réseaux ainsi que les principaux ports français pour 1985 et 1984.

Annexe n°2 c : Part du trafic échangé avec la S.N.C.F. dans le trafic import,, export et total des principaux réseaux étrangers en 1985.

Annexe n°2 d : Part du fer (exprimée en tonnes) dans les échanges avec ses principaux partenaires de la C.E.E.

Annexe n°2 e : Trafic réalisé en 1985 par les principaux réseaux étrangers (intérieur, import, export et transit) avec évolution par rapport à 1984.

Annexe n°2 f : Evolution de 1980 à 1984, des tonnages annuels globaux transportés entre les dix pays de la C.E.E.

L'environnement concurrentiel va par ailleurs se modifier, au désavantage du fer, au fur et à mesure que se développera la "déréglementation" des transports programmée en Europe d'ici à 1992. Au plan international, cette déréglementation se traduira en particulier par la libéralisation des contingents de transports routiers communautaires et le développement du "cabotage" routier international.

En effet, la capacité du transport routier international sera augmentée par le biais du remplacement des actuels contingents bilatéraux par des contingents communautaires, ce remplacement s'effectuant progressivement par étapes jusqu'à 1992, année à partir de laquelle seront levées toutes restrictions quantitatives.

En matière de cabotage, un routier étranger sera, à terme, autorisé à effectuer deux transports hors de son territoire. C'est ainsi qu'un cabotage consécutif à un transport entre deux pays membres de la C.E.E. sera autorisé à partir du 1er Janvier 1988, le second cabotage étant autorisé à partir du 1er Janvier 1990.

Cette libéralisation provoquera une augmentation de l'offre routière ; or on l'estime déjà actuellement en surcapacité de 20 % pour le transport public en Europe.

### 6.3. - L'environnement ferroviaire

La situation économique en Europe finit par contraindre la majorité des réseaux à avoir pour objectif de redresser leurs comptes et de maintenir - et si possible d'accroître - leur part de marché. Mais la politique commerciale qui en découle est très différente d'un pays à l'autre.

Les principales politiques en vigueur peuvent se classer comme suit :

- a) Recherche d'un accroissement - presque à tout prix - du trafic, de façon à résorber les excédents de capacité, bien qu'il y ait souvent fermeture de lignes et de gares sans véritable solution de remplacement.

On peut y classer la S.N.C.B., les N.S., les ÖBB.

- b) Recherche d'un accroissement de trafic mais avec un peu plus de rigueur quant à l'obtention d'un certain niveau de recettes pour chaque trafic.

On peut y classer la D.B., les C.F.F. (en transit), les B.R.

- c) Relèvement systématique et important des prix de transport tout en cherchant à conserver et à accroître le trafic ; cette hausse des recettes passe donc par une modification de fond de la répartition des recettes avec les réseaux voisins de façon à leur en faire supporter les conséquences.

C'est le cas des réseaux dont le niveau tarifaire était jusqu'ici et pour diverses raisons, très bas.

On peut y classer la RENFE, les réseaux scandinaves et c'est l'objectif des F.S.

- d) Maintien et développement des trafics dont les recettes couvrent au moins les coûts.

On peut y classer la S.N.C.F. ainsi que les C.F.F (en import et export).

A noter de plus que la S.N.C.F. est pratiquement la seule à s'être lancée dans une politique de développement de prestations logistiques et de prise en charge de la desserte terminale routière.

#### 6.4. - La politique internationale de la S.N.C.F.

Les grands axes de cette politique sont les suivants :

- a) Défendre le trafic ferroviaire de bout en bout :

Il faut en effet éviter que par des raisonnements purement nationaux, les réseaux ne viennent à ne considérer que leur intérêt propre, sans mesurer l'incidence de leur comportement sur les autres réseaux. Dans cette éventualité, une collaboration constructive serait très difficile et les réseaux ne pourraient faire front commun face aux autres moyens de transports concurrents.

b) Transformer les unions de marchés en unions d'offre -

Il faut prendre acte - et surtout agir en conséquence - que la clientèle ne se satisfait plus d'un prix mais réclame de plus en plus une offre adaptée à ses besoins. De même, les réseaux doivent se donner les moyens de mieux analyser les conditions - très spécifiques - de chacun des marchés internationaux pour y améliorer leur part. En association avec les groupes mixtes multilatéraux, des réflexions et des études sont engagées avec la plupart des réseaux limitrophes de la S.N.C.F.

c) Développer les relations bilatérales

Et ce à tous les niveaux de la hiérarchie (Direction Générale, Direction Commerciale Marchandises), dans tous les domaines (marketing, vente, logistique) et dans tous les secteurs de marchandises.

d) Améliorer la contribution par des gains de productivité

Des études sont menées entre la S.N.C.F et les réseaux voisins pour réduire les coûts d'ensemble des acheminements, tant par un choix plus approprié des itinéraires que par une massification des flux et la création de trains directs.

6.5. - L'amélioration de l'offre internationale

L'objectif recherché par la S.N.C.F. est de "gommer les frontières", tant pour la clientèle que pour la force de vente.

a) Offres à délai garanti

Il s'agit d'une action à l'échelle de tous les réseaux dans le cadre d'un cahier des charges soumis à l'approbation des instances de l'U.I.C. L'objet de ces offres est plus de garantir une régularité des acheminements que de faire des prouesses, sur le temps proprement dit du parcours. En dehors du secteur précis des fruits et légumes, cette offre existe partiellement avec la D.B. et est en cours d'étude avec les C.F.F. notamment et pour certains trains spécifiques (Interdelta,...).

b) Offres de trains-blocs de zone à zone

Ces offres ont pour objet d'améliorer les délais, mais surtout les prix de revient. Les trains sont mis en route soit à la demande d'un client (MAHE-EXPRESS, TRANSFESA, ....) soit pour une offre régulière à la force de vente (Provins - Modane, Interdelta, Lyon - Cologne début 1987,.....).

c) Report des opérations frontalières

Ce report se fait au triage de formation des trains de façon à réduire les temps d'immobilisation dus aux formalités administratives et pouvoir disposer d'une infrastructure améliorée en agents et matériels tout en réduisant les prix de revient. C'est chose faite pour Aulnoye et en cours d'étude pour Woippy (Apach et Forbach) et Hausbergen (Lauterbourg et Kehl).

d) Binômes "frontière"

Ils sont en place à Forbach, Bâle, Modane, Cerbère et Hendaye. Ils ont pour objet de fournir tout renseignement d'exploitation (avant ou pendant le transport) à la force de vente et de veiller à la bonne exécution de la prestation en étroite liaison avec l'agence en douane.

e) Création de tarifs à barèmes communs

Tous les réseaux sont maintenant d'accord pour s'engager résolument dans cette voie.

Les premiers tarifs de l'espèce ont été mis en oeuvre en 76-80 par la S.N.C.F. avec les B.R., la S.N.C.B., les N.S. et les C.F.L. Depuis le 1.6.86, existe un tel tarif avec les C.F.F., celui de la D.B. doit être mis en oeuvre le 1.1.87. Sont ultérieurement prévus des tarifs de ce type avec les FS (mi-87) puis la RENFE et les ÖBB.

f) Mise en place d'une très large délégation de pouvoirs tarifaires entre réseaux

Pour se donner le maximum de possibilités d'acquisition des trafics "spot", il faut que les réseaux puissent présenter très rapidement une offre compétitive à la clientèle. Il importe par ailleurs de responsabiliser au maximum le vendeur en lui fournissant le maximum de moyens pour qu'il puisse, si besoin est ou s'il le demande, fabriquer par lui-même l'offre à son client. Outre la rénovation tarifaire (tarifs à barèmes communs), il importe donc que les réseaux se donnent une très large délégation réciproque de pouvoirs, qui soit en fait à la limite des coûts chaque fois que cela est possible.

g) Prise en charge des dessertes terminales routières

Il est nécessaire de permettre au vendeur de donner rapidement une réponse positive ou négative, mais en toute connaissance de cause, sur la possibilité de mettre en oeuvre une desserte terminale sur un autre réseau. Cette structure est pratiquement mise en place avec les C.F.F. et ne saurait tarder avec la S.N.C.B. ; elle existe déjà avec la D.B.

oo000oo

ANNEXES



LES INCOTERMS

Ce sont des définitions de termes commerciaux utilisés dans les transactions internationales ; de caractère facultatif, ces définitions ont été établies par la Chambre de Commerce Internationale en 1953 et révisées à plusieurs reprises. Elles représentent le moyen le plus sûr de fixer les droits et obligations de l'acheteur et du vendeur.

Les quatorzes incoterms figurent ci-après.

1. Départ usine (ex works)

L'unique responsabilité du vendeur repose sur l'obligation de mettre la marchandise à disposition de l'acheteur à l'établissement du vendeur.

2. Franco transporteur (point convenu) (free carrier-named point).

Même principe que la vente FOB (voir plus loin) à l'exception du fait que le vendeur remplit son obligation lorsqu'il délivre la marchandise au point convenu et que le risque d'avarie de la marchandise ou de la perte est transféré du vendeur à l'acheteur à ce moment et non plus lors du passage du bastingage du navire.

3. Fret/port payé jusqu'à (freight/carriage paid to).

Le vendeur paie le fret pour le transport de la marchandise au lieu de destination convenu.

4. Fret/port payé, assurance comprise jusqu'à (freight/carriage and insurance paid to).

Identique au précédent avec en plus l'obligation pour le vendeur de fournir une assurance transport contre les risques d'avarie à la marchandise ou de sa perte pendant le transport.

5. Rendu droits acquittés (delivery duty paid)

Le vendeur doit livrer la marchandise au lieu de destination convenu au contrat dans le pays d'importation après avoir accompli les formalités de dédouanement et en avoir acquitté tous les frais, droits et taxes.

6. Franco le long du navire - F.A.S. (free along side ship)

Le vendeur doit amener la marchandise le long du navire.

7. Franco bord - F.O.B. (free on board)

La marchandise est placée à bord du navire par le vendeur, au port d'embarquement désigné dans le contrat de vente.

8. Coût et fret - C et F (cast and freight - C and F)

Le vendeur doit supporter tous les frais nécessaires pour transporter la marchandise de l'usine jusqu'au port de déchargement désigné dans le contrat.

9. Coût assurance fret - C.A.F. (Cast insurance freight - C.I.F.)

Le prix s'entend "marchandise rendue, fret payé et assurance couverte".

10. Ex ship

Suivi du nom du navire et du port de déchargement, signifie "marchandise à disposition de l'acheteur à bord du navire au port de déchargement, prête à être enlevée".

11. A quai (ex quay)

Le vendeur doit mettre la marchandise à la disposition de l'acheteur sur le quai au lieu de destination désigné dans le contrat de vente ; il doit supporter tous les risques et coûts inhérents au transport de la marchandise.

12. Rendu frontière (delivered at frontier)

Le vendeur a rempli ses obligations lorsque la marchandise est arrivée à la frontière mais avant la frontière douanière du pays désigné dans le contrat de vente.

13. Franco-wagon - F.O.R. (free on rail) ou F.O.T. (free on truck)

La marchandise est mise par le vendeur à la disposition de l'acheteur, prête à être acheminée par chemin de fer, au point de départ convenu.

14. F.O.B. aéroport (FOB airport)

Le vendeur remplit ses obligations en livrant la marchandise au transporteur aérien à l'aéroport de départ.

Les incoterms ne doivent pas être confondus avec les mentions d'affranchissement limitatives pouvant être utilisées dans la rédaction du contrat de transport par fer, c'est-à-dire la lettre de voiture internationale.

- . TRAFIC SNCF (en tonnes et tonnes-km) 1984 et 1985 :
  - . total
  - . portuaire
  - . par points-frontières terrestres (import, export et transit)
- . TRAFIC échangé avec la Belgique, la République Fédérale d'Allemagne et l'Italie

	Millions T		Variation %	Milliards de TK		Variation %
	1984	1985		1984	1985	
Trafic total SNCF	164,4	158,3	- 3,7	55,8	54,2	- 2,8
Trafic via les ports français	18,9	16,9	- 10,6	5,7	5,3	- 7
Trafic par points frontières terrestres	45,3	43,7	- 3,5	17,4	16,7	- 4
dont Import	16,4	15,7	- 4,2	4,6	4,3	- 6,5
Export	21,5	20,8	- 3,2	8	7,6	- 5
Transit	7,4	7,2	- 2,7	4,8	4,8	-
Trafic avec Belgique	9,5	9,1	- 4,2	2,6	2,5	- 3,8
avec R.F.A.	8,9	8,7	- 2,2	2,2	2,1	- 4,5
avec Italie	9,5	8,4	- 11,6	4,6	4,1	- 10,8

Ventilation du trafic par points-frontières terrestres selon la nature de la tarification

	Millions T		Variation %	Milliards de TK		Variation %
	1984	1985		1984	1985	
Tarification directe non CECA	19,4	19,0	- 2,1	8,3	8,0	- 3,6
Tarification directe CECA	17,9	16,4	- 8,4	4,1	3,4	- 17,1
Utilisation des tarifs intérieurs	8,0	8,3	+ 3,8	5,0	5,4	+ 8,0

Commentaires : Le trafic échangé avec les 3 principaux partenaires (SNCF, DB, FS) représente 60 % du trafic international par points frontières terrestres et 17 % du trafic total.

Pour la première fois depuis de nombreuses années, le trafic international par points frontières terrestres a baissé de volume (cette baisse s'est en fait produite de septembre 84 à septembre 85) ; sa progression devrait reprendre.

TRAFIC "FER" (en milliers de tonnes)  
réalisé en 1985 par les principaux  
réseaux européens

Réseaux	Trafic total (2)+(3)	Trafic intérieur	Trafic international			
			Total (4)+(5)+(6)	Import ..	Export	Transit
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
SNCF	158.273	114.547	43.726	15.693	20.753	7.280
DB	290.400	210.800	79.600	33.500	38.400	7.700
SNCB	72.405	34.390	38.015	14.532	17.846	5.637
NS	20.366	5.483	14.883	5.799	8.837	247
FS	46.249	15.690	30.559	22.103	8.456	x
ÖBB	58.209	19.447	38.422	17.389	9.644	11.389
DSB	7.393	2.681	4.712	2.080	906	1.726
CFL	16.743	2.542	14.201	6.078	4.110	4.013
BLS	2.818	794	2.024	407	261	1.356
SBB	43.254	16.532	26.722	11.039	2.269	13.414
RENFE	30.878	25.478	2.700	926	1.602	172

x données non disponibles.

Variations en % des résultats  
(en tonnages et en recettes) de  
trafic des principaux réseaux  
européens de 1985 par rapport à 1984

Réseaux	Trafic total	Trafic intérieur	Trafic international			
			Total	Import	Export	Transit
SNCF	- 3,7	- 3,8	- 3,4	- 4,4	- 3,2	- 1,6
DB	+ 1,7	+ 0,3	+ 5,7	- 2,2	+ 12,4	+ 12,0
SNCB	+ 2,2	+ 0,3	+ 3,2	+ 0,9	+ 3,4	+ 5,8
NS	+ 2,6	- 6,2	+ 6,2	- 1,0	+ 11,7	+ 0,8
FS	- 5,9	-12,2	- 2,4	- 2,7	- 1,6	x
ÖBB	+ 4,4	- 2,0	+ 8,0	+ 10,5	+ 2,5	+ 9,2
DSB	+ 6	+ 0,9	+ 9,3	+ 15,2	+ 15,7	+ 0,1
CFL	+ 7,5	-23,2	+ 15,7	+ 9,5	+ 28,3	+ 14,2
BLS	- 2,0	+ 3,8	- 4,1	+ 5,8	- 17,5	- 3,8
SBB	+ 2,5	+ 4,3	+ 1,3	- 1,5	+ 0,5	+ 3,3
<u>RECETTES</u>						
SNCF	+ 1,8	+ 2,2	+ 0,6	+ 1,7	+ 1,1	- 2,1
DB	+ 3,4	+ 0,0	+ 7,3	+ 0,2	+ 12,4	+ 8,2
SNCB	+ 5,1	- 2,1	+ 6,4	+ 1,9	+ 7,0	+ 9,1
NS	+ 0,2	-10,9	+ 5,3	égal	+ 10,5	- 4,9
FS	+ 5,27	+ 4,9	+ 5,6	x	x	x
ÖBB	+ 4,9	+ 3,7	+ 5,1	+ 6,6	+ 4,1	+ 4,3
DSB	+ 7,5	+ 2,7	+ 13,1	+ 16,8	+ 16,4	+ 6,7
CFL	+ 1,1	-18,4	+ 4,8	+ 2,2	+ 1,9	+ 15,5
BLS	- 1,0	+ 4,7	- 2,9	+ 6,4	- 12,1	- 4,1
SBB	+ 4,0	+ 5,6	+ 3,2	+ 2,1	+ 1,5	+ 2,9
x données non disponibles						

Commentaires : En tonnages c'est le trafic SNCF qui (après celui des FS) s'est le moins bien comporté ; c'est par contre la SNCF qui a réalisé les meilleurs résultats en recettes à l'unité de trafic.

Part du fer (exprimée en tonnes) dans les  
échanges de la France avec ses principaux  
partenaires de la C.E.E en 1983

En millions de tonnes

Echanges avec	TONNAGES EXPORTES DE FRANCE					TONNAGES IMPORTES EN FRANCE				
	Total	Route	Eau <sup>x</sup>	Fer	% fer	Total	Route	Eau <sup>x</sup>	Fer	% fer
Allemagne fédérale	25,4	10,9	10,9	3,6	14,2 %	18,1	9,4	2,6	6,1	33,7 %
Belgique	18,3	9,2	3,3	5,8	31,7 %	19,2	12,7	4,1	2,4	12,5 %
Italie	11,4	5,2	-	6,2	54,3 %	7,3	5,2	-	2,2	30,1 %
Pays-Bas	6,5	2,4	3,7	0,4	6,2 %	8,2	3,7	3,6	0,9	11,0 %
TOTAUX	61,6	27,7	17,9	16,0	26 %	52,8	31,0	10,3	11,6	22,0 %

x Eau : navigation intérieure (hors trafic rhénan et hors échanges maritimes)  
(le trafic maritime avec l'Italie a concerné en 1984 environ 4 millions de tonnes)

Commentaires : Des % de trafic fer très variables selon les pays et les sens du trafic. Des trafics "fer"  
très déséquilibrés dans une même relation selon le sens du trafic, contrairement au flux route.

Part de trafic échangé avec la SNCF en 1985  
dans le trafic global importé ou exporté par les  
principaux réseaux étrangers par points frontières terrestres

Réseau étranger	Trafic total (export + import) échangé avec la France		Trafic importé de France		Trafic exporté vers la France	
	Tonnage (en millions de t)	% du trafic total du réseau	Tonnage (en millions de t)	% du trafic global importé par le réseau	Tonnage (en millions de t)	% du trafic global exporté par le réseau
SNCB	9,07	12,5 %	4,32	30 %	4,75	27 %
DB	8,66	3 %	3,23	10 %	5,43	14 %
FS	8,39	18,2 %	7,10	32 %	1,29	15 %
NS	1,95	9,6 %	0,55	9 %	1,40	16 %
CFF	1,72	4 %	1,55	14 %	0,17	8 %
CFL	0,60	3,6 %	0,21	4 %	0,39	10 %
BR (via Dunkerque Ferry)	0,27	0,2 %	0,22	28 %	0,05	11 %

Commentaires : Ce sont les FS et la SNCB qui sont le plus "concernés" par le trafic international échangé avec la SNCF eu égard à l'importance de ces échanges dans leur trafic total, leurs importations (1/3) et leurs exportations.

## TRAFFIC INTERNATIONAL (en tonnes et en tonnes-km)

- Echange avec les principaux pays
- Echange par les ports français

PAYS DE PROVENANCE OU DE DESTINATION	TONNAGE (milliers de tonnes)								TONNAGE-KILOMETRIQUE (millions de TK)									
	ENSEMBLE				dont acheminement via les points-frontières terrestres(1)				ENSEMBLE				dont acheminements via les points-frontières terrestres(1)					
	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS		IMPORTATIONS		EXPORTATIONS		IMPORTATIONS		EXPORTATIONS		IMPORTATIONS		EXPORTATIONS			
	1984	1985	1984	1985	1984	1985	1984	1985	1984	1985	1984	1985	1984	1985	1984	1985		
ALLEMAGNE FEDERALE	6070,2	5628,4	3153,9	3299,1	5793,5	5431,3	3119,1	3230,0	1313,6	1118,9	876,4	959,5	1293,6	1104,7	865,8	936,8		
BELGIQUE	4994,5	4751,5	4530,7	4322,0	4991,8	4747,0	4524,3	4321,9	1223,7	1201,2	1382,8	1343,2	1222,9	1199,1	1382,5	1343,1		
ITALIE	1591,8	1367,0	8078,5	7356,6	1523,3	1290,6	7954,9	7103,7	748,6	663,0	3930,8	3515,7	719,0	632,2	3903,3	3459,0		
SUISSE	159,6	177,5	1774,8	1552,4	159,6	173,8	1770,5	1551,0	58,0	64,2	625,5	544,1	58,0	62,8	624,7	543,9		
PAYS-BAS	1328,5	1404,9	583,2	661,6	1326,6	1399,7	465,0	548,0	378,6	415,7	179,2	212,5	378,4	414,4	169,5	204,7		
LUXEMBOURG	396,3	392,3	202,8	211,7	396,2	390,7	201,6	211,7	82,2	109,9	31,9	25,6	82,2	109,6	31,1	25,6		
GRANDE-BRETAGNE / IRLANDE	448,0	145,0	792,7	540,0	33,3	43,1	238,4	224,7	99,7	47,8	334,0	278,3	14,7	23,4	153,0	157,9		
ESPAGNE ET PORTUGAL	610,9	530,5	455,7	490,4	564,7	471,7	434,4	440,2	385,0	333,9	305,0	324,8	367,5	310,5	297,6	303,9		
AUTRES PAYS ET PAYS NON IDENTIFIES	10632,8	9192,2	9350,1	10002,3	1632,5	1745,6	2739,8	3121,5	2684,0	2370,7	2748,7	2743,0	435,5	433,9	596,7	559,2		
(non compris le transit) TOTAL	26232,5	23589,2	28922,4	28436,1	16421,5	15693,5	21448,1	20752,8	6973,4	6325,3	10414,3	9946,7	4571,8	4290,6	8024,2	7534,1		
TRAFFIC ECHANGE PAR LES PORTS FRANCAIS	A L'ENTREE				A LA SORTIE				A L'ENTREE				A LA SORTIE					
	TRAFFIC TOTAL		DONT IMPORT		TRAFFIC TOTAL		DONT EXPORT		TRAFFIC TOTAL		DONT IMPORT		TRAFFIC TOTAL		DONT EXPORT			
	1984	1985	1984	1985	1984	1985	1984	1985	1984	1985	1984	1985	1984	1985	1984	1985		
<b>PORTS AUTONOMES :</b>																		
BORDEAUX	401,3	390,1	375,4	360,2	276,8	269,2	248,7	227,0	66,6	64,4	61,8	59,5	72,0	57,4	65,6	48,3		
DUNKERQUE	4085,9	2838,6	3610,2	2769,3	1776,6	1791,3	1705,6	1747,0	1029,6	655,8	834,3	630,6	452,8	483,4	426,8	469,6		
LE HAVRE	1424,2	945,2	1359,4	825,3	1250,3	1153,5	1119,8	958,0	490,8	374,1	446,6	295,6	590,3	585,1	497,1	442,6		
MARSEILLE	1621,1	1753,7	1332,4	1410,1	1256,7	1361,8	1039,0	1008,6	455,7	590,2	315,0	406,2	560,3	602,9	438,6	387,8		
NANTES-SAINT-NAZAIRE	377,2	438,1	375,8	437,3	178,7	68,6	178,3	67,9	43,6	50,7	42,5	50,2	47,8	21,0	47,6	20,6		
PARIS	1,0	2,0	0,0	0,0	12,4	8,2	11,9	7,8	0,5	1,1	0,0	0,0	3,8	2,5	3,7	2,4		
ROUEN	1156,5	665,0	1140,7	648,9	1556,9	1688,3	1538,8	1648,1	219,9	135,7	213,8	132,2	416,6	450,2	407,7	438,6		
STRASBOURG	3,6	3,1	3,6	2,9	75,7	76,6	32,4	49,7	0,7	0,4	0,7	0,4	18,5	15,2	14,5	12,7		
AUTRES PORTS (2)	1711,5	1828,6	1613,6	1676,6	1819,1	3751,9	1616,9	3345,9	562,9	607,9	486,8	530,4	677,8	1338,7	499,0	1077,8		
TOTAL	10782,4	8864,4	9811,1	8130,6	8203,3	10169,3	7491,2	9060,0	2870,2	2480,4	2401,6	2105,1	2839,8	3556,4	2400,5	2900,5		
NATURE DU TRAFIC	1984	TONNAGE		1985	1984		TONNAGE-KILOMETRIQUE		1985	1984		TONNAGE-KILOMETRIQUE		1985	1984		TONNAGE-KILOMETRIQUE	
	IMPORTATIONS	26232,5		23589,2	6973,4		6325,3			10414,3		9946,7			5730,4		5552,0	
	EXPORTATIONS	28922,4		28436,1														
	TRANSIT	8998,0		8648,8														
	TOTAL	64153,0		60674,1						23118,1		21824,0						

(1) Points-frontières terrestres, y compris Dunkerque-Ferry et les gares d'échange route/fer de la région frontalière franco-espagnole.



Evolution de 1980 à 1984 des  
tonnages annuels globaux  
transportés entre les dix  
pays membres de la CEE

Tonnages en millions de tonnes

	Tonnages transportés				Part fer en %
	Total	Route	Fer	Eau <sup>x</sup>	
1980	437,2	168,1	78,6	190,5	18,0 %
1981	423,5	169,7	70,2	183,6	16,6 %
1982	412,9	174,7	61,3	176,9	14,8 %
1983	423,4	180,5	60,4	182,5	14,3 %
1984 <sup>xx</sup>	450,8 <sup>xx</sup>	189,3 <sup>xx</sup>	69,5 <sup>xx</sup>	199,0 <sup>xx</sup>	15,4 <sup>xx</sup> %

x navigation intérieure, hors trafic rhénan et hors échanges maritimes

xx provisoire

Commentaires : Un marché en légère augmentation (+ 3,1 % de 1980 à 1984) ;  
une part de marché du fer en régression sur l'ensemble de  
la période mais qui remonte légèrement en 1984.