



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/2007/5
30 juillet 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport intermodal
et de la logistique

Quarante-huitième session
Genève, 1^{er} et 2 octobre 2007
Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**SUIVI ET ANALYSE DES MESURES NATIONALES VISANT
À PROMOUVOIR LE TRANSPORT INTERMODAL**

Note du secrétariat¹

I. HISTORIQUE ET MANDAT

1. À sa soixante-neuvième session, le Comité des transports intérieurs (CTI) avait décidé que le Groupe de travail devrait poursuivre, éventuellement sous une forme simplifiée, les travaux entrepris par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) en ce qui concerne: a) le suivi et l'analyse des mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal, et b) la surveillance de l'application et l'examen de la Résolution d'ensemble CEMT sur le transport combiné (CEMT/CM(2002)3/Final) (ECE/TRANS/192, par. 90).

2. Conformément aux décisions prises par le Groupe de travail à sa quarante-septième session (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 13 à 15), le secrétariat a tracé dans le présent document les grandes lignes d'une enquête susceptible de donner une idée d'ensemble cohérente des mesures nationales prises par les États membres de la CEE pour favoriser le transport intermodal.

3. Les objectifs et points à traiter pour la promotion du transport intermodal qui figurent dans les tableaux du présent document sont tirés des dispositions de la Résolution d'ensemble de

¹ La Division des transports de la CEE a soumis le présent document après la date limite officielle.

la CEMT, ainsi que des renseignements précédemment communiqués par les pays (CEMT/CS/TIL(2007)1/Rev.1 et CEMT/CS/TIL(2006)5).

II. SUIVI ET ANALYSE DES OBJECTIFS STRATÉGIQUES NATIONAUX ET DES POINTS À TRAITER

4. Conformément au mandat susmentionné, le secrétariat propose de compiler, mettre à jour et publier les informations récoltées à ce jour sous les auspices de la CEMT dans un seul cadre de données, mais sous deux présentations distinctes.

a) Système d'information sur les pays

5. Un premier tableau (tableau A, voir l'exemple à l'annexe I ci-dessous) pourrait présenter des informations détaillées transmises par le pays concerné selon un modèle type permettant de donner une vision d'ensemble de tous les objectifs stratégiques et points à traiter pour promouvoir le transport intermodal. Dans le tableau A, on a utilisé le cas de l'Autriche comme exemple, en se fondant sur les informations dont disposait le secrétariat.

6. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner le modèle proposé afin de vérifier s'il est cohérent et complet. Le modèle type devrait par ailleurs dûment refléter les objectifs stratégiques énoncés dans la Résolution d'ensemble ainsi que toute autre question du même ordre éventuellement soulevée après l'adoption de la Résolution en 2002.

b) Système d'information sur les objectifs stratégiques et les points à traiter concernant le transport intermodal dans la région de la CEE

7. Un second tableau (tableau B, voir l'exemple à l'annexe II ci-dessous) pourrait présenter des informations régionales consolidées par domaine d'intervention afin de fournir des données comparables sur tous les pays membres de la CEE concernés par le transport intermodal. Ce modèle de données pourrait également comprendre un barème d'évaluation simple permettant de donner une indication qualitative du degré de réalisation de chacun des objectifs et du traitement de chacun des points dans le pays concerné. Ce barème permettrait de déterminer quels éléments de la stratégie il conviendrait éventuellement d'affiner ou de mettre en œuvre au niveau national ou international (établissement de priorités).

8. On pourrait par exemple distinguer trois niveaux qualitatifs différents pour chaque objectif et point à traiter (☺ = réalisation satisfaisante, ⊕ = réalisation passable et ⊗ = réalisation insatisfaisante). Les pays concernés pourraient procéder eux-mêmes à leur évaluation. Autre possibilité – ou lorsque le pays concerné, pour une raison ou pour une autre, n'a pas fourni d'évaluation –, le secrétariat pourrait proposer une évaluation, qu'il soumettrait au Groupe de travail.

9. Si le Groupe de travail approuve le principe de ce système d'évaluation, il pourrait être nécessaire de déterminer pour chaque objectif et point à traiter des critères de base ou des normes, de sorte à garantir la transparence et à faciliter la juste notation.

c) Collecte, analyse et diffusion des informations

10. Le secrétariat pourrait préparer un cadre de données révisé qui reflète les vues et les décisions formulées par le Groupe de travail. Des questionnaires préremplis pourraient ensuite être envoyés aux pays membres de la CEE concernés en les invitant à mettre à jour ou à modifier les informations qui y figurent. Ces informations pourraient alors être passées en revue à la prochaine session du Groupe de travail en mars 2008 et, le cas échéant, une décision pourrait être prise concernant le mécanisme et le barème d'évaluation adéquats. Afin de faciliter ces débats, le secrétariat pourrait, en collaboration avec un petit groupe de volontaires (qui communiqueraient éventuellement par courrier électronique), élaborer des propositions et des critères pour ce mécanisme d'évaluation.

11. Les informations récoltées par le Groupe de travail pourraient être mises à disposition sur Internet. Elles viendraient ainsi compléter les données déjà disponibles sur le site Web de la CEE au sujet du réseau de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et ses normes d'infrastructure et de service. Conjointement, ces deux systèmes d'information donneraient une vue d'ensemble actualisée, cohérente et complète des mesures et des normes d'infrastructure et de service applicables au transport intermodal dans la région de la CEE.

Annexe I

TABLEAU A: INFORMATIONS PAR PAYS CONCERNANT LE TRANSPORT INTERMODAL

Exemple: l'Autriche

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER ¹ | EXPLICATIONS |
|---|--|--|
| 1 | Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports | Dans le cadre de la politique autrichienne des transports, le transport combiné est jugé revêtir une importance fondamentale pour résoudre les problèmes actuels et futurs touchant le transport routier de marchandises qui sont dus à la géographie et à la topographie du pays. En raison de l'augmentation des flux de trafic intérieur et de transit, en particulier sur les routes, l'Autriche a adopté très tôt des mesures en faveur des modes de transport respectueux de l'environnement, comme le rail ou le transport combiné. |
| 2 | Institutions nationales et internationales | |
| | 2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination <u>nationale</u> des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports) | |

¹ Pour une description détaillée des objectifs et points à traiter définis dans la Résolution d'ensemble CEMT, se référer au document CEMT/CM(2002)3/FINAL. Les objectifs et points à traiter qui figurent dans la Résolution ont été regroupés par le secrétariat (par exemple, les points à traiter «concurrence égale» et «tarification transparente et concurrentielle» qui sont mentionnés à différents alinéas de la Résolution CEMT).

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER ¹ | EXPLICATIONS |
|---|---|---|
| | 2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination <u>internationale</u> des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports) | |
| 3 | Coûts et prix | |
| | 3.1 Créer des conditions d'égalité de concurrence entre les différents modes de transport (transparence des prix, internalisation des coûts externes, etc.) | |
| | 3.2 Développer des interfaces entre les modes de transport plus efficaces et moins onéreuses | Le développement d'interfaces entre les modes de transport plus efficaces et moins onéreuses est l'un des objectifs du programme national de recherche et de développement I2V (Intermodalité et interopérabilité des systèmes de transport) (se référer également au point 11). |
| 4 | Réseaux (voir également l'objectif 5) | |
| | 4.1 Appliquer des normes internationales (par exemple, l'AGTC et son Protocole sur le transport combiné par voies navigables) | De façon générale, l'Autriche applique les normes internationales. Elle a ratifié et appliqué l'AGTC (le 22 juillet 1993) et a signé, mais pas encore ratifié, son Protocole sur le transport combiné par voies navigables (le 13 novembre 1997). Conformément au paragraphe 43 de la loi sur les chemins de fer fédéraux, l'Autriche favorise la planification et la construction des infrastructures ferroviaires. |

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER ¹ | EXPLICATIONS |
|---|---|---|
| 5 | Terminaux et centres logistiques | |
| | 5.1 Niveau de la procédure de planification (national, régional ou transfrontalier) | |
| | 5.2 Prendre des mesures pour faire disparaître les goulets d'étranglement | L'Autriche a élaboré des projets stratégiques visant spécifiquement à faire face à ce problème. |
| | 5.3 Prendre des mesures pour faciliter l'accès | |
| | 5.4 Améliorer les installations terminales (par exemple, heures de fonctionnement prolongées) | |
| 6 | Interopérabilité | |
| | 6.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et des systèmes de signalisation ferroviaires | L'Autriche a pris des mesures pour assurer la compatibilité des systèmes d'information et des systèmes de signalisation ferroviaires. |
| | 6.2 Introduire des systèmes d'information électroniques | L'Autriche a introduit une «formation des conducteurs de trains» qui leur permet de franchir les frontières. |
| 7 | Mesures de soutien financières et fiscales | L'Autriche, à l'instar de nombreux autres pays, apporte un soutien financier à la modernisation des terminaux. |
| | 7.1 Soutien financier pour les investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.) | L'Autriche, comme de nombreux autres pays, soutient financièrement la construction et l'agrandissement des terminaux ainsi que la modernisation des installations de transbordement. Le Programme de soutien des installations de |

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER ¹ | EXPLICATIONS |
|--|---|--|
| | | <p>transbordement pour le transport intermodal par route, rail et voie navigable, lancé le 1^{er} juillet 2006 durera jusqu'au 30 juin 2012. Pour prétendre aux aides publiques, les investissements dans les terminaux doivent être exclusivement consacrés au transbordement de marchandises en Autriche.</p> <p>Des mesures financières ont également été prises pour soutenir tant l'acquisition de matériel de transport que l'élaboration de technologies novatrices et la réalisation d'études de faisabilité des mesures d'application. Le Programme de promotion du transport combiné de marchandises par route, rail et voie navigable (1^{er} janvier 2003 au 31 décembre 2008) prévoit des mesures importantes d'incitation financière en faveur du transport combiné en Autriche. Il soutient les investissements dans les installations, les systèmes et les équipements mobiles qui sont nécessaires pour le transport ou la manutention de marchandises dans le transport combiné route-rail-voie navigable.</p> |
| | 7.2 Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc.) | <p>Conformément au Règlement n° 1191/69/CEE du Conseil du 26 juin 1969, tel qu'amendé par le Règlement n° 1893/91/CEE du Conseil du 20 juin 1991, la loi sur les chemins de fer fédéraux autrichiens (par. 48, <i>Bundesbahngesetz</i>, BGBl. 825/1992, telle qu'amendée par la loi BGBl. I n° 80/2005) dispose que les activités de transport considérées d'intérêt public, par exemple pour des raisons de protection de l'environnement, peuvent être décrétées comme relevant de la notion de «service public». En 2005, un montant préliminaire de 46 millions d'euros a été alloué aux activités de «service public» menées dans le cadre du transport combiné (route roulante et transport combiné non accompagné). La rémunération finale a été calculée sur la base des résultats atteints (c'est-à-dire du nombre d'envois transportés).</p> |

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER ¹ | EXPLICATIONS |
|---|--|--|
| | 7.3 Mesures de soutien fiscales (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.) | <p>Incitations concernant la taxe sur les véhicules</p> <p>Tous les véhicules nationaux (c'est-à-dire les véhicules à moteur et leurs remorques) excédant 3,5 t sont exonérés de la taxe sur les véhicules si – pendant un mois calendaire donné – ils sont exclusivement utilisés pour des parcours initiaux et terminaux de transport combiné rail-route, c'est-à-dire pour l'enlèvement et la livraison au terminal le plus proche techniquement adapté pour des conteneurs de 20 pieds (environ 6 m) de long au minimum, des caisses mobiles ou des semi-remorques transportés par rail. Sur demande, les véhicules nationaux de plus de 3,5 t qui empruntent les routes roulantes ou (dans le cas des semi-remorques) font l'objet d'un transport combiné non accompagné sur le territoire autrichien bénéficient d'un remboursement de 15 % de la taxe mensuelle sur les véhicules pour chaque parcours de transport combiné effectué par rail. Ce remboursement peut aller jusqu'à 100 % de la taxe annuelle sur les véhicules.</p> |
| 8 | Mesures de soutien réglementaires | |
| | 8.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation | <p>L'Autriche accorde des exemptions de certaines restrictions et interdictions de circulation pour les parcours initiaux et terminaux des activités de transport combiné.</p> <p><u>Exemption de l'interdiction de circuler le week-end et les jours fériés</u></p> <p>Il est interdit aux véhicules à moteur et aux remorques dépassant 3,5 t ainsi qu'aux véhicules à moteur et aux véhicules tracteurs excédant 7,5 t de circuler le samedi de 15 heures à minuit et le dimanche et les jours fériés de minuit à 22 heures. Les parcours effectués exclusivement en transport combiné et ne dépassant pas un rayon de 65 km autour des terminaux suivants peuvent se</p> |

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER ¹ | EXPLICATIONS |
|--|--|---|
| | | <p>faire sans restriction: Brennersee, Graz-Ostbahnhof, Salzburg-Hauptbahnhof, Villach-Fürnitz, Wels-Verschiebebahnhof, Wien-Südbahnhof, Wien-Nordwestbahnhof, Wörgl, Graz-Süd CCT, Enns Hafen CCT, Wien Freudenau Hafen CCT, Krems a.d. Donau CCT, Linz Stadthafen CCT, St. Michael CCT, Hall in Tirol CCT, Bludenz CCT et Wolfurt CCT.</p> <p><u>Exemption de l'interdiction de circuler pendant les vacances d'été</u></p> <p>Tous les samedis entre le 30 juin et le 1^{er} septembre 2007 (les dates de début et de fin de l'interdiction de circuler sont publiées chaque année suffisamment tôt avant le début des vacances), il est interdit aux véhicules à moteur et aux remorques dépassant 7,5 t de circuler sur certaines routes entre 8 heures et 15 heures. Les trajets effectués en transport combiné rail-route ou voie navigable-route en provenance ou à destination de la gare ferroviaire ou du port de chargement adaptés les plus proches sont exemptés de cette interdiction.</p> <p><u>Exemption de l'interdiction de circuler la nuit</u></p> <p>Les véhicules à moteur dépassant 7,5 t qui ne sont pas conformes aux normes d'émissions sonores applicables aux «véhicules à faible niveau sonore» (<i>lärmarme KFZ</i>) ne sont pas autorisés à circuler entre 22 heures et 5 heures. Les parcours effectués en transport combiné en provenance et à destination de certaines gares ferroviaires ou de certains ports sur des corridors routiers précisément définis sont exemptés de cette interdiction dans les deux sens. Ces gares ferroviaires, ports et corridors sont définis par un décret du Ministère fédéral des communications, de l'innovation et de la technologie (<i>Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über</i></p> |

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER ¹ | EXPLICATIONS |
|--|--|--|
| | | <p><i>Ausnahmen vom Nachtfahrverbot für Fahrten im Rahmen des kombinierten Verkehrs</i>, BGBl. n° 1027/1994, tel qu'amendé par le BGBl. II n° 99/2006).</p> |
| | <p>8.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux</p> | <p>Dans le cadre des activités de transport combiné, les trajets de départ et d'arrivée effectués par route sont libéralisés pour les véhicules à moteur immatriculés au sein de l'Union européenne ou dans l'Espace économique européen, et qui détiennent une licence communautaire, si on tient compte des dispositions légales pertinentes de l'Union européenne (en particulier aussi le Règlement 881/92/CE).</p> <p>En outre, selon un décret du Ministère fédéral des communications, de l'innovation et de la technologie, des corridors routiers spécifiques pour les trajets initiaux et terminaux des liaisons par route roulante jusqu'à certains terminaux peuvent être empruntés sans autorisation (c'est-à-dire qu'aucune autorisation bilatérale de transport routier de marchandises n'est nécessaire sur ces tronçons, sous réserve qu'il s'agisse d'un parcours de départ ou d'arrivée exécuté par route pour les liaisons de la route roulante).</p> <p>Aucune autorisation n'est exigée pour effectuer les parcours initiaux et terminaux pour le chargement et le déchargement dans un rayon de 70 km autour des terminaux de Wels et de Salzbourg, à condition d'emprunter les routes roulantes.</p> |
| | <p>8.3 Maintenir des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodales (UTI)</p> | <p>La loi autrichienne sur les véhicules à moteur (<i>Kraftfahrgesetz</i>) fixe à 40 t la limite du poids total autorisé en charge. Pour les parcours routiers initiaux et terminaux dans le transport combiné, cette limite est de 41 t pour les semi-remorques pouvant être manutentionnées à l'aide d'une grue et de 44 t pour le transport de conteneurs et de caisses mobiles.</p> |

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER ¹ | EXPLICATIONS |
|----|--|--|
| | 8.4 Simplifier le contrôle des documents | |
| | 8.5 Systèmes de «bonus» pour le transport intermodal | De nombreux accords bilatéraux sur le transport routier de marchandises comportant des protocoles additionnels pour la promotion du transport combiné ont été conclus. Ces protocoles disposent, entre autres mesures particulières, que des permis supplémentaires seront délivrés à l'intention des pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne pour le transport de marchandises par route en cas de circulation sur les routes roulantes pour entrer en Autriche, y transiter et en sortir. |
| | 8.6 Application rigoureuse des réglementations relatives au transport routier | |
| | 8.7 Autres mesures de soutien réglementaires | Selon le droit du travail autrichien, le temps que le conducteur d'un camion passe sur un train de route roulante sera considéré comme temps de repos. |
| 9 | Opérations | |
| | 9.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires | L'accès au réseau ferroviaire autrichien a été libéralisé. |
| | 9.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de transport fluvial | L'Autriche a libéralisé l'accès aux réseaux de transport fluvial. |
| 10 | Suivi du marché | |
| | 10.1 Garantir la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables | |

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER ¹ | EXPLICATIONS |
|----|--|--|
| | 10.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement | L'Autriche a établi un inventaire des goulets d'étranglement. |
| | 10.3 Mettre sur pied des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance | Bien que l'Autriche soit un pays sans littoral et qu'elle se préoccupe donc avant tout des chemins de fer et des voies navigables, elle s'intéresse à la notion d'«autoroutes de la mer» (que la Commission européenne avait à l'origine présentée dans son Livre blanc sur le transport de 2001 comme une véritable solution de rechange concurrentielle au transport routier, et qu'elle a soutenue à nouveau dans son examen à mi-parcours de 2006) dans la mesure où celle-ci vise à la création de nouveaux réseaux logistiques intermodaux à base maritime en Europe. Ces réseaux devraient offrir des solutions plus durables (et aussi plus rentables) que les réseaux de transport purement routier. À l'heure actuelle, l'Autriche ne dispose pas d'un centre de promotion du transport maritime à courte distance, mais elle est représentée dans plusieurs groupes de travail (tels que le centre de liaison pour les autoroutes de la mer). |
| 11 | Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport | En 2007, l'Autriche a lancé le programme de recherche et de développement I2V (Intermodalité et interopérabilité des systèmes de transport). Il a pour objectif d'étudier et de mettre en œuvre de nouvelles solutions de transport intégré pour le futur. (Il devrait par exemple permettre de concevoir des solutions à moyen et long termes pour garantir un transfert efficace entre les modes de transport et soutenir les systèmes de gestion des liaisons et des horaires souples.) Le transport intermodal devrait ainsi devenir plus efficace et plus attrayant en général. |
| 12 | Opérateurs dans les réseaux de transport intermodal | |
| | 12.1 Promouvoir la coopération et les partenariats | |

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER ¹ | EXPLICATIONS |
|--|--|--------------|
| | 12.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport de marchandises dangereuses | |
| | 12.3 Constituer des pools internationaux de wagons | |
| | 12.4 Utiliser des trains blocs entre les terminaux | |
| | 12.5 Utiliser des systèmes d'échange de données informatisées efficaces et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple) | |

Annexe II

TABLEAU B: SYSTÈME D'INFORMATION SUR LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES ET LES POINTS À TRAITER CONCERNANT LE TRANSPORT INTERMODAL DANS LA RÉGION DE LA CEE

Exemple

Barème proposé:

- ☺ = Objectif atteint et points traités
- ☹ = Objectif partiellement atteint et points partiellement traités
- ⊗ = Objectif non atteint et points traités de façon insatisfaisante

| | OBJECTIFS ET POINTS À TRAITER ¹ | PAYS MEMBRES DE LA CEE | | | | | | | | | | | |
|-----|--|------------------------|--------|--------|---------|----------|-------------|---------|----------|-----|-------------------------|-------------------------|---------------|
| | | Pays A | Pays B | Pays C | Arménie | Autriche | Azerbaïdjan | Bélarus | Belgique | ... | Sous-région de la CEE A | Sous-région de la CEE B | CEE (moyenne) |
| 1 | Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports | ☺ | ☹ | ⊗ | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 12 | Opérateurs dans les réseaux de transport intermodal | ☺ | ☹ | ⊗ | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| | Pays (moyenne) | ☺ | ☹ | ⊗ | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |

¹ Pour une description détaillée des objectifs et points à traiter définis dans la Résolution d'ensemble CEMT, se référer au document CEMT/CM(2002)3/FINAL. Les objectifs et points à traiter qui figurent dans la Résolution ont été regroupés par le secrétariat (par exemple, les points à traiter «concurrence égale» et «tarification transparente et concurrentielle» qui sont mentionnés à différents endroits dans la Résolution CEMT).