



**Conseil économique
et social**

Distr.
GENERALE

TRANS/WP.24/2004/3
12 janvier 2004

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU du transport intermodal et de la logistique ^{*/}
(24 et 25 mars 2004)

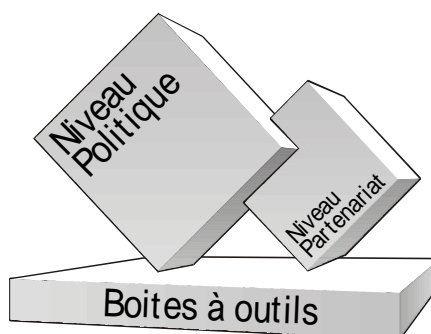
Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

(Quarante-et-unième session, 25 mars 2004,
point 5 de l'ordre du jour)

**DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COMBINE ET INTERMODAL
AU NIVEAU PANEUROPEEN**

Aide à l'établissement d'accords publics-privés

Note du Président



Note: La présente note a été préparée par le président afin de faciliter l'examen par le Groupe de travail du document TRANS/WP.24/2003/6. Elle contient des exemples d'éléments et des résultats principaux qui pourraient être inclus dans l'Accord AGTC.

^{*/} La CEMT et la CEE-ONU ont adopté des arrangements de coopération en instituant le "Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU du transport intermodal et de la logistique" qui comprend une composante CEMT et une composante CEE-ONU, la composante CEE-ONU étant son Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique.

A. PREAMBULE

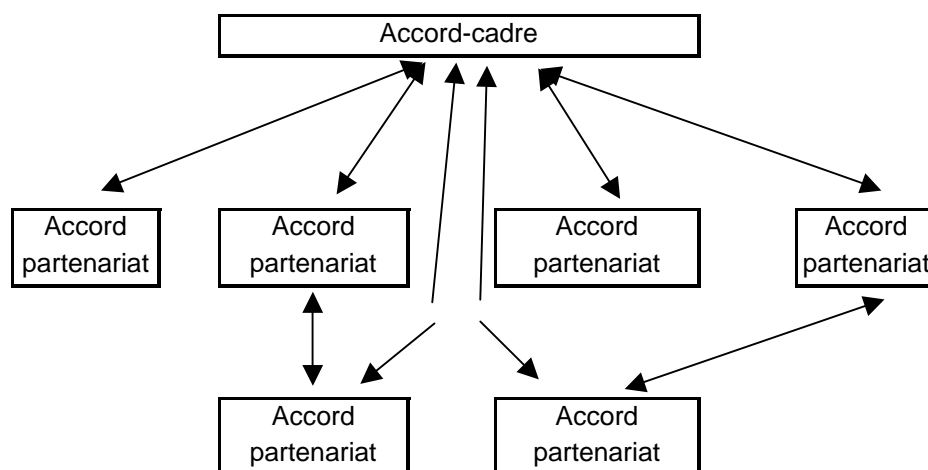
1. L'AGTC et son Protocole sur les voies navigables, conçus et administrés sous les auspices de la CEE-ONU, mettent en jeu différents protagonistes et différentes mesures.

2. Par ailleurs, les ministres européens, dans le cadre de la CEMT, se sont engagés sur le développement du transport combiné, en adoptant notamment, la résolution d'ensemble n° 2002/2 et la résolution n° 97/6.

3. À l'intérieur du cadre politique et juridique général de l'AGTC et de son Protocole sur les voies navigables, la promotion des services de transport international combiné et intermodal au niveau paneuropéen peut être envisagée à deux niveaux (cf schéma ci-après) :

- Au niveau politique, des accords intergouvernementaux tels que des plans d'actions ou des accords-cadres ;
- Au niveau partenariat, des accords de participation entre les entreprises concernées par les objectifs fixés pour améliorer le transport international combiné ou intermodal.

4. Afin de faciliter la réalisation de ces accords, des mesures concrètes peuvent être entreprises en s'efforçant de suivre les meilleures pratiques existantes. Ces mesures, non exhaustives, sont repérées dans ce document au chapitre « Boîte à outils ». Elles n'ont pas un caractère légal, mais elles peuvent apporter une aide aux négociations.



5. Lorsqu'un accord de partenariat ne parvient pas à trouver un consensus sur des points particuliers, les acteurs concernés peuvent saisir les acteurs politiques pour :

- résoudre le litige ;
- être présent comme médiateur ;
- mettre en place un accord-cadre.

6. D'une façon générale, les différents acteurs institutionnels ou économiques doivent être informés des accords établis par les uns ou par les autres.

B. ACCORD-CADRE

7. L'accord-cadre a pour but d'aider les parties contractantes à l'AGTC à conclure des plans d'actions intergouvernementaux ou des accords analogues.

8. Ce plan d'actions ou accord-cadre montre que les gouvernements s'engagent à soutenir le développement du transport combiné et du transport intermodal et à créer les conditions permettant aux différents acteurs, publics ou privés, de collaborer à l'efficacité et à la compétitivité des services de transport combiné ou intermodal, aussi bien par route, par chemin de fer que par voie navigable et par maritime courte distance, le long de certains corridors de transport et/ou dans certaines régions.

9. Cet accord peut être réalisé à la demande des signataires de l'accord de partenariat.

I. Cadre général et politique

10. Décrire les motivations politiques et économiques des gouvernements à coordonner les politiques des transports, à mettre en commun leurs connaissances techniques et à coordonner toutes les activités pertinentes en vue de promouvoir un transport combiné et un transport intermodal efficaces dans le cadre de politiques des transports durables.

II. Acteurs concernés

11. Procéder au recensement des gouvernements et, le cas échéant, des autorités de réglementation chargées d'approuver et/ou de signer le plan d'actions ou l'accord-cadre, aux niveaux bilatéral, trilatéral voire multilatéral.

III. Champ d'application

12. Définir le périmètre d'action en dressant par exemple la liste des corridors, des lignes de transport, des domaines d'activités (infrastructures, exploitation, réglementation, etc.), des protagonistes visés.

IV. Démarche pour atteindre les objectifs

(1) Objectifs

Décrire les objectifs qu'il est convenu d'attendre du plan d'actions ou de l'accord-cadre, qu'il s'agisse de points particuliers ou généraux. On pourrait y inclure la recommandation de parvenir à des accords de partenariat entre les différents acteurs aussi bien dans le transport combiné que dans le transport intermodal.

(2) Analyse de la situation

Identifier les problèmes, les causes, sur la base des résultats d'études de faisabilité, ou enregistrés lors d'utilisation des lignes correspondantes, ou d'interviews. Examiner la cohérence des textes réglementaires avec le résultat de l'analyse de la situation.

(3) Comparer la situation actuelle avec les objectifs

Décrire précisément les tâches à accomplir et les résultats à atteindre, conformément aux objectifs fixés et définir des critères pour en évaluer les incidences.

Les normes et les paramètres d'infrastructures et de services définis dans l'AGTC et son Protocole sur les voies navigables pourraient, notamment, être définis comme des points de comparaison minimaux.

On pourrait aussi y inclure des mesures d'incitation (par exemple sous forme de bonus ou de malus) et de facilitation, telles que des autorisations de circuler exceptionnelles, des dispenses de restriction de circulation (fin de semaine, vacances, circulation de nuit ou restrictions concernant le chargement) ou des procédures simplifiées de franchissement des frontières.

(4) Conséquences

(4.1) Actions à mettre en place

Définir les modalités de la mise en place des actions liées aux résultats fixés. Les activités pourraient être organisées par des équipes spéciales ou des groupes de travail, en fonction de l'objectif à atteindre.

(4.2) Incitations gouvernementales

Définir sur le plan réglementaire des structures qui facilitent la mise en place des actions.

(5) Evaluation

Prévoir la réalisation d'une évaluation des résultats des actions et les mettre en corrélation avec les objectifs et les résultats attendus. Cet évaluation permettra, si besoin, de modifier les engagements pris pour améliorer les objectifs fixés.

C. ACCORD DE PARTENARIAT

13. Cet accord de partenariat vise à aider les différents acteurs composant la chaîne logistique des exploitants d'entreprises liées au transport intermodal, tel que notamment : les compagnies ferroviaires, les transitaires, les autorités responsables des infrastructures ferroviaires et les exploitants de terminaux des pays parties contractantes à l'AGTC, à conclure des accords de partenariat, des chartes ou d'autres accords de coopération analogues.

14. Cet accord peut éventuellement être issu de la demande des signataires de l'accord-cadre.

15. Les questions de nature purement commerciale ne sauraient être abordées, en raison de confidentialité, de la variété des circonstances, du type et du nombre de partenaires en cause.

I. Objet de l'accord

16. Deux cas peuvent se présenter :

- Un accord-cadre a été conclu initialement: décrire les objectifs fixés dans l'accord-cadre.
- Conclure un accord de partenariat sans accord-cadre au préalable: décrire les objectifs intéressant tous les acteurs concernés par l'amélioration du dysfonctionnement identifié.

17. Il peut être envisagé de faire appel à la signature d'un accord-cadre dans l'hypothèse où certaines actions peuvent être difficiles à mettre en œuvre.

18. Dans les deux cas, décrire le type de partenariat et le niveau d'engagement, par exemple charte, accord-cadre, déclaration d'intention, contrat, etc.

II. Champ d'application

19. Décrire le domaine de coopération (type d'activité et de cargaison, traction exclusivement, etc.) et sa portée (couloirs/lignes de transport, régions desservies, etc.).

III. Acteurs concernés

20. Recenser les acteurs actifs et/ou passifs, publics et/ou privés, concernés et les impliquer dans les actions à mettre en place.

21. Il peut s'agir des : compagnies ferroviaires, autorités responsables des infrastructures ferroviaires, sociétés de transport intermodal, exploitants de terminal, sociétés de transport routier, compagnies de navigation fluviale, transitaires, chargeurs, autorités douanières, autorités sanitaires, vétérinaires ou phytosanitaires, autres autorités chargées d'effectuer des contrôles aux frontières, etc.

IV. Démarche pour atteindre les objectifs

(1) Objectifs

Définir clairement les responsabilités et les normes de performance de chacun des acteurs participant aux services internationaux de transport intermodal.

Au niveau international, ce type d'accord pourrait notamment favoriser la transparence des rôles joués par chacun et assurer la compétitivité du transport international combiné et intermodal (route/rail/voie navigable) dans certains corridors de transport bien précis.

(2) Analyse de la situation

Identifier les problèmes, les causes, sur la base des résultats d'études de faisabilité, ou enregistrés lors d'utilisation des lignes correspondantes, ou d'interviews. Examiner la cohérence des textes réglementaires avec le résultat de l'analyse de la situation.

(3) Comparer la situation actuelle avec les objectifs

Décrire précisément les tâches à accomplir et les résultats à atteindre, conformément aux objectifs fixés et définir des critères pour en évaluer les incidences.

Les normes et les paramètres d'infrastructures et de services définis dans l'AGTC et son Protocole sur les voies navigables pourraient, notamment, être définis comme des points de comparaison minimaux. On pourrait aussi y inclure des mesures d'incitation (par exemple sous forme de bonus ou de malus) et de facilitation, telles que des autorisations de circuler exceptionnelles, des dispenses de restriction de circulation (fin de semaine, vacances, circulation de nuit ou restrictions concernant le chargement) ou des procédures simplifiées de franchissement des frontières.

(4) Conséquences

(4.1) Actions à mettre en place

Décrire comment entreprendre les activités convenues et parvenir aux objectifs fixés (plan et méthodes de travail). Les travaux pourraient être confiés à des équipes spéciales ou des groupes de travail en fonction de l'objectif à atteindre. Outre les parties directement intéressées, d'autres représentants ou experts, y compris des autorités publiques, pourraient participer à ces travaux, éventuellement en qualité d'observateurs.

(4.2) Identification des responsabilités

Décrire chaque tâche et identifier le ou les responsables de chacune des activités concernées dans les actions retenues (transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, exploitants, tractionnaires, etc.).

(4.3) Financements

Recenser tous les acteurs devant participer aux financements des opérations à engager. Négocier les taux de participation de chacun d'eux et établir un plan de financement.

(4.4) Résultats attendus

Décrire les résultats à obtenir pour réaliser les objectifs fixés et définir des critères d'évaluation des incidences. Pour parvenir à ces objectifs et afin de pouvoir mesurer les incidences et le respect des engagements pris, des indicateurs clefs de performance mesurables, listé dans la « boîte à outils », peuvent être inclus.

Les normes et les paramètres d'infrastructures et de services définis dans l'AGTC et son Protocole sur les voies navigables seront définis comme minimum acceptable.

(4.5) Echéancier de réalisation

Définir un calendrier de réalisation des actions et des tâches en y incluant éventuellement des étapes. Ces étapes permettraient de corrélérer l'état d'avancement des actions avec les objectifs fixés.

L'accord de partenariat pourrait prendre la forme d'un processus continu sans délais précis, mais à l'intérieur duquel chaque objectif ou tâche devrait être réalisé dans des délais bien précis.

Le résultat de ces différentes étapes sera présenté aux signataires de l'accord-cadre, si celui-ci a fait l'objet d'une signature.

(4.6) Suivi et contrôle

Mise en place d'un comité de pilotage pour assurer le suivi de l'exécution des actions retenues, le respect des financements, évaluer l'importance et l'intérêt des éventuels surcoûts ou de modification de programme.

Le comité de pilotage peut demander l'appui d'une expertise ou d'un expert sur un point particulier des actions réalisées ou en cours de réalisation.

Les financeurs peuvent imposer un droit de contrôle sur la bonne utilisation des finances utilisées.

(4.7) Sanctions

Prévoir, le cas échéant, des dispositions relatives :

- Aux infractions qui seraient commises par des acteurs de transport combiné ou intermodal, à la protection des données, aux mesures à prendre en cas d'urgence, au non respect du cahier des charges, etc.
- A l'un des partenaires qui n'atteindrait pas les objectifs fixés.

(5) Litige entre les acteurs

Prévoir la saisie des acteurs politiques ou institutionnels si des consensus ne sont pas trouvés entre les acteurs économiques, que ce soit lors de l'élaboration de l'accord de partenariat ou pendant le déroulement des actions.

(6) Evaluation

Prévoir la réalisation d'une évaluation des résultats des actions et les mettre en corrélation avec les objectifs et les résultats attendus.

Cet évaluation permettra, si besoin, de modifier les engagements pris pour améliorer les objectifs fixés.

D. BOITE A OUTILS

I. Exemples d'accords-cadres (le texte des accords pourrait-être inclus ultérieurement)

- (1) Le Plan d'action Brenner 2005: approuvé le 28 novembre 2002 par les Ministres des transports de l'Autriche, de l'Allemagne et de l'Italie, dont l'avancement doit être examiné à l'automne 2003.
- (2) Mémoire d'accord sur la création d'une équipe spéciale internationale chargée de l'analyse et de la solution des problèmes dans le couloir de transport de marchandises Nord-Sud, signé le 9 janvier 2003 par les Ministres des transports de l'Allemagne, de l'Italie, des Pays-Bas et de la Suisse.

II. Exemples d'accords de partenariat (le texte des accords pourrait-être inclus ultérieurement)

- (1) La Charte qualité développement 95/20 conclue entre la FNTR, la SNCF, NOVATRANS et le GNTC.
- (2) La Charte de qualité conclue entre la SNCB B-Cargo, la TRW et la FEBETRA (Belgique).
- (3) Le Partenariat alpin («Ralpin») conclu entre la BLS Lötschbergbahn, l'HUPAC et la SBB/CFF (Suisse).

III. Guide (le texte des guides pourrait-être inclus ultérieurement)

- (1) Le manuel qualité pour le transport combiné, édition juin 2001, élaboré par l'UIC.

IV. Indicateurs clefs de performance au niveau national

(1) Conformité administrative et technique des unités de transport intermodal (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques) remis par les clients au terminal de chargement (en nombre d'unités et en pourcentage du nombre total pour chaque train – total par mois et par train).

Responsabilité du suivi: les entreprises de transport intermodal et leurs clients.

(2) Respect de l'heure limite de remise routière (en nombre d'unités remises avec un retard maximum de 15 minutes et en pourcentage du nombre total d'unités par train).

Responsabilité du suivi: les sociétés de transport intermodal et leurs clients.

(3) Respect de l'heure limite de remise ferroviaire (retard en minutes par rapport à l'horaire prévu et en pourcentage de trains par mois).

Responsabilité du suivi: les entreprises de transport intermodal et leurs clients.

(4) Conformité technique et administrative des wagons et de leur chargement à leur remise au terminal de chargement (en nombre de wagons conformes et en pourcentage du total de wagons remis par train – total cumulé par mois et par train).

Responsabilité du suivi: les compagnies ferroviaires et les sociétés de transport intermodal.

(5) Respect des horaires de départ des trains (retard en minutes par rapport à l'horaire prévu, par train et en pourcentage de trains à l'heure par mois).

Responsabilité du suivi: les compagnies de chemin de fer.

(6) Respect des heures d'arrivée des trains (retard en minutes par rapport à l'horaire prévu, par train et en pourcentage de trains à l'heure par mois).

Responsabilité du suivi: les compagnies de chemin de fer.

(7) Respect de la mise à disposition ferroviaire (retard en minutes par rapport à l'horaire prévu, par train et en pourcentage de trains à l'heure par mois).

Responsabilité du suivi: les compagnies ferroviaires et les entreprises de transport intermodal.

(8) Respect de la mise à disposition routière (en nombre d'unités livrées dans les 30 minutes suivant l'arrivée du client et en pourcentage du nombre total par train – total cumulé par mois et par train).

Responsabilité du suivi: les sociétés de transport intermodal et leurs clients.

(9) État des unités de transport intermodal à la livraison aux clients (en nombre d'unités endommagées et en pourcentage du nombre total d'unités livrées par train – nombre total par mois et par train).

Responsabilité du suivi: les sociétés de transport intermodal et leurs clients.

(10) Conformité des volumes remis aux trains, par itinéraire (en nombre d'unités de transport multimodal transportées par chemin de fer et par itinéraire – nombre total par mois et par train par rapport à l'année précédente).

Responsabilité du suivi: les sociétés de transport intermodal.

(11) Conformité du chargement ferroviaire prévu (taux de chargement par train – moyenne mensuelle par train par rapport à l'année précédente).

Responsabilité du suivi: les compagnies ferroviaires.

Responsabilité des acteurs au niveau national

		Chargeurs	Douanes	Entreprises de transport intermodal	Entreprises ferroviaires	Exploitants de terminaux
Causes et dysfonctionnement	Indicateur clef de performance	Responsable du suivi				
(1) Conformité administrative et technique des unités de transport intermodal (UTI)	- Nombre d'unités et % du nombre total par train; - Total par mois et par train.	✓				
(2) Respect de l'heure limite de remise routière	- Nombre d'unités et % du nombre total d'unités par train remises avec un retard maximum de 15 minutes.	✓				
(3) Respect de l'heure limite de remise ferroviaire	- Retard en minutes par rapport à l'horaire prévu et en pourcentage de trains par mois	✓		✓		
(4) Conformité technique et administrative des wagons et de leur chargement	- Nombre de wagons et % du total de wagons conformes remis par train; - Total cumulé par mois et par train.			✓	✓	
(5) Respect des horaires de départ des trains	- Retard en minutes par rapport à l'horaire prévu, par train et en % de trains à l'heure par mois.				✓	
(6) Respect des heures d'arrivée des trains	- Retard en minutes par rapport à l'horaire prévu, par train et en % de trains à l'heure par mois.				✓	
(7) Respect de la mise à disposition ferroviaire	- Retard en minutes par rapport à l'horaire prévu, par train et en % de trains à l'heure par mois.			✓	✓	
(8) Respect de la mise à disposition routière	- Nombre d'unités livrées dans les 30 minutes suivant l'arrivée du client et en % du nombre total par train; - Total cumulé par mois et par train.	✓		✓		
(9) Etat des UTI à la livraison aux clients	- Nombre d'unités endommagées et en % du nombre total d'unités livrées par train; - Nombre total par mois et par train.	✓		✓		
(10) Conformité des volumes remis aux trains, par itinéraire	- Nombre d'unités de transport multimodal transportées par chemin de fer et par itinéraire; - Nombre total par mois et par train par rapport à l'année précédente.			✓		
(11) Conformité du chargement ferroviaire	- Taux de chargement par train; - Moyenne mensuelle par train par rapport à l'année précédente.				✓	

V. Indicateurs clefs de performance au niveau international

(12) Conformité du système de réservation sur les trains internationaux (le cas échéant).

Responsabilité du suivi: les sociétés de transport intermodal.

(13) Respect des horaires d'arrivée et départ aux frontières et d'arrivée et de départ aux points de transbordement.

Responsabilité du suivi: les compagnies ferroviaires et les douanes.

(14) Conformité de la transmission des données (qualité, ponctualité et contenu) conformément au Système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS) – mesure simultanée de non - rétention des données.

Responsabilité du suivi: les compagnies ferroviaires et les sociétés de transport intermodal.

(15) Conformité des contrôles en ce qui concerne la douane, la santé et les marchandises dangereuses.

Responsabilité du suivi: tous les partenaires.

(16) Conformité de la transmission des données: lettre de voiture internationale (UIC) et autres documents techniques (la généralisation de la lettre de voiture électronique est en cours).

Responsabilité du suivi: les compagnies ferroviaires et les sociétés de transport intermodal.

(17) Réception des unités de transport intermodal au terminal d'arrivée par l'exploitant du terminal moins de trois heures après l'arrivée du train (le temps d'attente du client doit être de moins de 30 minutes) [voir 8)]. Ne s'applique pas si le client prend livraison des unités plus de trois heures après l'arrivée du train (stock logistique tampon).

Responsabilité du suivi: la société de transport intermodal et les exploitants du terminal.

Responsabilité des acteurs au niveau international

		Chargeurs	Douanes	Entreprises de transport intermodal	Entreprises ferroviaires	Exploitants de terminaux
Causes et dysfonctionnement	Indicateur clef de performance	Responsable du suivi				
(12) Conformité du système de réservation sur les trains internationaux	Le cas échéant – à définir			✓		
(13) Respect des horaires d'arrivée et de départ aux frontières et transbordement	A définir		✓		✓	
(14) Conformité de la transmission des données	A définir			✓	✓	
(15) Conformité des contrôles de douane, santé et marchandises dangereuses	A définir	✓	✓	✓	✓	✓
(16) Conformité de transmission des données	A définir			✓	✓	
(17) Réception des UTI d'arrivée par l'exploitant du terminal	A définir			✓		✓