



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2002/4
29 avril 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport combiné

(Trente-septième session, 18 et 19 avril 2002,
point 8 de l'ordre du jour)

**LE RÔLE DES CHEMINS DE FER DANS LA PROMOTION
DU TRANSPORT COMBINÉ**

**Conclusions du groupe spécial informel d'experts sur l'efficacité
des terminaux de transport combiné**

Note du secrétariat

RAPPEL DES FAITS

1. Dans le cadre du suivi de la réunion commune du Groupe de travail du transport combiné (WP.24) et du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) sur le rôle des chemins de fer dans la promotion du transport combiné (18 avril 2001, Genève), le Groupe de travail a décidé, à sa trente-sixième session, de mettre sur pied deux groupes spéciaux informels d'experts pour examiner les deux questions ci-après (TRANS/WP.24/93, par. 39 à 41):

- Efficacité des terminaux de transports combinés
- Modèles de partenariat et meilleures pratiques dans le domaine du transport combiné.

2. On trouvera dans le document TRANS/WP.24/2002/2 les mandats de ces deux groupes spéciaux informels d'experts: ils sont chargés d'élaborer et de soumettre au Groupe de travail, pour examen, des propositions d'amendement à l'accord AGTC dans les deux domaines susmentionnés.

CONCLUSIONS

3. Le 8 novembre 2001, le groupe spécial informel d'experts sur l'efficacité des terminaux de transport combiné s'est réuni à Budapest à l'invitation du Ministère hongrois des transports et de la gestion de l'eau. Les délégations des organisations et des pays suivants ont participé à la réunion: Allemagne, Autriche, Hongrie, UIRR et secrétariat de la CEE/ONU. On trouvera l'ordre du jour et le compte rendu de cette réunion respectivement dans les documents informels n° 11 (2001) et n° 15 (2001).

4. Sur la base des conclusions de la réunion, le groupe spécial informel d'experts invite le Groupe de travail à examiner plus en détail les questions ci-après en vue d'éventuels amendements à l'accord AGTC dans les domaines pertinents:

a) **Différenciation des normes contenues dans l'accord AGTC concernant le transport combiné accompagné et le transport combiné non accompagné**

5. Les aspects opérationnels et les impératifs du transport combiné accompagné et du transport combiné non accompagné sont très différents. Afin d'instituer une approche plus ciblée de l'élaboration des paramètres et des normes pour le transport combiné, on pourrait envisager des normes et des paramètres distincts selon qu'il s'agit de transport combiné ou de transport combiné non accompagné.

b) **Faciliter l'utilisation de l'accord AGTC ainsi que des normes et des paramètres des accords AGTC et AGC contenus dans ce qu'il est convenu d'appeler le «Livre jaune»**

6. L'accord AGTC ainsi que l'Inventaire des normes et des paramètres actuels sont pour l'heure très peu connus et reconnus en dehors d'un petit cercle d'experts. Pour mieux faire connaître l'Accord et l'Inventaire et les rendre plus facilement accessibles, on pourrait envisager de mettre ces informations à la disposition des personnes intéressées sur l'Internet au moyen d'une application électronique facile d'utilisation.

7. Le secrétariat de la CEE/ONU examine actuellement la manière dont un tel outil Internet pourrait être élaboré. Il a notamment examiné la possibilité de mettre les informations concernant l'accord AGTC à la disposition du public sous forme électronique dans le cadre d'une application plus vaste qui permettrait de consulter tous les accords sur les infrastructures administrés par la CEE/ONU, à savoir les accords AGC, AGR, AGN et AGTC.

c) **Les terminaux en tant qu'infrastructures publiques (impératifs)**

8. La plupart des États européens considèrent que les terminaux intermodaux pour le transbordement d'unités de chargement entre la route, le rail et les voies navigables intérieures font partie de leur infrastructure publique de transport. Cela entraîne les conséquences suivantes:

- i) La décision de construire un terminal ne dépend pas de considérations sur la rentabilité mais d'une analyse du rapport coût/avantages;
- ii) Les terminaux ne doivent pas nécessairement couvrir totalement leurs coûts d'exploitation mais des subventions publiques peuvent couvrir une partie du coût de leur construction ou des coûts d'exploitation;

- iii) Les terminaux doivent respecter les principes qui régissent le service public, c'est-à-dire qu'ils doivent être au service de tous les acteurs du marché, sans aucune discrimination.

9. Une fois que la plupart des terminaux ont été planifiés et que les pouvoirs publics ont approuvé le projet (et accepté de le cofinancer), le problème de la mise en réseaux apparaît. Un terminal combiné situé à un point donné ne peut être utile que s'il a, à l'autre bout de la chaîne, un homologue possédant des caractéristiques techniques similaires. Si ce terminal est situé dans un autre pays (ce qui est très probable dans les réseaux de transport européens), la décision concernant ce terminal est prise par une autre administration, d'où la nécessité d'une coopération internationale, au moins en Europe, dans le domaine de la planification des réseaux de terminaux.

d) Poids et masses

10. Normalement, les conteneurs ont une masse maximum de 30 480 kg. Tous les terminaux doivent donc disposer d'une telle capacité de levage. Or, l'Union européenne a autorisé le transport à courte distance de conteneurs de 40 pieds à bord de véhicules routiers d'une masse totale maximale de 44 000 kg. Certains pays, comme l'Allemagne, ont étendu ce privilège à toutes les unités de chargement du transport combiné, à savoir les caisses mobiles, les conteneurs-citernes, etc. Certains opérateurs, en particulier sur le marché du transport des liquides et du transport en vrac, ont investi dans des camions et des châssis légers, de façon à pouvoir déplacer sur route des unités de chargement d'une masse brute de quelque 32 000 kg en se prévalant de l'exemption de 44 000 kg. Dans certains corridors de transport combiné, des semi-remorques sont transportés sur des wagons poche. Là encore, ces semi-remorques sont autorisés à se prévaloir de l'exemption de 44 000 kg pour le transport routier de façon à indiquer une masse totale de quelque 36 000 kg. Le levage de telles unités nécessite des systèmes de prise par pinces.

11. Il faudrait donc se demander si l'Accord AGTC ne devrait pas contenir des normes et des paramètres relatifs au matériel de levage, etc.

e) Capacité de voies, accessibilité et capacité temporaire de stockage (concept de passerelle)

12. Pour s'assurer que les terminaux de transport combiné sont en fait capables de mener les opérations internationales de transport combiné, on pourrait envisager de définir des normes ou des recommandations précises concernant la capacité de voies pour les trains-blocs (longueur, nombre de voies, etc.), y compris les possibilités de transbordement sur toute la longueur des segments de voie disponibles pour le transbordement, l'accessibilité, la capacité de chargement et les possibilités de stationnement pour les camions.

13. Dans la même optique, il conviendrait aussi d'examiner la possibilité de prévoir des normes ou des recommandations précises pour ce qu'il est convenu d'appeler «les terminaux passerelles», c'est-à-dire les terminaux de transport combiné capables non seulement d'opérer le transbordement entre modes (route, rail et voies navigables intérieures) mais aussi de décharger des unités de chargement intermodales qui arrivent par train ou par bateau, de les stocker pendant une période intermédiaire courte et de les recharger un peu plus tard sur un train ou

bateau intermodal. Parmi les terminaux de ce type, on citera Köln Eifeltor, Busto Arsizio et Koblenz Hafen. On pourrait en particulier envisager des normes et des recommandations relatives à la capacité de stockage temporaire dont ces terminaux devraient être dotés.

f) Technologie de l'information

14. Les terminaux de transport combiné modernes doivent être équipés de divers systèmes d'information et de communication tels qu'un portail d'entrée automatisé: identification automatique, détection du sceau électronique, détection automatique de l'identité du conducteur, capture d'images vidéo et balayage des unités de chargement; systèmes informatiques capables d'optimiser le flux de marchandises et le fonctionnement des équipements de levage; échange de données avec les usagers, notamment les opérateurs de transport combiné, les compagnies ferroviaires et les terminaux homologues.

15. On pourrait envisager la possibilité d'inclure dans l'Accord AGTC des recommandations tendant à harmoniser la mise en œuvre de ces techniques.

g) Intégrité, sécurité et sûreté des marchandises et des unités de chargement

16. Si l'on veut promouvoir le transport combiné, il faut aussi examiner la sécurité et l'intégrité des marchandises et des unités de chargement. Il faut à cette fin examiner les questions suivantes:

- i) L'intégrité physique des marchandises et des unités de chargement et les mesures de sécurité visant à les protéger, notamment contre le vol;
- ii) La sûreté juridique pour les marchandises et les unités de chargement qui passent d'un régime juridique à un autre pendant les opérations de transport combiné;
- iii) Les mesures de sécurité prises dans le cadre de la lutte contre l'immigration clandestine et le terrorisme.

17. On pourrait examiner la question de savoir si des normes et des recommandations pourraient aider à promouvoir le niveau de sécurité requis.

h) Heures d'ouverture/heures d'exploitation des terminaux de transport combiné

18. Étant donné les conséquences réglementaires que cette question peut avoir pour l'emploi, on pourrait envisager la possibilité de prévoir des recommandations générales concernant les heures d'ouverture/les heures d'exploitation, notamment en ce qui concerne les opérations réalisées la nuit. Vu le caractère réglementaire complexe de cette question, eu égard en particulier à la diversité des applications nationales, il ne semble pas judicieux d'examiner cette question.

j) Interdictions de circuler et restrictions en matière de transport routier pour les opérations de transport combiné

19. On pourrait envisager d'inclure dans l'Accord AGTC des recommandations concernant la possibilité d'exempter la partie routière des opérations de transport combiné des restrictions générales et des interdictions de circuler.

k) Douanes et procédures de contrôle

20. L'un des éléments importants à prendre en considération pour encourager le transport combiné consiste à limiter le temps d'immobilisation durant les contrôles menés par les douanes et les autorités sanitaires, vétérinaires et phytosanitaires.

21. Il conviendrait d'envisager la possibilité de formuler une recommandation tendant à ce que les contrôles douaniers et les autres contrôles qui sont nécessaires en matière de transport combiné soient, d'une manière générale, menés au sein même des terminaux de transport combiné.
