



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2005/7  
6 avril 2005

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS,  
FRANÇAIS et RUSSE

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU du transport intermodal et de la logistique<sup>1</sup>  
(26-28 septembre 2005)

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique  
(Quarante-quatrième session, 27 et 28 septembre 2005)

**PLANS D'ACTION ET ACCORDS DE PARTENARIAT « TYPES »  
POUR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS INTERMODAUX  
AU NIVEAU PANEUROPÉEN**

**Recommandation**

préparée par

le Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU  
du transport intermodal et de la logistique

pour approbation par

la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)

et

le Comité des transports intérieurs de la Commission économique  
des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU)

---

<sup>1</sup> La CEMT et la CEE-ONU ont adopté des modalités de coopération portant création du «Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU sur le transport intermodal et la logistique» constitué de composantes séparées CEMT et CEE-ONU, cette dernière sous la forme du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24).

Le Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU du transport intermodal et de la logistique.

*Ayant considéré* l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (Accord AGTC)<sup>2</sup>,

*Ayant considéré* la Résolution d'ensemble n° 2002/2 sur les transports combinés adoptée par le Conseil des ministres de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), réunie à Bucarest les 29 et 30 mai 2002,

*Soulignant* que le transport intermodal et le transport combiné doivent jouer un rôle important comme remplacement du transport purement routier dans les futurs systèmes de transport pour satisfaire aux exigences de la durabilité des systèmes de transport du point de vue de l'environnement, de la sûreté, de la sécurité et de l'économie,

*Souhaitant* concourir au développement du transport intermodal et du transport combiné au niveau paneuropéen,

*Convaincu* qu'une coopération efficace entre les instances intergouvernementales et le secteur privé est un facteur décisif du développement de services de transport intermodal concurrentiels,

*Prenant note avec satisfaction* des arrangements de coopération entre programmes et institutions conclus entre la CEMT et la CEE-ONU dans le domaine du transport intermodal et de la logistique, arrangements qui répondent pleinement à la Déclaration sur l'orientation future de la CEMT adoptée en 2003 à la session de Bruxelles du Conseil des ministres et à l'échange de lettres entre la CEMT et la CEE-ONU sur ce sujet, et qui ont amené à créer en 2004 le Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU du transport intermodal et de la logistique,

*Rappelant* que les termes «multimodal», «intermodal» et «combiné» sont définis dans la *Terminologie en transports combinés* établie d'un commun accord en 2001 par la CEMT, la CEE-ONU et la Commission européenne (<http://www.unece.org/trans/wp24/wp24-terminology/24term.html>),

---

<sup>2</sup> Les parties contractantes à l'Accord AGTC (1<sup>er</sup> janvier 2005) : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suisse et Turquie.

*Recommande* que les gouvernements Membres de la CEMT et de la CEE-ONU aient davantage recours à des plans d'action gouvernementaux et des accords de partenariat public-privé;

*Recommande* en particulier que les gouvernements Membres de la CEMT et de la CEE-ONU utilisent le plan d'action « type » qui figure dans l'annexe de cette recommandation :

Le plan d'action offre aux gouvernements une base convenue pour coopérer sur le plan bilatéral ou multilatéral afin d'améliorer la compétitivité des services de transport international intermodal le long de certaines lignes de transport intermodal.

Ce plan d'action est censé montrer que les gouvernements s'engagent à soutenir le développement du transport intermodal et à mettre en place un cadre permettant de conclure des accords de partenariat entre les acteurs publics et privés souhaitant concourir à l'efficacité et à la compétitivité des services de transport intermodal le long de certaines lignes de transport intermodal. La forme de ces plans d'action, leurs dispositions détaillées et le choix des autorités qui les préparent et les concluent sont à la discrétion des parties.

*Recommande en outre* que les entreprises de transport intermodal et les autorités publiques concernées utilisent l'accord de partenariat « type » qui figure dans l'annexe de cette recommandation :

Dans le cadre général des plans d'action dont conviennent les gouvernements, l'accord de partenariat offre aux entreprises de transport intermodal, aux compagnies de chemin de fer, aux commissionnaires de transport, aux autorités responsables des infrastructures ferroviaires, aux exploitants de terminaux, aux autorités de contrôle des frontières et autres acteurs du transport intermodal, un point de départ pour conclure des arrangements de coopération afin d'améliorer la compétitivité des services de transport international intermodal sur certaines lignes.

L'accord de partenariat a pour objet de définir clairement les responsabilités et les normes de performance des divers acteurs du transport intermodal. Ils rendent aussi plus transparents leurs rôles respectifs. La forme et les dispositions détaillées d'un accord de partenariat et le choix des autorités qui les préparent et les concluent sont à la discrétion des parties.

*Invite* toutes les organisations inter-gouvernementales et non-gouvernementales, en particulier celles qui collaborent déjà étroitement avec le Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU du transport intermodal et de la logistique, comme la Commission

européenne (CE), le Comité de l'organisation de coopération des chemins de fer (OSJD), l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des compagnies de transport combiné route/rail (UIRR), l'Association Intermodale européenne (EIA), le Groupement européen du transport combiné (GETC), la Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport (CLECAT), l'Union internationale des transports routiers (IRU), pour aider les gouvernements Membres de la CEMT et de la CEE-ONU ainsi que le secteur privé s'occupant de transport intermodal à appliquer cette recommandation;

*Recommande également* que tous les gouvernements Membres de la CEMT et de la CEE-ONU et en particulier les Parties contractantes à l'Accord AGTC évaluent à intervalles réguliers l'application de cette recommandation sur le réseau de chemin de fer sur leur territoire;

*Demande* que, en ce qui concerne cette recommandation, le Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU du transport intermodal et de la logistique continue à vérifier l'évolution de ce secteur des transports et fasse rapport, périodiquement, sur l'état d'application de cette recommandation.

\* \* \*

Annexe

**PLANS D'ACTION ET ACCORDS DE PARTENARIAT « TYPES » POUR LE  
DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS INTERMODAUX  
AU NIVEAU PANEUROPÉEN**

**OBJECTIFS ET PROCÉDURES DE MISE EN ŒUVRE**

Plan d'action type

Le plan d'action intergouvernemental type présenté ci-dessous est un exemple de pratique optimale entérinée par les gouvernements Membres de la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) et de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). Celui-ci établit que cet exemple est la base sur laquelle ils coopéreront sur le plan bilatéral ou multilatéral sur certaines lignes de transport intermodal pour améliorer la compétitivité des services de transport international intermodal sur les lignes en question.

Ce plan d'action est censé montrer que les gouvernements s'engagent à soutenir le développement du transport intermodal et à mettre en place un cadre permettant de conclure des accords de partenariat entre les acteurs publics et privés souhaitant concourir à l'efficacité et à la compétitivité des services de transport intermodal sur certaines lignes de transport intermodal.

La forme et les dispositions détaillées du plan d'action et le choix des autorités qui le préparent et le concluent sont à la discrétion des Parties.

Accord de partenariat type

L'accord de partenariat type présenté ci-dessous est un exemple de pratique optimale approuvée par les gouvernements Membres de la CEMT et de la CEE-ONU. Dans le cadre général des plans d'action dont conviendront les gouvernements, il offre aux entreprises de transport intermodal, aux compagnies de chemin de fer, aux commissionnaires de transport, aux autorités responsables des infrastructures ferroviaires, aux exploitants de terminaux, aux autorités de contrôle des frontières et aux autres acteurs du transport intermodal un point de départ pour conclure des arrangements de coopération afin d'améliorer la compétitivité des services de transport international intermodal sur certaines lignes.

L'accord de partenariat a pour objet de définir clairement les responsabilités et les normes de performance des divers acteurs du transport intermodal. Il devrait aussi rendre leurs rôles respectifs plus transparents.

Il ne règle pas les questions d'ordre strictement commercial pour des raisons de confidentialité et parce que les circonstances, la qualité et le nombre de parties intéressées sont trop divers.

La forme et les dispositions détaillées de l'accord de partenariat et le choix des autorités qui le préparent et le concluent sont à la discrétion des parties intéressées.

### Forme juridique

Les gouvernements Membres de la CEMT et de la CEE-ONU sont convaincus que les modèles qui figurent dans la présente annexe fournissent en outre des éléments utiles à une mise en conformité cohérente du réseau des grandes lignes de transport intermodal international avec les caractéristiques techniques fixées à l'annexe III de l'Accord AGTC<sup>3</sup> et les paramètres d'efficacité ferroviaire ainsi que les normes minimales applicables aux infrastructures fixés à l'annexe IV de l'Accord AGTC.

Tandis que les modèles contiennent plusieurs dispositions et mesures spécifiques, comme des indicateurs clefs de performance par exemple, certaines peuvent ne pas être toujours nécessaires, pertinentes ou acceptables. C'est pourquoi les modèles ne proposent aucune disposition ayant littéralement force obligatoire pour les gouvernements et les groupes industriels intéressés. Les modèles ont plutôt pour but de fournir les éléments et les outils d'un cadre paneuropéen commun susceptibles de faciliter les négociations entre les pays et les acteurs du transport intermodal.

Ces éléments et ces outils devraient faciliter l'accord sur les mesures et les mécanismes nécessaires à telle ou telle ligne de transport intermodal, à des périodes convenues et conformément aux besoins particuliers des gouvernements et des intérêts commerciaux en cause. Il est donc entendu que ces modèles ne créent aucune obligation de négocier pour les gouvernements Membres de la CEMT et de la CEE-ONU.

---

<sup>3</sup> Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) en date du 1er février 1991.

## Evaluation internationale

Pour déterminer les progrès réalisés dans la mise en oeuvre de cette recommandation et, en ce qui concerne les parties contractantes à l'Accord AGTC, pour vérifier les caractéristiques techniques existantes du réseau fixées à l'annexe III à l'Accord AGTC ainsi que les paramètres d'efficacité des trains et les normes minimales d'infrastructure visées à l'annexe IV à l'Accord AGTC, les gouvernements Membres de la CEMT et de la CEE-ONU sont invités à effectuer périodiquement des enquêtes sur les réseaux ferroviaires et les installations comme indiqué ci-dessous.

Les enquêtes sont effectuées selon les modalités suivantes :

Les enquêtes portent sur les lignes ferroviaires et les installations importantes pour le transport international intermodal, en particulier celles visées à l'annexes I et II à l'Accord AGTC (les cas échéant).

Les enquêtes sont effectuées à intervalles réguliers, de préférence tous les cinq ans.

Dans toute la mesure du possible, les enquêtes sont menées en parallèle avec les enquêtes analogues entreprises au titre de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et du Protocole à l'Accord AGTC concernant le transport combiné par voie navigable<sup>4</sup>.

Les enquêtes devraient porter sur les dispositions et les repères figurant dans les plans d'action et les Accords de partenariat «types» contenus dans cette annexe. Elles devraient également porter, particulièrement pour les Parties contractantes à l'Accord AGTC, sur les caractéristiques des infrastructures fixées à l'annexe III à l'AGTC, ainsi que sur les paramètres d'efficacité et les normes minimales des trains de transport intermodal et des installations connexes visés à l'annexe IV de l'AGTC.

Afin de pouvoir comparer les résultats des enquêtes dans le temps et, en particulier, entre diverses lignes de transport international intermodal, les enquêtes devraient être préparées et évaluées et leurs résultats diffusés sous l'égide de l'organe international visé au paragraphe 2 des articles 14, 15 et 16 de l'AGTC ; c'est-à-dire le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Protocole à l'Accord AGTC concernant le transport combiné par voie navigable en date du 17 janvier 1997 (pas encore en vigueur).

<sup>5</sup> Le nom de ce Groupe de travail a été modifié en 2004 comme suit : « Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique ».

## **PLAN D'ACTION « TYPE » POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT INTERMODAL AU NIVEAU PANEUROPEEN**

Un plan d'action intergouvernemental pour le développement du transport intermodal devrait présenter les éléments suivants :

### **A. DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

#### Généralités et contexte politique

Exposé des motifs politiques et économiques qui incitent les gouvernements à harmoniser leurs politiques des transports, à mettre en commun leurs connaissances techniques et à coordonner les activités correspondantes pour promouvoir le transport intermodal dans une perspective de politiques durables en matière de transport.

#### Définitions

Les définitions des termes techniques doivent être conformes aux définitions de la *Terminologie en transports combinés* rédigée en 2001 par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) et la Commission européenne (CE).

#### Étendue des activités

La définition du domaine de coopération, par exemple la détermination des lignes de transport intermodal dont il s'agit, des installations connexes (terminaux intermodaux, points de franchissement des frontières, postes de changement d'écartement et ports ou liaisons par navire transbordeur), de l'objet de l'activité (infrastructures, exploitation, réglementation, etc.) et des parties intéressées dans le transport intermodal.

### **B. DISPOSITIONS COMMUNES**

#### Acteurs en présence

Énumération des gouvernements et, éventuellement, des instances de réglementation qui négocieront et approuveront le plan d'action aux niveaux bilatéral, trilatéral ou multilatéral.

#### Objectifs

Description des résultats attendus du plan d'action, qu'il s'agisse de points particuliers ou de points généraux. Éventuellement, recommandation quant à la conclusion d'accords de partenariat entre les différents acteurs au transport intermodal.



### Analyse de la situation

Identification des problèmes et de leurs causes grâce à des entretiens, des études de faisabilité et/ou des témoignages enregistrés lors de l'utilisation de lignes de transport intermodal particulières. À cette occasion, vérification possible de la cohérence des textes réglementaires.

### Activités et résultats à réaliser

Description précise des tâches et des résultats à réaliser au regard des objectifs retenus, et fixation de critères d'évaluation. Les normes et les paramètres applicables aux infrastructures et aux services fixés dans les annexes III et IV à l'Accord AGTC peuvent être explicitement choisis comme valeurs de référence minimales.

### Action des gouvernements

Indication des mesures réglementaires et autres initiatives des pouvoirs publics susceptibles de faciliter la réalisation des activités convenues.

### Mécanisme(s) de fonctionnement

Explications quant aux modalités de réalisation des activités convenues et des objectifs fixés (plan, méthodes de travail).

### Calendrier

Fixation des dates de début et de fin des activités convenues et des étapes intermédiaires. Un processus continu peut être lancé sans dates précises mais chaque projet et chaque tâche devraient être réalisés dans des délais déterminés.

### Contrôle et suivi

Mise en place de dispositifs de contrôle et de notification permettant de connaître précisément les résultats effectivement obtenus et de prendre, le cas échéant, des mesures correctives à un niveau politique élevé.

### Évaluation

Évaluation des résultats atteints au regard des objectifs convenus; modification au besoin des engagements pris par les parties afin de mieux réaliser les objectifs.

Autres aspects

Définition s'il y a lieu des mesures applicables aux entreprises de transport intermodal qui enfreignent les mesures de protection des données, les dispositifs d'urgence, etc.

C. DISPOSITIONS FINALES

Entrée en vigueur/Dénonciation/Expiration/Durée

Dispositions relatives au début du plan d'action; éventualité d'une dénonciation par les parties; expiration; durée et prorogation possible.

Clause de sauvegarde

Disposition tendant à éviter tout conflit entre le plan d'action et d'autres engagements ou obligations juridiques, découlant, par exemple, du statut de membre de l'Union européenne.

## **ACCORD DE PARTENARIAT « TYPE » POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT INTERMODAL AU NIVEAU PANEUROPEEN**

Un accord de partenariat pour le développement du transport intermodal devrait présenter les éléments suivants :

### **A. DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

#### Contenu

- Un plan d'action intergouvernemental a déjà été conclu :  
Description de ses objectifs.
- Un plan d'action n'a pas été conclu :  
Description des objectifs généraux convenus entre les parties concernées par les problèmes qui se présentent en matière de transport intermodal (la conclusion d'un plan d'action peut être envisagée dans le cas où certaines activités sont difficiles à réaliser).

Dans les deux cas, la nature du partenariat et le niveau d'engagement attendu doivent être déterminés. L'accord peut prendre la forme d'une charte, d'une lettre d'intention, d'un contrat, etc.

#### Définitions

Les définitions des termes techniques doivent être conformes aux définitions de la *Terminologie en transports combinés* rédigée en 2001 par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) et la Commission européenne (CE).

#### Étendue des activités

Définition du domaine de coopération (type d'activité, cargaison, traction, etc.) et de sa portée géographique (lignes de transport, installations connexes, etc.).

### **B. DISPOSITIONS COMMUNES**

#### Acteurs concernés

Énumération des acteurs passifs et/ou actifs, publics et/ou privés, et explication de leur participation aux activités à réaliser.

Il peut s'agir d'entreprises de transport intermodal, de compagnies de chemin de fer, de commissionnaires de transport, de responsables d'infrastructures ferroviaires, d'exploitants de terminaux ou d'autorités de contrôle des frontières (organismes sanitaires, vétérinaires, phytosanitaires, etc.).

### Objectifs

Indication des résultats espérés de l'accord de partenariat et définition claire des responsabilités et du comportement attendu de chaque partie. Au niveau international, ce type d'accord peut en particulier rendre plus transparents les rôles et les responsabilités des parties.

### Analyse de la situation

Identification des problèmes et de leurs causes grâce à des entretiens, des études de faisabilité et/ou des témoignages enregistrés lors de l'utilisation de lignes de transport intermodal particulières. À cette occasion, vérification possible de la cohérence des textes réglementaires.

### Activités et résultats à réaliser

Description précise des tâches et des résultats à réaliser au regard des objectifs convenus, et fixation de critères d'évaluation. Les normes et les paramètres applicables aux infrastructures et aux services fixés dans les annexes III et IV au présent Accord peuvent être explicitement choisis comme valeurs de référence minimales. Pour évaluer les résultats et le niveau d'accomplissement des engagements pris, on peut utiliser les indicateurs de performance et les responsabilités aux niveaux national et international énumérés ci-dessous.

### Mécanisme(s) de fonctionnement

Explications quant aux modalités de réalisation des activités convenues et des objectifs fixés (plan, méthodes de travail). Les travaux peuvent 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 ceux des autorités publiques, peuvent y participer, éventuellement en qualité d'observateurs.

### Responsabilités

Description de chaque tâche et désignation de la personne ou des personnes qui en sont responsables.

### Financement

Énumération de tous les acteurs devant participer au financement des activités convenues. Détermination de la part de chacun, élaboration d'un plan de financement.

### Échéancier de réalisation

Fixation du calendrier de réalisation des tâches, si possible par étapes. Chaque étape doit permettre de comparer en continu les progrès réalisés sur la voie des objectifs convenus; les résultats de chaque étape doivent si possible, être communiqués aux signataires du plan d'action. Un processus continu peut être lancé sans dates précises, mais chaque projet et chaque tâche devraient être réalisés dans des délais déterminés.

### Contrôle et suivi

Mise en place d'un comité de pilotage chargé d'assurer le suivi de l'exécution des activités convenues, de contrôler la conformité au plan de financement (évaluation des dépassements de devis possibles) et d'apporter éventuellement des modifications au programme de travail. Ce comité peut demander une expertise sur un point particulier. Les partenaires financiers peuvent avoir un droit de regard sur l'emploi des ressources qu'ils fournissent.

### Sanctions

Des sanctions peuvent être prévues dans certains cas :

- Défaillance d'une partie en matière de services convenus, de normes de performance ou d'autres prescriptions;
- Non-respect des mesures de protection des données convenues;
- Non-respect des mesures d'urgence convenues.

### Arbitrage

Disposition prévoyant la saisine des instances politiques ou institutionnelles si les partenaires ne parviennent pas au consensus soit pour rédiger l'accord de partenariat, soit pour le mettre en œuvre.

### Évaluation

Évaluation des résultats atteints au regard des objectifs convenus. Cela permet de modifier au besoin les engagements pris par les parties afin de mieux réaliser les objectifs.

## C. DISPOSITIONS FINALES

### Entrée en vigueur/Dénonciation/Expiration/Durée

Dispositions relatives à l'entrée en vigueur de l'accord de partenariat; éventualité d'une dénonciation par les parties; expiration; durée et prorogation possible.

## D. INDICATEURS CLEFS DE PERFORMANCE ET RESPONSABILITÉS

Les indicateurs clefs de performance aux niveaux national et international ci-dessous devraient être considérés comme un ensemble de valeurs de référence permettant fondamentalement d'évaluer l'efficacité générale des services de transport intermodal et le degré de respect des paramètres d'efficacité et des normes minimales applicables aux infrastructures. Ces indicateurs, les valeurs qui leur sont données et la définition du responsable des activités qu'ils recouvrent ont inspirés des pratiques optimales. Ils sont une partie importante de l'accord de partenariat car ils permettent de suivre en continu la manière dont sont honorés les engagements pris et d'évaluer les résultats des services de transport intermodal et le comportement de chaque acteur.

Il peut être nécessaire en fonction des circonstances (selon les lignes de transport, les régions, etc.) de définir des indicateurs différents ou entièrement nouveaux.

Indicateurs clefs de performance et responsabilités  
Niveau national

		Commissionnaires de transport	Douanes	Entreprises de transport intermodal	Compagnies de chemin de fer	Exploitants de terminaux
Activité	Indicateur clef de performance <sup>6</sup>	Acteur responsable				
1) Conformité administrative et technique des unités de transport intermodal (UTI)	- Nombre d'unités et pourcentage du nombre total par train; - Total par mois et par train.			✓		
2) Respect de l'heure limite de remise routière	- Nombre d'unités et pourcentage 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 pourcentage du total de wagons conformes remis par train; - Total cumulé par mois et par trains.			✓	✓	
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.				✓	
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.				✓	
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.			✓	✓	
8) Respect de la mise à disposition routière	- 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.	✓		✓		
9) État des UTI à la livraison aux clients	- Nombre d'unités endommagées et en pourcentage du nombre total d'unités livrées par train; - Nombre cumulé 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.				✓	
12) Temps moyen de formation des trains [AGTC, annexe IV, sect. D a)]	Max. 60 minutes					✓
13) Temps moyen d'attente des véhicules routiers [AGTC, annexe IV, sect. D b)]	Max. 20 minutes					✓
Autres						

<sup>6</sup> Les valeurs mentionnées sont des valeurs indicatives, à négocier au cas par cas.

Indicateurs clefs de performance et responsabilitésNiveau international

		Commissionnaires de transport	Douanes	Entreprises de transport intermodal	Compagnies de chemin de fer	Exploitants de terminaux
Activité	Indicateur clef de performance <sup>7</sup>	Acteur responsable				
1) Conformité du système de réservation sur les trains internationaux	Le cas échéant - Oui/Non			✓		
2) Respect des horaires d'arrivée et de départ aux frontières et transbordement	Pas d'arrêt aux frontières (si l'arrêt est inévitable, max. 30 minutes) [AGTC, annexe IV, sect. E b)]		✓		✓	
3) Conformité aux modalités de transmission des données (qualité, actualité, contenu) selon le Système de gestion du trafic ferroviaire européen	Oui/Non			✓	✓	
4) Conformité des contrôles (douanes, santé, marchandises dangereuses)	Oui/Non	✓	✓	✓	✓	✓
5) Conformité de transmission de documents de transport international ferroviaire (lettre de transport, documents techniques, etc.)	Oui/Non			✓	✓	
6) Réception des UTI d'arrivée par l'exploitant du terminal	Oui/Non			✓		✓
Autres						

---

<sup>7</sup> Les valeurs mentionnées sont des valeurs indicatives, à négocier au cas par cas.