



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/2006/1  
18 janvier 2006

Original: FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE  
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU sur le transport intermodal et la logistique<sup>1</sup>  
(29 et 30 mars 2006)

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique  
(Quarante-cinquième session, 30 mars 2006,  
point 4 de l'ordre du jour)

**SUIVI DU SÉMINAIRE DE LA CEMT/CEE-ONU SUR LE TRANSPORT INTERMODAL  
ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE  
(KIEV, 27 ET 28 SEPTEMBRE 2004)**

Mise en place d'un dispositif de recensement des bonnes pratiques

Projet de cahier des charges

Note du président du groupe de travail CEE-ONU

**A. PREAMBULE**

1. Le développement du commerce entre l'Europe et l'Asie s'est traduit principalement par une croissance accélérée du trafic de conteneurs par la voie maritime.

---

<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).

2. Il ne fait aucun doute que le transport maritime demeurera à l'avenir un acteur clé du marché des transports entre l'Europe et l'Asie. Néanmoins, le quasi monopole du transport maritime va notamment entraîner des problèmes croissants de desserte terrestre des ports.

3. L'analyse économique montre que les relations terrestres peuvent dans certains cas constituer une alternative valable à la voie maritime et permettre d'améliorer sensiblement l'accessibilité des pays traversés tout en absorbant une partie non négligeable de la forte croissance prévue des trafics, notamment de conteneurs.

4. La mise en place de liaisons terrestres efficaces entre l'Europe et l'Asie soulève cependant un certain nombre de difficultés qui ne peuvent être surmontées que par des décisions politiques appropriées portant notamment sur la mise à disposition d'infrastructures de transport adéquates et la levée des obstacles réglementaires ou institutionnels qui empêchent le développement de services efficaces de transport.

5. Si les compagnies maritimes et les ports semblent, jusqu'à une certaine limite, en mesure de pouvoir faire face à l'accroissement prévisible des trafics maritimes notamment de conteneurs, il n'en va pas de même des modes de transport terrestre pour les acheminements entre les ports et leurs arrière-pays. Les risques de saturation des réseaux routiers desservant ces ports sont importants tandis que les capacités des voies ferrées et navigables sont souvent insuffisantes. Il est donc essentiel que les Pouvoirs Publics prennent les mesures nécessaires, notamment dans le domaine des infrastructures, pour améliorer la desserte terrestre des ports maritimes en développant par exemple des liaisons appropriées par chemin de fer ou par voies navigables et en facilitant les transferts intermodaux entre les modes terrestres et maritimes.

6. Une approche par le biais de grands corridors entre l'Europe et l'Asie semble devoir être privilégiée car elle seule semble de nature à faciliter la mise en place de services réellement performants pour des déplacements sur de longues distances.

7. Comme indiqué dans la Déclaration de Ljubljana de mai 2004, adoptée par la CEMT, il est important que ces corridors ainsi que les projets d'investissement qui les concernent, soient définis à partir des besoins réels et sur la base de critères définis. Il est également essentiel qu'ils soient appréhendés dans une perspective multimodale et soient abordés en cohérence avec les projets locaux et régionaux et avec les réseaux nationaux afin que les pays traversés en tirent les meilleurs bénéfices et que soit assurée la continuité des infrastructures facilitant ainsi l'exploitation des services internationaux.

8. La mise en place de corridors euro-asiatiques par la réalisation d'infrastructures adaptées n'a de sens que si les services de transport qui peuvent s'y développer ne sont pas freinés par toute une série d'obstacles qui entravent leur condition d'exploitation et réduisent leur compétitivité par rapport au transport maritime. Parmi ces obstacles, on peut notamment citer l'absence d'harmonisation des dispositions réglementant les marchés de transport, l'efficacité

insuffisante des chemins de fer, les difficultés de franchissement des frontières, le recours à des technologies désuètes de transport et d'information, le manque de sécurité et la desserte des terminaux de transbordement.

## **B. LES OBJECTIFS RECHERCHÉS**

9. La mise en marche d'une véritable démarche prospective est sans doute plus indispensable que jamais pour la programmation des investissements nécessaires et l'offre de services adaptés.

10. Pour y parvenir, les objectifs suivants devront être atteints :

- La définition de scénarios communs de perspectives d'échanges pour des hypothèses de base compatibles sur le contexte socio-économique des pays concernés ;
- Des principes d'ouverture et d'exploitation de réseaux permettant une interopérabilité routière, maritime, fluvial et ferroviaire ;
- L'articulation entre les programmes d'infrastructures de transport le long de grands corridors ;
- Une évaluation socio-économique mettant en regard, croissance des trafics et son impact sur l'environnement afin de trouver la meilleure réponse pour le développement durable.

11. Pour répondre à ces objectifs, une première étape consistera à recenser les « bonnes pratiques » et expérimentations en cours ou futures dans les pays des Etats membres.

12. Ce recensement portera notamment sur :

- a) L'élimination des barrières physiques et non physiques, qui ralentissent le passage des flux de marchandises entre les pays de la région eurasiatique par :
  - La coordination des activités des autorités dans le domaine des transports, des douanes et des organes de contrôle aux frontières des pays participant, afin de simplifier les procédures ;
  - L'accélération de la circulation des marchandises par train aux points de changement d'écartement des voies ;
  - L'harmonisation du cadre juridique et réglementaire dans le domaine des transports des pays participant, sur la base des accords internationaux, des résolutions de la CEMT, des conventions de la CEE-ONU et de la législation et des principes de la politique des transports de l'Union Européenne.
- b) Le développement des capacités techniques et technologiques des infrastructures de transport par :
  - La création de réseaux de centres logistiques et de moyens informatiques de suivi de marchandises ;

- L'élaboration de la réalisation de projets d'investissements communs et la garantie de leur financement ;
- Le développement des lignes de communications par ferries dans la région de la mer Noire de la mer d'Azov et de la mer Caspienne et l'amélioration de l'utilisation des voies navigables pour le transport intermodal.

### **C. LA METHODOLOGIE**

13. Lors de la session CEMT/CEE-ONU du 25 au 28 septembre 2005, les Etats membres présents ont accueilli favorablement la proposition de l'Ukraine de vouloir organiser ce recensement (TRANS/WP.24/109, paragraphe 12).

14. Le recensement et l'analyse des différentes actions recueillies sur l'ensemble des territoires des Etats membres pourraient être effectués par l'Ukraine. L'analyse devra notamment faire ressortir les points forts et les points faibles des éléments qui auront été communiqués.

15. L'état d'avancement et le résultat final de ce recensement pourraient être présentés dans le cadre des sessions CEMT/CEE-ONU (les documents devront être transmis au secrétariat de la CEE-ONU au moins trois mois avant la date des sessions pour être traduits). A cette occasion, les participants seront amenés à se prononcer sur les suites qui pourraient être réservées aux actions recensées dans le but d'assurer leurs cohérences et leurs transposabilités dans un ou deux corridors expérimentaux (voir l'annexe) pour améliorer la circulation des flux de marchandises.

### **D. LES MOYENS NECESSAIRES A METTRE EN PLACE**

16. L'Ukraine pourra effectuer le recensement soit par lettre soit par courrier électronique. Pour cela, les secrétariats de la CEMT et de la CEE-ONU communiqueront à l'Ukraine les coordonnées des correspondants à contacter dans les Etats membres, ainsi que ceux des organisations non-gouvernementales impliquées.

17. L'Ukraine s'appuiera sur l'avis d'un groupe d'experts pour analyser les renseignements reçus. Ces analyses seront portées à la connaissance des Etats membres sous la forme d'un rapport qui sera annexé au rapport final de ce recensement, produit par l'Ukraine. Les avis peuvent être effectués par courrier électronique et en cas de besoin sous forme de réunions.

### **E. LA COMPOSITION DU GROUPE D'EXPERTS**

18. Le groupe d'experts pourra comprendre : les pays membres, la Commission européenne, l'OSJD, la CESAP, l'UIC, l'UIRR, le GETC, l'OTIF, le CLECAT, l'EIM et l'IRS.

**F. LA COORDINATION AVEC D'AUTRES GROUPES D'EXPERTS**

19. L'Ukraine pourra prendre contact avec tout autre groupe d'experts qui puisse enrichir l'analyse qui lui est demandée, ou du moins faire part de leur existence aux sessions CEMT/CEE-ONU si l'Ukraine rencontre des difficultés au niveau des prises de contacts.

**G. LE CALENDRIER**

20. Le rapport final devra être remis avant le 30 juin 2007 en vue d'être traduit pour être présenté et débattu à la session CEMT/CEE-ONU d'automne 2007.

21. Un état d'avancement sera fait aux sessions CEMT/CEE-ONU d'automne 2006, printemps 2007. A chacune de ces sessions, l'Ukraine devra présenter un état : des contacts pris, des informations reçues, des analyses faites et une ébauche des propositions d'actions à retenir.

\* \* \*

**Annexe****CORRIDORS EXPERIMENTAUX DE TRANSPORT EUROPE-ASIE  
Grandes lignes de transport intermodal****Propositions**

<b>Ouest-Est</b>	Observatoire: "Four -axis project" <sup>2</sup>
C-E 20 <sup>3</sup> (E 20 <sup>4</sup> , PETC II <sup>5</sup> )	Berlin/Seddin-( <u>Frankfurt (O)-Kunowice</u> ) <sup>6</sup> -Poznan-Warszawa- Allemagne-Pologne  ( <u>Terespol-Brest</u> )-Minsk-( <u>Orsha-Krasnoye</u> )-Smolensk-Moskva- Pologne-Belarus      Bélarus-Fédération de Russie  Nizhny-Novgorod
<b>Ouest-Est</b>	Observatoire proposé: Ukraine
C-E 30 <sup>3</sup> (E 30 <sup>4</sup> , PETC III <sup>5</sup> )	Dresden-( <u>Görlitz-Zgorzelec</u> )-Wroclaw -Katowice- Allemagne-Pologne  ( <u>Medyka-Mostiska</u> )-Lvov-Kiev Pologne-Ukraine
<b>Nord-Sud</b>	Observatoire proposé: Ukraine
C-E 10-C-E 95 <sup>3</sup> (E 10-E 95 <sup>4</sup> , PETC IX <sup>5</sup> )	Helsinki-( <u>Vainikkala -Buslovskaja</u> )-St.Petersburg-Moskva - Finlande- Fédération de Russie  ( <u>Suzemka-Zernovo</u> )-Kiev-( <u>Kuchurgan-Novosavyska</u> )-Chisinau- Fédération de Russie-Ukraine      Ukraine-Rép. de Moldova  ( <u>Ungheni-Iasi</u> )-Bucuresti-( <u>Giurgiu-Ruse</u> )-Dimitrovgrad Rép. de Moldova-Roumanie      Roumanie-Bulgarie

- - - - -

<sup>2</sup> Projet des chemins de fer allemands (DB), polonais (PKP), biélorusses (BC) et russes (RZD).

<sup>3</sup> Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC).

<sup>4</sup> Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC).

<sup>5</sup> Corridors Trans-Européens de Transport (Pan-European Transport Corridors).

<sup>6</sup> (...) = points de franchissement des frontières.