

RESOLUTION D'ENSEMBLE N° 2002/2 SUR LES TRANSPORTS COMBINÉS

[CM(2002)3/FINAL]

Le Conseil des Ministres, réuni à Bucarest, les 29 et 30 mai 2002,

SE RÉFÉRANT aux Résolutions N° 59, 65, 67 ainsi qu'aux rapports CEMT/CM(91)25, CEMT/CM(94)13/FINAL, CEMT/CM(95)12, CEMT/CM(96)16, CEMT/CM(98)15/FINAL et CEMT/CM(2000)3/FINAL de la CEMT comportant des recommandations sur les actions destinées à développer l'utilisation des transports combinés ;

CONSIDÉRANT l'utilité de rassembler en un seul document l'essentiel des décisions prises sur ce sujet, sans pour autant remplacer les rapports détaillés les plus récents en la matière [CEMT/CM(95)12, CEMT/CM(98)15/FINAL, CEMT/CM(2000)3/FINAL] ;

REMARQUANT qu'il existe d'autres Résolutions adoptées par les Ministres de la CEMT, y compris la Résolution N° 2000/3 sur les charges et les taxes liées au transport [CEMT/CM(2000)13/FINAL] ou le projet de Résolution sur le développement des chemins de fer européens [CEMT/CM(2002)2], qui ont des répercussions directes sur le développement du transport combiné ;

CONVAINCU que le transport combiné doit jouer un rôle essentiel dans les systèmes de transport de l'avenir comme alternative au transport de marchandises par route et pour satisfaire aux impératifs écologiques et économiques d'un système de transport durable ;

PRENANT NOTE des problèmes qui continuent de se poser au transport combiné, en particulier :

- De l'échec actuel des actions visant à établir et à faire payer les coûts véritables, ce qui entraîne une distorsion de concurrence au bénéfice du transport routier et aux dépens du transport combiné qui peut être un mode plus favorable à l'environnement puisqu'il comprend le rail, la voie d'eau et/ou le transport maritime à courte distance ;
- Du besoin de développer non seulement le transport combiné rail-route, mais aussi le transport combiné faisant appel à la voie navigable et au transport maritime à courte distance, ainsi que les interfaces nécessaires (terminaux et ports) entre ces modes ;
- Des problèmes existants en matière de facilités terminales et d'équipement, d'interopérabilité entre et à l'intérieur des modes de transport (y compris ceux relatifs aux dimensions des Unités de Transport Intermodales), de temps totaux de transport et de ponctualité, de formalités et

règlements administratifs (y compris les opérations de franchissement des frontières), tous ces éléments contribuant à la qualité des services offerts ;

- Du manque global de compétitivité du transport combiné, tant en termes de qualité que de coût/prix ;

RAPPELLE

Que les termes “intermodal”, “multimodal” et “combiné” sont définis dans le cadre de la terminologie relative aux transports combinés adoptée pour la première fois par le Conseil des Ministres de la CEMT en 1992, en parfaite entente avec les experts de l'Union Européenne et de la CEE/ONU, et qui a été mise à jour par ces trois organisations en 2001 ;

SOULIGNE

- Que le développement des transports combinés est non seulement un objectif important de la politique des transports dans de nombreux pays Membres mais peut aussi contribuer à une politique de transports durables ;
- Que l'augmentation du trafic de marchandises, en particulier sur les routes, au cours des dernières années et les taux de croissance prévus peuvent conduire à des goulets d'étranglement sur les routes internationales et nationales principales dans de nombreux pays, et que de tels goulets existent déjà sur certains axes ;
- Que la compétitivité du transport combiné doit être améliorée tant en termes de qualité que de coût/prix ;

RECOMMANDE

aux Institutions nationales et internationales :

- De renforcer, tant au niveau national qu'international, les efforts de coordination de l'interaction entre politiques environnementale, d'aménagement du territoire et de transport ;
- D'améliorer les conditions-cadre pour le développement harmonieux et la promotion du transport combiné ;

en ce qui concerne les coûts et les prix

- de créer des conditions d'égale concurrence entre les différents modes de transport (notamment par l'internalisation des coûts externes) ainsi que d'assurer la transparence des conditions de concurrence et de coopération au sein de chaque mode ;
- de favoriser le développement d'interfaces entre modes, plus efficaces et moins onéreuses ;

en ce qui concerne les réseaux

- d'appliquer et d'assurer le respect des normes conclues sur le plan international (e.g. l'accord AGTC* et son protocole sur le transport combiné par voies navigables), sur les itinéraires convenus ;

* AGTC = Accord européen sur les Grandes lignes de Transport international Combiné et les installations connexes -- CEE/ONU 1991.

- d'intégrer les installations terminales de transport combiné dans la planification régionale, ainsi que dans la planification des activités commerciales dérivées de marchandises et de centres logistiques, y compris lorsque des pays voisins sont concernés et d'accorder, dès lors, autant que possible, des subventions à l'investissement en terminaux, tout en respectant les règles relatives aux aides d'Etat et à la concurrence en vigueur ;
- de concentrer les efforts financiers afin de faire disparaître les goulets d'étranglements ;
- d'affecter les ressources publiques directement ou indirectement aux infrastructures pour faciliter l'accès aux terminaux et améliorer également les installations terminales tant de manutention, de stockage que de traitement des Unités de Transport Intermodal (UTI), tout en respectant les règles relatives aux aides d'Etat et à la concurrence en vigueur ;

en ce qui concerne l'interopérabilité

- d'améliorer la compatibilité des différents réseaux ;
- de veiller, dans la mesure du possible, à ce que les obstacles au transport combiné international dus aux défauts d'infrastructure, aux dispositifs de transbordement ou au matériel roulant soient éliminés par des mesures appropriées, là où l'on peut attendre des bénéfices nets pour la société ;
- d'assurer la stabilité des limites maximales des dimensions des véhicules routiers dans le cadre légal dessiné par l'Union Européenne (Directive 96/53/CEE) afin d'établir une base décidée en commun pour des normes d'unités de transport combiné ;
- d'encourager les activités visant à une meilleure compatibilité des systèmes d'information et des systèmes de signalisation ferroviaire en vue d'un meilleur écoulement du trafic, selon les termes employés dans le projet de Résolution sur le développement des chemins de fer européens CEMT/CM(2002)2 ;
- de soutenir le développement des UTI gerbables, aptes au transport maritime à courte distance et au transport par voies navigables ;
- de développer l'utilisation de systèmes d'information électroniques performants et interopérables, permettant l'échange de données informatiques entre les opérateurs de transport des différents pays Membres ainsi que l'établissement et la délivrance automatique des documents de transport et des autres documents nécessaires, et fournissant des informations pertinentes et fiables aux chargeurs, aux distributeurs et aux autres acteurs de la chaîne de transport ;

en ce qui concerne les mesures financières, et tout en respectant les règles relatives aux aides d'Etat et à la concurrence en vigueur,

- de faciliter, financièrement et/ou fiscalement, les acquisitions initiales de matériel de transport, comme par exemple le matériel roulant ou les UTI ;
- d'accorder, compte tenu de la situation actuelle (aussi longtemps que les charges et les taxes de transport ne sont pas destinées à internaliser les coûts externes) et en conformité avec les règles de concurrence, une assistance financière pour certains coûts opérationnels ou pour la phase initiale de nouveaux services de transport combiné ;
- de soutenir les mesures destinées à améliorer l'efficacité et la qualité des services de transport combiné ;

- d'accorder, lorsque cela est possible, des déductions partielles, voire totales, de taxes, péages et droits d'usage de l'infrastructure routière sur les véhicules affectés à des opérations de transport combiné, en particulier pour les parcours initiaux et terminaux ;
- d'attirer des capitaux privés qui sont, en tout état de cause, nécessaires au développement du transport combiné ;

en ce qui concerne les mesures réglementaires et les contrôles

- d'examiner la possibilité d'accorder des exemptions de certaines restrictions et interdictions de circulation telles qu'elles s'appliquent habituellement au transport routier international ;
- de libéraliser, ne serait-ce que sur la base de la réciprocité, les parcours initiaux et terminaux en transport combiné international ;
- de maintenir des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'UTI, lors des parcours initiaux et terminaux ;
- de soutenir tous les efforts entrepris pour réduire, normaliser et simplifier les documents utilisés en transport combiné ;
- de prendre les dispositions nécessaires pour mener les contrôles douaniers et assimilés (y compris les contrôles vétérinaires et phytosanitaires) autant que possible aux points de chargement et de déchargement, afin d'accélérer les opérations de transport combiné, raccourcir les délais de livraison et rendre plus fiables les horaires de transport combiné ;
- d'appliquer de manière rigoureuse les réglementations existantes pour le transport routier, notamment les dispositions relatives au temps de conduite et de repos, aux limitations de vitesse et aux poids et dimensions des véhicules, et à cette fin, de renforcer leur contrôle et d'appliquer les sanctions qui y sont afférentes plus scrupuleusement, afin de garantir une meilleure sécurité du trafic routier et des conditions loyales de concurrence, tant sur le plan intramodal qu'intermodal ;

en ce qui concerne le processus d'exploitation

- de prendre les mesures nécessaires pour que tous les modes concernés -- rail, voies navigables, transports maritimes à courte distance -- aient les mêmes chances de développement sur le marché des transports combinés, en favorisant tout d'abord une meilleure coopération entre les réseaux et en développant de même une ouverture du marché, avec une certaine concurrence entre les différents opérateurs ;
- d'œuvrer pour améliorer la qualité du transport combiné en garantissant l'accès aux réseaux de chemins de fer, tel que cela est déjà mentionné dans le projet de Résolution sur le développement des chemins de fer européens CEMT/CM(2002)2 ;
- de poursuivre la politique de libéralisation de l'accès aux réseaux de transports fluvio-maritimes en Europe dans des conditions non discriminatoires, ainsi que d'harmoniser et simplifier les règles juridiques et procédures administratives les concernant ;

en ce qui concerne le suivi du marché

- de se doter des moyens nécessaires pour disposer d'informations statistiques cohérentes et fiables ;
- de procéder régulièrement à un inventaire le plus précis possible des goulets d'étranglement qui entravent le développement du transport combiné ;

- d'encourager le développement de bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance, tels qu'ils existent déjà dans certains pays, régions et ports européens ;
- d'une manière plus générale, d'encourager la création de centres d'information uniques pour le transport combiné afin d'assurer un accès égal à l'information dans tous les pays Membres ;

en ce qui concerne les innovations

- de ne pas perdre de vue les exigences et les possibilités propres aux transports combinés dans les travaux visant à réduire les obstacles au transport international et à tirer parti des progrès de l'informatique ;
- d'encourager la recherche opérationnelle relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport, que ce soit pour les UTI, les interfaces ou les systèmes d'information ;
- de veiller à ce que les dimensions du matériel roulant restent compatibles tant avec les infrastructures qu'avec les UTI, quelles que soient les innovations entreprises ;

à tous les opérateurs de la chaîne de transport combiné :

- qu'ils coopèrent plus étroitement, tout en respectant les conditions de concurrence, afin de fournir un service de qualité, fiable et flexible, ceci en utilisant par exemple les technologies les plus performantes, et de rechercher et d'ouvrir ensemble de nouveaux marchés ;
- qu'ils aient recours au transport combiné, de manière plus intensive, pour le transport de marchandises dangereuses, sans préjuger des atouts du rail et de la voie d'eau dans ce domaine ;
- que des efforts soient entrepris pour offrir un niveau de prix des opérations de transport combiné aussi compétitif que possible avec les services de transport routier et qu'ils s'assurent que les méthodes de calcul des coûts soient aussi transparentes que possible ;
- que les capacités des terminaux soient augmentées par des heures d'ouverture plus longues et des prestations de service plus efficaces, en particulier en ce qui concerne les opérations de transbordement ;
- qu'ils constituent des pools internationaux de wagons, toutes les fois où la situation s'y prête, dans la mesure où cela est compatible avec l'efficacité économique et les exigences techniques ;
- que les centres de transbordement soient desservis de préférence par des trains blocs pour fournir un service de transport combiné concurrentiel, qui attire la clientèle ;
- qu'une information en temps réel sur la progression du transport combiné soit fournie aux clients, notamment par des systèmes électroniques performants et interopérables ;

CHARGE, eu égard à ces recommandations, le Comité des Suppléants de continuer à surveiller le développement de ce secteur des transports et de lui faire rapport à intervalles réguliers sur la mise en œuvre de ces recommandations.