



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/85
4 octobre 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport combiné

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DU TRANSPORT COMBINÉ
SUR SA TRENTE-DEUXIÈME SESSION
(6-8 septembre 1999)**

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphe</u> s
Participation	1 - 5
Adoption de l'ordre du jour	6
Adoption des décisions prises à la trente et unième session du Groupe de travail	7
Activités d'organes de la CEE et d'autres organisations présentant un intérêt pour le Groupe de travail	8 - 12
a) Organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs	8 - 9
b) Commission européenne (CE)	10
c) Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)	11
d) Autres organisations	12

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Paragraphe</u> s
Suivi de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement de 1997	13 - 16
Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC)	17 - 23
a) État de l'AGTC	17 - 19
b) Propositions d'amendement à l'AGTC	20 - 23
Protocole à l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable	24 - 27
Inventaire des normes et paramètres figurant dans l'AGTC	28 - 31
Possibilités de conciliation et d'harmonisation des régimes de responsabilité civile régissant le transport combiné	32 - 37
Rôle des chemins de fer dans la promotion du transport combiné	38 - 44
Faits nouveaux dans le domaine du transport combiné dans les pays membres de la CEE	45
Programme de travail pour 2000-2004	46
Questions diverses	47
Date de la prochaine session	47
Adoption du rapport	48

* * *

Annexes

- Annexe 1 Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) - Propositions d'amendement
- Annexe 2 Projet de programme de travail pour 2000-2004

RAPPORT

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail a tenu sa trente-deuxième session du 6 au 8 septembre 1999, sous la présidence de M. H. Maillard (Belgique).
2. Y ont participé des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Fédération de Russie, France, Hongrie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suisse et Turquie. Un représentant de la Communauté européenne était aussi présent.
3. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) était représentée.
4. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient représentées : Comité de l'organisation de la coopération des chemins de fer (OSJD); Conférence européenne des ministres des transports (CEMT).
5. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées : Bureau international des conteneurs (BIC); European Intermodal Association (EIA); Union internationale des chemins de fer (UIC); Union internationale des entreprises de transport combiné rail/route (UIRR) et Union internationale des transports routiers (IRU). À l'invitation du secrétariat, un représentant du Groupement européen du transport combiné (GETC) a également participé à la session.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document : TRANS/WP.24/84.

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour établi par le secrétariat (TRANS/WP.24/84).

ADOPTION DES DÉCISIONS PRISES À LA TRENTE ET UNIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL

Documents : TRANS/WP.24/83 et Corr.1 (français seulement).

7. Comme il en avait décidé, le Groupe de travail a adopté officiellement les décisions prises à sa trente et unième session, sur la base d'un projet établi par le secrétariat en consultation avec le Président. Le rapport adopté est paru sous la cote TRANS/WP.24/84 et Corr.1.

ACTIVITÉS D'ORGANES DE LA CEE ET D'AUTRES ORGANISATIONS PRÉSENTANT UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL

- a) Organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs

Document : TRANS/SC.3/AC.5/1999/21/Rev.1.

8. Le Groupe de travail a été informé des activités du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3). Il a noté en particulier que la préparation d'une convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMN) avait été finalisée, sous réserve de quelques modifications linguistiques (TRANS/SC.3/AC.5/1999/21/Rev.1), et qu'elle devrait être signée lors d'une Conférence diplomatique qui se tiendrait à Budapest, du 20 février au 1er mars 2000.

9. On peut trouver sur le site Web de la CEE des renseignements détaillés sur les activités de la CEE et de ses organes subsidiaires, y compris le Groupe de travail du transport combiné (www.unece.org/trans).

b) Commission européenne (CE)

10. Le Groupe de travail a pris note des activités récentes de la CE dans le domaine du transport combiné, en particulier en ce qui concerne la Directive 92/106/CEE du Conseil relative à l'établissement de règles communes pour certains types de transport combiné de marchandises, et de la Directive du Conseil 96/53 relative aux poids admis dans les opérations de transport combiné, à la poursuite du programme PACT et aux activités de recherche sur le transport durable et l'intermodalité.

c) Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)

11. Le Groupe de travail a été informé des activités entreprises par le Groupe du transport combiné de la CEMT au sujet de la navigation maritime sur de courts trajets comme solution de remplacement au transport terrestre en Europe. Un rapport sur le potentiel de cette option était en cours d'établissement, pour examen et approbation à la prochaine réunion du Conseil de la CEMT, en mai 2000, à Prague.

d) Autres organisations

12. Les représentants de l'OSJD, de l'EIA, du BIC, de l'UIC, de l'UIRR et du GETC ont informé le Groupe de travail des activités récentes de leur organisation dans le domaine du transport combiné.

SUIVI DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT DE 1997

Documents : JMTE/1996/6; ECE/RCTE/CONF.3/FINAL; TRANS/WP.24/R.85/Rev.1; TRANS/WP.24/R.80/Rev.1.

13. Le Groupe de travail a rappelé les résultats de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement (Vienne, 12-14 novembre 1997) et, en particulier, du Programme commun d'action (ECE/RCTE/CONF.3/FINAL) qui avait été adopté. Il a également rappelé qu'il avait établi pour la Conférence deux documents de travail sur la promotion du transport combiné dans le but de favoriser une politique durable des transports en Europe (TRANS/WP.24/R.85/Rev.1, TRANS/WP.24/R.80/Rev.1).

14. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la deuxième Réunion commune sur les transports et l'environnement, tenue le 6 juillet 1999 à Genève (JMTE/1999/6), dans le cadre du processus de suivi de la Conférence.

15. La Réunion commune, composée des bureaux du Comité des transports intérieurs et du Comité des politiques de l'environnement de la CEE ainsi que des chefs de file chargés de l'application du Programme commun d'action, avait examiné les activités nationales et internationales dans le domaine des transports et de l'environnement mais, malheureusement, n'avait pas encore été en mesure de définir des orientations stratégiques pour les principaux domaines prioritaires à aborder lors de la mise en oeuvre du Programme commun d'action.

16. La Réunion commune a appuyé la demande faite au secrétariat de la CEE/ONU par la Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) (Londres, 16-18 juin 1999) en vue d'établir un inventaire des dispositions relatives à l'environnement présentes dans les instruments juridiques en vigueur administrés par la CEE/ONU. Elle a également décidé d'organiser en janvier 2000 une réunion des points de contact nationaux, des chefs de file et d'autres experts pour définir, entre autres, les principales priorités du Programme d'action, compte tenu des objectifs régionaux à long terme et de l'évolution de la situation sur les plans technique et scientifique.

ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC)

a) État de l'AGTC

Documents : ECE/TRANS/88/Rev.1 et Corr.1 (www.unece.org).

17. Le Groupe de travail a pris acte de ce que, au 4 novembre 1999, les 23 pays ci-après seraient Parties contractantes à l'AGTC : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, Portugal, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suisse et Turquie.

18. Vu l'importance de l'Accord pour l'efficacité du transport international combiné en Europe, le Groupe de travail a invité une fois de plus les Gouvernements de la Finlande, de la Pologne, de la République de Moldova et de l'Ukraine à envisager de devenir Parties contractantes à l'AGTC dès que possible.

19. Le Groupe de travail a noté que le secrétariat avait publié le texte révisé de l'AGTC sous la cote ECE/TRANS/88/Rev.1. Quelques erreurs de frappe feront l'objet d'un rectificatif (Corr.1), qui sera publié en temps voulu.

b) Propositions d'amendement à l'AGTC

Document : TRANS/WP.24/84, annexe 1.

20. Le Groupe de travail a pris note de l'ensemble des propositions d'amendement reproduit en annexe 1 à l'ordre du jour provisoire de sa session (TRANS/WP.24/84) et communiqué par les Gouvernements hongrois et roumain.

21. À ce sujet, le Groupe de travail a noté que, conformément au paragraphe 2 des articles 14, 15 et 16 de l'AGTC, tout amendement proposé par une Partie contractante à l'Accord est examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la CEE. Si, conformément au paragraphe 3 des articles 14, 15 et 16 de l'AGTC, la proposition d'amendement est adoptée par les Parties contractantes présentes et votantes, le secrétariat la communique au Secrétaire général de l'ONU, en sa qualité de dépositaire de l'Accord.

22. Afin de notifier officiellement au dépositaire toute proposition d'amendement adoptée par le Groupe de travail, il est nécessaire que les pays soient Parties contractantes à l'Accord. À sa dix-neuvième session, le Groupe de travail avait estimé que lorsque ces amendements avaient trait aux annexes I et II de l'Accord, les pays concernés, tels que définis au paragraphe 3 de l'article 15 de l'Accord, devaient être consultés à titre officieux par les Parties contractantes proposant ces amendements avant que toute proposition d'amendement ne soit transmise au Secrétaire général de l'ONU. Le secrétariat de la CEE avait été prié de fournir toute l'assistance voulue pour faciliter ces consultations (TRANS/WP.24/95, par. 53).

23. Conformément à l'article 15 de l'AGTC, les Parties contractantes présentes (Allemagne, Autriche, Bulgarie, Fédération de Russie, France, Hongrie, Italie, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Suisse et Turquie) ont adopté les amendements aux annexes I et II de l'AGTC, tels que contenus dans l'annexe 1 au présent rapport, étant entendu que tous les pays directement concernés, selon le paragraphe 3 de l'article 15 de l'Accord, avaient été consultés et les avaient approuvés.

PROTOCOLE À L'ACCORD EUROPÉEN DE 1991 SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC) CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ PAR VOIE NAVIGABLE

Documents : ECE/TRANS/122 et Corr. 1 et 2).

24. Le Groupe de travail a rappelé qu'à l'occasion de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement (Vienne, 12-14 novembre 1997), le Protocole avait été signé par les 12 pays membres de la CEE ci-après : Allemagne, Autriche, Danemark, France, Grèce, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Portugal, République tchèque, Roumanie et Suisse. Le Protocole avait ensuite été signé par la Bulgarie et la Slovaquie.

25. Au 1er septembre 1999, le Protocole comptait les cinq Parties contractantes suivantes : Bulgarie, Danemark, République tchèque, Roumanie et Suisse. Il entrera en vigueur lorsqu'il aura été ratifié par au moins cinq États reliés, de façon ininterrompue, par les voies navigables qu'il énumère.

26. Les propositions d'amendement présentées au Groupe de travail, à sa vingt-neuvième session, par la France, la Hongrie et la Roumanie (document informel No 1 (1998), TRANS/WP.24/79, par. 20), ainsi que les propositions d'amendement communiquées au secrétariat par le Gouvernement bulgare seront examinées par le Groupe de travail dès que le Protocole sera entré en vigueur.

27. Le texte définitif du Protocole à l'AGTC (en anglais, français et russe), est paru sous les cotes ECE/TRANS/122, Corr. 1 (F) et Corr. 2 (R).

INVENTAIRE DES NORMES ET PARAMÈTRES FIGURANT DANS L'AGTC

Documents : TRANS/WP.24/1998/2; "Livre jaune" et additif.

28. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa vingt-neuvième session, il avait approuvé un questionnaire type (TRANS/WP.24/1998/2) et prié le secrétariat d'ajouter à chacun des questionnaires préremplis par pays les nouvelles lignes et les installations connexes figurant dans les propositions d'amendement adoptées à la vingt-cinquième session. Les paramètres pertinents de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer et les lignes de l'AGC ne faisant pas partie du réseau AGTC devaient aussi être ajoutés, en consultation avec le secrétariat du Groupe de travail des transports par chemin de fer, afin d'aboutir à un questionnaire d'ensemble unique portant à la fois sur l'AGTC et l'AGC (TRANS/WP.24/79, par. 23).

29. Le Groupe de travail a noté que, le 28 mai 1999, le secrétariat avait communiqué aux délégations représentées au Groupe de travail les questionnaires préremplis intéressant toutes les Parties contractantes à l'AGTC, et qu'il avait fixé au 1er septembre 1999 la date limite pour retourner les questionnaires dûment complétés.

30. Le secrétariat avait jusqu'ici reçu les réponses de 12 Parties contractantes. Le Groupe de travail a prié les Parties contractantes qui n'avaient pas encore retourné le questionnaire complété au secrétariat de le faire dès que possible.

31. À ce sujet, le Groupe de travail a aussi demandé au secrétariat de publier une nouvelle carte du réseau de l'AGTC, permettant une mise à jour et une modification aisées.

POSSIBILITÉS DE CONCILIATION ET D'HARMONISATION DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ CIVILE RÉGISSANT LE TRANSPORT COMBINÉ

Documents : TRANS/WP.24/1999/1 et 2; document informel établi par la Commission européenne.

32. Le Groupe de travail a rappelé que son programme de travail contenait à titre prioritaire l'"analyse des possibilités de conciliation et d'harmonisation des régimes de responsabilité civile appliqués aux opérations de transport combiné". Suite à une réunion informelle d'experts intéressés (Francfort, 7 et 8 décembre 1998) qui ont étudié la possibilité de résoudre les difficultés éventuelles dues aux différences dans les régimes de responsabilité par mode et/ou à des lacunes en matière de couverture complète

en cours d'opérations de transport combiné, et la méthode à adopter pour ce faire (TRANS/WP.24/1999/1), le Comité des transports intérieurs avait demandé un complément d'examen pour évaluer les problèmes rencontrés dans les opérations de transport combiné (ECE/TRANS/128, par. 86).

33. Le Groupe de travail a pris note d'une étude commandée par la Commission européenne pour mettre en évidence les problèmes associés à l'absence d'un régime de responsabilité cohérent pour les opérations de transport multimodal.

34. À la demande du Groupe de travail, le secrétariat a convoqué une autre réunion officielle d'experts (Genève, 12 et 13 juillet 1999) chargée d'examiner de façon approfondie les conclusions de la première réunion et de renseigner le Comité des transports intérieurs sur ses délibérations au sujet de l'élaboration d'instruments juridiques dans ce domaine ainsi que sur les dispositions et les procédures nécessaires pour mettre au point un tel instrument dans un délai raisonnable.

35. Le Groupe de travail a en principe approuvé les résultats de cette deuxième réunion d'experts tels qu'ils figurent dans le document TRANS/WP.24/1999/2. Il a toutefois considéré que les spécificités d'un nouvel instrument juridique international éventuel, telles que son domaine d'application (tous les modes de transport ou uniquement les modes de transport intérieur) ou son régime (obligatoire ou non (avec une clause de dénonciation)), devraient être définies à un stade ultérieur. Outre des raisons de fond et de droit, les caractéristiques de tout instrument juridique nouveau dépendaient aussi des chances que, sur un plan politique, un tel régime puisse être accepté par des États membres de la CEE. Les vues des clients et des exploitants du transport multimodal ou combiné ainsi que celles des compagnies d'assurance étaient des plus importantes à cet égard et devraient être entendues lors du processus de préparation d'un éventuel instrument juridique.

36. Le Groupe de travail s'est félicité du travail qu'a continué de fournir un groupe restreint d'experts en rédigeant dans ses grandes lignes une convention internationale éventuelle sur la responsabilité des exploitants en transport multimodal, en vue également de définir les problèmes spécifiques qui devraient être réglés pour l'établissement d'une telle convention. Le Groupe de travail a aussi souligné qu'une collaboration étroite devrait s'instaurer entre les différentes organisations qui travaillent dans ce domaine en Europe, et en particulier avec la Commission européenne et la CNUCED.

37. Enfin, le Groupe de travail a estimé que des faits nouveaux récents, tels que le projet de loi maritime américaine (Carriage of Goods by Sea Act) (COGSA) semblaient indiquer que des activités paneuropéennes dans le domaine des problèmes de responsabilité en transport multimodal devaient être abordées d'urgence.

RÔLE DES CHEMINS DE FER DANS LA PROMOTION DU TRANSPORT COMBINÉ

Document : TRANS/WP.24/83.

38. Le Groupe de travail a poursuivi son échange de vues sur la contribution des chemins de fer, qui deviennent de plus en plus des entreprises commerciales, à la promotion de services de transport combiné compétitifs. Il a noté qu'en 1998 cette forme de transport avait stagné dans beaucoup de pays d'Europe alors que le transport des marchandises dans son ensemble continuait d'augmenter. Le Groupe de travail a exprimé ses préoccupations devant cette évolution qui allait à l'encontre des aspirations de la plupart des pays membres de la CEE, comme indiqué dans beaucoup de déclarations politiques et d'accords.

39. Le Groupe de travail a estimé que la raison de cette baisse du transport combiné résultait, en particulier sur les marchés internationaux, d'une qualité de service peu satisfaisante, surtout du manque de fiabilité et des retards, de la part des exploitants ferroviaires et, en second lieu, des tarifs peu concurrentiels. Des études ont montré que les retards étaient de plus en plus fréquents, notamment aux gares frontière en raison d'une gestion défectueuse des services ferroviaires internationaux et d'une coopération insuffisante entre les différents transporteurs ferroviaires qui, souvent, n'annoncent pas les retards à temps de sorte qu'il est très difficile pour l'exploitant du pays voisin d'assurer des services directs ininterrompus.

40. Les transporteurs routiers sont apparemment en mesure de répondre aux exigences croissantes des expéditeurs en matière de services pour ce qui est de la fiabilité, de la ponctualité et de la disponibilité mais, dans beaucoup de pays, le transport combiné a perdu des parts de marché du fait de la baisse de qualité du tronçon ferroviaire.

41. Le Groupe de travail a considéré que le fait qu'il n'existe pas de locomotives techniquement en mesure de fonctionner sur d'autres réseaux et autorisées à le faire, associé au manque de formation des conducteurs de locomotives étrangers pour travailler sur d'autres réseaux ferroviaires, ajoutait considérablement au retard aux frontières dans plusieurs pays d'Europe. Ceci est particulièrement inquiétant dans un nombre croissant de pays d'Europe occidentale car les formalités administratives pour les marchandises transportées ne sont plus exigées au passage de frontières. Contrairement aux véhicules de transport routier, il n'existe pas d'homologation de type européenne pour les locomotives et les wagons; l'interopérabilité du matériel roulant et du matériel de traction ferroviaire est pratiquement inexistante pour les opérations de transport combiné. La création d'un pool de locomotives qui pourrait être utilisé à l'échelle régionale ou sous-régionale sur plusieurs réseaux et qui faciliterait l'accès de nouveaux exploitants au marché des transports ferroviaires n'est pas encore devenue réalité.

42. Le Groupe de travail a trouvé que les exploitants ferroviaires devraient faire preuve de plus en plus d'imagination pour recourir intelligemment aux technologies et aux techniques de gestion nouvelles non seulement pour séparer les trains de marchandises des trains de voyageurs mais aussi, d'une façon générale, pour répondre aux exigences croissantes en matière de qualité de transport.

43. Les gouvernements devraient se demander si la structure actuelle des organismes internationaux spécialisés dans le transport ferroviaire n'aurait pas besoin d'être révisée, compte tenu en particulier des transformations structurelles en cours dans ce mode de transport telles que la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation et les possibilités d'accès des nouveaux transporteurs ferroviaires. Ces transformations pourraient nécessiter différentes modalités de coopération internationale entre les réseaux et les transporteurs ferroviaires et devraient peut-être être harmonisées avec celles existant pour les transports routiers. Dans le cadre du Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU, par exemple, le nombre d'organes subsidiaires et l'intensité et le type de travail ayant trait au transport ferroviaire et au transport routier sont très différents. Il en va de même pour le nombre et les types d'accords et de conventions internationaux applicables aux transports ferroviaire et routier.

44. Outre la demande qu'il a faite à sa trente et unième session (TRANS/WP.24/83, par. 40), le Groupe de travail a invité le Groupe de travail des transports par chemin de fer à analyser ces questions et à étudier des solutions appropriées qui seraient abordées dans le cadre de la CEE et ailleurs.

FAITS NOUVEAUX DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT COMBINÉ DANS LES PAYS MEMBRES DE LA CEE

45. Le Groupe de travail a été informé par le représentant des Pays-Bas des résultats du projet d'étude sur les possibilités d'un transfert modal en faveur des transports ferroviaires, du transport par voie navigable et des transports maritimes à courte distance qui avaient révélé un potentiel considérable pour les marchandises de valeur, les courants de marchandises réduits et le transport combiné à courte distance. Le représentant de la Fédération de Russie a informé le Groupe de travail des préparatifs d'une législation fédérale qui porterait sur les transports ferroviaire et combiné avec l'assistance du programme TACIS.

PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2000-2004

Document : TRANS/WP.24/84, annexe 2.

46. Le Groupe a examiné son programme de travail pour la période 2000 - 2004 en tenant compte des restrictions budgétaires actuelles du secrétariat de la CEE dans ce domaine et l'a adopté tel qu'il figure dans l'annexe 2 du présent rapport, aux fins d'approbation par le Comité des transports intérieurs.

QUESTIONS DIVERSES

Date de la prochaine session

47. Le Groupe de travail a décidé d'organiser sa trente-troisième session les 10 et 11 avril 2000.

ADOPTION DU RAPPORT

48. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa trente-deuxième session.

Annexe 1

ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ
ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC)

Propositions d'amendement

adoptées par le Groupe de travail du transport combiné
à sa trente-deuxième session,
le 8 septembre 1999

Les pays directement concernés, conformément au paragraphe 3 de l'article 51 de l'AGTC, sont signalés par un astérisque */ lorsqu'ils sont Parties contractantes à l'Accord à compter du 1er juillet 1999.

Proposition de la Hongrie

Annexe I de l'AGTC

Ajouter la ligne de chemin de fer ci-après :

"C 54/1 (Episcopia Bihor-) Biharkeresztes-Berettyóújfalu-Püspökladány
C-E 691 Murakereztúr-Gyékényes"

Remplacer, sur la ligne ferroviaire C-E 71, la ville de "Murakeresztúr" par "Dombóvár".

Pays directement concernés : Hongrie */ , Roumanie */

Proposition de la Roumanie

Annexe I de l'AGTC

Ajouter la ligne de chemin de fer ci-après :

"C 54/1 Pascani-Suceava-Salva Dej-Cluj Napoca-Oradea-Episcopia Bihor
(-Biharkeresztes)"

Pays directement concernés : Hongrie */ , Roumanie */

Annexe II de l'AGTC

Ajouter le point de franchissement de frontière ci-après :

"Episcopia Bihor (CFR) - Biharkeresztes (MAV)"

Pays directement concernés : Hongrie */ , Roumanie */

Proposition de la Roumanie

Annexe I de l'AGTC

Ajouter la ligne de chemin de fer ci-après :

"C-E 95 (Iași-) Ungeny-Chișinău-Bendery-Novosavytske(-Kuchurgan)"

Pays directement concernés : République de Moldova, Roumanie */ , Ukraine

Annexe II de l'AGTC

Ajouter le point de franchissement de frontière ci-après :

"Ungeny (CFM) - Iași (CFR)
Novosavytske (CFR) - Kuchurgan (UZ)"

Pays directement concernés : Bulgarie */ , République de Moldova, Roumanie */ ,
Ukraine.

Annexe 2

PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2000-2004 *

ACTIVITÉ 02.9 : TRANSPORT COMBINÉ

Promotion du transport combiné et du transport multimodal

Priorité : 1

Exposé succinct : Examen de certains aspects juridiques, administratifs, documentaires, techniques, économiques et environnementaux du transport combiné et du transport multimodal, en vue de la mise au point de mesures susceptibles de promouvoir le transport combiné et le transport multimodal, ainsi que l'utilisation maximale du matériel, de l'infrastructure et des terminaux servant à ce transport.

Travail à faire : Le Groupe de travail du transport combiné mènera les activités suivantes :

ACTIVITÉS PERMANENTES

- a) Examen et mise à jour de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) en vue :
- D'étendre le réseau de l'AGTC à tous les pays membres de la CEE intéressés, compte tenu des travaux déjà accomplis par la CESAP et l'OSJD;
 - De tenir compte des faits nouveaux concernant les marchés de transport (exigences et conditions), y compris les nouveaux courants de trafic est-ouest;
 - D'appliquer, et si possible d'améliorer, les normes et les paramètres d'exploitation en vigueur;
 - De rendre plus sévères les normes en matière d'environnement, d'énergie et de sécurité.

Priorité : 1

Résultats escomptés en 2001 :

Adoption d'un réseau AGTC étendu à tous les pays membres de la CEE d'Asie centrale et du Caucase.

*Le texte nouvellement proposé est en caractères **gras**; les mots entre crochets [...] indiquent les passages dont la suppression est proposée.

Inclusion dans l'AGTC de nouvelles lignes de transport combiné Est-Ouest.

Analyses des normes et des paramètres opérationnels à publier par le secrétariat de la CEE dans un Livre jaune actualisé.

- a) *bis* **Surveillance de l'efficacité des divers modes de transport intervenant dans les opérations de transport combiné.**

Résultats escomptés en 2001 :

Examen de l'efficacité des divers modes de transport intervenant dans le transport combiné lors des sessions du Groupe de travail et coopération avec d'autres organes subsidiaires compétents du Comité des transports intérieurs.

- b) Analyse des prescriptions en matière de transbordement et de manutention, des systèmes de marquage, de codage et d'identification pour les véhicules et les unités de chargement en transport combiné, y compris les progrès récents dans le domaine du traitement électronique de l'information, en vue d'améliorer la circulation des données entre les divers transporteurs et de favoriser l'intégration des systèmes de production et de distribution (logistique) utilisant les techniques du transport combiné.

Priorité : 2

Résultats escomptés en 2001 :

Étude et analyse des systèmes de données normalisés pour les opérations de transport combiné en vue éventuellement d'élaborer des recommandations internationales sur cette question.

- c) Surveillance des poids et des dimensions des unités de chargement utilisées en transport combiné conformément à la résolution No 241, adoptée par le Comité des transports intérieurs le 5 février 1993. Cette activité comprend notamment l'examen des possibilités de normalisation des unités de chargement et le respect de la réglementation en matière de sécurité.

Priorité : 1

Résultats escomptés en 2001 :

Examen des questions formulées sur la base **d'un seul rapport annuel** qui sera établi par le secrétariat de la CEE sur les faits nouveaux dans ce domaine.

- d) Étude des mesures techniques et logistiques propres à optimiser les procédures de transbordement et les terminaux en vue d'améliorer le rapport coût-efficacité des opérations de manutention des unités de chargement.

Priorité : 2

Résultats escomptés en 2001 :

Rapport à établir sur la base des informations fournies par les gouvernements des pays membres de la CEE et les organisations internationales.

- e) Analyse des aspects économiques et environnementaux du transport combiné, y compris les mesures administratives et les activités de l'industrie des transports, en vue de promouvoir le développement durable de ce secteur.

Priorité : 1

Résultats escomptés en 2001 :

Suivi de la Conférence régionale de 1997 sur les transports et l'environnement (Vienne, 12-14 novembre 1998), sur la base du Programme commun d'action adopté à la Conférence; ce suivi sera défini en fonction des décisions prises par la Réunion commune sur les transports et l'environnement (JMTE/1998/4) et des consultations intersecrétariats [qui se tiendront avant la fin de 1998].

- f) Surveillance par le secrétariat pour le compte du Groupe de travail des domaines suivants, que le Groupe examinera uniquement en cas de demande expresse :
- Harmonisation de la terminologie du transport combiné, afin de contribuer à l'élaboration d'un glossaire international unifié des termes utilisés dans ce domaine.
 - Techniques et opérations de transport combiné (y compris les techniques de transport par voie navigable et de navigation côtière) en vue de la préparation d'un recueil international des mesures requises pour assurer la sécurité de la manutention et du stockage temporaire des marchandises dangereuses.
 - Procédures nationales d'homologation des conteneurs et des caisses mobiles dans le cadre des conventions applicables, telles que la Convention CSC, en vue de renforcer leur harmonisation.
 - Nouveaux services et nouvelles techniques de transport combiné et de transport multimodal, y compris les interfaces mer/voies navigables et mer/terre et l'utilisation des véhicules bimodaux rail/route, afin d'être en mesure d'analyser les possibilités du transport combiné.

Priorité : 2

Résultats escomptés en l'an 2000 :

Publication du glossaire international du transport combiné en collaboration avec la CEMT et la Commission européenne.

[Deux rapports annuels à établir par le secrétariat de la CEE sur la sécurité de la manutention et du stockage temporaire des marchandises en transport combiné, les procédures d'homologation nationales en application de la Convention CSC et les nouveaux services et les nouvelles techniques du transport combiné].

ACTIVITÉS À DURÉE LIMITÉE

- a) Analyse des possibilités de conciliation et d'harmonisation des régimes de responsabilité civile appliqués aux opérations de transport combiné.

Priorité : 1

Résultats escomptés en l'an 2000 :

Élaboration d'une analyse sur la conciliation et l'harmonisation des régimes de responsabilité [civile] actuels **et établissement des grandes lignes d'une convention éventuelle dans ce domaine.**

- b) Analyse des effets qu'entraîne pour l'organisation du transport combiné en Europe le développement du transport combiné sur les liaisons ferroviaires interrégionales entre l'Europe et l'Asie. Cette activité comprend la tenue d'une réunion interrégionale en vue de l'harmonisation des travaux juridiques et administratifs effectués par les organisations internationales intéressées en Europe et en Asie (par exemple, CESAP, CNUCED, CE, OSJD).

Priorité : 2

Résultats escomptés en l'an 2000 :

D'après les travaux menés à bien par la CESAP, étude de la faisabilité d'une réunion intergouvernementale, organisée conjointement avec la CESAP, en Asie centrale ou dans le Caucase pour convenir de mesures communes visant à faciliter les services de transport combiné empruntant les liaisons interrégionales.
