



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/89  
7 novembre 2000

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-QUATRIÈME SESSION  
(6-8 septembre 2000)**

**TABLE DES MATIÈRES**

	<u>Paragraphes</u>
Participation.....	1 - 5
Adoption de l'ordre du jour .....	6
Adoption des décisions prises à la trente-troisième session.....	7
Activités d'organes de la CEE et d'autres organisations présentant un intérêt pour le Groupe de travail.....	8 - 13
a) Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU.....	8 - 9
b) Commission européenne (CE).....	10
c) Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT).....	11
d) Autres organisations .....	12 - 13
Suivi de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement de 1997.....	14 - 17

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<u>Paragraphes</u>
Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC).....	18 - 24
a) État de l'AGTC .....	18 - 19
b) Proposition d'amendements à l'AGTC .....	20 - 24
Inventaire des normes et paramètres figurant dans l'AGTC .....	25 - 28
Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (AGTC).....	29 - 30
Possibilités de conciliation et d'harmonisation des régimes de responsabilité civile régissant le transport combiné.....	31 - 40
Rôle des chemins de fer dans la promotion du transport combiné .....	41 - 48
Terminologie du transport combiné .....	49 - 51
Faits nouveaux dans le domaine du transport combiné dans les pays membres de la CEE/ONU.....	52
Programme de travail pour 2001-2005 .....	53 - 55
Questions diverses.....	56 - 57
a) Hommage à M. H. Maillard .....	56
b) Date de la prochaine session.....	57
Adoption du rapport.....	58

Annexes

Annexe 1 : Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC)

Annexe 2 : Projet de programme de travail pour 2001-2005

## **RAPPORT**

### **PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail a tenu sa trente-quatrième session du 4 au 6 septembre 2000, sous la présidence de M. H. Maillard (Belgique).
2. Des représentants des pays suivants y ont participé : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suisse, Ukraine et Turquie. Un représentant de la Communauté européenne (CE) était également 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 pour la coopération des chemins de fer (OSJD), Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).
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), Union internationale des transports routiers (IRU), Groupement européen du transport combiné (GETC) et Organisation internationale de normalisation (ISO).

### **ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

Document : TRANS/WP.24/88

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat de la CEE/ONU (TRANS/WP.24/88).

### **ADOPTION DES DÉCISIONS PRISES À LA TRENTE-TROISIÈME SESSION**

Documents: TRANS/WP.24/87 et Corr.1 (français seulement)

7. Le Groupe de travail a officiellement adopté les décisions qu'il avait prises à sa trente-troisième session, en se fondant sur un projet établi par le secrétariat en concertation avec le Président. Le rapport adopté figure dans le document TRANS/WP.24/87 et Corr.1.

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

### a) Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU

Documents : ECE/TRANS/133 et Add.1; TRANS/SC.2/192; TRANS/SC.2/2000/6 et 8; TRANS/SC.3/151; TRANS/SC.3/AC.5/1999/21/Rev.1 et TRANS/WP.30/190

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 transports par voie navigable (SC.3) et du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30). Il a pris acte en particulier de ce que la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMN) devait être signée lors d'une conférence diplomatique organisée conjointement par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), la Commission du Danube et la CEE/ONU à Budapest, du 25 septembre au 3 octobre 2000. Le Groupe de travail a été informé que la première session du Comité de gestion de la Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool se tiendrait à Genève les 18 et 20 octobre 2000.

9. On trouvera sur le site Web de la CEE/ONU ([www.unece.org/trans/Welcome.html](http://www.unece.org/trans/Welcome.html)), des renseignements détaillés sur ses activités et celles de ses organes subsidiaires, notamment le Groupe de travail du transport combiné.

### b) Commission européenne (CE)

Document : Document sans cote No 8 (2000)

10. Le Groupe de travail a pris note des dernières mesures prises par la CE dans le domaine du transport combiné, notamment en ce qui concerne la poursuite du programme PACT. À ce propos, il a été informé que 21 projets avaient été retenus à l'occasion de la sélection des activités de PACT 2000, dont 5 faisant appel à plusieurs modes de transport pour le tronçon longue distance du trajet. De plus, le Groupe de travail a pris acte de la décision de la CE de modifier le Règlement (CEE) No 1107/70, du 4 juin 1970, relatif aux aides accordées par les pouvoirs publics, et de lancer un rapport périodique sur l'application de la Directive 92/106/CEE du Conseil, du 7 décembre 1992, relative au transport combiné.

### c) Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)

11. Le Groupe de travail a été informé que le Conseil de la CEMT, réuni à Prague en mai 2000, avait adopté un rapport sur la façon dont de brefs trajets maritimes pourraient remplacer les transports intérieurs en Europe. Le Groupe de travail a également noté que, dans le cadre de son programme de travail triennal, la CEMT prévoyait des activités visant à repérer les goulets d'étranglement et les faiblesses actuelles du système de transport combiné en Europe.

d) Autres organisations

12. Au nom de l'OCDE, le représentant des Pays-Bas a présenté une communication et donné un résumé des résultats d'une étude sur les aspects institutionnels du transport intermodal de marchandises entreprise par le groupe consultatif du transport intermodal de marchandises au titre du programme de coopération de l'OCDE dans le domaine de la recherche sur le transport routier et les liaisons intermodales.

13. Les représentants de l'UIC, de l'OSJD, de l'EIA, du BIC, de l'UIRR et du GETC ont fait le point 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/2000/8, ECE/RCTE/CONF./2/FINAL, ECE/RCTE/CONF./3/FINAL, ECE/RCTE/CONF./7/FINAL, ECE/RCTE/CONF./8/FINAL, TRANS/WP.24/R.85/Rev.1 et documents sans cote No 6 (2000) et No 9 (2000)

14. Le Groupe de travail a rappelé les résultats de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement, qui s'était tenue à Vienne du 12 au 14 novembre 1997, et notamment du Programme commun d'action (ECE/RCTE/CONF./3/FINAL). Le Groupe de travail a en outre rappelé qu'il avait établi, à l'intention de la Conférence, deux documents de travail sur la promotion du transport combiné comme moyen de favoriser une politique durable des transports en Europe (TRANS/WP.24/R.85/Rev.1 et R.80/Rev.1).

15. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la troisième Réunion mixte sur les transports et l'environnement, qui s'était tenue à Genève le 6 juin 2000 pour donner suite à la Conférence sur les transports et l'environnement (JMTE/2000/8). La Réunion mixte, qui se composait des bureaux du Comité CEE/ONU des transports intérieurs et du Comité CEE/ONU des politiques d'environnement, ainsi que des chefs de file de la mise en œuvre du Programme commun d'action, avait passé en revue les activités nationales et internationales dans le domaine des transports et de l'environnement, créé un groupe spécial d'experts pour aider la Réunion mixte à mettre en œuvre le Programme commun d'action (POJA) et examiné les activités et les modalités de l'examen à moyen terme de 2002.

16. Le Groupe de travail a aussi été informé des progrès réalisés par le secrétariat de la CEE/ONU dans l'examen des accords internationaux de transport, y compris l'AGTC, dans la mesure où il portait sur l'environnement et la santé, comme cela avait été demandé dans ce qu'il était convenu d'appeler la Charte de Londres, adoptée par une Conférence ministérielle sur les transports, l'environnement et la santé (Londres, 16-18 juin 1999).

17. Comme le lui avait demandé le Groupe de travail, le secrétariat a publié la liste des organes de liaison nationaux à contacter pour obtenir des renseignements pertinents (voir le document sans cote No 6 (2000)).

## **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

18. Le Groupe de travail a pris note que les 23 pays dont les noms suivent étaient Parties contractantes à l'Accord : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suisse et Turquie. Compte tenu de l'importance de l'Accord pour un fonctionnement efficace du transport international combiné en Europe, le Groupe de travail a une fois de plus invité les Gouvernements de la Finlande, de la Pologne, de la République de Moldova et de l'Ukraine à devenir Parties contractantes à l'AGTC dans les meilleurs délais.

19. Le Groupe de travail a été informé que le secrétariat allait, dans quelques semaines, mettre en forme finale une version révisée de la carte de l'AGTC. Le secrétariat a été prié de transmettre la carte en question à toutes les délégations intéressées aux fins de vérification.

### b) Proposition d'amendements à l'AGTC

Documents : TRANS/WP.24/88, annexe 1, et TRANS/WP.24/87

20. Suite aux premiers échanges de vue qu'il avait eus sur la question lors de sa trente-troisième session (TRANS/WP.24/87, par. 20), le Groupe de travail a examiné les propositions d'amendement communiquées par la Fédération de Russie telles qu'elles figuraient dans le document TRANS/WP.24/88, annexe 1.

21. À ce propos, le Groupe de travail a pris acte de ce que, conformément au paragraphe 2 des articles 14, 15 et 16 de l'AGTC, tout amendement proposé par une Partie contractante à l'Accord devait être examiné par le Groupe de travail CEE/ONU du transport combiné. Si, conformément au paragraphe 3 des mêmes articles, l'amendement (les amendements) était (étaient) adopté(s) par les Parties présentes et votantes, le secrétariat transmettrait les propositions d'amendement au Secrétaire général de l'ONU, en sa qualité de dépositaire de l'Accord.

22. Seules les Parties contractantes à l'Accord pouvaient officiellement notifier le dépositaire d'une proposition d'amendement adoptée par le Groupe de travail. À sa dix-neuvième session, le Groupe de travail avait considéré que, dans le cas où de tels amendements portaient sur les annexes I et II de l'Accord, les pays intéressés, tels qu'ils étaient définis au paragraphe 3 de l'article 15 de l'Accord, devraient être consultés de façon officieuse par les Parties contractantes qui proposaient de tels amendements, avant que lesdites propositions ne soient communiquées au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Le secrétariat avait été prié d'apporter toute l'assistance nécessaire pour faciliter cette consultation (TRANS/WP.24/59, par. 35).

23. Conformément à l'article 15 de l'AGTC, les Parties contractantes présentes (Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suisse et Turquie) ont adopté les amendements aux annexes I et II de l'Accord, telles qu'elles figurent à l'annexe 1 du rapport, étant entendu que tous les pays directement intéressés, tels qu'ils sont définis au paragraphe 3 de l'article 15 de l'Accord, avaient été consultés et avaient accepté lesdits amendements.

24. Le secrétariat a été prié de réexaminer la numérotation des nouvelles lignes de transport combiné proposées, en tenant compte aussi du système de numérotation utilisé dans l'Accord AGC, qui est un accord connexe.

## **INVENTAIRE DES NORMES ET PARAMÈTRES FIGURANT DANS L'AGTC**

Documents : "Livre jaune" (publication CEE/ONU) et TRANS/WP.24/1998/2

25. Le Groupe de travail s'est félicité que ce qu'il est convenu d'appeler le "Livre jaune", qui dressait la liste des normes et des paramètres figurant dans l'AGTC et l'AGC pour l'année 1997 avait été publié par le secrétariat CEE/ONU et qu'il contenait des renseignements détaillés sur la mise en œuvre de ces deux Accords dans 29 pays membres de la CEE/ONU.

26. Le secrétariat a été prié de faire traduire en langues française et russe la brève analyse relative à la mise en œuvre des normes et des paramètres de l'AGTC et de l'AGC qui figurait dans le "Livre jaune".

27. Un nombre limité d'exemplaires du "Livre jaune" pouvait être obtenu gratuitement auprès du secrétariat.

28. Le Groupe de travail a demandé que la prochaine édition du "Livre jaune" contienne une carte de toutes les lignes de transport combiné visées dans l'Accord AGTC ainsi qu'une carte de chaque Partie contractante.

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

Documents : ECE/TRANS/122 et Corr.1 (français seulement) et Corr. 2 (russe seulement)

29. Le Groupe de travail a noté que le Protocole comptait sept Parties contractantes : Bulgarie, Danemark, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie et Suisse. Il entrerait en vigueur après avoir été ratifié par trois États au moins qui étaient reliés, de façon continue, par des voies navigables énumérées dans le Protocole. Les pays membres de la CEE/ONU intéressés ont été invités à envisager de ratifier le protocole dans les meilleurs délais.

30. Le texte du Protocole à l'Accord AGTC (en anglais, français et russe) figurait dans le document ECE/TRANS/122 et Corr.1 (français seulement) et Corr. 2 (russe seulement).

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

Documents : TRANS/WP.24/1999/1 et 2; TRANS/WP.24/2000/2 et Corr.1, TRANS/WP.24/2000/3; document sans cote No 4 (2000) et document sans cote préparé par le GETC.

31. À la demande du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/133, para. 70), le secrétariat a convoqué une autre réunion informelle d'experts (Genève, 29 et 30 mai 2000) pour poursuivre l'examen des possibilités d'harmonisation des régimes de responsabilité civile, compte tenu des activités en cours dans ce domaine et pour se concerter notamment avec les chargeurs et les clients sur la nécessité d'un nouveau régime juridique et sur les problèmes particuliers que les chargeurs rencontrent dans ce domaine.

32. Le Groupe de travail a examiné en détail les résultats de ladite réunion (TRANS/WP.24/2000/3) et s'est notamment félicité de la présence à cette réunion d'un grand nombre de ceux qui participaient aux chaînes de transport moderne et qui n'avaient pas encore été consultés, tels que les transporteurs express et les représentants des chargeurs et des industries de fabrication.

33. Le Groupe de travail a pris acte de ce que les experts représentant principalement les compagnies maritimes mais aussi les consignataires et les compagnies d'assurances n'étaient pas dans leur ensemble favorables à l'élaboration d'un régime juridique international obligatoire de responsabilité civile applicable aux opérations de transport multimodal. En revanche, les experts représentant les entreprises de transport routier et ferroviaire, les exploitants de sociétés de transport combiné, les clients et les expéditeurs ont estimé que les travaux en faveur de l'harmonisation des régimes de responsabilité civile actuellement en vigueur devraient être poursuivis sans tarder et qu'un régime international unique de responsabilité civile régissant les opérations de transport multimodal était nécessaire.

34. Le Groupe de travail a pris acte de ce qu'un grand nombre d'exploitants de sociétés commerciales et de transport étaient favorables à un système de responsabilité civile à la fois fiable, prévisible et rentable, qui comportait des dispositions simples et transparentes, et qui soit aussi applicable aux opérations d'entreposage temporaire et de transbordement. Un tel système faciliterait le transport juste à temps et, surtout, supprimerait toutes les incertitudes actuelles en cas de perte, de dégât ou de retard à la livraison, y compris les cas de perte ou de dégât non localisés.

35. Le Groupe de travail a en outre pris note de l'appel lancé par certains experts, qui ont demandé que le transport combiné soit plus facile, que les plus faibles soient protégés dans les transactions commerciales et que les échanges et le transport soient facilités grâce à l'instauration d'un cadre juridique équilibré et clair en matière de responsabilité civile.

36. Les représentants de la CNUCED ont rendu compte des premiers résultats d'une étude comparative entre les législations régionales, sous-régionales et nationales régissant le régime de responsabilité civile applicable au transport multimodal. Le Groupe de travail s'est déclaré préoccupé par la prolifération de régimes de responsabilité civile incompatibles, qui risquaient de compromettre l'efficacité du transport combiné et du transport multimodal, non seulement en Europe mais encore dans le monde entier.

37. Le Groupe de travail a réaffirmé la nécessité d'un régime de responsabilité civile international en matière de transport multimodal, applicable à tous les modes de transport et il s'est de nouveau déclaré disposé à collaborer étroitement avec toutes les organisations internationales travaillant dans ce domaine.

38. Parmi les différentes possibilités qui s'offraient à lui pour ce qui est des mesures de suivi, le Groupe de travail a choisi de continuer à œuvrer en faveur d'une harmonisation des régimes de responsabilité civile régissant le transport multimodal, en tenant compte des travaux en cours dans d'autres instances internationales.

39. Dans ces conditions, le Groupe de travail a en outre estimé que les résultats de la Conférence diplomatique sur l'adoption d'une convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), prévue à Budapest du 25 septembre au 3 octobre 2000, l'encourageraient à poursuivre son action dans ce domaine.

40. Le Groupe de travail s'est félicité de l'excellent travail du Groupe spécial d'experts, dont faisaient partie d'éminents spécialistes de la responsabilité civile, qui avait proposé des solutions souples à ce problème complexe. Afin que le Groupe d'experts puisse poursuivre ses travaux, le Groupe de travail a recommandé que son mandat soit reconduit en 2001 et il a demandé au secrétariat de réunir le Groupe d'experts chaque fois que cela serait nécessaire.

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

Documents : Documents sans cote Nos 11 et 12 (2000); TRANS/WP.30/87 et 85

41. Le Groupe de travail a poursuivi l'échange de vues sur la contribution des chemins de fer, qui agissent de plus en plus comme des entreprises commerciales, à la promotion de services de transport combiné compétitifs. Il a constaté que dans de nombreux pays d'Europe le transport combiné avait, en 1998 et 1999, stagné, voire chuté, par rapport aux taux de croissance antérieurs souvent à deux chiffres, alors que le transport de marchandises, notamment par la route, avait globalement progressé. Les premiers chiffres dont on disposait pour l'an 2000 semblaient toutefois indiquer que cette tendance négative marquait le pas ou s'était même inversée dans certains pays.

42. Sur la base d'un document établi par le Président (document sans cote No 12 (2000)), le Groupe de travail a rappelé que ces mauvais résultats du transport combiné étaient essentiellement imputables à la mauvaise qualité des services offerts par les opérateurs ferroviaires, en particulier le manque de fiabilité, la non-compétitivité des prix ne venant qu'en seconde place. D'autres aspects de la qualité des services - créneaux horaires intéressants, rapidité, installations de surveillance du fret et souplesse d'adaptation aux changements de la demande - jouaient certes un rôle important mais l'offre de services de transport ponctuels et prévisibles était la condition *sine qua non* de la compétitivité des opérations de transport combiné.

43. Le Groupe de travail a jugé que les grands opérateurs ferroviaires européens, qui outre la traction fournissaient souvent le matériel roulant et les conducteurs ainsi que les services de terminaux nécessaires aux opérations de transport combiné et dont les services représentaient de 60 à 70 % du coût total du transport combiné, étaient toujours dans la plupart des pays en situation de quasi-monopole en dépit des efforts gigantesques déployés dans nombre de pays pour libéraliser le marché ferroviaire, en particulier dans la Communauté européenne. Étant donné que les opérateurs ferroviaires échappaient de plus en plus au contrôle des gouvernements, en particulier pour le fret, il était indispensable de se doter d'un cadre juridique et administratif d'ensemble cohérent qui garantisse un accès équitable aux réseaux ferroviaires nationaux sur une base transparente et si possible harmonisée au plan international.

44. Le Groupe de travail a aussi constaté que les gestionnaires du transport ferroviaire de fret savaient bien que, pour les services de transport combiné, les marges bénéficiaires, sauf dans le cas de trains complets ou de trains-navettes sur un petit nombre de corridors à fort volume de transport, étaient très sensiblement inférieures à celles qui pouvaient être obtenues dans le transport ferroviaire traditionnel de marchandises ou de voyageurs. Par conséquent, tout problème d'exploitation, comme le manque de capacité de traction (manque de locomotives ou de conducteurs, carences de gestion, etc.) ou une autre insuffisance de capacité, tendait à entraîner, pour les opérations de transport combiné, des difficultés plus graves que pour les autres opérations car les services de transport combiné n'étaient pas considérés comme prioritaires par les opérateurs ferroviaires. En outre, puisqu'il entraînait généralement en compétition étroite avec les transports purement routiers et exigeait donc des compagnies ferroviaires une qualité de service comparativement élevée ne correspondant apparemment pas souvent aux marges bénéficiaires auxquelles ces compagnies pensaient pouvoir prétendre, le transport combiné continuait de jouer un rôle relativement marginal dans l'ensemble des opérations de transport ferroviaire de fret. Il fallait pour ces raisons que les gouvernements repensent les modalités du cadre juridique administratif nécessaire à la progression, politiquement souhaitée, des opérations de transport combiné.

45. Le Groupe de travail a estimé que les véritables accords de partenariat, comme celui récemment conclu en France entre la SNCF et trois associations nationales de transport combiné et routier (toutes les parties ont accepté de respecter un cahier des charges clairement défini) devraient être encouragés dans les pays membres de la CEE/ONU et étendus au niveau international. Il en allait de même des comités permanents de contrôle et d'évaluation de la qualité déjà établis pour certains services internationaux de transport combiné.

46. Afin de pouvoir offrir aux clients ne souhaitant pas traiter avec plusieurs prestataires ou fournisseurs de réseaux un produit unique de transport combiné, le Groupe de travail a jugé que les opérateurs ferroviaires devaient encore améliorer les accords de coopération avec d'autres fournisseurs de capacités et de réseaux ferroviaires en vue d'offrir un service global. Ils devaient aussi, comme dans le cas des transports routiers, garantir le respect des délais de livraison et s'engager à donner à l'avance l'information voulue en cas de restrictions de capacité.

47. Le Groupe de travail a aussi estimé que les divers opérateurs ferroviaires devaient mieux coopérer afin de rendre les services internationaux de transport combiné plus concurrentiels mais qu'il fallait aussi s'attaquer aux difficultés rencontrées au passage des frontières en raison de problèmes techniques, administratifs et juridiques provoquant parfois des retards inutiles et imprévisibles, en particulier dans le trafic à destination et en provenance des pays d'Europe centrale et orientale. Les mesures prises à ce sujet en Pologne et en Fédération de Russie ont été accueillies avec satisfaction. Des rapports seront présentés à ce sujet lors de la prochaine session du Groupe de travail.

48. Le Groupe de travail a été d'avis que les futurs travaux sur la question devraient être centrés sur l'établissement en coopération avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) et d'autres organisations internationales, comme l'UIRR, d'une brève liste récapitulative visant à préciser les problèmes liés à la ponctualité et à la prévisibilité des services de transport combiné, y compris les problèmes au passage des frontières. Il faudrait envisager à cette fin de tenir une réunion conjointe avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer.

## **TERMINOLOGIE DU TRANSPORT COMBINÉ**

Documents : TRANS/WP.24/2000/1 et Corr.1 et document sans cote No 7 (2000)

49. Le Groupe de travail a examiné le contenu du glossaire des termes utilisés dans le transport combiné, qui avait été établi par un Groupe de travail intersecrétariats, composé de représentants de la Commission européenne (CE), de la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) et du Secrétariat de la CEE/ONU.

50. Le Groupe de travail a approuvé le glossaire, sous réserve de quelques modifications mineures qui devraient être apportées par le secrétariat, et il a demandé que le glossaire soit publié en allemand, anglais, français et russe pour pouvoir être distribué librement à toutes les parties intéressées.

51. Le Groupe de travail a noté que le secrétariat allait mettre le glossaire sur le site web de la Division des transports de la CEE/ONU ([www.unece.org/trans](http://www.unece.org/trans)).

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

Document : Document sans cote No 10 (2000)

52. Le Groupe de travail a été informé par les représentants de la Belgique et de la Slovaquie des faits nouveaux intervenus dans le domaine du transport combiné. Il a pris note des essais effectués avec un train de transport combiné d'un type nouveau, composé de wagons-poches qui assuraient des liaisons entre la Hongrie, la Slovaquie et la Pologne.

### **PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2001–2005**

Document : TRANS/WP.24/88, annexe 2

53. Le Groupe de travail a examiné son programme de travail pour les années 2001 à 2005, en tenant dûment compte les actuelles difficultés financières que traversait le secrétariat de la CEE/ONU dans ce domaine, et il l'a adopté, tel qu'il figure à l'annexe 2 du présent rapport, aux fins d'adoption par le Comité des transports intérieurs.

54. Dans ces conditions, et conformément à la demande faite par le Comité des transports intérieurs d'évaluer les relations avec les milieux d'affaires, le Groupe de travail a souligné le rôle très constructif et précieux que jouaient les organisations non gouvernementales qui participaient régulièrement aux sessions du Groupe de travail et qui représentaient les principaux intérêts du secteur privé dans le domaine du transport combiné en Europe (EIA, GETC, ISO, BIC, IRU, UIC et UIRR) (ECE/TRANS/133, par. 7).

55. Le Groupe de travail a par ailleurs estimé que toutes ses activités visant à promouvoir l'utilisation du transport combiné allaient dans le sens du développement des couloirs de transport paneuropéens (ECE/TRANS/133, par. 20).

### **QUESTIONS DIVERSES**

#### a) Hommage à M. H. Maillard

56. Le Président du Groupe de travail, M. Henri Maillard, a informé le Groupe de travail qu'il était appelé à exercer d'autres fonctions dans son ministère et qu'il ne pourrait par conséquent plus participer aux sessions du Groupe de travail de façon régulière. Membre du Groupe de travail depuis 1988, M. Maillard dirigeait depuis 1995 les sessions du Groupe de travail avec compétence, dévouement et un sens certain du compromis. M. Maillard avait aussi brillamment représenté le Groupe de travail à la Conférence régionale sur les transports et environnement de 1997, aux sessions du Comité des transports intérieurs et dans diverses instances internationales. Le Groupe de travail lui a souhaité plein succès dans ses nouvelles activités.

#### b) Date de la prochaine session

57. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa trente-cinquième session les 19 et 20 avril 2001.

**ADOPTION DU RAPPORT**

58. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa trente-quatrième 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 à sa trente-quatrième session,  
le 6 septembre 2000**

Les pays directement concernés, conformément au paragraphe 3 de l'article 15 de l'AGTC, sont signalés par un astérisque lorsqu'ils sont Parties contractantes à l'Accord à compter du 1er juillet 2000.

**Proposition de la Fédération de Russie**

**Annexe I de l'AGTC**

**Ajouter** la ligne de chemin de fer ci-après :

"C-E 99 Moskva-Rostov-na-Donu-Novorossiysk".

**Pays directement concernés** : Allemagne\*, Belgique\*, Fédération de Russie\*, Finlande.

"C-E 102 Moskva-Volgograd-Astrakhan".

**Pays directement concerné** : Fédération de Russie\*.

"C-E 20 Moskva-Nizhniy Novgorod-Ekaterinburg".

**Pays directement concernés** : Allemagne\*, Bélarus\*, Belgique\*, Fédération de Russie\*, Pologne.

**Remplacer**, sur la ligne ferroviaire C-E 1 existante, la gare de Luzhaïka par "Buslovskaya" et la ville de Leningrad par "St. Pétersbourg".

**Pays directement concernés** : Allemagne\*, Belgique\*, Fédération de Russie\*, Finlande.

**Annexe II de l'AGTC**

Ajouter les terminaux suivants :

"Moskva-Tovarnaya – Paveletskaya  
Kuntsevo II (Moskva)  
Smolensk  
Brjansk-Lgovskiy (Brjansk)  
Kostarikha (Nizhniy Novgorod)  
Kirov-Kotlasskiy (Kirov)  
Blochnaya (Perm)  
Sverdlovsk-Passagirskiy (Ekaterinburg)  
Rostov-Tovarnyi (Rostov-na-Donu)  
Volzhskiy (Volgograd)  
Kutum (Astrakhan)  
Novorossiysk-Port"

Remplacer, dans la liste de terminaux existants :

Leningrad-Tovarnyi-Vitebskiy par "St. Pétersbourg-Tovarnyi-Vitebskiy"  
Leningrad-Port par "St. Pétersbourg-Port".

Remplacer, dans la liste de points de franchissement de frontière :

Luzhaika (RZhD) par "Buslovskaya (RZhD)"

Pays directement concernés : Allemagne\*, Bélarus\*, Belgique\*, Fédération de Russie\*, Finlande.

---

## Annexe 2

### **PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2001-2005\***

#### 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/ONU 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 2002 :

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

Inclusion dans l'AGTC de nouvelles lignes de transport combiné est-ouest.

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

---

\* Les nouvelles propositions apparaissent en gras; les parties dont la suppression est proposée sont placées entre crochets.

- a) *bis* **Examen et analyse des possibilités de développement des services de transport combiné interrégional, notamment en recourant au Transsibérien. Priorité : 2**

**Résultats escomptés en 2001 :**

**Rapport établi à partir des renseignements communiqués par les gouvernements des pays membres de la CEE/ONU et les organisations internationales concernés.**

- b) Surveillance de l'efficacité des différents modes de transport utilisés dans les opérations de transport combiné. Priorité : 1

**Résultats escomptés en 2002 :**

Évaluation, pendant les sessions du Groupe de travail, de l'efficacité des différents modes de transport utilisés dans le transport combiné et coopération avec d'autres organes subsidiaires intéressés du Comité des transports intérieurs.

- c) 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, 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 2002 :**

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.

- d) 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 2002 :**

Examen des questions formulées sur la base d'un rapport annuel qui sera établi par le secrétariat de la CEE/ONU au sujet des faits nouveaux dans ce domaine.

- e) Étude des mesures techniques et logistiques propres à optimiser les procédures en usage dans les terminaux et les procédures de transbordement, en vue d'améliorer le rapport coût-efficacité des opérations de manutention des unités de chargement. Priorité : 2

**Résultats escomptés en 2002 :**

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

- f) 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 2002**

Suivi de la Conférence régionale de 1997 sur les transports et l'environnement (Vienne, 12-14 novembre 1997), 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 et des consultations intersecrétariats.

- g) 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] **commun CEMT, CE et CEE/ONU** 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 d'un glossaire international du transport combiné en coopération avec la CEMT et la Commission européenne.]

**Résultats escomptés en 2001 :**

**Rapport(s) à établir par le secrétariat pour servir de base à l'examen du Groupe de travail, le cas échéant.**

## ACTIVITÉS À DURÉE LIMITÉE

- a) Analyse des possibilités de conciliation et d'harmonisation des régimes de responsabilité régissant les opérations de transport combiné. Priorité : 1

### Résultats escomptés en 2001 :

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

### **Examen des activités pertinentes entreprises par des organisations internationales et, le cas échéant, préparation d'une nouvelle analyse et d'une étude juridique 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 2001 :

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 encourager le transport combiné sur les liaisons interrégionales.

-----