



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2004/5  
23 juillet 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU  
du transport intermodal et de la logistique<sup>1</sup>  
(28 et 29 septembre 2004)

Groupe de travail du transport intermodal  
et de la logistique  
(Quarante-deuxième session, 29 septembre 2004,  
point 6 de l'ordre du jour)

**DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT INTERMODAL  
AU NIVEAU PANEUROPEEN**

**Plan d'action et accord de partenariat types**

**Propositions d'amendements à l'Accord AGTC et projet de résolution  
rédigés par le groupe spécial d'experts**

**A. MANDAT**

1. À sa quarante et unième session, le Groupe de travail a fait observer que le travail qu'il consacrait aux plans d'action et accords de partenariat types avait pour but de définir des «indicateurs» et des «pratiques optimales» pour aider les Parties contractantes à l'AGTC et les acteurs du transport international combiné à coopérer entre eux, au niveau des décideurs comme aux niveaux technique et commercial, de façon à améliorer la compétitivité des services de transport international intermodal dans la région. Il a noté également qu'il fallait définir

---

<sup>1</sup> La CEMT et la CEE-ONU ont adopté des arrangements de coopération en instituant le «Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU du transport intermodal et de la logistique», qui comprend une composante CEMT et une composante CEE-ONU; cette dernière est le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) de la CEE-ONU.

clairement les responsabilités des différents acteurs de la chaîne du transport intermodal, en prévoyant notamment des pénalités en cas de non-exécution d'une obligation.

2. Prenant note de l'avis juridique du secrétariat qui figure dans le document de séance n° 1 (2004), le Groupe de travail a mis en garde contre l'incorporation éventuelle de modèles dans l'Accord AGTC, les négociations juridiques réduisant souvent au plus petit dénominateur commun des prescriptions autrement détaillées et complexes. Il convenait donc, pour faire connaître et appliquer les modèles en question, d'envisager d'autres solutions, par exemple des avis, des recommandations ou des résolutions.

3. Le Groupe de travail a demandé à son groupe spécial d'experts de mettre la dernière main aux dispositions techniques des modèles et de définir, si possible, d'autres procédures de publication et de mise en œuvre, pour examen à sa prochaine session (TRANS/WP.24/103, par. 16 à 20).

4. Répondant à cette demande, le groupe d'experts a rédigé le présent rapport à l'intention du Groupe de travail.

## **B. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES**

5. Le Groupe de travail avait déjà souscrit à l'opinion de ses groupes spéciaux d'experts selon lesquels seule une action concertée, et si possible simultanée, de toutes les organisations intergouvernementales et non gouvernementales et des associations professionnelles pourrait sérieusement alerter la profession et le grand public sur le fait que les gouvernements et le secteur privé étaient obligés de coopérer étroitement pour assurer l'efficacité du transport porte-à-porte (TRANS/WP.24/2003/6, par. 8, 9 et 17 à 19).

6. Pour rendre le problème bien perceptible, on pourrait rédiger, puis inclure dans l'Accord AGTC, des plans d'action et d'accords de partenariat types ou modèles. Parallèlement, ces modèles pourraient être adoptés par le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU par voie de résolution, résolution approuvée ensuite par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT).

7. La solution de la résolution mettrait en relief le soutien politique qu'apportent à la promotion et au développement du transport intermodal les membres de la CEE-ONU et de la CEMT lorsqu'ils comparent et adoptent leurs pratiques optimales, et l'inclusion des modèles en question dans l'Accord AGTC créerait un cadre solide non seulement pour la poursuite des activités intergouvernementales dans ce domaine, mais aussi pour le contrôle périodique des progrès réalisés par toutes les Parties contractantes.

8. Aussi le groupe d'experts a-t-il élaboré non seulement des propositions d'amendements à l'Accord AGTC faisant place à un plan d'action et à un accord de partenariat types (voir par. 9 à 12), mais aussi des dispositions de contrôle en s'inspirant de l'expérience réalisée par la CEE-ONU dans la série des Livres jaunes (voir par. 13 à 15). Il propose aussi d'ajouter éventuellement aux amendements les résultats de l'examen actuel des paramètres et des normes fixés dans l'Accord AGTC (voir par. 20 et 21).

## C. PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À L'ACCORD AGTC

### I. Fondement juridique de l'insertion de nouvelles annexes et de dispositions types

9. L'article 5 de l'Accord AGTC<sup>2</sup> dispose que: «... Des annexes supplémentaires couvrant d'autres aspects du transport combiné pourront être ajoutées à l'Accord conformément à la procédure d'amendement décrite à l'article 14». On peut donc ajouter à l'Accord une nouvelle annexe V contenant un plan d'action et un accord de partenariat types en insérant un nouvel article 4 *bis* y renvoyant explicitement (voir également TRANS/WP.24/2003/6, par. 8).

10. Pour ce qui est du bien-fondé juridique de l'insertion de plans d'action et d'accords de partenariat types dans un traité conclu entre États et régi par le droit international, le Bureau des affaires juridiques de l'ONU, interrogé par le Groupe de travail, a répondu que rien n'empêchait en principe d'ajouter à un traité des mécanismes ou des procédures tels que des accords-cadres ou des accords types si telle était la volonté des parties. Le plus souvent, ces mécanismes et ces procédures, une fois introduits dans le traité, étaient contraignants pour les parties. Cependant, il était possible de procéder à cette adjonction par voie de dispositions ayant valeur de recommandation générale afin d'atteindre le but recherché, c'est-à-dire la création d'un cadre facilitant la standardisation des procédures tout en conservant l'objectif du traité [document de séance n° 1 (2004)].

11. C'est pourquoi les amendements proposés qui concernent les plans d'action et les accords de partenariat types ne sont pas censés lier littéralement les Parties contractantes et les acteurs privés. Si ces modèles contiennent un certain nombre de dispositions et de mesures spécifiques, des indicateurs clefs de performance par exemple, ces dispositions peuvent ne pas être toujours nécessaires, pertinentes ou acceptables. Les modèles ont plutôt pour but de fournir un cadre commun paneuropéen susceptible de faciliter les négociations entre les pays et les parties intervenant dans le transport intermodal. Les éléments et les outils proposés leur permettraient de se mettre rapidement d'accord sur les mesures et les mécanismes qui s'imposeraient à l'égard de certaines lignes de transport, dans des temps convenus et selon les besoins particuliers des gouvernements impliqués et des intérêts commerciaux. Il serait donc bien entendu qu'il n'y aurait pour les Parties contractantes aucune obligation stricte de s'engager dans de telles négociations sur la base des modèles introduits dans l'Accord AGTC.

12. Comme cela a été fait pour les nouvelles dispositions ajoutées à l'Accord AGTC, des amendements allant dans le même sens seraient éventuellement à apporter ensuite au Protocole à l'Accord AGTC concernant le transport combiné par voie navigable.

---

<sup>2</sup> Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suisse et Turquie.

## **II. Dispositions complémentaires concernant le contrôle du respect des paramètres et des normes minimales**

13. Outre les dispositions sur les plans d'action et accords de partenariat types censés faciliter la mise en œuvre des normes techniques et des paramètres de performance de l'Accord AGTC, il serait peut-être utile d'ajouter aussi des dispositions sur les procédures de contrôle afin que la situation courante des infrastructures ferroviaires et intermodales et les normes de service dans le transport intermodal fassent l'objet d'un suivi régulier, et qu'elles soient comparées avec les minima fixés dans l'Accord AGTC. Ces dispositions pourraient faire l'objet d'un nouvel article 4 *ter* et d'une nouvelle annexe, qui serait l'annexe VI.

14. Augmenté de ces deux nouveaux articles et des annexes, l'Accord AGTC constituerait un ensemble global cohérent d'objectifs politiques et de mesures et de procédures techniques d'application, et un complément de l'acquis communautaire de l'Union européenne et des résolutions de la CEMT compatible avec eux.

15. Le (nouvel) Accord AGTC et les autres accords européens sur les grandes routes de trafic international (AGR), les chemins de fer (AGC) et les grandes voies navigables (AGN) constitueraient ainsi un cadre général efficace pour le développement du transport intermodal au niveau paneuropéen. Ce cadre reposerait sur quatre piliers, comme on va le voir (voir également le schéma).

### **1) Les objectifs de la politique du transport intermodal**

Désignation d'un réseau et de couloirs importants pour le transport international intermodal et les installations connexes au niveau paneuropéen (terminaux, points de franchissement des frontières, postes de changement d'écartement, ports ou liaisons par navire transbordeur) (AGTC, annexes I et II) et fixation des paramètres techniques et des normes minimales (AGTC, annexes III et IV);

### **2) Des procédures types de mise en œuvre (pratiques optimales et valeurs de référence)**

Recommandations sur les plans d'action et les accords de partenariat types donnant des indicateurs clefs de performance pour faciliter la mise en œuvre des paramètres d'efficacité et des normes techniques minimales (AGTC, nouvelle annexe V);

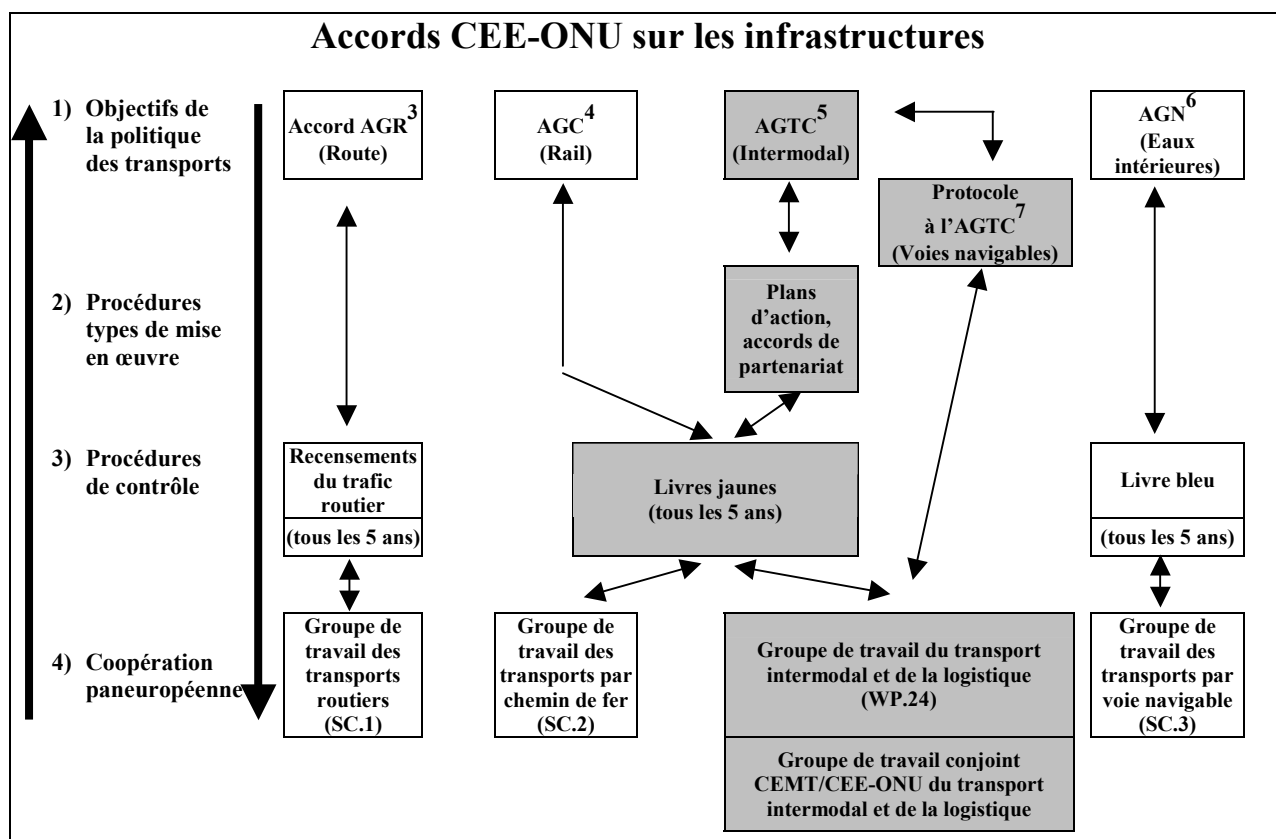
### **3) Des procédures de contrôle**

Examen institutionnalisé périodique de l'état réel des infrastructures et des services du transport intermodal dans le cadre de la série des Livres jaunes (AGTC, nouvelle annexe VI);

### **4) Coopération paneuropéenne**

Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE-ONU (WP.24) est chargé de suivre le fonctionnement de l'Accord AGTC et d'examiner les propositions d'amendements (AGTC, art. 14, 15 et 16).

Depuis 2004, le Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU du transport intermodal et de la logistique est l'instance paneuropéenne où gouvernements et intérêts commerciaux échangent périodiquement des données d'expérience politique et technique et rédigent des recommandations.



### III. Terminologie

16. À la suite de l'accord sur la terminologie du transport combiné conclu entre la CEE-ONU, la CEMT et la CE en 2001, et après le changement de nom en 2004 des organes compétents de la CEE-ONU et de la CEMT, le groupe d'experts estime que le terme «transport intermodal» rendrait mieux compte de la problématique que couvre l'Accord AGTC que le terme «transport combiné» actuellement employé dans tout le texte, alors même que le réseau AGTC et ses installations connexes ne concernent que le transport ferroviaire<sup>8</sup>.

<sup>3</sup> Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) du 15 novembre 1975.

<sup>4</sup> Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) du 31 mai 1985.

<sup>5</sup> Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) du 1<sup>er</sup> février 1991.

<sup>6</sup> Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) du 19 janvier 1996.

<sup>7</sup> 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 de 1997 (non entré en vigueur).

<sup>8</sup> *Terminologie en transports combinés*, disponible sur papier au secrétariat ou par voie électronique à l'adresse <http://www.unece.org/trans/wp24/wp24-terminology/24term.html>.

17. Sur le fond, il semble que le terme «transport combiné» défini au paragraphe a) de l'article premier de l'Accord AGTC recouvre le «transport intermodal» tel que le définissent la CEE-ONU, la CEMT et la CE. Ainsi, en principe, le terme «transport combiné» défini dans l'Accord AGTC pourrait aussi être utilisé dans les amendements qu'il est proposé d'apporter à celui-ci<sup>9</sup>. Mais cela n'irait pas dans le sens de l'évolution récente de l'activité, ni des objectifs de la politique qui vise à promouvoir le transport intermodal en général, et le transport combiné uniquement à titre de solution de remplacement. Pour tenir compte de cette évolution et de ces objectifs, toute mention du «transport combiné» dans l'Accord AGTC devrait être remplacée par «transport intermodal». L'Accord lui-même deviendrait l'«Accord européen sur les grandes lignes de transport international intermodal et les installations connexes (AGTI)»<sup>10</sup>.

18. Pour le groupe d'experts, il serait malencontreux d'utiliser les deux termes à la fois dans l'Accord AGTC, par exemple en ajoutant la définition du «transport intermodal» à l'article premier, dans les articles 4 *bis* et 4 *ter* proposés, voire dans les annexes V et VI. Cela amènerait en effet des incompatibilités entre divers articles et les annexes et serait source de malentendus et d'interprétations divergentes.

#### **IV. Modification du nom du Groupe de travail**

19. En 2004, le Comité des transports intérieurs a décidé de remplacer le nom du «Groupe de travail du transport combiné», responsable de l'administration de l'Accord AGTC, par «Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique». Les passages de l'Accord AGTC où le Groupe de travail est mentionné devraient être modifiés en conséquence.

#### **V. Inventaire des normes et des paramètres fixés dans l'Accord AGTC**

20. À sa trente-neuvième session, le Groupe de travail a décidé d'évaluer la pertinence et l'utilité des normes, paramètres et valeurs de référence fixés dans l'Accord AGTC à la lumière des objectifs de celui-ci, en vue de les adapter au développement futur du transport international ferroviaire et combiné en Europe (TRANS/WP.24/99, par. 5; TRANS/WP.24/2003/6, par. 23 à 26).

---

<sup>9</sup> Le paragraphe a) de l'article premier de l'Accord AGTC se lit comme suit: «L'expression “transport combiné” désigne le transport de marchandises dans une unité de transport unique empruntant plus d'un mode de transport». Selon la *Terminologie* CEE-ONU/CEMT/CE:

«1.1 Transport intermodal: Acheminement d'une marchandise utilisant deux modes de transport dans la même unité de chargement ou le même véhicule routier, et sans empotage ni dépotage»

«4.1 Unité de transport intermodal (ETI): Conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques convenant au transport intermodal».

<sup>10</sup> Il faudrait également revoir le titre et certaines dispositions du Protocole concernant le transport combiné par voie navigable.

21. Comme il en avait été chargé, le secrétariat a rédigé un questionnaire qui a été adressé au début de 2004 à toutes les Parties contractantes à l'Accord AGTC. Une première analyse des réponses sera disponible à la session du Groupe de travail. Elle conduira peut-être à proposer de nouveaux amendements aux accords AGTC, sur lesquels le Groupe de travail aura à se prononcer en 2005. Les propositions éventuelles pourraient être ajoutées à la série d'amendements actuellement envisagés.

## **VI. Propositions d'amendements à l'Accord AGTC**

22. Gardant à l'esprit les considérations qui précèdent, le groupe d'experts a rédigé des propositions détaillées d'amendements à l'Accord AGTC en utilisant systématiquement le terme «transport intermodal». Ces propositions figurent à l'annexe 1. Elles ne prévoient pas toutes les modifications qu'il faudra apporter à la phraséologie de l'ensemble du texte de l'Accord, car il faut attendre que le Groupe de travail se soit prononcé (voir par. 16 à 18): par exemple, faut-il aligner la terminologie des amendements et des nouvelles annexes sur celle de l'Accord et parler de «transport combiné», ou modifier la terminologie actuelle de l'Accord et introduire «transport intermodal»?

23. Lorsqu'il a rédigé les propositions d'amendements, le groupe d'experts s'est appuyé sur les documents de fond ci-dessous (qui peuvent aussi être consultés sur le site Web de la CEE-ONU: <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>): TRANS/WP.24/2004/3; TRANS/WP.24/2003/6; TRANS/SC.2/2002/9; TRANS/WP.24/2002/1 à 4; TRANSP/WP.24/2001/1 à 8; documents de séance n<sup>os</sup> 1, 3 et 4 (2004); documents de séance n<sup>os</sup> 3, 5 et 12 (2003); document de séance n<sup>o</sup> 10 (2002); documents de séance n<sup>os</sup> 1 et 3 à 6 (2001).

## **D. PROJET DE RÉSOLUTION PROPOSÉ À L'ADOPTION DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE LA CEE-ONU**

### **I. Champ d'application et contenu des résolutions de la CEE-ONU et de la CEMT**

24. Comme on l'a vu plus haut (par. 6), le groupe d'experts est d'avis qu'il faut incorporer à une résolution du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU, approuvée ensuite par la CEMT, non seulement les amendements apportés à l'Accord AGTC mais aussi le plan d'action et l'accord de partenariat types.

25. À l'inverse d'un traité (ce qu'est l'Accord AGTC), l'adoption d'une résolution ou de quelque autre texte analogue par le Comité des transports intérieurs et/ou la CEMT signifie que les Parties n'entendent pas s'imposer des obligations et qu'elles souhaitent simplement exprimer certains desiderata ou recommander certains comportements en vue d'objectifs particuliers, celui par exemple de la promotion du transport intermodal au niveau paneuropéen.

26. Depuis des années, la CEE-ONU et la CEMT adoptent des résolutions dans leur domaine de compétence respectif, y compris le transport intermodal ou combiné. Alors que les résolutions adoptées par le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU sont en général très brèves et renvoient aux documents adoptés par des organes subsidiaires (par exemple le WP.24) qui détaillent les recommandations et les procédures, celles de la CEMT tendent à être autonomes et à contenir toutes les dispositions nécessaires.

27. Outre ces différences de forme, la CEMT se concentre en général sur les aspects politiques des problèmes relatifs au transport international à l'examen, alors que la CEE-ONU traite plutôt de leurs aspects techniques et juridiques. Ce partage des tâches a récemment été mis en évidence par la création du Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU du transport intermodal et de la logistique.

## **II. Projet de résolution du Comité des transports de la CEE-ONU**

28. Gardant à l'esprit ce qui précède, le groupe d'experts a rédigé un projet de résolution que le Comité des transports intérieurs (CTI) pourrait adopter. Le texte figure à l'annexe 2. Les termes qui y sont employés sont tirés de la terminologie convenue; c'est «transport intermodal» qui a été retenu.

29. Comme l'indique le projet de résolution, il faudra encore rédiger un document de base après l'examen du Groupe de travail. Sur le fond, ce document devrait être conforme aux nouvelles annexes V et VI à l'Accord. Il devrait aussi contenir une «boîte à outils», avec des exemples concrets de plan d'action et d'accord de partenariat, comme il est dit dans le document TRANS/WP.24/2004/3.

30. Le paragraphe 23 ci-dessus énumère les documents de fond que le groupe d'experts a consultés pour rédiger le projet de résolution.

## **E. CONCLUSIONS**

31. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner la solution envisagée, les propositions d'amendements à l'Accord AGTC et le projet de résolution, tels qu'ils figurent aux annexes 1 et 2.

32. Plus particulièrement, le Groupe de travail voudra peut-être se prononcer sur les questions suivantes:

a) Rédaction simultanée des propositions d'amendements à l'Accord AGTC et d'un projet de résolution du CIT à soumettre à l'approbation de la CEMT

b) Propositions d'amendements à l'Accord AGTC

### Dispositions de fond

- Plan d'action et accord de partenariat types (par. 9 à 12)
- Dispositions de contrôle (par. 13 à 15)
- Terminologie (par. 16 à 19)
- Normes et paramètres révisés (par. 20 et 21)

### Dispositions juridiques (annexe 1 au présent document)

- Article 4 *bis*
- Article 4 *ter*
- Articles 14, 15 et 16
- Nouvelle annexe V à l'Accord: Procédures de mise en œuvre types
  - Procédures de mise en œuvre
  - Plan d'action type
  - Accord de partenariat type
- Nouvelle annexe VI à l'Accord: Procédures de contrôle international



c) Résolution du CIT de la CEE-ONU à soumettre à l'approbation de la CEMT

Texte de la résolution (annexe 2 au présent document)

Contenu du document de base (que le groupe d'experts doit encore rédiger) (par. 29)

d) Autres activités

- Rédaction d'un exemple de dispositions (*in extenso*) de plan d'action et d'accord de partenariat types (à confier au secrétariat)

e) Procédure

Amendement à l'Accord AGTC

- Adoption officielle des propositions d'amendements par le Groupe de travail en mars 2005
- Entrée en vigueur (s'il n'y a pas d'objection) au deuxième semestre de 2006

Résolution

- Adoption du projet par le CTI de la CEE-ONU en février 2005
  - Approbation par le Conseil des ministres à la session de Moscou de la CEMT, en mai 2005
-

## Annexe 1

### PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À L'ACCORD AGTC

*Modifier* le titre de l'Accord AGTC de manière qu'il se lise:

«Accord européen sur les grandes lignes de transport international intermodal et les installations connexes (AGTI)»

*Modifier* le paragraphe a) de l'article premier de manière qu'il se lise:

«a) L'expression "transport intermodal" désigne le transport de marchandises dans une unité de transport ou un véhicule routier unique, empruntant plus d'un mode de transport, et sans empotage ni dépotage. Les unités de transport sont des conteneurs ou des caisses mobiles.»

*Remplacer* dans tout le texte de l'Accord et de ses annexes le terme «transport combiné» par le terme «transport intermodal».

*Note du secrétariat:* Cet amendement général portant modification du terme «transport combiné» dans tout le texte suppose que la modification est toujours logique et qu'elle n'oblige pas à modifier d'autres dispositions, ce qui reste à vérifier.

Après l'article 4, *insérer* les nouveaux articles 4 *bis* et 4 *ter* suivants:

#### «Article 4 bis

#### PROCÉDURES DE MISE EN ŒUVRE

Pour faciliter l'adoption et la mise en œuvre des mesures voulues pour que les trains et les installations connexes de transport combiné répondent aux paramètres d'efficacité et aux normes minimales fixés à l'annexe IV au présent Accord, les Parties contractantes utilisent, selon qu'il convient, le plan d'action et l'accord de partenariat types figurant à l'annexe V au présent Accord.

#### Article 4 ter

#### PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNATIONAL

Pour évaluer les progrès des caractéristiques techniques du réseau au regard de l'annexe III au présent Accord et des paramètres d'efficacité ferroviaire et des normes minimales applicables aux infrastructures fixés à l'annexe IV au présent Accord, les Parties contractantes procèdent à intervalles réguliers à des enquêtes sur le réseau comparables sur le plan international, comme le prévoit l'annexe VI du présent Accord.»

### Articles 14, 15 et 16

*Modifier* le paragraphe 2 commun aux articles 14, 15 et 16, de manière qu'il se lise:

«2. À la demande d'une Partie contractante, tout amendement au présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.».

*Ajouter* une nouvelle annexe V, ainsi rédigée:

«Annexe V

### PROCÉDURES DE MISE EN ŒUVRE

#### Plan d'action type

Le plan d'action intergouvernemental type présenté ci-dessous est un exemple de pratique optimale approuvée par les Parties contractantes au présent Accord. Celles-ci conviennent que cet exemple est la base sur laquelle elles coopéreront sur le plan bilatéral ou multilatéral le long de certaines lignes de transport intermodal pour améliorer la compétitivité des services de transport international intermodal sur les lignes en question.

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

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

#### Accord de partenariat type

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

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

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

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

### Forme juridique

Les Parties contractantes au présent Accord sont convaincues que les modèles qui figurent dans la présente annexe fournissent des éléments utiles à une mise en conformité cohérente du réseau des grandes lignes de transport intermodal international avec les caractéristiques techniques fixées à l'annexe III au présent Accord et les paramètres d'efficacité ferroviaire et les normes minimales applicables aux infrastructures fixés à l'annexe IV.

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

Ces éléments et ces outils devraient faciliter l'accord sur les mesures et les mécanismes nécessaires à telle ou telle ligne de transport intermodal, au moment convenu et conformément aux besoins particuliers des gouvernements et des intérêts commerciaux en cause. Il est donc entendu que ces modèles ne créent aucune obligation de négocier pour les Parties contractantes au présent Accord.

### Plan d'action type pour le développement du transport intermodal

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

#### A. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### Généralités et contexte politique

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

##### Définitions

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

### Étendue des activités

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

## B. DISPOSITIONS COMMUNES

### Entités en cause

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

### Objectifs

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

### Analyse de la situation

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

### Activités et résultats à réaliser

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

### Action des gouvernements

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

### Mécanisme(s) de fonctionnement

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

### Calendrier

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

### Contrôle et suivi

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

### Évaluation

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

### Autres aspects

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

## C. DISPOSITIONS FINALES

### Entrée en vigueur; Dénonciation; Expiration; Durée

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

### Clause de sauvegarde

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

### Accord de partenariat type pour le développement du transport intermodal

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

## A. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### Contenu

- Un plan d'action intergouvernemental a déjà été conclu:  
Description de ses objectifs;
- Un plan d'action n'a pas été conclu:  
Description des objectifs généraux convenus entre les parties concernées par les problèmes qui se présentent en matière de transport intermodal

(la conclusion d'un plan d'action peut être envisagée dans le cas où certaines activités sont difficiles à réaliser);

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

### Définitions

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

### Étendue des activités

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

## B. DISPOSITIONS COMMUNES

### Acteurs concernés

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

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

### Objectifs

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

### Analyse de la situation

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

### Activités et résultats à réaliser

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

### Mécanisme(s) de fonctionnement

Explications quant aux modalités de réalisation des activités convenues et des objectifs fixés (plan, méthodes de travail). Les travaux peuvent être confiés à des équipes spéciales ou des groupes de travail en fonction de l'objectif à atteindre. Outre les parties directement intéressées, d'autres représentants ou experts, y compris ceux des autorités publiques, peuvent y participer, éventuellement en qualité d'observateurs.

### Responsabilités

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

### Financement

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

### Échéancier de réalisation

Fixation du calendrier de réalisation des tâches, si possible par étapes. Chaque étape doit permettre de comparer en continu les progrès réalisés sur la voie des objectifs convenus; les résultats de chaque étape doivent si possible, être communiqués aux signataires du plan d'action.

Un processus continu peut être lancé sans dates précises, mais chaque projet et chaque tâche devraient être réalisés dans des délais déterminés.

### Contrôle et suivi

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



### Sanctions

Des sanctions peuvent être prévues dans certains cas:

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

### Arbitrage

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

### Évaluation

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

## C. DISPOSITIONS FINALES

### Entrée en vigueur; Dénonciation; Expiration; Durée et prorogation possible

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

## D. INDICATEURS CLEFS DE PERFORMANCE ET RESPONSABILITÉS

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

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

**Indicateurs clefs de performance et responsabilités au niveau national**

		Commissionnaires de transport	Douanes	Entreprises de transport intermodal	Compagnies de chemin de fer	Exploitants de terminaux
Activité	Indicateur clef de performance	Acteur responsable				
1) Conformité administrative et technique des unités de transport intermodal (UTI)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nombre d'unités et pourcentage du nombre total par train;</li> <li>– Total par mois et par train.</li> </ul>			✓		
2) Respect de l'heure limite de remise routière	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nombre d'unités et pourcentage du nombre total d'unités par train remises avec un retard maximum de 15 minutes.</li> </ul>			✓		
3) Respect de l'heure limite de remise ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Retard en minutes par rapport à l'horaire prévu et en pourcentage de trains par mois.</li> </ul>	✓		✓		
4) Conformité technique et administrative des wagons et de leur chargement	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nombre de wagons et pourcentage du total de wagons conformes remis par train;</li> <li>– Total cumulé par mois et par trains.</li> </ul>			✓	✓	
5) Respect des horaires de départ des trains	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Retard en minutes par rapport à l'horaire prévu, par train et en pourcentage de trains à l'heure par mois.</li> </ul>				✓	
6) Respect des heures d'arrivée des trains	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Retard en minutes par rapport à l'horaire prévu, par train et en pourcentage de trains à l'heure par mois.</li> </ul>				✓	
7) Respect de la mise à disposition ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Retard en minutes par rapport à l'horaire prévu, par train et en pourcentage de trains à l'heure.</li> </ul>			✓	✓	
8) Respect de la mise à disposition routière	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nombre d'unités livrées dans les 30 minutes suivant l'arrivée du client et en pourcentage du nombre total par train;</li> <li>– Total cumulé par mois et par train.</li> </ul>	✓		✓		
9) État des UTI à la livraison aux clients	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nombre d'unités endommagées et en pourcentage du nombre total d'unités livrées par train;</li> <li>– Nombre cumulé par mois et par train.</li> </ul>	✓		✓		
10) Conformité des volumes remis aux trains, par itinéraire	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nombre d'unités de transport multimodal transportées par chemin de fer et par itinéraire;</li> <li>– Nombre total par mois et par train par rapport à l'année précédente.</li> </ul>			✓		
11) Conformité du chargement ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Taux de chargement par train;</li> <li>– Moyenne mensuelle par train par rapport à l'année précédente.</li> </ul>				✓	
12) Temps moyen de formation des trains [AGTC, annexe IV, sect. D a)]	Max. 60 minutes					✓
13) Temps moyen d'attente des véhicules routiers [AGTC, annexe IV, sect. D b)]	Max. 20 minutes					✓
Divers						

**Indicateurs clefs de performance et responsabilités au niveau international**

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

»

*Ajouter* la nouvelle annexe VI suivante:

«Annexe VI

PROCÉDURES INTERNATIONALES DE CONTRÔLE

Pour déterminer les progrès réalisés du point de vue des caractéristiques techniques du réseau fixées à l'annexe III au présent Accord et des paramètres d'efficacité des trains et des normes minimales d'infrastructures visées à l'annexe IV au présent Accord, les Parties contractantes procèdent périodiquement à des enquêtes sur le réseau défini dans les annexes I et II au présent Accord.

Ces enquêtes ont pour objet de constater l'état technique réel des lignes ferroviaires et des installations connexes et de déterminer les paramètres d'efficacité des trains et les normes d'infrastructures applicables en transport intermodal sur ce réseau par comparaison avec les paramètres et les normes minimales fixés aux annexes III et IV au présent Accord.

Les enquêtes sont effectuées selon les modalités qui suivent.

### Portée géographique

Les enquêtes couvrent les lignes ferroviaires importantes pour le transport international intermodal visées à l'annexe I au présent Accord ainsi que les grandes installations utiles au transport international intermodal visées à l'annexe II au présent Accord.

### Périodicité

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

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

### Paramètres

Les enquêtes couvrent les caractéristiques des infrastructures fixées à l'annexe III au présent Accord ainsi que les paramètres d'efficacité et les normes minimales des trains de transport intermodal et des installations connexes visés à l'annexe IV au présent Accord. Elles peuvent aussi porter sur la conformité aux plans d'action et accords de partenariat, dont des modèles figurent à l'annexe V du présent Accord.

### Comparabilité des résultats

Afin d'assurer la comparabilité des résultats des enquêtes dans le temps et, en particulier, entre diverses lignes de transport international intermodal, les enquêtes sont préparées et évaluées et leurs résultats diffusés sous l'égide de l'organe international visé au paragraphe 2 des articles 14, 15 et 16 du présent Accord.»

---

**Annexe 2****DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT INTERMODAL  
AU NIVEAU PANEUROPEEN****Projet de résolution n° ...**

Adopté par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique  
des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) le ... février 2005

*Le Comité des transports intérieurs,*

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

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

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

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

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

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

*Rappelant* que les termes «multimodal», «intermodal» et «combiné» sont définis dans la *Terminologie en transports combinés* établie d'un commun accord en 2001 par la CEMT, la CEE-ONU et la Commission européenne,

*Accueille favorablement* les propositions du Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU du transport intermodal et de la logistique tendant à incorporer dans l'Accord AGTC des dispositions nouvelles, y compris un plan d'action et un accord de partenariat types, afin de faciliter l'application et le contrôle des normes techniques et opérationnelles de l'Accord AGTC au niveau paneuropéen,

*Recommande* que tous les gouvernements membres de la CEMT et de la CEE-ONU, notamment ceux qui ne sont pas encore parties à l'Accord AGTC, utilisent le plan d'action type qui figure dans les documents TRANS/WP.24/2005/... de la CEE-ONU et CEMT/CS/TIL(2005)... de la CEMT:

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

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

*Recommande en outre* que les entreprises de transport intermodal et les autorités publiques concernées utilisent l'accord de partenariat type qui figure dans le document TRANS/WP.24/2005/... de la CEE-ONU et CEMT/CS/TIL(2005)... de la CEMT:

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

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

*Prie* le Secrétaire exécutif de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe de communiquer la présente résolution et la documentation qui y est citée au Conseil des ministres de la Conférence européenne des ministres des transports, pour examen et approbation,

*Prie* les gouvernements qui ne sont pas membres de la CEMT de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe avant le ... 2005 s'ils acceptent de mettre en application les dispositions de la présente résolution.

-----