



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2003/6  
22 juillet 2003

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail du transport combiné  
(Quarantième session, 29 septembre-1<sup>er</sup> octobre 2003,  
point 5 de l'ordre du jour)

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

**Communication du groupe spécial informel d'experts sur les modèles de partenariat  
et les pratiques optimales et du Groupe spécial d'experts sur l'efficacité  
des terminaux de transport combiné<sup>1</sup>**

**A. HISTORIQUE ET MANDAT**

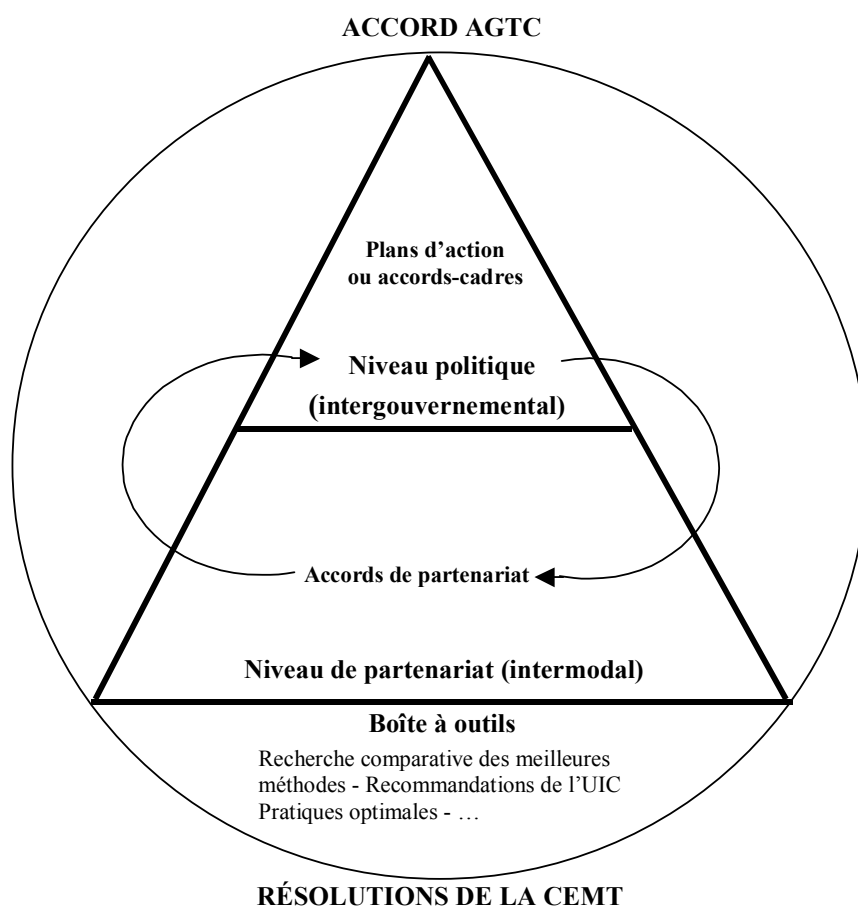
1. L'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) a été instauré au niveau paneuropéen, en 1991, afin de rendre le transport international combiné plus efficace et plus attrayant, de soulager le réseau routier, notamment à travers les Alpes, et de préserver l'environnement. L'AGTC a permis la mise en place d'un cadre juridique institutionnel qui définit les grandes lignes du développement des services et les infrastructures du transport international combiné sur la base de paramètres et de normes de performance convenus au plan international.

2. En 1997, un protocole à l'AGTC sur les transports par voie navigable a été adopté afin de rendre le transport combiné plus efficace et plus attrayant aussi sur les voies de navigation intérieure et certains itinéraires côtiers en Europe.

---

<sup>1</sup> La présente note a été établie par les deux groupes d'experts lors de la session qu'ils ont tenue en commun les 19 et 20 juin 2003, à Paris.

3. À l'intérieur du cadre politique et juridique général de l'AGTC et de son Protocole sur les voies navigables, conçu et administré sous les auspices de la CEE-ONU, ainsi que des résolutions pertinentes de la CEMT, notamment la résolution d'ensemble n° 2002/2 sur le transport combiné et la résolution n° 97/6 sur le développement du transport combiné, la promotion des services de transport international combiné et intermodal au niveau paneuropéen peut être envisagée à deux niveaux mettant en jeu différents protagonistes et différentes mesures (voir croquis ci-dessous). Au niveau politique, des accords intergouvernementaux tels que des plans d'action ou des accords-cadres pourraient susciter des accords de participation entre les entreprises de transport international combiné ou intermodal. Ensuite, des mesures concrètes pourraient être entreprises en s'efforçant de suivre les meilleures pratiques existantes ainsi que les directives et les recommandations formulées par les associations professionnelles, telles que l'Union internationale des chemins de fer (UIC) ou d'autres organismes ou instituts scientifiques travaillant dans ce domaine.



4. Conformément à leurs mandats et afin de promouvoir le transport international combiné et intermodal au niveau paneuropéen, les deux groupes spéciaux d'experts ont élaboré un plan d'action intergouvernemental ou accord-cadre «type», ainsi qu'un accord de partenariat intermodal «type» destiné à être inséré dans l'AGTC et son Protocole sur les voies navigables. Les deux groupes d'experts souhaiteraient que la portée géographique de l'AGTC soit étendue et que l'on procède à une révision générale des lignes et des installations actuelles relevant de l'AGTC ainsi que de leurs paramètres d'infrastructure et de performance.

## **B. PLAN D'ACTION OU ACCORD-CADRE «TYPE»**

5. Le Groupe de travail est prié d'examiner un plan d'action ou un accord-cadre «type» qui a pour but d'aider les Parties contractantes à l'AGTC à conclure des plans d'action intergouvernementaux ou des accords analogues. Ce plan d'action ou accord-cadre est censé montrer que les gouvernements s'engagent à soutenir le développement du transport combiné et du transport intermodal et à créer les conditions permettant aux différents acteurs, publics ou privés, de collaborer à l'efficacité et à la compétitivité des services de transport combiné ou intermodal, aussi bien par route, par chemin de fer que par voie navigable, le long de certains couloirs de transport et/ou dans certaines régions.

### **I. Principaux éléments d'un plan d'action ou d'un accord-cadre «type»**

6. Les principaux éléments d'un plan d'action ou d'un accord-cadre «type» pourraient être les suivants:

a) Mandat politique et cadre général (préambule)

Décrire les motivations politiques et économiques des gouvernements à coordonner les politiques des transports, à mettre en commun leurs connaissances techniques et à coordonner toutes les activités pertinentes en vue de promouvoir un transport combiné et un transport intermodal efficaces dans le cadre de politiques des transports durables.

b) Statu quo et évolution attendue (prévisions du trafic, etc.)

Décrire la situation des transports et le rôle du transport combiné et du transport intermodal entre les pays intéressés, actuellement et dans un avenir prévisible.

c) Partenaires (gouvernements/autorités concernées)

Recenser les gouvernements et, le cas échéant, les autorités de réglementation chargées d'approuver et/ou de signer le plan d'action ou l'accord-cadre, aux niveaux bilatéral, trilatéral voire multilatéral.

d) Champ d'application

Dresser la liste des couloirs et des lignes de transport, des domaines d'activité (infrastructures, exploitation, réglementation) et des protagonistes visés.

e) Objectif(s) à atteindre

Décrire les résultats qu'il est convenu d'attendre du plan d'action ou de l'accord-cadre, qu'il s'agisse de points particuliers ou généraux. On pourrait y inclure la recommandation de parvenir à des accords de partenariat entre les différents acteurs aussi bien dans le transport combiné que dans le transport intermodal.

f) Activités/résultats

Décrire précisément les tâches à accomplir et les résultats à atteindre, conformément aux objectifs fixés, et définir des critères pour en évaluer les incidences. Les normes et les paramètres d'infrastructure et de service définis dans l'AGTC et son Protocole sur les voies navigables, notamment, pourraient être définis comme des points de comparaison minimaux. On pourrait aussi y inclure des mesures d'incitation et de facilitation, telles que des autorisations de circuler exceptionnelles, des dispenses de restriction de circulation (fin de semaine, vacances, circulation de nuit ou restrictions concernant le chargement) ou des procédures simplifiées de franchissement des frontières.

g) Mécanisme(s) de fonctionnement

Définir les modalités de la réalisation des activités convenues et de l'obtention des résultats fixés. Les activités pourraient être organisées par des équipes spéciales ou des groupes de travail, en fonction de l'objectif à atteindre. Outre des représentants des gouvernements, des représentants du secteur privé pourraient aussi participer à ces groupes de travail.

h) Échéancier(s)

Définir les dates de début et de fin des travaux. On pourrait s'entendre sur un processus continu sans délais précis, mais à l'intérieur duquel chaque projet ou activité devrait être réalisé dans des délais bien précis.

i) Surveillance et suivi

Décrire les systèmes de surveillance et de notification servant à analyser en toute clarté et de façon efficace les résultats obtenus et, en cas de besoin, à apporter les remèdes nécessaires, le cas échéant, à des niveaux politiques élevés.

j) Autres éléments

Prévoir, le cas échéant, des dispositions relatives aux infractions qui seraient commises par des exploitants d'entreprises de transport combiné ou intermodal, à la protection des données, aux mesures à prendre en cas d'urgence, etc.

**II. Modalités de mise en œuvre d'un plan d'action ou d'un accord-cadre «type»**

7. Le plan d'action ou l'accord-cadre «type» que le Groupe de travail doit mettre en forme finale s'adresse aux Parties contractantes à l'AGTC et à son Protocole sur les voies navigables pour les aider à les mettre en œuvre et/ou instaurer des normes d'infrastructure et de service plus précises et donc plus compétitives, dans certains couloirs de transport.

8. On pourrait donc envisager d'inclure les éléments de ce plan d'action ou de cet accord-cadre «type» ou un texte «type» complet dans l'AGTC et son Protocole sur les voies navigables, éventuellement sous la forme d'une nouvelle annexe V (annexe IV du Protocole). Pour ce faire, il faudrait ajouter un nouvel article, par exemple l'article 4 *bis* (art. 3 *bis* du Protocole) qui renverrait explicitement aux dispositions de cette nouvelle annexe V ou IV. Tout amendement de l'AGTC et de son Protocole sur les voies navigables doit être approuvé

à l'unanimité par les Parties contractantes et ne peut entrer en vigueur avant l'expiration d'un délai d'au moins 15 mois.

9. Parallèlement, le plan d'action ou l'accord-cadre «type» pourrait être approuvé et/ou signé au moyen d'une résolution de la CEE-ONU, qui serait adoptée par le Comité des transports intérieurs ou d'une résolution de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) contenant un plan d'action ou un accord-cadre «type», ou encore par le biais d'un accord de partenariat (voir par. 19). Les deux groupes spéciaux d'experts ont estimé que seule une action concertée et si possible simultanée de la part de toutes les organisations intergouvernementales et non gouvernementales pourrait sérieusement alerter la profession et le grand public sur le fait que les gouvernements et le secteur privé étaient obligés de coopérer étroitement afin de promouvoir le transport combiné et le transport intermodal, indispensables à un transport porte à porte efficace (voir aussi le paragraphe 19).

### **III. Exemples de plans d'action ou d'accords-cadres intergouvernementaux**

10. Le Plan d'action Brenner 2005: approuvé le 28 novembre 2002 par les Ministres des transports de l'Autriche, de l'Allemagne et de l'Italie, dont l'avancement doit être examiné à l'automne 2003.

11. Mémoire d'accord sur la création d'une équipe spéciale internationale chargée de l'analyse et de la solution des problèmes dans le couloir de transport de marchandises Nord-Sud, signé le 9 janvier 2003 par les Ministres des transports de l'Allemagne, de l'Italie, des Pays-Bas et de la Suisse.

#### **C. ACCORD DE PARTENARIAT «TYPE»**

12. Le Groupe de travail est en outre prié d'examiner un accord de partenariat «type» visant à aider les exploitants d'entreprises de transport intermodal, les compagnies ferroviaires, les transitaires, les autorités responsables des infrastructures ferroviaires et les exploitants de terminaux des pays Parties contractantes à l'AGTC à conclure des accords de partenariat, des chartes ou d'autres accords de coopération analogues.

13. L'objectif d'un tel accord serait de définir clairement les responsabilités et les normes de performance de chacun des acteurs participant aux services internationaux de transport intermodal. Au niveau international, ce type d'accord pourrait notamment favoriser la transparence des rôles joués par chacun et assurer la compétitivité du transport international combiné et intermodal (route/rail/voie navigable) dans certains couloirs de transport bien précis.

14. Il va sans dire que les questions de nature purement commerciale ne sauraient être abordées dans un tel modèle en raison de la variété des circonstances, du type et du nombre de partenaires en cause et pour des raisons de confidentialité. Par ailleurs, il faudrait voir dans quelle mesure les autorités publiques, telles que les organes de contrôle aux frontières, pourraient participer activement à la mise en œuvre de tels accords.

**I. Principaux éléments d'un accord de partenariat «type»**

15. Un accord de partenariat «type» pourrait être composé des éléments suivants:

a) Partenaires en cause

Décrire les partenaires actifs ou passifs, appartenant au secteur privé ou au secteur public, présents dans la chaîne du transport combiné ou intermodal, comme les compagnies ferroviaires, les autorités responsables des infrastructures ferroviaires, les sociétés de transport intermodal, les exploitants de terminal, les sociétés de transport routier, les compagnies de navigation fluviale, les transitaires, les chargeurs, les autorités douanières, les autorités sanitaires, vétérinaires ou phytosanitaires, et les autres autorités chargées d'effectuer des contrôles aux frontières, etc.

b) Champ d'activité

Décrire le domaine de coopération (type d'activité et de cargaison, traction exclusivement, etc.) et sa portée (couloirs/lignes de transport, régions desservies, etc.).

c) Fondement du partenariat

Décrire le type de partenariat et le niveau d'engagement, par exemple charte (*bona fide*), accord-cadre, déclaration d'intention, contrat, etc.

d) Objectif(s) à atteindre

Décrire les objectifs recherchés, par exemple le projet 95/20 lancé en France (voir document TRANS/WP.24/2002/1, annexe 1).

e) Activités, résultats recherchés et indicateurs de performance

Décrire les tâches à entreprendre et les résultats à obtenir pour réaliser les objectifs fixés et définir des critères d'évaluation des incidences. Pour parvenir à ces objectifs et afin de pouvoir mesurer les incidences et le respect des engagements pris, on pourrait inclure des indicateurs clefs de performance mesurables (KPI) (TRANS/WP.24/2002/3):

Indicateurs clefs de performance au niveau national

- i) Conformité administrative et technique des unités de transport intermodal (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques) remis par les clients au terminal de chargement (en nombre d'unités et en pourcentage du nombre total pour chaque train – total par mois et par train).

Responsabilité du suivi: les entreprises de transport intermodal et leurs clients.

- ii) Respect de l'heure limite de remise routière (en nombre d'unités remises avec un retard maximum de 15 minutes et en pourcentage du nombre total d'unités par train).

Responsabilité du suivi: les sociétés de transport intermodal et leurs clients.

- iii) Respect de l'heure limite de remise ferroviaire (retard en minutes par rapport à l'horaire prévu et en pourcentage de trains par mois).

Responsabilité du suivi: les entreprises de transport intermodal et leurs clients.

- iv) Conformité technique et administrative des wagons et de leur chargement à leur remise au terminal de chargement (en nombre de wagons conformes et en pourcentage du total de wagons remis par train – total cumulé par mois et par train).

Responsabilité du suivi: les compagnies ferroviaires et les sociétés de transport intermodal.

- v) Respect des horaires de départ des trains (retard en minutes par rapport à l'horaire prévu, par train et en pourcentage de trains à l'heure par mois).

Responsabilité du suivi: les compagnies de chemin de fer.

- vi) Respect des heures d'arrivée des trains (retard en minutes par rapport à l'horaire prévu, par train et en pourcentage de trains à l'heure par mois).

Responsabilité du suivi: les compagnies de chemin de fer.

- vii) Respect de la mise à disposition ferroviaire (retard en minutes par rapport à l'horaire, par train et en pourcentage de trains à l'heure par mois).

Responsabilité du suivi: les compagnies ferroviaires et les entreprises de transport intermodal.

- viii) Respect de la mise à disposition routière (en nombre d'unités livrées dans les 30 minutes suivant l'arrivée du client et en pourcentage du nombre total par train – total cumulé par mois et par train).

Responsabilité du suivi: les sociétés de transport intermodal et leurs clients.

- ix) État des unités de transport intermodal à la livraison aux clients (en nombre d'unités endommagées et en pourcentage du nombre total d'unités livrées par train – nombre total par mois et par train).

Responsabilité du suivi: les sociétés de transport intermodal et leurs clients.

- x) Conformité des volumes remis aux trains, par itinéraire (en nombre d'unités de transport multimodal transportées par chemin de fer et par itinéraire – nombre total par mois et par train par rapport à l'année précédente).

Responsabilité du suivi: les sociétés de transport intermodal.

- xi) Conformité du chargement ferroviaire prévu (taux de chargement par train – moyenne mensuelle par train par rapport à l'année précédente).

Responsabilité du suivi: les compagnies ferroviaires.

Indicateurs clefs de performance mesurables (KPI) au niveau international

- xii) Conformité du système de réservation sur les trains internationaux (le cas échéant).

Responsabilité du suivi: les sociétés de transport intermodal.

- xiii) Respect des horaires d'arrivée aux frontières et d'arrivée et de départ aux points de transbordement.

Responsabilité du suivi: les compagnies ferroviaires.

- xiv) Conformité de la transmission des données (qualité, ponctualité et contenu) conformément au Système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS) – mesure simultanée de non-rétention des données.

Responsabilité du suivi: les compagnies ferroviaires et les sociétés de transport intermodal.

- xv) Conformité des contrôles en ce qui concerne la douane, la santé et les marchandises dangereuses.

Responsabilité du suivi: tous les partenaires.

- xvi) Conformité de la transmission des données: lettre de voiture internationale (UIC) et autres documents techniques (la généralisation de la lettre de voiture électronique est en cours).

Responsabilité du suivi: les compagnies ferroviaires et les sociétés de transport intermodal.

- xvii) Réception des unités de transport intermodal au terminal d'arrivée par l'exploitant du terminal moins de trois heures après l'arrivée du train (le temps d'attente du client doit être de moins de 30 minutes) [voir viii)]. Ne s'applique pas si le client prend livraison des unités plus de trois heures après l'arrivée du train (stock logistique tampon).

Responsabilité du suivi: la société de transport intermodal et les exploitants du terminal.

Note: Il n'existe pas encore d'indicateurs clefs de performance mesurables dans les transports par voie navigable.

f) Mécanisme(s) de fonctionnement

Décrire comment entreprendre les activités convenues et parvenir aux objectifs fixés (plan et méthodes de travail). Les travaux pourraient 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 des autorités publiques, pourraient participer à ces travaux, éventuellement en qualité d'observateurs.



g) Engagement des partenaires

Décrire les responsabilités des partenaires dans la réalisation des objectifs fixés.

h) Calendrier(s)

Définir les dates de début et de fin des travaux. L'accord de partenariat pourrait prendre la forme d'un processus continu sans délais précis, mais à l'intérieur duquel chaque objectif ou tâche devrait être réalisé dans des délais bien précis.

i) Surveillance et suivi

Décrire les systèmes de surveillance et de notification afin d'analyser en toute clarté et de façon efficace les résultats obtenus, pour, le cas échéant, définir des remèdes.

j) Sanctions

Définir d'éventuelles sanctions au cas où l'un des partenaires n'atteindrait pas les objectifs fixés.

k) Arrangements financiers

Décrire le soutien financier que devraient fournir les différents partenaires, le cas échéant.

**II. Procédure de mise en œuvre de l'accord de partenariat «type»**

16. L'accord de partenariat «type» que le Groupe de travail doit parachever s'adresse aux acteurs publics ou privés qui résident dans les pays qui sont Parties contractantes à l'AGTC et à son Protocole sur les voies navigables. L'accord de partenariat devrait contribuer à la mise en œuvre de ces instruments juridiques et à l'instauration de normes d'infrastructure et de service minimales plus détaillées, en vue de rendre plus compétitifs le transport combiné et le transport intermodal sur certains couloirs de transport.

17. On pourrait donc envisager d'inclure les éléments d'un tel accord de partenariat «type», voire d'un «texte type» complet, dans l'AGTC et son Protocole sur les voies navigables, éventuellement sous la forme d'une nouvelle annexe, l'annexe V (annexe IV pour le Protocole) – tout en sachant bien que la législation internationale n'engage pas nécessairement les acteurs privés, même s'il existe des exceptions, comme dans le cas de l'annexe IV de l'AGTC sur les paramètres de performance qui font bel et bien office de référence.

18. L'inclusion d'éléments d'un accord de partenariat «type» nécessiterait l'insertion d'un nouvel article, par exemple l'article 4 *bis* (art. 3 *bis* dans le Protocole) qui renverrait explicitement à une nouvelle annexe V ou IV. Or, tout amendement de l'AGTC et de son Protocole doit être approuvé à l'unanimité par les Parties contractantes et ne peut entrer en vigueur avant l'expiration d'un délai minimum de 15 mois.

19. Parallèlement, le plan d'action ou l'accord-cadre «type» pourrait être approuvé et/ou signé au moyen d'une résolution de la CEE-ONU, qui serait adoptée par le Comité des transports intérieurs ou d'une résolution de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT)

contenant un plan d'action ou un accord-cadre «type», ou encore par le biais d'un accord de partenariat. Les deux groupes spéciaux d'experts ont estimé que seule une action concertée et si possible simultanée de la part de toutes les organisations intergouvernementales et non gouvernementales pourrait sérieusement alerter la profession et le grand public sur le fait que les gouvernements et le secteur privé étaient obligés de coopérer étroitement afin de promouvoir le transport combiné et le transport intermodal, indispensables à un transport porte à porte efficace (voir aussi le paragraphe 9).

### **III. Exemples d'accord de partenariat intermodal**

20. La Charte qualité développement 95/20 conclue entre la FNTR, la SNCF, NOVATRANS et le GNTC (TRANS/WP.24/2002/1, annexe 1).

21. La Charte de qualité conclue entre la SNCB B-Cargo, la TRW et la FEBETRA (Belgique).

22. Le Partenariat alpin («Ralpin») conclu entre la BLS Lötschbergbahn, l'HUPAC et la SBB/CFF (Suisse).

### **D. AMENDEMENTS À L'ANNEXE IV DE L'ACCORD AGTC**

23. Outre la préparation d'un plan d'action ou d'un accord-cadre «type» et aussi d'un accord de partenariat «type», comme proposé ci-dessus, le Groupe de travail, près de 10 ans après son entrée en vigueur, souhaiterait peut-être aussi procéder à l'examen de l'AGTC de manière systématique pour faire en sorte que toutes les lignes ferroviaires et les installations connexes importantes pour le transport international combiné et intermodal soient modernisées et que les normes et paramètres d'infrastructure et de performance de l'AGTC soient conformes aux réalités et/ou aux aspirations d'aujourd'hui, aussi bien du point de vue technique que du point de vue de l'exploitation. Le but recherché ne serait pas nécessairement de dresser une liste exhaustive des paramètres et des normes mais uniquement de dégager ceux qui permettent le référençage de normes de service et donc des comparaisons au niveau international, notamment dans les pays qui n'en sont qu'à la préparation de la mise en place de systèmes de transport combiné efficaces.

24. Par ailleurs, le Groupe de travail est prié d'examiner une nouvelle présentation des données de l'AGTC, plus simple à utiliser, telle qu'elle est parue dans la série des livres jaunes, qui permet par exemple de vérifier l'état d'avancement des normes et des paramètres d'infrastructure et de service sur certaines lignes et dans certains couloirs de transport combiné.

25. Conformément à des considérations émises précédemment, le Groupe de travail souhaitera peut-être notamment se demander si la section D de l'annexe IV de l'AGTC, relative aux normes minimales applicables aux gares de départ et d'arrivée devrait être modifiée de façon:

- À distinguer les terminaux de transport combiné, selon qu'il s'agit de transport accompagné ou non accompagné;
- À prévoir des principes ou des dispositions de planification et de zonage;

- À prévoir des dispositions qui recommandent, dans toute la mesure possible, d'équiper les gares de services de contrôle douanier, sanitaire, vétérinaire, phytosanitaire et autres, afin de limiter au minimum voire d'éviter ces interventions pendant le voyage.

26. Conformément à des décisions prises ultérieurement par le Groupe de travail, le secrétariat va préparer un questionnaire en vue de recueillir des données sur les normes et les paramètres 2002 contenus dans l'AGTC. Ce questionnaire comprendra aussi des questions sur la pertinence des normes et des paramètres actuels de l'AGTC ainsi que sur l'inclusion éventuelle de nouvelles normes et de nouveaux paramètres, comme indiqué ci-dessus. Sur la base des réponses qu'il aura reçues, le Groupe de travail souhaitera peut-être passer en revue toutes les normes et tous les paramètres contenus dans l'AGTC, en 2004.

#### **E. PORTÉE GÉOGRAPHIQUE DE L'ACCORD AGTC ET DE SON PROTOCOLE SUR LES VOIES NAVIGABLES**

27. Le Groupe de travail est en outre prié d'intensifier ses efforts afin d'accroître la portée géographique de l'Accord AGTC et de son Protocole. L'AGTC compte actuellement 26 Parties contractantes<sup>2</sup>. Des pays tels que la Finlande, la Serbie-et-Monténégro et l'Ukraine, ainsi que les États membres de la CEE-ONU de la région du Caucase et de l'Asie centrale devraient être priés d'envisager d'y adhérer. Des efforts devraient notamment être entrepris pour faire entrer en vigueur le Protocole et pour y introduire les modifications déjà proposées<sup>3</sup>.

#### **F. QUESTIONS SOUMISES AU GROUPE DE TRAVAIL**

28. Compte tenu des propositions présentées ci-dessus par les deux groupes spéciaux d'experts, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner, décider ou confirmer si:

- a) Les principaux éléments du plan d'action ou de l'accord-cadre «type» sont acceptables tels quels ou doivent être modifiés;
- b) Les principaux éléments de l'accord de partenariat «type» pour le transport intermodal sont acceptables ou doivent éventuellement être modifiés;
- c) La préparation de «textes types» du plan d'action ou de l'accord-cadre et de l'accord de partenariat devrait être poursuivie;
- d) Les procédures de mise en œuvre des «textes types», qui doivent être entrepris en coopération avec la CEMT sont considérées comme satisfaisantes;

---

<sup>2</sup> Parties contractantes à l'Accord: 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.

<sup>3</sup> Parties contractantes au Protocole: Bulgarie, Danemark, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie et Suisse.

e) Les lignes de transport combiné existantes et les installations connexes visées dans l'AGTC et son Protocole devraient être mises à jour et selon quelles modalités;

f) Les normes et les paramètres de performance et d'infrastructure minimums visés dans l'Accord AGTC et dans son Protocole devraient être passés en revue et selon quelles modalités.

29. Pour finir, le Groupe de travail souhaitera peut-être encore une fois examiner comment:

a) Élargir le champ géographique de l'AGTC;

b) Provoquer l'entrée en vigueur du Protocole à l'AGTC, c'est-à-dire inciter les Parties contractantes à l'AGTC à y adhérer.

-----