



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/81
6 novembre 1998

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 TRENTIÈME SESSION
(7 et 8 septembre 1998)**

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphe</u> s
Participation	1 - 5
Adoption de l'ordre du jour	6
Adoption des décisions prises à la vingt-neuvième session	7
Activités des organes de la CEE et d'autres organisations intéressant le Groupe de travail	8 - 14
a) Commission économique pour l'Europe	8 et 9
b) Commission européenne (CE)	10
c) Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)	11 et 12
d) Autres organisations	13 et 14
Suivi de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement de 1997	15 - 17

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<u>Paragraphes</u>
Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC)	18 - 21
a) État de l'AGTC	18 et 19
b) Propositions d'amendement à l'AGTC	20 et 21
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	22 - 28
Inventaire des normes et paramètres figurant dans l'AGTC	29 - 33
Liaisons interrégionales en matière de transport combiné	34 - 36
Possibilités de réconciliation et d'harmonisation des régimes de responsabilité civile régissant le transport combiné	37 - 44
Faits nouveaux dans le domaine du transport combiné dans les pays membres de la CEE	45
Programme de travail pour 1999-2003	46
Questions diverses	47
Date de la prochaine session	47
Adoption du rapport	48

Annexe : Programme de travail pour 1999-2003

RAPPORT

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail a tenu sa trentième session les 7 et 8 septembre 1998 sous la présidence de M. H. Maillard (Belgique).
2. Ont assisté à la session des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Fédération de Russie, France, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suisse et Ukraine, et de la Communauté européenne (CE).
3. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) était également représentée.
4. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées : Comité de l'Organisation de la coopération des chemins de fer (OSJD); Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT); Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).
5. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : European Intermodal Association (EIA); Organisation internationale de normalisation (ISO); Union internationale des chemins de fer (UIC); Bureau international des conteneurs (BIC); Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (TRANS/WP.24/80).

ADOPTION DES DÉCISIONS PRISES À LA VINGT-NEUVIÈME SESSION

Documents : TRANS/WP.24/79; document informel No 8 (1998)

7. Conformément à sa décision, le Groupe de travail a officiellement adopté les décisions prises à sa vingt-neuvième session sur la base du projet établi par le secrétariat (TRANS/WP.24/79), sous réserve de quelques modifications indiquées dans le document informel No 8 (1998), dont il sera tenu compte dans le document TRANS/WP.24/79/Corr.1.

ACTIVITÉS DES ORGANES DE LA CEE ET D'AUTRES ORGANISATIONS INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL

- a) Commission économique pour l'Europe

Documents : E/1998/38-E/ECE/1365; Internet : www.unec.org

8. Le Groupe de travail a été informé que la Commission économique pour l'Europe, réunie pour sa cinquante-troisième session (21-23 avril 1998), avait approuvé le mécanisme de suivi adopté par la Conférence régionale sur les transports et l'environnement (voir aussi par. 15 à 17 ci-dessous), selon lequel la CEE et ses organes subsidiaires se chargent de la surveillance

générale de l'application du programme commun d'action de la Conférence. La Commission avait aussi adopté des directives communes pour l'établissement des priorités de son programme de travail (voir aussi par. 40 ci-dessous).

9. Le Groupe de travail a aussi été informé des activités pertinentes relatives au transport combiné entreprises par les groupes de travail de la CEE des transports routiers (SC.1), des transports par chemin de fer (SC.2), des transports par voie navigable (SC.3), des statistiques des transports (WP.6) et des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30).

b) Commission européenne (CE)

10. Le Groupe de travail a noté que l'on examine actuellement des amendements aux Directives 92/106 et 96/53 de la CE qui auraient pour effet de promouvoir le transport combiné, et que les conditions auxquelles l'aide de l'État au transport combiné est autorisée ont été formulées. Le Groupe de travail a également été informé des faits nouveaux récents concernant le programme PACT et de la restructuration des chemins de fer de la Communauté européenne, dans le cadre des Directives 91/440 et 95/18 de la CE. Le Groupe de travail a aussi noté qu'une étude sur les régimes de la responsabilité civile couvrant le transport combiné est en cours et qu'une "audition" des représentants de l'industrie et des gouvernements est en préparation pour les 21 et 22 septembre 1998.

c) Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)

11. Le Groupe de travail a été informé que le Conseil des Ministres des transports réuni à Copenhague (27-29 mai 1998) avait adopté un rapport de synthèse sur l'état actuel du transport combiné en Europe. Il a noté que les futurs travaux du Groupe du transport combiné de la CEMT seront centrés sur les transports maritimes de courte distance.

12. Dans ce contexte, le Groupe de travail a convenu d'une proposition, faite par un groupe informel d'experts convoqué par le secrétariat de la CEMT, et visant à créer un groupe de travail intersecrétariats sur la terminologie du transport combiné, comprenant au moins les représentants des secrétariats de la Commission européenne, de la CEMT et de la CEE. Ce groupe de travail établirait, sur la base de la terminologie déjà fixée en 1993, dans le cadre de la CEMT, un glossaire international de termes utilisés dans le transport combiné, conformément aux mandats des organisations concernées.

d) Autres organisations

Document : document informel établi par la European Intermodal Association (No 7 (1998))

13. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de l'OTIF des progrès accomplis dans la révision de la Convention COTIF, y compris les modifications proposées pour le régime de la responsabilité civile prévu dans cette convention. Le représentant de l'OSJD a fait savoir que l'Accord OSJD sur le transport combiné était entré en vigueur le 5 août 1997 et que 13 Parties contractantes y avaient jusqu'à présent adhéré.

14. Le Groupe de travail a aussi été informé que le BIC envisageait d'établir un nouveau registre international sur les codes d'identification des caisses mobiles et que l'UIC avait pris plusieurs mesures concrètes pour mettre en service des itinéraires ferroviaires express. Il a pris note de l'avis de l'EIA sur la qualité des services et la rentabilité du transport intermodal qu'il faudrait réaliser pour parvenir à une mobilité durable (document informel No 7 (1998)). Le Groupe de travail a aussi été informé que les exploitants membres de l'UIRR appartenant à 18 pays européens avaient porté le volume de leur trafic en 1997 à 1,9 million d'expéditions (représentant 4,3 millions d'EVP), soit une augmentation de 9 % par rapport à 1996.

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

Documents : JMTE/1998/4; JMTE/1998/2; ECE/RCTE/CONF./2/FINAL;
ECE/RCTE/CONF./3/FINAL; TRANS/WP.24/1998/1;
TRANS/WP.24/R.85/Rev.1; TRANS/WP.24/R.80/Rev.1

15. Le Groupe de travail a rappelé que la Conférence régionale sur les transports et l'environnement, tenue à Vienne du 12 au 14 novembre 1997, avait adopté une Déclaration et un Programme commun d'action (ECE/RCTE/CONF./2/FINAL; ECE/RCTE/CONF./3/FINAL). Il a aussi rappelé qu'il avait établi pour cette Conférence deux documents de base sur la promotion du transport combiné dans le but de favoriser une politique durable des transports en Europe (TRANS/WP.24/R.85/Rev.1; TRANS/WP.24/R.80/Rev.1). À sa vingt-neuvième session, le Groupe de travail avait examiné, en particulier, les chapitres III et IV du Programme commun d'action et avait noté que les éléments de programme suivants devraient être exécutés au niveau international : III b), d), j), k), l); et IV d).

16. Les textes de ces décisions du Groupe de travail, ainsi que les contributions d'un grand nombre d'organismes intergouvernementaux, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du système des Nations Unies, sur les mesures de suivi possibles, dans le cadre du Programme commun d'action, ont été rassemblés par le secrétariat dans le document JMTE/1998/2 (anglais seulement) pour examen lors d'une Réunion commune sur les transports et l'environnement tenue le 7 juillet 1998 à Genève. Le rapport de cette Réunion commune sera publié sous la cote JMTE/1998/4.

17. Le Groupe de travail a décidé d'examiner le document JMTE/1998/2 du secrétariat et de définir les activités concrètes à entreprendre dans le cadre de son programme de travail pour 1999-2003 (voir par. 46 ci-dessous). Les propositions correspondantes seraient alors communiquées lors d'une réunion des secrétariats de toutes les organisations internationales participant au suivi de la Conférence; cette réunion se tiendrait avant la fin de 1998.

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

a) État de l'AGTC

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

18. Le Groupe de travail a noté qu'au 1er septembre 1997 les 21 pays ci-après étaient Parties contractantes à l'Accord : Allemagne, Autriche, Bélarus, Bulgarie, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suisse et Turquie.

19. Vu l'importance que revêtait cet instrument pour l'efficacité du transport international combiné en Europe, le Groupe de travail a appelé à nouveau instamment tous les pays membres de la CEE concernés, en particulier ceux qui avaient signé l'Accord, à envisager de devenir Parties contractantes dans les plus brefs délais.

b) Propositions d'amendement à l'AGTC

Document : Notification dépositaire C.N.91-1998.TREATIES-1

20. Le Groupe de travail a été informé que le Bureau des affaires juridiques de l'ONU avait publié la Notification dépositaire C.N.91-1998.TREATIES-1 disposant que l'ensemble des propositions d'amendement adopté par le Groupe de travail à sa vingt-cinquième session en 1996 (TRANS/WP.24/71, annexe 1) avait été accepté par toutes les Parties contractantes et était entré en vigueur le 25 juin 1998.

21. Le Groupe de travail a noté avec regret qu'aucune information n'avait été donnée sur l'incorporation à l'AGTC des lignes ferroviaires et des installations connexes de la République de Moldova et de l'Ukraine complétant les propositions d'amendement déjà adoptées par le Groupe de travail pour la Hongrie et la Roumanie en septembre 1997 (TRANS/WP.24/77, annexe 1). Le secrétariat a été prié de contacter une nouvelle fois les deux gouvernements intéressés afin de régler la question.

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

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

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

23. Au 1er septembre 1998, le Danemark, la République tchèque et la Suisse étaient devenus Parties contractantes au Protocole. Le représentant de la Bulgarie a annoncé que son Gouvernement signerait le Protocole avant le 31 octobre 1998. Le représentant de la Roumanie a déclaré que son pays achèverait très prochainement les procédures de ratification nécessaires pour l'acceptation du Protocole.

24. Le Protocole sera ouvert à la signature des États qui sont Parties contractantes à l'AGTC, à Genève, jusqu'au 31 octobre 1998.

25. Des propositions d'amendement déjà présentées par la France, la Hongrie et la Roumanie au Groupe de travail réuni à sa vingt-neuvième session (mars 1998) (document informel No 1 (1998)) et des propositions d'amendement présentées par la Roumanie à la trentième session (lettre du Ministre des transports) seront réexaminées par le Groupe de travail dès que le Protocole sera entré en vigueur.

26. Le Groupe de travail, conformément au paragraphe 2 de la Résolution adoptée par la Conférence régionale sur les transports et l'environnement (ECE/RCTE/CONF.7/FINAL), a décidé d'examiner à sa session suivante la façon de suivre la mise en oeuvre du Protocole et de procéder à un inventaire de ses paramètres et de ses normes sur la base du "Livre bleu" dont la version définitive doit être établie au cours des prochaines semaines par le Groupe de travail de la CEE sur les transports par voie navigable.

27. Le représentant de la Fédération de Russie a déclaré que son pays n'était pas pour l'heure en mesure de signer le Protocole parce que toutes les voies navigables intérieures dans ce pays étaient fermées à la circulation internationale. Des efforts étaient cependant en cours pour ouvrir dans les plus brefs délais à la circulation internationale et moderniser le vaste réseau de voies navigables de la Fédération de Russie.

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

INVENTAIRE DES NORMES ET PARAMÈTRES FIGURANT DANS L'AGTC

Documents : Document informel établi par le secrétariat; TRANS/WP.24/1998/2

29. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa vingt-neuvième session, il avait approuvé en principe un questionnaire type (TRANS/WP.24/1998/2) et prié le secrétariat d'y ajouter aussi les nouvelles lignes et les installations connexes qui font partie des amendements entrés en vigueur le 25 juin 1998.

30. Le Groupe de travail a passé en revue les progrès réalisés dans la préparation des questionnaires préremplis contenant aussi, comme cela avait été demandé, des paramètres pertinents de l'AGC et des lignes de l'AGC, ne faisant pas partie du réseau AGTC afin de parvenir à un questionnaire d'ensemble unique portant à la fois sur l'AGTC et l'AGC.

31. Le Groupe de travail a invité le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) à examiner aussi ce projet de questionnaire et à rationaliser dans la mesure du possible la section concernant les paramètres d'infrastructures, en vue d'y faire figurer uniquement les données importantes pour le fonctionnement du transport ferroviaire international.

32. Étant donné la complexité et la longueur de ce questionnaire d'ensemble, le secrétariat a été prié de donner des renseignements précis sur la vérification du questionnaire et la façon de le remplir et d'ajouter des notes explicatives détaillées sur le type de données à indiquer. Des cartes montrant l'emplacement des terminaux de transport combiné, existants et prévus, devraient être jointes par les pays qui y ont répondu. Dans ce contexte, certaines délégations ont fait observer qu'il serait de plus en plus difficile d'obtenir des informations sur les aspects opérationnels des terminaux en raison de la privatisation des chemins de fer.

33. Le Groupe de travail a considéré que le questionnaire révisé devrait être communiqué aux pays membres de la CEE intéressés d'ici la fin de 1998. Les résultats concernant le réseau AGTC devraient être publiés sous une forme permettant de les comparer facilement aux données rassemblées en 1993.

LIAISONS INTERRÉGIONALES EN MATIÈRE DE TRANSPORT COMBINÉ

Documents : TRANS/WP.24/1997/2; TRANS/WP.24/1998/3 et Corr.1

34. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa vingt-neuvième session, il avait défini trois couloirs interrégionaux de transport combiné reliant l'Europe à l'Asie et considéré que, sur cette base, il faudrait envisager de regrouper les trois réseaux existants d'après l'AGTC, l'Accord de l'OSJD (TRANS/WP.24/1997/2) et le réseau ferroviaire transasiatique (TRANS/WP.24/1998/3 et Corr.1). À titre de première étape, l'AGTC devrait être étendu à tous les pays membres de la CEE, compte tenu de l'accord nouvellement établi par l'OSJD. Une carte indiquant les trois couloirs interrégionaux avait été annexée à son rapport (TRANS/WP.24/79, par. 24 à 26 et annexe).

35. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des progrès réalisés dans l'extension du réseau AGTC sur la base de l'Accord de l'OSJD et a noté qu'en temps voulu, des propositions d'amendement pertinentes concernant les nouvelles lignes de transport AGTC et les installations connexes seraient transmises par le secrétariat, pour commentaires, aux pays concernés de la région baltique, de l'Asie centrale et de la région transcaucasienne.

36. Le représentant de l'OSJD a exprimé la volonté de son organisation de coopérer étroitement avec le Groupe de travail dans ce domaine et a réitéré l'offre faite précédemment par l'OSJD de communiquer en 1999 des informations détaillées sur les paramètres et les normes du réseau OSJD.

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

Documents : Document informel établi par le secrétariat de la CNUCED;
Document informel No 6 (1998) (IRU et UIRR)

37. Le Groupe de travail a rappelé que son programme de travail contenait un nouveau point prioritaire : l'analyse des possibilités de conciliation et d'harmonisation des régimes de responsabilité civile appliqués aux opérations de transport combiné. Elle pourrait comprendre l'organisation d'une "audition" de toutes les parties concernées des secteurs privé et public.

38. À sa vingt-neuvième session, le Groupe de travail avait souligné qu'avant d'entreprendre une activité concrète quelconque dans ce domaine, tous les pays membres de la CEE devraient procéder à des consultations au niveau national sur les problèmes rencontrés et sur la faisabilité et la technique à adopter pour résoudre les difficultés dues à des différences et/ou des lacunes dans les régimes de responsabilité régissant les divers modes de transport. Il a été pris note de l'intérêt de l'IRU, de l'UIC et l'UIRR pour ces activités (TRANS/WP.24/79, par. 31).

39. Le Groupe de travail a été informé de la situation rencontrée par les exploitants de transport combiné dans plusieurs pays membres de la CEE. Il a noté que, dans un certain nombre d'entre eux, une législation avait été adoptée ou était en préparation pour harmoniser les prescriptions modales concernant la responsabilité civile au niveau national. Au plan international, l'élaboration d'un régime juridique international portant sur la responsabilité civile pour les voies navigables était en préparation dans le cadre de la CEE, de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et de la Commission du Danube (CN), complétant ainsi les régimes modaux existants pour les transports routiers (CMR) et ferroviaires (COTIF-CIM). Il n'existait apparemment pas de régimes de responsabilité internationaux applicables aux opérations de transbordement et d'entreposage des unités de chargement pour les opérations de transport combiné.

40. Il y avait plusieurs régimes internationaux de responsabilité juridique privée comme les Conditions générales de transport de l'UIRR ou les Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal publiées en 1972 mais ces règles n'étaient pas obligatoires et ne s'appliquaient que dans la mesure où les parties à un contrat de transport les avaient acceptées. Elles étaient annulées par la législation nationale et/ou les régimes de responsabilité modale internationaux applicables.

41. Pour le transport combiné, des incertitudes sur des points spécifiques pouvaient susciter des difficultés pour définir le régime de responsabilité modale applicable ainsi que pendant les opérations de transbordement ou de stockage.

42. Le Groupe de travail a noté que la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (Convention MT), adoptée en 1980, n'entrerait probablement pas en vigueur dans un avenir prévisible. Certaines délégations estimaient toutefois que cette Convention, une fois révisée et adaptée, quant au fond, aux conditions de transport moderne, pourrait constituer la base d'un régime de responsabilité international approprié, applicable au transport combiné en Europe.

43. En vue de se prononcer sur les activités concrètes éventuelles dans ce domaine au niveau international, le Groupe de travail a invité les délégations intéressées à se réunir, en décembre 1998, pour définir les problèmes qui pourraient se poser dans ce domaine aux exploitants de transport combiné et envisager la possibilité et la méthode à adopter pour résoudre les difficultés éventuelles dues aux différences dans les régimes de responsabilité modale et/ou à des lacunes dans une couverture complète au cours d'opérations de transport combiné. Les résultats de cette réunion informelle seraient transmis au Comité des transports intérieurs et au Groupe de travail à leurs prochaines sessions. Le secrétariat devrait informer les délégations en temps utile de la date et du lieu de cette réunion.

44. En vue de préparer la réunion informelle, un groupe restreint d'experts s'est réuni officieusement le 9 septembre 1998 pour examiner certains problèmes de responsabilité spécifiques au transport combiné ainsi que des thèmes éventuels à examiner.

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

Document : Document informel No 9 (1998) de la Pologne

45. Le Groupe de travail a été informé par les représentants de l'Allemagne, de la Fédération de Russie, de l'Italie, de la Pologne, de la Roumanie, de la Slovaquie et de la Suisse de faits nouveaux dans le domaine du transport combiné.

PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 1999-2003

Document : TRANS/WP.24/1998/80, annexe; E/1998/38-E/ECE/1365; ECE/TRANS/125.

46. Compte tenu des délibérations du Groupe de travail à sa vingt-huitième session sur son futur programme de travail (TRANS/WP.24/77, par. 36 à 44) et des décisions pertinentes sur la présentation du programme de travail des divers organes subsidiaires de la CEE, prises par le Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/125, par. 138 à 144) et la Commission (E/1998/38-E/ECE/1365, par. 29), le Groupe de travail a adopté un programme de travail révisé pour la période 1999-2003, tel qu'il figure dans l'annexe du présent rapport aux fins d'adoption par le Comité des transports intérieurs.

QUESTIONS DIVERSES

Date de la prochaine session

47. Le Groupe de travail a décidé d'organiser sa trente et unième session les 12 et 13 avril 1999, sous réserve de l'approbation du Comité des transports intérieurs. La date limite pour la présentation des documents à traduire et à distribuer à temps pour la trente et unième session serait le 22 janvier 1999.

ADOPTION DU RAPPORT

48. Le secrétariat n'ayant pas été en mesure de mettre à la disposition des représentants la totalité du projet de rapport dans toutes les langues de travail de la CEE au cours de la séance du matin du dernier jour de sa réunion, et afin de ne pas perdre un jour de réunion, le Groupe de travail a décidé d'adopter son rapport sur la base d'un texte qui serait établi par le secrétariat en consultation avec le Président. Une fois traduit, ce texte serait distribué à tous les participants, pour observations. Les commentaires éventuels reçus avant une certaine date devront être distribués, après avoir été approuvés par le Président, en tant que rectificatif au rapport de la session.

Annexe

Programme de travail pour 1999-2003 *

ACTIVITE 02.8 : TRANSPORT COMBINE

Promotion du transport combiné et du transport multimodal

Priorité : 1

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

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

ACTIVITÉS PERMANENTES

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

Priorité 1 (priorité générale 1)

Résultats escomptés en l'an 2000 :

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

Inclusion dans l'AGTC de nouvelles lignes de transport combiné Est-Ouest. Analyses des normes et des paramètres opérationnels à pallier par le secrétariat de la CEE dans un Livre jaune actualisé.

*Le texte en caractères gras correspond à de nouvelles propositions; le texte entre crochets ([...]) désigne un texte dont la suppression est proposée.

- b) [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, y compris les progrès récents dans le domaine du traitement électronique de l'information, en vue d'améliorer la circulation des données entre les divers transporteurs et de favoriser l'intégration des systèmes de production et de distribution (logistique) utilisant les techniques du transport combiné.

Priorité 2 (priorité générale 1)

Résultats escomptés en l'an 2000 :

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

- c) [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 (priorité générale 1)

Résultats escomptés en l'an 2000 :

Examen des questions formulées sur la base de deux rapports annuels qui seront établis par le secrétariat de la CEE sur les faits nouveaux dans ce domaine.

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

Priorité 2 (priorité générale 1)

Résultats escomptés en l'an 2000 :

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

- e) [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 (priorité générale 1)

Résultats escomptés en l'an 2000 :

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 (JMTE/1998/4) et des consultations intersecrétariats qui se tiendront avant la fin de 1998.

f) [h)] Surveillance par le secrétariat pour le compte du Groupe de travail des domaines suivants, que le Groupe examinera uniquement en cas de demande expresse :

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

Priorité 2 (priorité générale 1)

Résultats escomptés en l'an 2000 :

Préparation et organisation d'un groupe de travail intersecrétariats sur la terminologie du transport combiné.

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

ACTIVITÉS DE DURÉE LIMITÉE

a) [b)] Analyse des possibilités de conciliation et d'harmonisation des régimes de responsabilité civile appliqués aux opérations de transport combiné. Elles pourraient comprendre l'organisation d'une "audition" de toutes les parties concernées des secteurs privé et public.

Priorité 1 (priorité générale 1)

Résultats escomptés en 1999 :

Élaboration d'une analyse sur la conciliation et l'harmonisation des régimes de responsabilité civile actuels, suivie éventuellement de l'organisation d'une "audition" sur cette question en l'an 2000.

b) [g)] 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 (priorité générale 1)

Résultats escomptés en 1999 :

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

Le Comité coopérera en particulier avec la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) sur la question du transport international multimodal et de ses travaux sur la conteneurisation, ainsi qu'avec la Communauté européenne (CE) et la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) dans tous les domaines du transport combiné qui présentent un intérêt commun.
