



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports****Trente-sixième session**

Genève, 4-6 septembre 2023

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

**Développement des réseaux ou liaisons de transport :****Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie****Rapport sur l'avancement des activités menées dans le cadre du Comité de coordination Commission économique pour l'Europe/Organisation de coopération économique en vue de la mise en service du corridor transcaspien et du corridor Almaty-Téhéran-Istanbul****Note de la Présidente****I. Contexte**

1. Les secrétariats de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et de l'Organisation de coopération économique (OCE) ont coorganisé, parallèlement à la trente-cinquième session annuelle du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), qui s'est tenue en septembre 2022 à Genève, une table ronde visant à faire le point sur les capacités opérationnelles du réseau ferroviaire du corridor transcaspien et du corridor Almaty-Téhéran-Istanbul. Ces travaux font suite aux décisions prises par le Comité des transports intérieurs de la CEE, à ses sessions annuelles de 2020<sup>1</sup>, 2021<sup>2</sup> et 2022<sup>3</sup>, et par le WP.5<sup>4</sup>, à sa session annuelle de 2021. À l'occasion de cette table ronde, les compagnies ferroviaires et les administrations douanières participantes d'Azerbaïdjan, de Géorgie, d'Iran (République islamique d'), du Kazakhstan, d'Ouzbékistan et de Türkiye ont demandé la création d'un comité de coordination qui se réunirait périodiquement sous la forme d'un groupe informel d'Amis de la présidence du WP.5, avec le concours des secrétariats de la CEE et de l'OCE.

2. Les États concernés ont précisé que ce comité de coordination devrait faciliter l'échange de vues et d'informations entre les États sur les questions suivantes, entre autres : a) les problèmes techniques qui continuent de freiner l'interopérabilité ; b) l'établissement

---

<sup>1</sup> ECE/TRANS/294, par. 52.

<sup>2</sup> ECE/TRANS/304, par. 59.

<sup>3</sup> ECE/TRANS/316, par. 62.

<sup>4</sup> ECE/TRANS/WP.5/72, par. 12 à 19 ; ECE/TRANS/WP.5/70, par. 11, 12 et 14 ; ECE/TRANS/WP.5/68, par. 19 et 20.



d'horaires et de tarifs unifiés pour les deux corridors ; c) l'élaboration de plans de promotion visant à faire valoir que ces corridors peuvent devenir des itinéraires de transport intérieur viables sur le plan économique, de façon à susciter un plus grand intérêt de la part des exploitants du secteur privé et des transitaires ; d) les efforts de dématérialisation des documents de transport et de douane. Le WP.5 a demandé aux pays concernés et au secrétariat d'élaborer un rapport actualisé en prévision de sa prochaine session, qui se tiendra en septembre 2023. Le Comité des transports intérieurs, à sa session annuelle de février 2023, a réitéré cette demande. La Présidente du WP.5 a établi le présent document afin d'y répondre, avec le concours du secrétariat de la CEE.

## II. Rapport sur les progrès accomplis en 2022-2023

### A. Délibérations à la première session du Comité de coordination

3. En réponse à la demande des États et sous les auspices de la Présidente du WP.5, les secrétariats de la CEE et de l'OCE ont organisé la première session du Comité de coordination, qui s'est tenue le 16 décembre 2022 à Genève selon des modalités hybrides. Elle a été l'occasion pour les acteurs du secteur privé, les transitaires et les entreprises de logistique exerçant sur le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul de faire le point et d'échanger des vues sur la marche à suivre pour que ces deux itinéraires deviennent pleinement opérationnels. Des représentants de ministères chargés des transports, d'entreprises ferroviaires et d'administrations douanières d'Azerbaïdjan, de Géorgie, d'Iran (République islamique d'), du Kazakhstan, d'Ouzbékistan et de Türkiye ont participé à la session. À l'invitation de la Présidente du WP.5, des représentants de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), de la Greater Caspian Association, basée à Genève, de l'International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) et de plusieurs associations nationales affiliées, ainsi que d'opérateurs du secteur privé (HUPAC Intermodal et APM Terminals), y ont également pris part.

4. Les représentants de l'OMC ont informé le Comité de coordination que le volume des échanges de marchandises à l'échelle mondiale devrait augmenter de 2,7 % en 2022, puis de 1,7 % en 2023. Ils ont expliqué que ce ralentissement était dû à plusieurs chocs, à savoir la guerre en Ukraine, les prix élevés de l'énergie, l'inflation et le resserrement monétaire. Ils ont mentionné que, selon les estimations communiquées par The Astana Times (septembre 2022), le volume des expéditions sur le corridor transcaspien avait presque triplé au cours des sept premiers mois de 2022 et devrait atteindre 1,5 million de tonnes d'ici la fin de l'année, ce qui représenterait une hausse considérable par rapport aux 311 000 tonnes transportées en 2021. Ils ont fait observer que les exportations et les importations continuaient d'être limitées par des coûts commerciaux élevés et des mesures non tarifaires telles que des quotas, des systèmes de licences d'importation, des réglementations sanitaires et d'autres types d'interdictions. Ils ont souligné qu'il était urgent d'investir pour améliorer les capacités actuelles de transit sur les corridors, notamment par l'harmonisation de la documentation à l'importation et à l'exportation, par la dématérialisation des formalités aux frontières, par l'amélioration de l'interconnectivité et de l'interopérabilité entre les systèmes douaniers, par la communication d'informations plus transparentes sur les prescriptions en matière de transit et par l'élaboration de normes sanitaires et phytosanitaires qui seraient applicables uniquement aux marchandises en transit présentant un risque. Enfin, ils ont rappelé que l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE), entré en vigueur le 22 février 2017 et ratifié par 156 États membres de l'OMC, prévoyait la mise en place de ces mesures.

5. Le représentant de la Greater Caspian Association a fait remarquer que le trafic de marchandises allait principalement vers l'ouest (de l'Asie centrale vers l'Europe, l'Afrique et les Amériques) alors que le flux de conteneurs allait principalement vers l'est, ce qui se traduisait par un déséquilibre au niveau des conteneurs. Il a souligné que, dans ces circonstances, les transporteurs se montraient réticents à expédier leurs propres conteneurs dans la région en raison du volume insuffisant de fret de retour conteneurisé, avec pour conséquences :

- Une accumulation de conteneurs inutilisés ou abandonnés dans la région ;

- Un manque d'options logistiques rentables pour les exportateurs de marchandises hors vrac vendant des conteneurs complets et des conteneurs de groupage ;
- Une hausse des coûts pour les chargeurs, les expéditeurs et les destinataires ;
- Un volume de trafic de marchandises sortant insuffisant pour les transporteurs.

6. Le représentant a indiqué qu'il existait des solutions, mais que les acteurs du secteur devraient agir collectivement pour tirer parti des volumes actuels des échanges dans la région, notamment par un recours accru aux conteneurs ; par exemple, des conteneurs sécurisés (conteneurs complets ou de groupage) pourraient être utilisés pour les exportations en vrac, des débouchés de fret de retour pourraient être garantis pour les conteneurs appartenant aux transporteurs, et les transporteurs pourraient proposer leurs propres conteneurs aux exportateurs de la région.

7. Le représentant de l'association nationale de la FIATA en Iran (République islamique d') a insisté sur la nécessité d'améliorer les infrastructures portuaires sur la mer Caspienne, de déployer d'autres services de transbordeur, de faciliter les formalités douanières par la réduction du nombre de documents nécessaires et de limiter les embouteillages et les longs délais d'attente aux ports et aux postes frontière terrestres.

8. Le représentant de l'association nationale de la FIATA au Kazakhstan a fait le point sur les facteurs limitants qui continuaient de freiner le transit sur le corridor transcaspian et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, à savoir :

- Le secteur était fortement tributaire du transport multimodal, qui était plus complexe et plus risqué du fait de la nécessité de changer de mode de transport, d'utiliser différents documents pour chaque mode, de conclure différents contrats de transport, etc. ;
- Les prix et les délais de livraison étaient complexes et parfois imprévisibles, en particulier les coûts de livraison par voie terrestre, de transbordement, des services de transbordeur roulier, de conformité administrative, etc. Le coût total du transport demeurait deux à trois fois supérieur à celui constaté sur les corridors du Nord.

9. Le représentant a également signalé que, du fait de l'intérêt accru pour le transport transcaspian et compte tenu de la complexité de celui-ci, il était de plus en plus souvent nécessaire de faire appel à des services d'expédition de marchandises.

10. S'agissant des prochaines étapes, le représentant de la FIATA au Kazakhstan a proposé que les activités ci-après soient menées dans le cadre du Comité de coordination :

- Une série d'études visant à repérer les facteurs limitants et à élaborer des recommandations particulières concernant la législation, l'infrastructure, le matériel roulant, les procédures et les documents requis ;
- Des travaux visant à élargir l'adhésion à la Convention sur le transport multimodal international de marchandises (adoptée à Genève en 1980) et l'application de celle-ci, notamment par l'amélioration de la législation nationale ;
- Des activités visant à faciliter l'utilisation du connaissance multimodal de la FIATA et de la lettre de voiture CIM/SMGS ;
- La mise en œuvre de projets de dématérialisation des documents de transport et de passage des frontières, au niveau national et sur l'ensemble des corridors.

11. Le représentant d'HUPAC Intermodal a souligné qu'il importait, pour les deux corridors, de définir une vision stratégique commune et de commencer à faire passer les priorités du corridor avant les priorités nationales, sans perdre de vue les intérêts du secteur et des opérateurs. Il a également souligné qu'il fallait améliorer la fiabilité et la capacité du secteur du transport ferroviaire de marchandises, notamment par la mise en place d'un réseau commun sur lequel le transport de voyageurs et le transport de marchandises par chemin de fer seraient à égalité.

12. Le représentant du port de Bakou a communiqué des informations sur les travaux de modernisation et d'amélioration des infrastructures portuaires en cours, dont la première phase avait déjà permis de porter la capacité totale de manutention à 15 millions de tonnes

de marchandises brutes et 100 000 EVP (équivalent vingt pieds) de conteneurs. La construction d'un terminal céréalier d'une capacité annuelle de 1 million de tonnes était toujours en cours, de même que la construction d'autres installations de manutention de conteneurs et la création d'un parc de stationnement pour camions et de terminaux intermodaux et multimodaux supplémentaires. Une fois le projet achevé, la capacité totale de manutention du port devrait atteindre jusqu'à 25 millions de tonnes, dont 500 000 EVP de conteneurs.

13. Le représentant d'APM Terminals Poti a informé les participants des dernières évolutions concernant le port maritime de Poti. Il a indiqué que le port permettait actuellement la manutention de conteneurs, de liquides, de vrac sec et de transbordeurs à passagers, ce qui en faisait une installation polyvalente offrant 15 postes à quai, une longueur totale de quai de 2 900 mètres, plus de 20 grues de quai et 17 kilomètres de voie ferrée. Les volumes de marchandises, provenant en majorité d'Asie centrale, se composaient essentiellement de produits de base manutentionnés en vrac (engrais, soufre, nitrate d'ammonium, métaux, céréales) et de marchandises conteneurisables qui étaient principalement transportées par chemin de fer, dans des wagons classiques, ou par la route. Le représentant a indiqué que, depuis 2019, de nouvelles lignes de porte-conteneurs avaient été ouvertes avec Chornomorsk (Ukraine) et Constanta (Roumanie) et que le trafic de transbordeurs vers Varna (Bulgarie) avait augmenté. En fin de compte, le volume total de marchandises ayant transité par le territoire de la Géorgie s'était élevé à 44,3 millions de tonnes en 2021, soit une hausse de 3,2 % par rapport à 2020.

14. Le représentant de la RAI, la société des chemins de fer iraniens, a rendu compte des efforts déployés pour réduire le temps de transit du fret ferroviaire sur le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul (régulation des trains en transit par ordre de priorité selon un calendrier établi, réduction des retards liés aux opérations de chargement et de déchargement des wagons et de transbordement, fourniture d'équipements et d'infrastructures modernes, offre de rabais importants aux clients à titre d'avantage concurrentiel). Il s'est dit favorable à la mise en place d'un tarif commun à l'ensemble du corridor avec la participation de tous les pays situés sur l'itinéraire, à la création d'une plateforme d'échange électronique de données et à l'utilisation d'une seule lettre de voiture pour tout le corridor, à savoir la lettre de voiture CIM/SMGS.

15. Le représentant de la Türkiye, au nom de TCDD Taşımacılık A.Ş., a présenté un état des lieux des opérations nationales de transport de marchandises par chemin de fer, en particulier sur la ligne ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars (BTK), qui constitue une liaison importante sur le corridor transcaspéen. Il a fait observer que, grâce à l'application d'une procédure simplifiée pour les passages de frontières (nécessitant une intégration électronique complète avec les douanes) et à l'emploi de la lettre de voiture CIM/SMGS, les transactions transfrontières prenaient moins de temps et étaient plus économiques.

16. Le représentant a également signalé d'autres faits nouveaux, à savoir : la mise en service du centre logistique de Kars à la frontière entre la Türkiye et la Géorgie, le déploiement de deux transbordeurs ferroviaires desservant la traversée du lac de Van en Türkiye, une hausse de 17 % du volume de fret ferroviaire entre la Türkiye et la République islamique d'Iran en 2022, avec un objectif annuel de 1 million de tonnes, et la reprise de la circulation des trains de marchandises sur la ligne Istanbul-Téhéran-Islamabad (ITI) en 2021 sous les auspices de l'OCE.

17. Le représentant a souligné que, même s'il était important d'établir un tarif unique pour l'ensemble de l'itinéraire du corridor Médian, ce ne serait peut-être pas possible à ce stade (du moins, pas sur la base de frais égaux au kilomètre) compte tenu des différences entre les pays concernés sur le plan de la conjoncture économique, des procédures de transfert et de manutention, des frais de douane, des autres frais et des coûts de transport des différentes entreprises ferroviaires. Au lieu d'essayer de suivre un horaire établi, il convenait de s'efforcer avant tout de réduire le temps de transit global des trains, de façon à éviter les coûts qui résulteraient du non-respect de l'horaire établi.

18. Le secrétariat de la CEE a présenté dans les grandes lignes certains des instruments juridiques de facilitation des transports relevant de la CEE qui étaient pertinents dans le contexte de la mise en service des corridors, en particulier la Convention douanière relative

au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR et le système eTIR, la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et le Protocole additionnel concernant la lettre de voiture électronique (eCMR), ainsi que l'accord de la CEE sur les infrastructures, l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC). Il a mentionné les travaux d'uniformisation du droit ferroviaire et d'élaboration d'un accord relatif au contrat de transport ferroviaire international de marchandises entre l'Europe et l'Asie, qui serait la première convention de ce régime uniformisé et qui, s'il était adopté, permettrait non seulement qu'une seule lettre de voiture soit utilisée pour l'ensemble du transport mais, plus important encore, que le transport soit effectué selon un régime juridique unique.

19. Compte tenu des contributions des acteurs du secteur privé à cette première session spéciale du Comité de coordination, les participants ont prié la Présidente du WP.5, avec le concours des secrétariats de la CEE et de l'OCE, d'élaborer un projet de mandat et un projet de programme de travail relatif aux deux corridors pour la période 2023-2025, qui seraient examinés et approuvés à la deuxième session du Comité.

## **B. Délibérations à la deuxième session du Comité de coordination**

20. À l'initiative de la Présidente du WP.5, la deuxième session du Comité de coordination s'est tenue à Istanbul (Turquie) les 6 et 7 juin 2023. Elle était coorganisée par le Ministère turc des transports et de l'infrastructure et par TCDD Taşımacılık A.Ş., la société exploitant le réseau ferroviaire turc. Les membres officiellement nommés du Comité, représentant des ministères des transports et de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires d'Azerbaïdjan, de Géorgie, d'Iran (République islamique d'), du Kazakhstan, d'Ouzbékistan et de Turquie, se sont réunis sous la présidence de la Présidente et du Vice-Président du WP.5. À l'invitation de la Présidente du WP.5, M. Assavbayev, Secrétaire général de la Commission intergouvernementale du corridor Europe-Caucase-Asie (TRACECA), a participé à la session afin de repérer des possibilités de coopération et des synergies dans les programmes de travail.

21. La deuxième session a été essentielle car elle a permis de détailler le mandat et le champ d'action du Comité. Un double objectif a été rempli : a) établir et approuver le mandat du Comité de coordination (voir l'annexe I) et b) établir et approuver le programme de travail 2023-2025 pour les deux corridors (voir l'annexe II).

22. À la suite de l'approbation du mandat, un tour de table destiné à recueillir les contributions des États concernant le programme de travail 2023-2025 pour les deux corridors a permis à tous les membres du Comité de faire le point sur les dernières évolutions et les initiatives menées en vue de la mise en service des corridors.

23. Les membres du Comité représentant l'Azerbaïdjan ont indiqué qu'un conseil de coordination interinstitutionnel avait été créé sous les auspices du Ministère azerbaïdjanais du développement numérique et des transports, avec pour objectifs d'optimiser les tarifs, de simplifier et d'améliorer les procédures de transit et de renforcer la coopération et l'échange de données entre les autorités des pays d'origine et de destination.

24. Ces membres ont également parlé des efforts visant à mettre en place, sur le corridor transcaspian, un document de transit unique qui permettrait : a) l'échange électronique de données douanières et d'autres informations d'un pays de transit à l'autre pour les opérations de transport maritime, ferroviaire et routier entre les parties ; et b) l'acceptation des déclarations de transit soumises à l'avance comme document de transit pour tous les pays situés sur l'itinéraire. Grâce à la création d'un système de file d'attente électronique, les véhicules de transport de marchandises entrant dans le pays ou en sortant pourraient mieux prévoir et gérer leur délai d'attente au passage des frontières.

25. Les représentants de l'Azerbaïdjan ont également rendu compte des progrès accomplis récemment en ce qui concerne la dématérialisation au port de Bakou, notamment de la création d'un portail électronique entre le Comité des douanes et ADY, la société des chemins de fer azerbaïdjanais, ainsi que de l'automatisation du pesage des camions et des wagons dans le cadre du processus de manutention des cargaisons sèches. Ils ont également

indiqué qu'un système informatique de gestion portuaire avait été créé et serait intégré par la suite avec des systèmes similaires dans d'autres ports de la mer Caspienne, tels que les ports d'Aktau et de Kuryk (au Kazakhstan) et le port de Turkmenbachi (au Turkménistan). Ils ont souligné que, depuis le premier trimestre de 2022, ces efforts avaient permis de réduire de 60 % les temps morts au port de Bakou, de 50 % le temps moyen de traitement des transbordeurs et de 50 % la durée aller-retour des mouvements de transport de marchandises par rail entre les ports de Bakou et de Poti ou Batoumi.

26. Les représentants de la Géorgie ont informé le Comité que l'Azerbaïdjan, la Géorgie, le Kazakhstan et la Türkiye avaient signé à Aktau (Kazakhstan) en novembre 2022 un plan d'action simultanée pour l'élimination des goulets d'étranglement et le développement du corridor Médian sur la période 2022-2027, dans lequel il était décidé de mettre l'accent sur sept axes de travail :

- Développement des infrastructures de transport et de logistique constituant une priorité commune ;
- Optimisation des opérations par l'attraction de flux de marchandises supplémentaires ;
- Application d'une politique tarifaire unifiée ;
- Mise au point d'un réseau de centres logistiques d'un commun accord ;
- Développement durable du transport multimodal ;
- Mise en œuvre d'un corridor de transport numérique unifié ;
- Amélioration du cadre réglementaire et juridique des transports.

27. Les représentants ont aussi présenté un projet de modernisation de l'infrastructure ferroviaire mis en œuvre par GR, la société des chemins de fer géorgiens, à l'issue duquel les principales lignes du réseau ferroviaire du pays seraient entièrement à double voie, ce qui permettrait de réduire de 40 à 50 minutes le temps de trajet global et de rendre le trafic ferroviaire beaucoup plus sûr. La capacité annuelle de transport de marchandises sur le réseau passerait de 27 à 48 millions de tonnes. Il a également été mentionné que GR entendait accélérer le processus de dématérialisation sur le corridor transcasprien et avait déjà commencé à tester le partage de données électroniques avec d'autres entreprises ferroviaires du corridor. À ce stade, les informations provenant du système de GR pour le transport de marchandises étaient entièrement synchronisées avec les douanes géorgiennes et l'état de la cargaison était automatiquement actualisé. Il était possible de soumettre aux autorités douanières un document SMGS numérique authentifié par une signature électronique. Les informations communiquées par les entreprises ferroviaires des pays voisins étaient préremplies dans le système de GR pour le transport de marchandises afin de raccourcir le processus de traitement des documents au passage des frontières.

28. Les représentants de l'Iran (République islamique d') ont présenté un état des lieux complet de l'infrastructure et du matériel roulant ferroviaire du pays et récapitulé les principaux points de passage de frontières par chemin de fer, à savoir ceux avec le Turkménistan (terminaux de Sarakhs et Incheh-Borun), avec la Türkiye (terminal de Razi), sur la mer Caspienne (terminal du port d'Amirabad) et sur le golfe Persique (terminal du port de Rajaei). Ils ont ensuite présenté dans les grandes lignes plusieurs accords et protocoles qui avaient été conclus avec des pays voisins, notamment avec la Türkiye, concernant les tarifs de transport, et avec la Chine, le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et le Turkménistan, concernant la poursuite de la mise en service du corridor Almaty-Téhéran-Istanbul.

29. Les représentants de la Türkiye, au nom de TCDD Taşımacılık A.Ş., ont fait un état des lieux complet de l'infrastructure et du matériel roulant ferroviaire national ainsi que des principaux points de passage de frontières par chemin de fer. Ils ont parlé de la ligne de chemin de fer Bakou-Tbilissi-Kars, permettant de relier par chemin de fer sans interruption des pays d'Asie centrale et la Chine à l'Europe par le tunnel sous-marin du Marmaray. Ils ont indiqué que de nombreux trains-blocs de conteneurs avaient déjà emprunté cette liaison pour circuler de la Chine à l'Europe. Depuis 2016, les lettres de voitures étaient transférées par voie électronique à l'administration douanière. Les lettres de voiture CIM et CIM/SMGS servaient également de « document d'accompagnement transit » pour les procédures

douanières en Türkiye. Elles étaient utilisées depuis 2021 pour les opérations de transport ferroviaire de marchandises sur la ligne Bakou-Tbilissi-Kars, sur le corridor Médian. Au cours de la période 2018-2023, une interconnexion avait été établie entre les systèmes de la société des chemins de fer iraniens (RAI) et de TCDD afin de permettre aux deux administrations d'échanger des données électroniques sur les marchandises transportées par rail. Des travaux étaient en cours pour améliorer le système et remédier aux insuffisances restantes.

30. Les membres du Comité représentant le Kazakhstan ont fait le point sur les projets de construction d'infrastructure ferroviaire en cours et prévus. Ils ont parlé de la construction d'un nouveau terminal à conteneurs au port d'Aktau, qui permettrait le rechargement des marchandises arrivant par wagon de marchandises classique ou par camion dans des unités de transport conteneurisées. Le terminal offrirait aussi de la capacité de stockage de conteneurs et des possibilités de pesage (masse brute vérifiée), de réparation et d'homologation des conteneurs. Les représentants ont également mentionné la construction d'une ligne ferroviaire de contournement à Almaty, qui permettrait de réduire de 40 % la pression sur la jonction actuelle à Almaty et de raccourcir de 24 heures au maximum le délai de livraison. Ils ont aussi évoqué la nécessité d'établir une politique tarifaire équitable et fixe sur les corridors et donné en exemple, sur le territoire du Kazakhstan, la navette de fret ferroviaire assurant un service régulier, selon un horaire et à un tarif fixes, sur le tronçon de voie ferrée entre Altynkol et le port d'Aktau, avec trois départs de la gare d'Altynkol par semaine et un temps de trajet de 90 heures au plus pour une distance totale d'environ 3 700 km. Enfin, la construction d'un troisième poste frontière ferroviaire entre le Kazakhstan et la Chine, situé sur la ligne de chemin de fer Baktu-Aïagouz, a été annoncée.

31. Les membres du Comité représentant l'Ouzbékistan ont indiqué que la priorité pour leur pays était avant tout d'attirer des volumes plus importants de transport de marchandises par chemin de fer. Ils ont mentionné plusieurs projets d'infrastructure récents de grande ampleur. En août 2016, par exemple, une nouvelle ligne de chemin de fer électrifiée Angren-Pap, d'une longueur de 123 km, avait été construite. Cette ligne traversait une chaîne de montagnes dans des conditions topographiques difficiles à une altitude de 2 200 m et comportait un tunnel de 19 km de long. Les représentants ont également fait référence à diverses initiatives de dématérialisation dans la fourniture des services publics, notamment les services douaniers électroniques et la création récente d'un portail de services destiné aux propriétaires des marchandises ainsi que d'un système informatique permettant la reconnaissance automatique du numéro d'immatriculation des wagons et des conteneurs et du poids des marchandises.

32. Le deuxième jour de la session du Comité de coordination, une visite a été organisée dans le tunnel ferroviaire sous-marin du Marmaray, qui permet le transport (de voyageurs et de marchandises) par chemin de fer sans interruption entre l'Asie et l'Europe et par lequel transitent actuellement quelque 845 trains de marchandises par an.

### C. Conclusions et prochaines étapes

33. Les membres du Comité ont approuvé le mandat du Comité de coordination (voir l'annexe I) et un programme de travail 2023-2025 complet pour les deux corridors (voir l'annexe II), structuré autour de cinq axes thématiques :

- a) Évaluation des infrastructures de transport et des besoins de renouvellement et recensement des liaisons manquantes ;
- b) Dématérialisation, harmonisation et normalisation des documents de transport utilisés sur les corridors ;
- c) Évaluation de la disponibilité d'horaires et de tarifs fiables convenus à l'échelle du corridor et autres aspects problématiques pour les services réguliers de transport ferroviaire de marchandises sur les deux corridors ;
- d) Évaluation de l'efficacité des procédures de franchissement des frontières pour le transport en transit sur les deux corridors et recensement d'initiatives de facilitation du passage des frontières, hiérarchisation et mise en œuvre ;

e) Amélioration de la viabilité économique et de la résilience des corridors ainsi que de leur performance environnementale.

34. Conformément au mandat qu'il venait d'adopter, le Comité de coordination a nommé deux coordonnateurs de corridor, la Géorgie pour le corridor transcaspien et l'Ouzbékistan pour le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, pour une période d'un an (de juin 2023 à juin 2024).

35. À titre de première mesure, les deux coordonnateurs de corridor nommés ont immédiatement convenu d'effectuer une analyse des itinéraires existant sur les deux corridors et de recenser les tronçons de lignes de chemin de fer ou de routes à moderniser (rénovation, amélioration ou reconstruction partielle). Ils ont décidé d'inclure au minimum les paramètres suivants pour les lignes de chemin de fer : nombre de voies, gabarit des véhicules (type de gabarit selon la classification de l'Union internationale des chemins de fer, par exemple UIC B ou UIC C), entraxe minimal des voies (en m), vitesse minimale de définition (en km/h), masse autorisée par essieu (en t), déclivité maximale (en mm/m), longueur utile minimale des voies d'évitement (en m). Cette étude devrait être examinée à la quatrième session du Comité de coordination, prévue à l'automne ou à l'hiver 2023.

36. À l'issue d'une présentation sur l'uniformisation du droit ferroviaire, les membres du Comité ont été invités à participer à la session extraordinaire du Groupe de travail des transports par chemin de fer qui serait consacrée à ce sujet en juillet, afin de prendre part aux débats sur l'établissement de la version définitive de la Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, destinée à devenir la première convention d'un régime juridique uniformisé.

37. Le site ITIO-GIS.org a été présenté aux membres du Comité, qui ont reçu un nom d'utilisateur et un mot de passe leur permettant d'analyser les fonctionnalités du site. Tous les membres se sont engagés à désigner un référent pour le système d'information géographique au sein de leur institution ou administration respective et à communiquer toutes les données pertinentes disponibles sur leur réseau national qui présenteraient une importance au niveau international.

38. L'Azerbaïdjan a proposé d'organiser à Bakou, à la fin du mois de juillet 2023, la troisième session du Comité de coordination, qui porterait sur l'efficacité des procédures de franchissement des frontières pour le transport en transit sur les deux corridors. Les membres du Comité ont prié la Présidente du WP.5 et les secrétariats de la CEE et de l'OCE de collaborer avec le Ministère azerbaïdjanais du développement numérique et des transports pour les préparatifs de cette troisième session.

39. Les membres du Comité ont convenu de créer et de tenir à jour un tableau commun répertoriant les activités menées en vue de la mise en service des corridors. À des fins de coordination, ce tableau, figurant dans le document ECE/TRANS/WP.5/2023/2, serait actualisé avant chaque session du Comité de coordination.

40. Le Comité de coordination a remercié la Présidente et le Vice-Président du WP.5, les secrétariats de la CEE et de l'OCE, ainsi que le Ministère turc des transports et de l'infrastructure et la société TCDD Taşımacılık A.Ş. pour l'organisation de la deuxième session du Comité de coordination.



## Annexe I

### **Mandat du Comité de coordination pour le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul**

**Approuvé par les membres du Comité représentant l’Azerbaïdjan, la Géorgie, l’Iran (République islamique d’), le Kazakhstan et l’Ouzbékistan le 5 juin 2023 à Istanbul (Türkiye)**

#### **I. Nom du Comité de coordination**

1. Comité de coordination Commission économique pour l’Europe (CEE)/Organisation de coopération économique (OCE) pour le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, se réunissant dans le cadre d’un groupe informel d’Amis de la présidence du Groupe de travail sur les tendances et l’économie des transports (WP.5) (ci-après le « Comité de coordination »).

#### **II. Mandat**

2. Le Comité de coordination vise à ce que le potentiel du corridor transcaspien et du corridor Almaty-Téhéran-Istanbul soit pleinement exploité, sur le plan de la viabilité économique, du respect de l’environnement, de l’interopérabilité et de la résilience, pour faciliter le transport intérieur multimodal entre l’Europe et l’Asie.

3. Les travaux du Comité de coordination portent principalement sur les opérations de transport intercontinental ferroviaire ou intermodal de marchandises, ces modes de transport étant bien adaptés aux longues distances. Le transport routier est visé en ce qui concerne la connectivité sur le dernier kilomètre depuis et vers les principaux nœuds ferroviaires pour le transport de marchandises, ainsi que les liaisons ferroviaires ou routières permettant de relier les pays directement situés sur le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul à des pays adjacents qui ne sont pas situés sur les principaux itinéraires.

#### **III. Champ d’application géographique**

4. Le Comité de coordination réunit les pays situés sur le corridor transcaspien, à savoir, d’est en ouest, le Kazakhstan, l’Azerbaïdjan, la Géorgie et la Türkiye, et les pays situés sur le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, à savoir, d’est en ouest, le Kazakhstan, l’Ouzbékistan, le Turkménistan, l’Iran (République islamique d’) et la Türkiye.

5. D’autres pays, en particulier des pays en développement sans littoral, qui sont fortement tributaires de l’accès au corridor transcaspien et au corridor Almaty-Téhéran-Istanbul pour leurs importations et leurs exportations et pour l’accès aux marchés internationaux, tels que le Kirghizistan et le Tadjikistan, ainsi que des pays situés aux extrémités de chaque corridor, comme la Chine à l’est et, à l’ouest, l’Ukraine et les pays de l’Union européenne riverains de la mer Noire (Bulgarie et Roumanie), sont invités à participer aux activités du Comité de coordination à tout moment au cours de l’exécution de son mandat et de son programme de travail biennal.

6. Si un État remplissant les critères susmentionnés souhaite rejoindre le Comité de coordination, il suffit que l’autorité compétente en informe par courrier la présidence du WP.5.

## IV. Composition

7. Tous les États énumérés à la section III ou remplissant les critères pour devenir membres sont invités à nommer, par écrit, trois représentants comme suit :

- Un (1) haut fonctionnaire représentant le ministère chargé des transports ou de l'infrastructure ;
- Un (1) haut fonctionnaire représentant l'entreprise ferroviaire nationale chargée de la gestion du transport de marchandises par chemin de fer ou du corridor<sup>1</sup> ;
- Un (1) haut fonctionnaire représentant l'administration douanière ou fiscale chargée des politiques relatives au transport et au transit transfrontières.

8. Les représentants des autorités chargées des transports et des entreprises ferroviaires sont les membres principaux du Comité et sont invités à chacune des sessions. Ces représentants nommés s'engagent à participer et contribuer à toutes les sessions du Comité de coordination.

9. Les représentants des administrations douanières ou fiscales sont invités au cas par cas, en fonction de l'ordre du jour et du thème de chaque session.

## V. Axes de travail et domaines thématiques

10. Le Comité de coordination mène les activités suivantes, détaillées dans le programme de travail 2023-2025 :

- Évaluation et hiérarchisation des infrastructures de transport, des besoins de renouvellement et d'investissement, y compris pour le matériel roulant et les conteneurs utilisés dans le cadre d'un pool, et des liaisons manquantes ;
- Dématérialisation, harmonisation et normalisation des documents de transport utilisés sur les corridors ;
- Évaluation de la disponibilité d'horaires et de tarifs fiables convenus à l'échelle du corridor et autres aspects problématiques pour les services réguliers de transport ferroviaire de marchandises sur les deux corridors ;
- Évaluation de l'efficacité des procédures de franchissement des frontières pour le transport en transit sur les deux corridors et recensement d'initiatives de facilitation du passage des frontières, hiérarchisation et mise en œuvre ;
- Amélioration de la viabilité économique et de la résilience des corridors ainsi que de leur performance environnementale.

## VI. Méthodes de travail

11. Toutes les sessions sont présidées par le (la) Président(e) du WP.5 qui, conformément au règlement intérieur du WP.5, est nommé(e) par le Groupe de travail pour une période de deux ans. En cas d'indisponibilité du (de la) Président(e) du WP.5, une session peut être présidée à titre exceptionnel par le (la) Vice-Président(e) du WP.5 avec l'accord préalable du Comité de coordination. Les secrétariats de la CEE et de l'OCE assurent les services de secrétariat.

12. Deux coordonnateurs de corridor (un par corridor) sont nommés parmi les membres principaux du Comité de coordination, à tour de rôle chaque année.

13. Fréquence et organisation des sessions :

- Le Comité de coordination tient jusqu'à trois sessions de deux jours par année civile, suivant ce que les membres jugent utile. Afin d'améliorer la qualité des échanges,

---

<sup>1</sup> Dans les pays où l'exploitation et le développement sont gérés séparément, un haut fonctionnaire représentant le gestionnaire d'infrastructures pourrait également être nommé.

les sessions se tiennent de préférence en présentiel et sont organisées soit dans des pays membres du Comité de coordination soit immédiatement avant ou après des réunions intergouvernementales prévues à Genève, suivant ce que le Comité juge pertinent et si le budget le permet.

- À titre exceptionnel, en cas d'urgence, des sessions intermédiaires ou spéciales peuvent également se tenir selon des modalités hybrides, avec la participation de certains membres à distance, sur proposition du (de la) Président(e) du WP.5.

14. Prise de décision : les directives de la CEE relatives aux équipes de spécialistes (ECE/EX/2/Rev.1) s'appliquent comme il se doit au présent groupe informel.

## VII. Tâches des membres du Comité

15. Conformément aux axes de travail et aux domaines thématiques du Comité, les tâches des coordonnateurs de corridor sont les suivantes :

- Aider le (la) Président(e) du WP.5 et les secrétariats de la CEE et de l'OCE à organiser les sessions, établir l'ordre du jour, élaborer les documents de travail, veiller au bon déroulement des séances, rédiger le rapport et mener les activités de suivi pertinentes ;
- Contribuer à la définition de priorités en matière d'interopérabilité et d'objectifs opérationnels adaptés à chaque corridor et à l'évaluation des effets escomptés des mesures à prendre ;
- Aider à cerner les besoins en matière de capacités (financières, humaines ou en matière d'infrastructures, par exemple) pour chaque corridor et s'efforcer d'y répondre ;
- Présenter un rapport annuel au WP.5 avec le concours du (de la) Président(e) ou du (de la) Vice-Président(e) du WP.5 et des secrétariats de la CEE et de l'OCE.

16. Conformément aux axes de travail et aux domaines thématiques du Comité énoncés à la section V, les tâches des membres du Comité, sous la direction des coordonnateurs de corridor et du (de la) Président(e) du WP.5, sont les suivantes :

- Définir des priorités en matière d'interopérabilité et des objectifs opérationnels adaptés à chaque corridor ;
- Faire l'état des lieux des intérêts des différents acteurs sur un corridor (chargeurs, transporteurs, autorités douanières, autorités routières, services de sécurité, autorités sanitaires, etc.) afin d'assurer un transport sans interruption du point de départ à la destination et de présenter des suggestions au Comité ;
- Élaborer un plan de travail complet pour chaque corridor (comprenant les indicateurs de résultats, les volumes de marchandises envisagés, les possibilités de mise en commun du matériel roulant ou des conteneurs, etc.) en vue de l'exécution des activités prioritaires et de la réalisation des objectifs ;
- Surveiller la mise en œuvre du plan de travail et, s'il y a lieu, signaler les difficultés et chercher des solutions appropriées ;
- Formuler des recommandations dans des domaines tels que le développement du transport sur les corridors ou l'accès à des fonds ou à des sources de financement, notamment auprès de banques multilatérales de développement ;
- Plaider pour des réformes réglementaires et législatives et piloter des réformes dans les domaines de la facilitation du passage des frontières et de la logistique ;
- Assurer la promotion commerciale du corridor et encourager son utilisation conformément aux objectifs opérationnels.

17. Sans préjudice du fait que les membres principaux du Comité de coordination représentent des autorités publiques de pays situés sur les deux corridors, la participation ou la contribution d'autres parties intéressées, notamment d'organisations internationales concernées et d'opérateurs du secteur privé, est la bienvenue au titre de certains points de

l'ordre du jour uniquement, sur invitation préalable du (de la) Président(e) du WP.5 et du coordonnateur du corridor concerné.

## **VIII. Ressources**

18. Durant la phase de démarrage, la création, le fonctionnement et les services du Comité de coordination, les frais de déplacement des participants aux sessions du Comité (indemnité journalière de subsistance et billets d'avion) et les services d'interprétation (en anglais et en russe) sont pris en charge jusqu'à la fin de l'année 2025 au moyen de ressources extrabudgétaires de la CEE fournies par les Pays-Bas.

19. À compter de 2026, si les pays concernés souhaitent poursuivre leur collaboration, les activités du Comité de coordination devraient être financées par des fonds fournis par les États intéressés, suivant les bonnes pratiques établies pour les projets d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud et de chemin de fer transeuropéen.

## Annexe II

### Programme de travail du Comité de coordination pour la période 2023-2025

Approuvé par les membres du Comité représentant l'Azerbaïdjan, la Géorgie, l'Iran (République islamique d'), le Kazakhstan et l'Ouzbékistan le 6 juin 2023 à Istanbul (Türkiye)

#### I. Introduction

1. Le présent document vise à définir le programme de travail 2023-2025 du Comité de coordination Commission économique pour l'Europe (CEE)/Organisation de coopération économique (OCE) pour le corridor transcaspéen et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, établi dans le cadre d'un groupe informel d'Amis de la présidence du Groupe de travail sur les tendances et l'économie des transports (WP.5), à la trente-cinquième session annuelle du WP.5 en septembre 2022 (ci-après dénommé le « Comité de coordination »).

2. Le programme de travail et le cadre d'évaluation proposés pour la période 2023-2025 s'articulent autour de cinq axes de travail, pour chacun desquels les activités prévues et les réalisations escomptées sont décrites. Dans la mesure du possible et si cela est utile, les axes de travail sont associés aux instruments juridiques internationaux relevant de la compétence du Comité des transports intérieurs, dans les cas où les activités prévues contribuent à l'application des dispositions des instruments juridiques.

#### II. Axes de travail et réalisations escomptées pour la période 2023-2025

3. Le programme de travail du Comité de coordination pour la période 2023-2025 définit les activités à mener, associées à des réalisations escomptées qui ont été déterminées pour aider le Comité de coordination à évaluer ses résultats au fil du temps. Dans les cas où cela est approprié et jugé utile, des liens sont établis entre les activités prévues et l'application des instruments juridiques pertinents relevant de la compétence du Comité des transports intérieurs.

##### A. Évaluation des infrastructures de transport et des besoins de renouvellement et recensement des liaisons manquantes

<i>Activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• En s'appuyant sur les accords actuels en matière d'infrastructure (AGTC, AGC et AGR), le Comité de coordination dresse un état des lieux complet, pour chaque corridor, des liaisons d'infrastructures manquantes et de tous les paramètres techniques existants pour un transport sans interruption sur le corridor transcaspéen et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, en prenant en compte les équipements de transport ferroviaire, routier et intermodal. En particulier : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Comité analyse les réseaux existants et repère les tronçons de voies ferrées ou de</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaboration d'une étude technique spécifiant tous les paramètres techniques sur les corridors</li> <li>• Établissement d'un état des lieux détaillé recensant les liaisons manquantes et les tronçons du réseau à moderniser, rénover ou améliorer</li> <li>• Compilation et approbation commune d'une liste de projets prioritaires de construction, de rénovation ou de modernisation d'infrastructures de transport</li> <li>• Mise en concordance des projets avec les programmes nationaux de financement</li> </ul>

<i>Activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<p>routes devant être modernisés (rénovation, amélioration ou reconstruction partielle) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Comité dresse une liste des projets de construction ou d'amélioration d'infrastructures par ordre de priorité ;</li> <li>• Le Comité vérifie que les projets concordent avec les programmes nationaux de financement du développement des infrastructures ;</li> <li>• Le Comité élabore des propositions visant à obtenir des ressources financières additionnelles pour les projets et les publie sur le site de l'Observatoire international des infrastructures de transport ;</li> <li>• Le Comité sollicite l'aide de banques multilatérales de développement, d'organisations de coopération régionale et d'autres parties concernées afin d'assurer le financement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaboration d'une ou deux propositions de financement détaillées à utiliser pour demander des ressources financières additionnelles auprès des banques multilatérales de développement</li> </ul>

## **B. Dématérialisation, harmonisation et normalisation des documents de transport utilisés sur les corridors**

<i>Activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Comité passe en revue les différents types de documents et de plateformes numériques utilisés pour le transport multimodal ou unimodal sur le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul et vérifie qu'ils sont conformes aux prescriptions des organes compétents dans tous les pays situés le long des corridors, en particulier des douanes ou autres autorités de contrôle</li> <li>• Le Comité formule des recommandations relatives aux solutions de dématérialisation et à l'application de standards et de normes techniques sur les corridors, en tenant compte, s'il y a lieu, des travaux réalisés notamment par l'UIC dans ce domaine</li> <li>• Le Comité étudie la possibilité d'utiliser le système eTIR comme document de transit douanier intermodal sur les corridors</li> <li>• Le Comité étudie la possibilité d'utiliser la lettre de voiture électronique (eCMR)</li> <li>• Le Comité applique le régime juridique uniformisé du transport ferroviaire (une fois qu'il aura été adopté et sera entré en vigueur)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réalisation d'un examen des documents et vérification de leur conformité aux prescriptions applicables dans chaque pays</li> <li>• Formulation de recommandations sur les solutions de dématérialisation et les standards et normes électroniques, soumises aux autorités nationales pour examen</li> <li>• Démarrage de projets pilotes visant à mettre à l'essai et à confirmer la possibilité de déployer à plus large échelle les systèmes eTIR et eCMR et d'autres initiatives de dématérialisation des documents de transport sur certains tronçons des corridors</li> </ul>

**C. Évaluation de la disponibilité d’horaires et de tarifs fiables convenus à l’échelle du corridor et autres aspects problématiques pour les services réguliers de transport ferroviaire de marchandises sur les deux corridors**

<i>Activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Comité effectue une analyse des horaires et tarifs existants et formule des recommandations pour l’harmonisation des tarifs et des horaires</li> <li>• Le Comité étudie les possibilités de création d’un centre de service à la clientèle unifié ou groupé, permettant aux opérateurs du secteur privé intéressés par les services disponibles d’y accéder au moyen d’un guichet unique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réalisation d’une analyse des horaires et tarifs existants et rédaction d’une proposition pour un système de planification des horaires et de tarification plus unifié et mieux coordonné sur les deux corridors</li> <li>• Élaboration d’une proposition (comprenant un plan de dépenses) visant à la création d’un centre de service à la clientèle neutre pour l’ensemble du corridor</li> </ul>

**D. Évaluation de l’efficacité des procédures de franchissement des frontières pour le transport en transit sur les deux corridors et recensement d’initiatives de facilitation du passage des frontières, hiérarchisation et mise en œuvre**

<i>Activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sur la base des dispositions de la Convention internationale sur l’harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières et de ses annexes et appendices, le Comité évalue l’efficacité des principaux points de passage de frontières pour ce qui est des ressources en personnel, des infrastructures et de la capacité de traitement, ainsi que la coordination entre les organes de contrôle au niveau national et bilatéralement, en tenant compte des études et des recommandations fournies par d’autres organisations (par exemple, TRACECA). Il repère les postes frontière pouvant être améliorés et, sur la base des instruments juridiques existants de la CEE et d’autres outils et normes pertinents, il cherche des solutions. En particulier : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Comité vérifie dans quelle mesure les dispositions de l’annexe 9 de la Convention sur l’harmonisation, intitulée « Facilitation du passage des frontières dans le transport international de marchandises par chemin de fer », sont observées dans le secteur ferroviaire ;</li> </ul> </li> <li>• Sur la base des appendices 1 et 2 à l’annexe 8 de la Convention sur l’harmonisation, le Comité évalue l’utilisation du Certificat international de contrôle technique et du Certificat international de pesée de véhicule (CIPV)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaboration d’un rapport d’évaluation sur la situation actuelle des principaux points de passage de frontières sur les corridors et leur degré de conformité aux dispositions de la Convention sur l’harmonisation, de la Convention TIR et d’autres instruments pertinents de la CEE en matière de facilitation du passage des frontières</li> <li>• Élaboration de propositions visant à aligner les pratiques en vigueur à ces postes frontière sur les normes recommandées au niveau international et sur les dispositions des instruments susmentionnés</li> </ul>

*Activités**Réalisations escomptées*

qui y sont proposés pour les véhicules routiers circulant sur les corridors ;

- Conformément à la Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool, le Comité vérifie dans quelle mesure un accord de pool de conteneurs est en place sur les corridors et, le cas échéant, s'il est possible de l'aligner sur la Convention.

## **E. Amélioration de la viabilité économique et de la résilience des corridors ainsi que de leur performance environnementale**

*Activités**Réalisations escomptées*

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sur la base des documents d'orientation en matière de gestion internationale des situations d'urgence élaborés dans le cadre du WP.5 pour le transport routier, ferroviaire et par voie navigable, le Comité met au point un projet pilote de validation du concept de gestion internationale des situations d'urgence pour l'un des corridors ou les deux. En particulier :             <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Le Comité évalue les situations d'urgence externes susceptibles de se produire (accidents, catastrophes naturelles, pandémies, etc.) ;</li> <li>b) Le Comité propose des plans d'intervention et des protocoles d'urgence à activer pendant les situations d'urgence susceptibles de se produire et les soumet pour approbation aux autorités nationales compétentes chargées de la gestion des situations d'urgence.</li> </ul> </li> <li>• Les membres du Comité s'informent mutuellement des aspects relatifs à la performance environnementale des corridors, selon qu'il convient</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaboration d'un plan de gestion internationale des situations d'urgence pour l'un des corridors ou les deux ou pour des tronçons des corridors, soumis à l'approbation des autorités nationales compétentes</li> <li>• Échange d'informations entre les membres du Comité sur la performance environnementale des corridors</li> </ul> |
|---|--|