


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique
Cinquante-quatrième session

Genève, 2 et 3 novembre 2011

**Rapport du Groupe de travail du transport intermodal
 et de la logistique sur sa cinquante-quatrième session**

Table des matières

| | <i>Paragraphes</i> | <i>Page</i> |
|--|--------------------|-------------|
| I. Participation..... | 1–4 | 3 |
| II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)..... | 5 | 3 |
| III. Faits nouveaux intervenus dans le secteur du transport intermodal et de la logistique et bonnes pratiques mises en œuvre (point 2 de l'ordre du jour)..... | 6–17 | 3 |
| A. Tendances et performances dans le secteur du transport intermodal et de la logistique..... | 6–13 | 3 |
| B. Faits nouveaux intervenus à l'échelle paneuropéenne dans le transport intermodal et dans les politiques de transport..... | 14 | 4 |
| C. Activités menées par la Commission européenne dans le domaine du transport intermodal et de la logistique | 15 | 5 |
| D. Identification des unités de chargement utilisées en transport intermodal en Europe (Code ILU)..... | 16–17 | 5 |
| IV. Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal (point 3 de l'ordre du jour)..... | 18–20 | 5 |
| V. Mesures de suivi concernant le thème qui avait été retenu pour 2010: Possibilités et difficultés du transport intermodal par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour)..... | 21–23 | 6 |
| VI. Thème retenu pour 2011: Le rôle des terminaux et des centres logistiques dans le transport intermodal (point 5 de l'ordre du jour) | 24–29 | 6 |
| VII. Thème du débat de fond de 2012 (point 6 de l'ordre du jour) | 30–31 | 7 |

| | | | |
|--------|---|-------|----|
| VIII. | Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (point 7 de l'ordre du jour) | 32-41 | 8 |
| A. | État de l'AGTC et des propositions d'amendements adoptées | 32-33 | 8 |
| B. | Propositions d'amendements (actualisation et extension du réseau AGTC) | 34-36 | 8 |
| C. | Propositions d'amendements (normes minimales en matière d'infrastructures et de performances) | 37-41 | 9 |
| IX. | Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 8 de l'ordre du jour) | 42-47 | 10 |
| A. | État du Protocole | 44-45 | 10 |
| B. | Propositions d'amendements | 46-47 | 10 |
| X. | Régimes de responsabilité civile dans le transport intermodal (point 9 de l'ordre du jour) | 48-53 | 11 |
| XI. | Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales (point 10 de l'ordre du jour) | 54-60 | 12 |
| XII. | Poids et dimensions des unités de chargement utilisées en transport intermodal: le concept modulaire (point 11 de l'ordre du jour) | 61-62 | 13 |
| XIII. | Systèmes de transport intelligents (STI) et autres applications technologiques pour le transport intermodal (point 12 de l'ordre du jour) | 63-64 | 13 |
| XIV. | Activités des organisations internationales dans le secteur du transport intermodal et de la logistique (point 13 de l'ordre du jour) | 65 | 14 |
| XV. | Activités du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 14 de l'ordre du jour) | 66 | 14 |
| XVI. | Programme de travail, évaluation biennale et mandat du Groupe de travail (point 15 de l'ordre du jour) | 67-71 | 14 |
| A. | Programme de travail et évaluation biennale pour 2012-2013 | 67-68 | 14 |
| B. | Plan de travail pour 2012-2016 | 69 | 15 |
| C. | Mandat | 70-71 | 15 |
| XVII. | Élection du Bureau (point 16 de l'ordre du jour) | 72 | 15 |
| XVIII. | Dates et lieux des prochaines sessions (point 17 de l'ordre du jour) | 73-75 | 15 |
| XIX. | Liste des décisions prises (point 18 de l'ordre du jour) | 76 | 16 |
| Annexe | | | |
| | Propositions d'amendements à l'AGTC adoptées par le Groupe de travail le 4 novembre 2011 | | 17 |

I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique a tenu sa cinquante-quatrième session les 2 et 3 novembre 2011 à Genève. Le 3 novembre 2011 une session d'une demi-journée à été organisée en collaboration avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer et les points 5 et 7 c) de l'ordre du jour ont été examinés conjointement.
2. Ont participé à la session du Groupe de travail des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, France, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Suisse.
3. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) était également représentée, ainsi que les organisations non gouvernementales ci-après: Bureau international des conteneurs (BIC), Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR) et Union internationale des chemins de fer (UIC). L'Association des plates-formes logistiques allemandes et ETS Consulting ont participé à l'invitation du secrétariat.
4. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante-troisième session (ECE/TRANS/WP.24/127, par. 69), la session a été présidée par M. M. Viardot (France).

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)¹

Document: ECE/TRANS/WP.24/128.

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/128).

III. Faits nouveaux intervenus dans le secteur du transport intermodal et de la logistique et bonnes pratiques mises en œuvre (point 2 de l'ordre du jour)

A. Tendances et performances dans le secteur du transport intermodal et de la logistique

6. À partir des exposés présentés par les représentants de l'UIRR et de l'UIC, le Groupe de travail a procédé à un échange de vues sur l'évolution récente et les tendances du transport intermodal et de la logistique dans les pays membres de la CEE.
7. Sur la base d'un exposé complet du représentant de l'UIRR (dont les sociétés assurent la moitié des opérations de transport intermodal rail-route en Europe), le Groupe de travail a noté que le transport combiné rail-route avait connu depuis la fin des années 1990 et jusqu'en 2008 une croissance annuelle de l'ordre de 6 à 7 %. La crise financière et économique a déjà entraîné un ralentissement des opérations en 2008 (+2 %) et en 2009 une diminution spectaculaire de 17 % (pour plus de détails, voir ECE/TRANS/WP.24/127, par. 6 à 13; ECE/TRANS/WP.24/125, par. 4 à 8).

¹ Tous les documents informels et tous les exposés faits lors de la session sont disponibles sur le site Web suivant: www.unece.org/trans/wp24/wp24-presentations/24presentations.html.

8. En 2010, les sociétés UIRR ont enregistré une augmentation considérable du trafic, de l'ordre de 8 %, tant du transport non accompagné (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques) que du transport accompagné (routes roulantes). Cela représente un total de l'ordre de 3 030 000 expéditions, soit 6 060 000 EPV (5 160 000 EPV pour le transport non accompagné et 0,9 million d'EPV pour le transport accompagné)². Les niveaux d'après crise n'ont cependant pas encore été atteints.

9. L'augmentation du trafic non accompagné a concerné essentiellement les corridors transalpins, qui représentent près de 60 % du trafic total de l'UIRR. Le transport rail-route accompagné a connu un accroissement marqué dans les corridors suisse et autrichien.

10. Le trafic international s'est accru de 9 % en 2010 (3 520 000 EPV), alors que le trafic national n'a augmenté que de 6 % (2 540 000 EPV).

11. Des problèmes particuliers sont survenus en 2010 en raison du manque de wagons-poches capable de transporter des semi-remorques. Cette technique de transport intermodal assure actuellement 10 % des opérations de transport rail-route, proportion qui devrait encore croître en raison de l'augmentation rapide du nombre des semi-remorques se prêtant au transbordement vertical, qui représentent désormais près de 50 % de toutes les unités produites. Dans le même temps, de nombreux wagons-poches arrivent en bout de course et doivent être remplacés rapidement.

12. La croissance du trafic intermodal rail-route s'est poursuivie au cours du premier semestre de 2011. On observe cependant déjà un ralentissement de cette tendance au cours du second semestre de 2011. Les perspectives pour 2012 ne sont pas encourageantes car la croissance économique en Europe sera affectée par les mesures d'austérité adoptées dans un certain nombre de pays européens. En outre, la fermeture prévue de la ligne ferroviaire du Brenner en 2012, pour entretien et restauration, aura pour effet de compliquer les services de transport transalpin, ce qui risque de les rendre moins fiables, moins ponctuels et plus coûteux.

13. Le Groupe de travail a aussi été informé par le représentant de l'UIC des résultats d'une étude consacrée au Trafic combiné intercontinental (ICOMOD) d'où il ressort que le volume annuel du transport ferroviaire eurasiatique pourrait atteindre 1 million d'EVP d'ici à 2030. Cela inclut le trafic en provenance d'Asie de l'Est (essentiellement de Chine), du Kazakhstan et de la Mongolie. Le trafic en provenance d'Asie du Sud pourrait ajouter 150 000 EVP supplémentaires par an. Ce sont en principe près de 500 000 EVP qui pourraient déjà être transportés chaque année par les quatre corridors reliant l'Europe à l'Asie le long de la voie du Transsibérien (via le port de Vostochny, Manzhouli/Zabaikalsk ou la Mongolie) ainsi qu'à travers le Kazakhstan (Alashankou/Dostyk). Pour atteindre de tels volumes de trafic et pour enlever des parts de marché au transport maritime, le transport ferroviaire Europe-Asie doit devenir intéressant pour les marchandises de grande valeur qui sont produites et consommées loin des ports maritimes. Leurs coûts élevés en capital peuvent rendre plus compétitives les opérations de transit ferroviaire relativement courtes entre l'Europe et l'Asie (11 jours contre 30 pour le transport maritime) si l'on parvient, parallèlement, à assurer des niveaux élevés de fiabilité, de prédictibilité et de fréquence des services.

B. Faits nouveaux intervenus à l'échelle paneuropéenne dans le transport intermodal et dans les politiques de transport

14. Les représentants de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la France, des Pays-Bas, de la République tchèque et de la Slovaquie ont fourni des renseignements précis

² Un envoi correspond à deux unités équivalant à un conteneur ISO de 20 pieds (EVP).

sur les derniers faits intervenus dans leur pays en matière de transport combiné. Partout le transport intermodal rail-route a regagné du terrain en 2010 après la baisse spectaculaire du trafic enregistrée en 2009. L'Allemagne et la Belgique ont aussi indiqué que de nouveaux programmes de soutien au transport intermodal et au fonctionnement des terminaux seraient mis en œuvre en 2012 et 2013 respectivement.

C. Activités menées par la Commission européenne dans le domaine du transport intermodal et de la logistique

15. En l'absence du représentant de la Commission européenne (DG MOVE), aucune information n'a été communiquée.

D. Identification des unités de chargement utilisées en transport intermodal en Europe (Code ILU)

16. Le représentant de l'UIRR a informé le Groupe de travail que le Code ILU, fondé sur la norme européenne EN 13044-1 et qui a été instauré récemment, avait établi un code propriétaire pour l'identification des unités de chargement utilisées en transport intermodal en Europe (caisses mobiles et semi-remorques). À l'avenir, un seul type uniformisé de codification du propriétaire des unités de chargement sera appliqué: le Code mondial BIC pour les conteneurs de fret (ISO 6346) et le nouveau Code ILU pour les unités de chargement européennes, qui est pleinement compatible avec le Code BIC.

17. Même si l'utilisation du Code ILU n'est pas obligatoire, les entreprises de transport de l'UIC et les opérateurs de l'UIRR ont décidé d'élaborer un plan pour le mettre en œuvre. Les Codes ILU seront délivrés à partir du 1^{er} juillet 2012 au prix de 250 euros. Dès 2014, ne pourront être transportées que les unités de chargement utilisées en transport intermodal portant un Code BIC ou un Code ILU valable et à partir de 2019 toutes les unités de chargement devront être munies de la nouvelle plaque de codification. Le Code ILU est administré par l'UIRR³.

IV. Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal (point 3 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.24/2011/1 et Corr.1.

18. Conformément à une décision prise par le Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE, le Groupe de travail poursuit les travaux entrepris par l'ex-Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) en ce qui concerne: a) le suivi et l'analyse des mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal; et b) la surveillance de l'application et l'examen de la résolution d'ensemble CEMT sur le transport combiné (ECE/TRANS/192, par. 90).

19. Le Groupe de travail a pris note des informations mises à jour et corrigées communiquées par l'Autriche (ECE/TRANS/WP.24/2011/1 et Corr.1) au sujet des 11 mesures convenues. Il a demandé au secrétariat de continuer à transmettre les questionnaires préremplis aux pays membres de la CEE, par exemple tous les trois ans, afin que lui soit brossé un tableau cohérent, complet et susceptible de donner lieu à des comparaisons, des mesures d'appui prises par les gouvernements européens en faveur du transport intermodal au niveau paneuropéen.

³ Pour de plus amples informations: www.ilu-code.eu.

20. Le Groupe de travail s'est félicité de ce que dès le début de 2012, les renseignements communiqués par 14 pays seront mis en ligne par le secrétariat en même temps que des liens vers des sites gouvernementaux mettant à disposition des informations plus détaillées dans les langues nationales respectives⁴. Les pays qui n'ont pas encore transmis les renseignements pertinents au secrétariat ont été invités à le faire. Ces informations doivent être communiquées au Groupe de travail dans un document officiel.

V. Mesures de suivi concernant le thème qui avait été retenu pour 2010: Possibilités et difficultés du transport intermodal par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.24/2011/2.

21. Le Groupe de travail a pris note du rapport préparé par le secrétariat à la suite d'une visite technique effectuée à Strasbourg (France) les 16 et 17 mai 2011 pour conclure les activités entreprises sur le thème retenu pour 2010: Possibilités et difficultés du transport intermodal par voie navigable (ECE/TRANS/WP.24/2011/2). Des consultations ont eu lieu avec le personnel de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Elles ont été suivies d'une visite technique du port de Strasbourg.

22. Suite à cette visite au port of Strasbourg, le Groupe de travail a été informé par M^{me} Cécile Cohas de «Voies Navigables de France» (VNF) d'une étude réalisée en France sur l'emploi des conteneurs de 45 pieds dans le transport par voie navigable. Il a été relevé que de tels conteneurs, qui permettent de transporter six palettes de plus que les conteneurs ISO et qui ont les mêmes caractéristiques de chargement que les semi-remorques routières européennes, servaient surtout actuellement au transport maritime à courte distance entre les ports du flanc nord de l'Europe continentale, le Royaume-Uni et les États baltes. Alors que le transport international de tels conteneurs longs de 45 pieds n'est en général pas autorisé sur les routes européennes, le transport ferroviaire ne pose pas de problème majeur. Toutefois, les bateaux de navigation intérieure et les plates-formes doivent souvent être adaptés pour pouvoir transporter et transborder efficacement de telles unités de chargement intermodales.

23. À l'issue des débats sur cette question, le Groupe de travail s'est prononcé en faveur de la poursuite selon les mêmes lignes du nouveau cycle d'activités sur un thème annuel qui a été introduit récemment. Ce cycle, jugé intéressant, commence par la préparation d'un document de base par un groupe de volontaires, suivi de discussions en profondeur lors des sessions du Groupe de travail et complété par une visite technique. Le secrétariat a été prié d'assurer la coordination et la modération de ces activités.

VI. Thème retenu pour 2011: Le rôle des terminaux et des centres logistiques dans le transport intermodal (point 5 de l'ordre du jour)⁵

Documents: ECE/TRANS/WP.24/2011/3 et Add.1.

24. Sur la base d'un document préparé par le secrétariat et d'exposés présentés par M. Philippe Rigaud, de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) (France) et par M. Thomas Nobel, Directeur général de l'Association

⁴ De telles informations seront disponibles sur: www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

⁵ Séance commune avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2).

des plates-formes logistiques (Allemagne), le Groupe de travail a analysé, en collaboration avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer, le rôle des terminaux, des centres logistiques et des plates-formes en matière de développement du transport intermodal et ferroviaire.

25. La séance commune a examiné les meilleures pratiques en matière de planification, de construction et de fonctionnement des terminaux de transport intermodal, des centres logistiques et des plates-formes. Rien qu'en Europe occidentale, il existe plus de 100 installations importantes qui diffèrent par leurs types, leurs fonctions et l'endroit où elles se trouvent, qui servent des clients et des marchés différents et qui ont été créées en fonction d'objectifs commerciaux et politiques bien particuliers. Ces objectifs concernent notamment le trafic (éviter/réduire, rupture de charge), l'économie (amélioration de la productivité du transport et des services logistiques, flexibilité commerciale), l'écologie (moins de bruit et d'émissions atmosphériques dans les zones urbaines sensibles), aménagement du territoire (relocalisation d'industries et séparation physique d'avec les logements et les activités de loisirs) ainsi que des considérations liées à l'emploi.

26. La séance commune a admis que même s'il revenait généralement au secteur privé d'investir dans les nouvelles installations et d'assurer leur fonctionnement, les gouvernements avaient à tous les niveaux un rôle important à jouer dans la mise sur pied de terminaux, de centres logistiques et de plates-formes. Il a été relevé que dans plusieurs pays membres de la CEE, les gouvernements apportaient un appui financier aux investissements en matière d'infrastructures afin d'assurer un emplacement optimal à ces installations, de garantir un libre accès et d'éviter de produire des effets externes négatifs tels que de la circulation, des embouteillages, du bruit et de la pollution atmosphérique supplémentaires. Certains pays apportent également un appui en matière d'équipement technique ainsi que d'exploitation des terminaux, appui souvent limité à la période de lancement des activités.

27. La séance commune a relevé que l'annexe II de l'Accord AGTC contenait des listes des terminaux importants ainsi que des normes minimales d'efficacité élaborées dans les années 1990 et qu'il conviendrait peut-être de revoir pour les adapter aux développements les plus récents.

28. Le Groupe de travail a estimé que de telles séances communes avec d'autres Groupes de travail de la CEE apportaient un plus à ses activités et qu'elles devaient continuer en fonction des besoins, à condition toutefois qu'un temps suffisant soit consacré à une discussion approfondie des sujets traités.

29. Pour conclure ses activités sur le thème retenu pour 2011, le Groupe de travail a invité le secrétariat à envisager d'organiser, comme par le passé, une visite technique permettant aux délégations d'évaluer la réalité de la mise en place et de l'exploitation de terminaux et de centres logistiques dans le transport intermodal. Un rapport sur ces activités de suivi doit être soumis à la prochaine session.

VII. Thème du débat de fond de 2012 (point 6 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.24/2009/5.

30. Conformément à la feuille de route sur ses travaux et son fonctionnement futurs (ECE/TRANS/WP.24/2009/5) qu'il a adoptée en 2009 (ECE/TRANS/WP.24/125, par. 21) et après avoir examiné les activités qu'il a menées sur le thème retenu pour 2010: Transport par voie navigable (voir par. 23 ci-dessus) et pour 2011: Terminaux dans le transport intermodal (voir par. 24 à 29 ci-dessus), le Groupe de travail a décidé de retenir comme thème pour 2012: Systèmes de transport intelligents – Possibilités et difficultés du transport intermodal (faisant partie des chaînes de transport régionales et mondiales).

31. Le Groupe de travail a invité des volontaires, assistés par le secrétariat, à préparer sur ce thème, pour la session d'automne 2012, une note comportant des éléments susceptibles de faire l'objet d'une analyse, ainsi que des propositions de mesures à prendre par les gouvernements des pays membres de la CEE.

VIII. Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (point 7 de l'ordre du jour)

A. État de l'AGTC et des propositions d'amendements adoptées

Document: ECE/TRANS/88/Rev.5.

32. Le Groupe de travail a noté que l'AGTC comptait actuellement 32 Parties contractantes⁶. Des renseignements détaillés sur l'AGTC, y compris le texte complet et actualisé de l'Accord (ECE/TRANS/88/Rev.5), une carte du réseau AGTC, un inventaire des normes énoncées dans l'Accord, ainsi que les notifications dépositaires pertinentes peuvent être consultés sur le site du Groupe de travail: www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

33. À ce jour, huit amendements à l'Accord AGTC sont entrés en vigueur, le dernier le 10 décembre 2009.

B. Propositions d'amendements (actualisation et extension du réseau AGTC)

Documents: ECE/TRANS/WP.24/2011/4, ECE/TRANS/WP.24/2009/4 et ECE/TRANS/WP.24/2009/1.

34. Le Groupe de travail a examiné les propositions d'amendements transmises par le Kazakhstan en relation avec l'annexe I de l'AGTC (ECE/TRANS/WP.24/2011/4). Il s'agissait de modifier les noms de villes situées le long des lignes C-E 24, C-E 50 et C-E 60, ainsi que d'introduire un nouveau point de franchissement de la frontière sur la ligne C-E 597. Toutes ces modifications n'affectaient que le territoire du Kazakhstan.

35. Conformément à l'article 15 de l'AGTC, les représentants des Parties contractantes à l'AGTC présents à la session du Groupe de travail et participant au vote ont adopté à l'unanimité ces propositions d'amendements telles qu'elles sont reproduites à l'annexe du présent rapport. Le secrétariat a été prié de transmettre ces propositions au Secrétaire général des Nations Unies en sa qualité de dépositaire de l'Accord, aux fins de publication des notifications dépositaires correspondantes.

36. Le Groupe de travail a constaté qu'aucune information supplémentaire n'avait été reçue à propos des consultations nécessaires entre les Parties contractantes concernées au sujet des propositions d'amendements affectant l'Arménie, la Géorgie, la Hongrie et le Turkménistan (ECE/TRANS/WP.24/2009/1), ni au sujet de celles qui affectent l'Allemagne, le Danemark et la Suède (ECE/TRANS/WP.24/2009/4). Les propositions d'amendements concernant l'Autriche ont été retirées lors de la dernière session

⁶ Albanie, Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, République de Moldova, République tchèque, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suisse, Turquie et Ukraine.

(ECE/TRANS/WP.24/127, par. 35). Rappelant les discussions qui avaient eu lieu à ce sujet lors de sa cinquante-deuxième session (ECE/TRANS/WP.24/125, par. 29 à 31), le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session, s'il y a lieu.

C. Propositions d'amendements (normes minimales en matière d'infrastructures et de performances)⁷

Documents: ECE/TRANS/WP.24/2010/2, ECE/TRANS/WP.24/2010/3.

37. Le Groupe de travail a rappelé que, comme il est indiqué dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/2, plusieurs des 15 pays ayant répondu au questionnaire du secrétariat sur la pertinence des normes et des paramètres de performance et d'infrastructure minimaux visés dans les annexes III et IV de l'Accord AGTC avaient estimé que certains de ces normes et paramètres devraient peut-être être révisés et actualisés.

38. Il a également rappelé qu'à sa dernière session, sur la base de deux documents du secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/2010/2 et ECE/TRANS/WP.24/2010/3), le Groupe de travail avait procédé à un premier examen des normes et paramètres minimaux de performance et d'infrastructure qu'il serait possible d'inclure dans les annexes III et IV de l'AGTC (ECE/TRANS/WP.24/127, par. 37 à 42).

39. En collaboration avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer, responsable de l'administration de l'Accord AGC, le Groupe de travail a examiné une fois de plus les normes minimales applicables aux infrastructures contenues dans les Accords AGC et AGTC (ECE/TRANS/WP.24/2010/2).

40. Les deux Groupes de travail ont relevé qu'aucune des Parties contractantes à l'AGC et à l'AGTC n'avait transmis au secrétariat d'observations écrites sur la pertinence des normes et des paramètres de performance et d'infrastructure visés dans l'AGC et l'AGTC, comme elles y avaient été invitées lors de la session précédente (ECE/TRANS/WP.24/127, par. 42). Ils ont cependant convenu que les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) applicables dans l'Union européenne étaient globalement conformes aux prescriptions techniques minimales imposées actuellement par l'AGC et l'AGTC, mais qu'elles définissaient au moins 20 paramètres techniques supplémentaires considérés comme essentiels pour les systèmes ferroviaires transeuropéens, tels qu'ils avaient été élaborés par l'Agence ferroviaire européenne (ERA) dans le cadre de la Directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité. Cependant, les STI avaient une portée qui allait bien au-delà de l'objet et des prescriptions minimales énoncés dans les Accords paneuropéens AGC et AGTC. Il ne serait donc peut-être pas nécessaire de tenir compte de tous les paramètres STI dans les Accords AGC et AGTC (ECE/TRANS/SC.2/216, par. 11 à 14).

41. Les deux Groupes ont demandé au secrétariat de poursuivre ce travail, avec l'assistance d'un groupe de volontaires, et de préparer, s'il y a lieu, des propositions de modifications ou d'amendements aux normes minimales applicables aux infrastructures contenues à l'annexe II des Accords AGTC et AGC.

⁷ Séance commune avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2).

IX. Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 8 de l'ordre du jour)

42. Le Groupe de travail a rappelé que l'objectif du Protocole est de rendre le transport par conteneurs et par navires rouliers sur les voies navigables et les parcours côtiers d'Europe plus efficace et plus attrayant pour la clientèle. Le Protocole fixe un cadre juridique qui définit un plan coordonné pour le développement des services de transport intermodal sur les voies navigables et les parcours côtiers paneuropéens, conformes à ceux figurant dans l'AGN, sur la base de paramètres et de normes de performance convenus au plan international.

43. Le Protocole recense quelque 14 700 kilomètres de voies navigables E et de terminaux de transbordement importants pour le transport intermodal, régulier et international, en Allemagne, en Autriche, en Belgique, en Croatie, en Fédération de Russie, en France, en Hongrie, au Luxembourg, aux Pays-Bas, en Pologne, en République tchèque, en Roumanie, en Serbie, en Slovaquie, en Suisse et en Ukraine. Le Protocole fixe les exigences techniques et d'exploitation minimales des voies navigables et des terminaux portuaires nécessaires pour assurer la compétitivité des services de transport par conteneurs et navires rouliers.

A. État du Protocole

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

44. Le Groupe de travail a rappelé que le Protocole à l'AGTC est entré en vigueur le 29 octobre 2009 et a été signé par 15 pays. À ce jour, seuls neuf pays ont ratifié le Protocole⁸. Son texte figure dans les documents ECE/TRANS/122 et Corr.1 et 2⁹. Des informations détaillées, avec le texte du Protocole et les notifications dépositaires pertinentes, peuvent être consultées sur le site Web du Groupe de travail¹⁰.

45. Le Groupe de travail a rappelé que le CTI avait encouragé les Parties contractantes à l'AGTC concernées à adhérer au Protocole dès que possible.

B. Propositions d'amendements

Document: ECE/TRANS/WP.24/2010/6.

46. Le Groupe de travail a rappelé que le Comité des transports intérieurs lui avait demandé d'examiner les propositions d'amendements au Protocole déjà soumises et de prendre une décision à leur sujet (ECE/TRANS/200, par. 93). Il a également rappelé que lors de sa dernière session il avait examiné le document ECE/TRANS/WP.24/2010/6 contenant une liste récapitulative des propositions d'amendements précédemment soumises par l'Autriche, la Bulgarie, la France, la Hongrie et la Roumanie, ainsi que des modifications au Protocole proposées par le secrétariat. À ce jour, seule la proposition d'amendement de l'Autriche a été examinée et acceptée par le Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/127, par. 50).

⁸ Bulgarie; Danemark; Hongrie; Luxembourg; Pays-Bas; République tchèque; Roumanie; Serbie; Suisse.

⁹ Il convient de noter que seul fait foi le texte conservé par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en sa qualité de dépositaire de l'AGTC.

¹⁰ www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

47. Aucune autre décision n'a pu être prise sur ces propositions d'amendements, faute d'informations suffisantes.

X. Régimes de responsabilité civile dans le transport intermodal (point 9 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.24/2011/10 et document informel WP.24 n° 2 (2011).

48. Le Groupe de travail a rappelé les débats qui ont eu lieu pendant ses sessions précédentes et qui sont résumés dans les documents ECE/TRANS/WP.24/2009/3 et ECE/TRANS/WP.24/123, par. 36 à 43, ainsi que les renseignements détaillés que la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) lui a fournis à sa cinquante-deuxième session concernant l'origine de la nouvelle Convention sur les contrats de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam), ainsi que sur les principales innovations et les principaux concepts qui sont consacrés dans cet instrument (ECE/TRANS/WP.24/125, par. 14 et 15).

49. Le Groupe de travail a aussi rappelé qu'il avait décidé à sa dernière session d'inviter un groupe informel d'experts (bénévoles) à rédiger une note sur le champ d'application et les conséquences pratiques des Règles de Rotterdam pour les opérations de transport terrestre et intermodal au niveau paneuropéen. Cette note devrait pouvoir faire l'objet d'observations de la part des membres du Groupe de travail bien avant sa prochaine session en automne 2011 (ECE/TRANS/WP.24/127, par. 52 à 55).

50. Le Groupe de travail a noté avec regret que les membres du groupe informel d'experts avaient échangé de nombreux documents et vues, mais n'étaient pas parvenus à s'entendre sur un rapport à communiquer au Groupe de travail.

51. Le Groupe de travail a pris connaissance d'une note sur les Règles de Rotterdam transmise par les Pays-Bas et la Pologne (ECE/TRANS/WP.24/2011/10 (en anglais seulement)) et appuyée par les délégués du Danemark et de l'Espagne au cours de la session. Il a également pris note d'un document préparé par la CNUCED sur le même sujet.

52. Concluant momentanément le débat sur cette question, le Groupe de travail a été informé par M. Jean-Marie Millour, du Centre de promotion français Shortsea, d'une étude proposant de créer un document de transport et un régime de responsabilité civile européen unique sur la base d'arrangements contractuels. Une telle approche de droit privé, fondée essentiellement sur les principes de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) qui régit le transport routier international, n'imposerait pas de modifier les instruments juridiques existants, ni de renégocier ou de remettre en question l'entrée en vigueur de nouveaux instruments et serait conforme à la législation applicable au transport par route (CMR), chemin de fer (COTIF/CIM), voie navigable (CMNI) et maritime à courte distance (La Haye-Visby, Hambourg). Elle apporterait une solution à court terme en établissant un document de transport non négociable permettant d'assurer la fluidité des opérations de transport intermodal, y compris de transport maritime à courte distance en Europe. Pour pouvoir être largement applicables, de tels arrangements contractuels doivent être établis dans le cadre d'une directive de l'Union européenne, d'un règlement ou d'un instrument similaire applicable à l'échelle paneuropéenne.

53. Conformément à son mandat qui consiste à faciliter le transport terrestre intermodal et à assurer l'égalité des conditions de concurrence pour le transport intermodal au niveau paneuropéen, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de continuer à suivre ces questions et de lui faire rapport s'il y a lieu.

XI. Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales (UTI) (point 10 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.24/2011/5.

54. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait en 1996, en collaboration avec l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation internationale du Travail (OIT), établi sous leur forme définitive des directives internationales, répondant également aux besoins des modes de transport terrestres (TRANS/WP.24/R.83 et Add.1)¹¹. Il avait alors été proposé que ces directives soient actualisées périodiquement et complétées par des éléments supplémentaires, tels que des dispositions relatives à la fumigation (TRANS/WP.24/71, par. 32 à 36). En 1997, le Comité des transports intérieurs avait approuvé ces directives et avait exprimé l'espoir qu'elles contribuent à diminuer le nombre d'accidents corporels survenant lors de la manutention des conteneurs et à atténuer les risques physiques encourus par les chargements lors des opérations de transport combiné (ECE/TRANS/119, par. 124 à 126).

55. En mars 2009, le Groupe de travail a décidé de contribuer à l'examen et à l'actualisation des directives établies par l'OMI. Il a demandé au secrétariat d'assurer la coordination dans ce domaine avec l'OIT et l'OMI et de lui faire rapport sur les faits nouveaux et les procédures envisagées (ECE/TRANS/WP.24/123, par. 45 à 47). En octobre 2010, le Groupe de travail a approuvé à sa dernière session les activités proposées pour le secrétariat à cet égard (ECE/TRANS/WP.24/2010/4), notamment la création d'un groupe d'experts qui suivrait, en étroite collaboration avec les groupes industriels concernés, une approche globale et intégrée en matière de révision et d'actualisation des directives (ECE/TRANS/WP.24/127, par. 56 à 60).

56. Le Groupe de travail a adopté le mandat du groupe d'experts (ECE/TRANS/WP.24/2011/5) et a été informé par M. Bill Brassington, consultant de l'OIT auprès du groupe d'experts, des résultats de sa première réunion (Genève, 6 et 7 octobre 2011). Alors que 25 experts représentant les secteurs des transports, du transport maritime et des assurances, ainsi que des organisations d'employeurs et de travailleurs, ont participé à cette réunion, seuls 5 gouvernements étaient représentés (Allemagne, Canada, Japon, République islamique d'Iran et Suède). Il a été estimé que davantage de gouvernements devraient participer au travail de révision.

57. Le Groupe de travail a accepté la proposition de regrouper les directives en un recueil de directives pratiques non contraignant. Alors que les directives visent à fournir des orientations générales, un recueil de directives pratiques, par essence plus détaillé et plus technique, a pour but d'aider les gouvernements, le secteur des transports ainsi que les organisations d'employeurs et de travailleurs à élaborer des règlements nationaux. Il pourrait donc servir de modèle pour une législation harmonisée sur le plan international dans ce domaine.

58. Le Groupe de travail a pris note du plan de travail établi par le groupe d'experts qui prévoit la conclusion du processus de révision d'ici à 2013 avec l'adoption d'un nouveau recueil de directives pratiques par la CEE, l'OIT et l'OMI au cours du premier semestre de 2014.

¹¹ www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

59. Outre une dizaine de groupes de travail par correspondance consacrés à des questions particulières, telles que les marchandises dangereuses, les conteneurs citernes, les spécifications en matière d'arrimage et les certificats d'emportage, les réunions du groupe d'experts prévues pour 2012 se tiendront aux dates suivantes:

Deuxième session: 19 et 20 avril 2012 (Genève, Palais des Nations)

Troisième session: 4-6 juillet 2012 (Genève, Palais des Nations)

Quatrième session: 15 et 16 octobre 2012 (Genève, Palais des Nations).

60. Plus de détails sur les activités du groupe d'experts se trouvent sur le site: www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/documents.html.

XII. Poids et dimensions des unités de chargement utilisées en transport intermodal: le concept modulaire (point 11 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.24/2011/6.

61. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait examiné à ses précédentes sessions l'incidence des «mégacamions» mesurant au maximum 25,5 mètres de long et pesant jusqu'à 60 tonnes sur le réseau routier européen et sur le transport intermodal (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 36 à 38; ECE/TRANS/WP.24/117, par. 38 à 46; ECE/TRANS/WP.24/119, par. 22 à 24; ECE/TRANS/WP.24/121, par. 41 à 43; et ECE/TRANS/WP.24/127, par. 61 à 64). Il a également rappelé les documents du secrétariat ECE/TRANS/WP.24/2008/8 et ECE/TRANS/WP.24/2010/5, qui donnent un aperçu général des débats d'orientation et essais relatifs à ces véhicules longs et lourds dans plusieurs pays membres de la CEE en 2008 et en 2010.

62. Faute de temps, le Groupe de travail n'a pas été en mesure d'examiner le rapport qu'il avait demandé au secrétariat d'établir sur les derniers faits intervenus à ce sujet, principalement dans les pays de l'UE, qui renvoie également au concept dit «modulaire», tel qu'il apparaît dans la Directive européenne 96/53/CE (ECE/TRANS/WP.24/2011/6). Il a convenu de revoir cette question de manière plus détaillée lors de sa prochaine session. Le secrétariat a été prié de continuer à suivre cette affaire et de rendre compte au Groupe de travail de tout fait nouveau.

XIII. Systèmes de transport intelligents (STI) et autres applications technologiques pour le transport intermodal (point 12 de l'ordre du jour)

Document: Document informel WP.24 n° 1 (2011).

63. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de la préparation d'une feuille de route de la CEE pour la promotion des systèmes de transport intelligents (STI) qui propose 20 mesures à prendre au niveau mondial d'ici à 2020 (document informel WP.24 n° 1 (2011)). Le CTI avait invité ses organes subsidiaires à intégrer les systèmes de transport intelligents dans leurs activités (ECE/TRANS/208, par. 97).

64. Conformément à cette demande, le Groupe de travail a décidé de suivre et d'examiner les systèmes de transport intelligents applicables au transport intermodal et à la logistique, ainsi que d'approfondir la question au titre du thème retenu pour 2012: Systèmes de transport intelligents – Possibilités et difficultés du transport intermodal (voir par. 29 et 30).

XIV. Activités des organisations internationales dans le secteur du transport intermodal et de la logistique (point 13 de l'ordre du jour)

65. Aucune activité n'a été signalée au titre de ce point de l'ordre du jour.

XV. Activités du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 14 de l'ordre du jour)

66. Faute de temps, le secrétariat n'a pas été en mesure d'informer le Groupe de travail des activités en cours au sein de la CEE en relation avec le transport intermodal et la logistique. Des activités pertinentes ont été menées en 2011 par les organes de la CEE suivants:

- Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2): www.unece.org/trans/main/sc2/sc2.html;
- Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6): www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html;
- Groupe de travail SPECA sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières: www.unece.org/trans/main/speca/speca.html;
- Plan directeur révisé des projets TEM et TER: www.unece.org/trans/main/tem_ter.html.

XVI. Programme de travail, évaluation biennale et mandat du Groupe de travail (point 15 de l'ordre du jour)

A. Programme de travail et évaluation biennale pour 2012-2013

Document: ECE/TRANS/WP.24/2011/7.

67. Conformément à la décision du Comité des transports intérieurs (CTI) de réexaminer son programme de travail tous les deux ans, le prochain examen ayant lieu en 2012 (ECE/TRANS/200, par. 120), le Groupe de travail a passé en revue et adopté son programme de travail pour 2012-2013 ainsi que les paramètres pertinents en vue de son évaluation biennale tels qu'ils figurent dans le document ECE/TRANS/WP.24/2011/7, avec toutefois la modification suivante:

Dans la section III. Évaluation biennale: dans la colonne Indicateurs de succès du tableau, modifier l'indicateur c) comme suit: Examen et mise à jour des Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales – Mesures des résultats: Objectif visé pour l'achèvement: 2013.

68. Conformément aux directives aux fins de l'établissement et du fonctionnement de groupes de travail sous l'égide de la CEE, qui stipulent que le mandat et la prolongation de ces groupes doivent faire l'objet d'un examen tous les cinq ans (ECE/EX/1), le Groupe de travail, après avoir réexaminé ses activités, a proposé au Comité des transports intérieurs de proroger son mandat et son statut pour un nouveau cycle de cinq ans commençant en 2013.

B. Plan de travail pour 2012-2016

Document: ECE/TRANS/WP.24/2011/8.

69. Comme le Bureau du Comité des transports intérieurs (CTI) l'a demandé le 20 juin 2011, le Groupe de travail a réexaminé et approuvé son traditionnel plan de travail sur quatre ans pour 2012-2016 (ECE/TRANS/WP.24/2011/8).

C. Mandat

Document: ECE/TRANS/WP.24/2011/9.

70. Conformément aux directives aux fins de l'établissement et du fonctionnement de groupes de travail sous l'égide de la CEE, chaque groupe de travail élabore son mandat, qui doit être adopté par le comité sectoriel dont il relève (ECE/EX/1, par. 3 a)).

71. Conformément à cette demande, le Groupe de travail a adopté son mandat tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.24/2011/9.

XVII. Élection du Bureau (point 16 de l'ordre du jour)

72. Le Groupe de travail a réélu M. M. Viardot (France) et M. H. Maillard (Belgique) respectivement Président et Vice-Président pour ses sessions de 2012.

XVIII. Dates et lieux des prochaines sessions (point 17 de l'ordre du jour)

73. Le secrétariat a provisoirement programmé la cinquante-cinquième session les 7 et 8 novembre 2012 au Palais des Nations (Genève). Plusieurs délégations ont toutefois estimé que cette session devait se tenir plus tôt et qu'elle pourrait suivre immédiatement celle d'un autre groupe de travail, par exemple du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), afin de permettre l'examen de questions d'intérêt commun (voir aussi le paragraphe 27).

74. Il est prévu que le groupe informel d'experts du WP.24 tienne deux sessions en 2012, afin de donner suite aux considérations qui auront été formulées au titre du thème retenu pour 2011 et préparer le débat au titre du thème que le Groupe de travail a retenu pour 2012.

a) Suite donnée au thème de 2011: «Le rôle des terminaux et des centres logistiques dans le transport intermodal»

Date provisoire: avril/mai 2012

Lieu: à fixer

b) Élaboration du thème retenu pour 2012: «Systèmes de transport intelligents – Possibilités et difficultés du transport intermodal»

Date provisoire: juin/juillet 2012

Lieu provisoire: Paris.

75. Les experts désireux de se joindre à ces groupes sont priés de se mettre en rapport avec le secrétariat.

XIX. Liste des décisions prises (point 18 de l'ordre du jour)

76. Comme convenu et conformément à la décision prise par le CTI (ECE/TRANS/156, par. 6), le secrétariat, avec le concours du Président et en concertation avec les délégués, a établi le présent rapport qui sera transmis au CTI à sa prochaine session (28 février-1^{er} mars 2012).

Annexe

Propositions d'amendements à l'AGTC adoptées par le Groupe de travail le 4 novembre 2011

Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné (AGTC)

Annexe I: Lignes de chemin de fer importantes pour le transport international combiné

(38) Kazakhstan

a) *Modifier* la ligne C-E 24 existante comme suit:

C-E 24 (Zauralie-)Presnogorkovskaya-Kökshetaú-Astana-Mointy-Dostyk (-Alashankou)

Parties contractantes directement concernées: Fédération de Russie et Kazakhstan.

b) Concernant les noms de ville de la ligne C-E 50, *remplacer* «Kandagach» par «Kandygash»

Parties contractantes directement concernées: Autriche, Fédération de Russie, Hongrie, Kazakhstan, Suisse, Ukraine.

c) Concernant les noms de ville de la ligne C-E 60, *remplacer* «Chengeldy» par «Saryagash»

Partie contractante directement concernée: Kazakhstan.

d) *Modifier* la ligne C-E 597 existante comme suit:

C-E 597 Makat-Beyneu-Oazis (-Kungrad)

Parties contractantes directement concernées: Fédération de Russie et Kazakhstan.
