



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/115  
20 avril 2007

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DU TRANSPORT INTERMODAL  
ET DE LA LOGISTIQUE SUR SA QUARANTE-SEPTIÈME SESSION<sup>1</sup>**

**(Genève, 5 et 6 mars 2007)**

**TABLE DES MATIÈRES**

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. PARTICIPATION .....	1	3
II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour)...	2	3
III. COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS (CTI) (point 2 de l'ordre du jour).....	3 – 4	3
IV. FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT INTERMODAL (point 3 de l'ordre du jour).....	5 – 12	3
V. SUIVI ET ANALYSE DES MESURES NATIONALES VISANT À PROMOUVOIR LE TRANSPORT INTERMODAL (point 4 de l'ordre du jour).....	13 – 15	5

---

<sup>1</sup> Tous les documents mentionnés dans le présent rapport peuvent être consultés et téléchargés depuis le site de la CEE (<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>) ou le système ODS de l'ONU (<http://documents.un.org/>).

**TABLE DES MATIÈRES (suite)**

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
VI. EXAMEN COLLÉGIAL PAR LA CEMT DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT INTERMODAL DE LA TURQUIE (point 5 de l'ordre du jour) .....	16 – 18	6
VII. SUIVI DU SÉMINAIRE CEMT/CEE SUR LE TRANSPORT INTERMODAL ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE (KIEV, 27 ET 28 SEPTEMBRE 2004) (point 6 de l'ordre du jour)....	19 – 23	6
VIII. PROCÉDURES DE FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES RELATIVES AUX OPÉRATIONS DE TRANSPORT INTERMODAL DANS UN CONTEXTE PANEUROPÉEN (point 7 de l'ordre du jour) .....	24 – 30	7
IX. SURVEILLANCE DES POIDS ET DIMENSIONS DES UNITÉS DE CHARGEMENT UTILISÉES EN TRANSPORT INTERMODAL (point 7 de l'ordre du jour) .....	31 – 38	9
X. CHAÎNES DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE MODERNES (point 9 de l'ordre du jour) .....	39 – 45	10
XI. ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC) (point 10 de l'ordre du jour) .....	46 – 50	12
XII. PROTOCOLE À L'AGTC CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ PAR VOIE NAVIGABLE (point 11 de l'ordre du jour) .....	51 – 53	13
XIII. DATE DES PROCHAINES SESSIONS (point 12 de l'ordre du jour) .....	54	13
XIV. RAPPORT ET RELEVÉ DES DÉCISIONS PRISES (point 13 de l'ordre du jour) .....	55	13

## **I. PARTICIPATION**

1. Ont participé à la session des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Fédération de Russie, France, Géorgie, Lettonie, Lituanie, Pays-Bas, Portugal, République tchèque, Roumanie, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine. La Commission européenne (CE) était représentée. Un représentant de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) était présent. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées: Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport (CLECAT), Europlatforms, Bureau international des conteneurs (BIC), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale de normalisation (ISO), Union internationale des compagnies de transport combiné route/rail (UIRR), Groupement européen du transport combiné (GETC), Association internationale du transport multimodal (IMTA) et Fédération interconfessionnelle et internationale pour la paix dans le monde.

## **II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour)**

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/114).

## **III. COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS (CTI) (point 2 de l'ordre du jour)**

3. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la soixante-neuvième session (6-8 février 2007) du Comité des transports intérieurs (CTI) (ECE/TRANS/192) et de la mise en œuvre de la réforme de la CEE, qui avait débouché sur une rationalisation de la structure de gouvernance de la Commission (E/ECE/1434/Rev.1). Le CTI avait approuvé les activités entreprises par le Groupe de travail en 2006. Il avait entériné la proposition du Groupe de travail d'inscrire à son programme de travail quatre activités précédemment entreprises par le Groupe de travail mixte CEMT/CEE, aujourd'hui dissous (ECE/TRANS/WP.24/113) et d'ajouter une journée de réunion à son calendrier annuel (ECE/TRANS/192, par. 85 à 90).

4. Le CTI a également approuvé la proposition du Président du Groupe de travail visant à poursuivre l'amélioration de la coordination et de la coopération entre les groupes de travail s'occupant en particulier du développement des liaisons de transport Europe-Asie. Sur la base des propositions que feront les groupes de travail concernés, le Comité a demandé à son bureau d'examiner cette question et de formuler des propositions qu'il examinera à sa prochaine session (ECE/TRANS/192, par. 86). Le Groupe de travail, rappelant ses délibérations sur cette question lors de sa dernière session (ECE/TRANS/WP.24/113, par. 5), a décidé de contribuer à cette activité et a invité son président à prendre les mesures voulues à cet égard.

## **IV. FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT INTERMODAL (point 3 de l'ordre du jour)**

5. Le Groupe de travail a pris note des documents informels n<sup>os</sup> 2, 4 et 5 (2007), établis par l'ISO, la Belgique et la Turquie, ainsi que des exposés et documents présentés par la Géorgie, la Roumanie et l'UIRR. En outre, les représentants de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Fédération de Russie, de la France, du Portugal et de la Commission européenne ont fourni des informations sur les faits nouveaux intervenus dans le secteur du transport intermodal.

6. En 2006, le transport intermodal a enregistré une très forte croissance dans la plupart des pays de la région. Les données préliminaires fournies par l'UIRR, qui sont représentatives de l'évolution générale de la situation en Europe occidentale, laissent apparaître pour l'année 2006 une hausse de l'ordre de 12 % du trafic route/rail non accompagné (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques). Le trafic international a même augmenté de 15 % et le trafic national de 7 %. Le trafic route/rail accompagné (autoroute roulante) a enregistré en 2006 une hausse d'environ 16 % (+25 % en trafic national et +15 % en trafic international). Le trafic entre les ports et l'arrière-pays a enregistré une hausse encore plus importante (jusqu'à 28 %) et le transport intermodal transalpin a connu une croissance de l'ordre de 16 % en 2006.

7. Cette croissance rapide du trafic ferroviaire intermodal, qui ne connaît aucun répit depuis 2002 en ce qui concerne le trafic non accompagné, s'explique par plusieurs raisons. Il y a d'abord la croissance rapide et continue du trafic maritime de conteneurs à destination et en provenance de la Chine, la libéralisation du transport ferroviaire dans de nombreux pays de l'Europe occidentale et l'émergence de transport ferroviaire offrant des services efficaces et fiables en matière de gestion du transport international du point d'origine au point de destination grâce à des trains-blocs et, de plus en plus, à des trains-navettes. Il y a ensuite l'aggravation des encombrements sur les principaux corridors européens de transport routier, l'adoption de lois portant restriction du trafic (en particulier à travers les Alpes), la forte hausse des prix du diesel, l'introduction de nouveaux péages autoroutiers (Allemagne) et l'obligation d'utiliser des tachygraphes électroniques dans les poids-lourds assurant le transport routier de marchandises, autant de facteurs qui ont favorisé et qui continueront de favoriser l'essor du transport intermodal par route ou rail.

8. Conséquence de ce qui précède, on constate déjà de graves problèmes de capacité le long des principaux corridors de transport ferroviaire en Europe occidentale, non seulement dans le trafic entre les ports et l'arrière pays et sur les principaux corridors européens Nord-Sud, mais aussi, de plus en plus, sur les principales liaisons ferroviaires Est-Ouest visées par l'Accord AGTC. Cette situation va vraisemblablement se détériorer, vu que les données préliminaires pour l'année 2007 indiquent une tendance à la hausse du transport intermodal par route ou par rail, tendance qui devrait se poursuivre en 2007, alors que le développement du matériel roulant ainsi que des infrastructures ferroviaires et, dans une moindre mesure, des terminaux ne pourra pas se faire au même rythme.

9. Un indicateur qui illustre ces difficultés est la détérioration de la qualité du service dans les opérations de transport ferroviaire. Si en 2004 environ 64 % des trains intermodaux sont arrivés à l'heure, ce taux a baissé, passant à 60 % en 2005 puis à 53 % en 2006. Dans le même temps, la proportion de trains arrivant avec plus de trois heures de retard a augmenté, atteignant 30 %; quant aux trains qui arrivent avec plus d'une journée de retard, entraînant ainsi de graves problèmes logistiques, leur proportion atteint un record, soit 10 % (données de l'UIRR). Il faut donc déployer des efforts considérables pour mieux utiliser, à court terme, les capacités ferroviaires existantes, grâce à des systèmes logistiques plus efficaces et à un recours accru aux trains-blocs et aux trains-navettes. À long terme, il conviendra d'améliorer l'interopérabilité administrative et technique des chemins de fer nationaux (plans d'action et accords de partenariat public/privé types CEE/CEMT), d'acquies du matériel roulant en quantité suffisante, ainsi que de construire et d'entretenir les infrastructures de transport intermodal selon les normes énoncées dans l'Accord AGTC de la CEE.

10. En revanche, le trafic de transit de conteneurs le long de la voie ferrée transsibérienne, qui avait connu une forte croissance ces dernières années, a enregistré une baisse spectaculaire, passant de plus de 100 000 TEU en 2005 à environ 8 000 TEU en 2006, principalement en raison du quasi-doublement des tarifs décidé par les autorités compétentes. Les tarifs de transit ayant à présent été réduits d'environ 35 %, ce trafic Europe-Asie devrait de nouveau enregistrer une forte croissance en 2007.

11. Le transport intermodal (principalement de conteneurs) sur les voies de navigation intérieure a été entravé en 2006 par le très faible niveau des eaux durant les deux premiers mois de l'année et par l'aggravation de la congestion des principaux ports maritimes européens. Cela dit, il ressort des données préliminaires que le transport de conteneurs sur le Rhin a connu en 2006 une croissance d'environ 2 à 3 %. Le transport par navires rouliers en Méditerranée a poursuivi sa croissance. C'est ainsi que le nombre de véhicules routiers (camions et semi-remorques) transportés par des navires rouliers entre la Turquie et l'Italie a augmenté de 10 %, atteignant 242 000 en 2006. Compte tenu du développement prévu des services rouliers entre la Turquie, l'Italie, la France et, éventuellement, d'autres pays méditerranéens, ce trafic intermodal a toutes les chances de croître au cours des années à venir.

12. Le Groupe de travail s'est félicité des renseignements détaillés communiqués par tous les participants et a estimé que le secrétariat devrait encourager et mieux structurer cette analyse approfondie du trafic, renforcée par des informations sur l'évolution des politiques, des travaux de recherche et des techniques en matière de transport intermodal dans un contexte paneuropéen. Le Groupe de travail a noté qu'il était prévu, à sa prochaine session, de mettre l'accent sur les points suivants: a) travaux de la Commission européenne et de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) visant à recenser et à éliminer les points d'engorgement et les goulets d'étranglement dans le transport intermodal route/rail; b) coopération entre les plates-formes logistiques et les ports maritimes de conteneurs; c) impact du nouveau tunnel de Lötschberg en Suisse, long de 35 km, sur l'organisation du transport intermodal en Europe.

#### **V. SUIVI ET ANALYSE DES MESURES NATIONALES VISANT À PROMOUVOIR LE TRANSPORT INTERMODAL (point 4 de l'ordre du jour)**

13. À sa soixante-neuvième session, le CTI a décidé que le Groupe de travail poursuivrait, éventuellement selon des modalités rationalisées, les travaux entrepris par la 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 (CEMT/CM(2002)/Final) (voir le paragraphe 3 plus haut).

14. Le secrétariat de la CEMT a établi le document CEMT/CS/TIL(2007)1 (reproduit en tant que document informel n° 1 (2007)), contenant des renseignements communiqués par 21 pays membres de la CEMT et de la CEE sur les mesures nationales prises aux fins du développement du transport combiné, ainsi que le document CEMT/CS/TIL(2006)5, contenant les réponses de 19 pays à une enquête sur l'application de la Résolution d'ensemble. Le secrétariat de la CEMT apportera de légères modifications à ces documents puis les actualisera, avant de les afficher sur le site Web de la CEMT, avec un lien vers le site de la CEE.

15. Le Groupe de travail a estimé que ces informations seraient d'une très grande utilité pour les gouvernements et les opérateurs du transport intermodal. Le secrétariat devrait les rassembler

et en faire une synthèse, de manière à donner une image globale et cohérente des mesures nationales prises par les États membres de la CEE aux fins de la promotion du transport intermodal. Ces informations devraient être comparables d'un pays à l'autre et aisément accessibles en ligne par les principaux réseaux de transport intermodal et installations connexes visés par l'Accord AGTC de la CEE. Le Groupe de travail a estimé que le nouvel inventaire électronique des normes et paramètres AGTC de la CEE pourrait à cet égard servir de modèle. Le secrétariat a été chargé d'étudier la faisabilité d'une telle approche et de soumettre son analyse au Groupe de travail, pour examen à sa prochaine session.

## **VI. EXAMEN COLLÉGIAL PAR LA CEMT DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT INTERMODAL DE LA TURQUIE (point 5 de l'ordre du jour)**

16. Le Groupe de travail a reçu du secrétariat des informations sur un examen collégial de la politique de transport intermodal dans le cadre de la CEMT, examen actuellement mené en Turquie à la demande du Ministre des transports.

17. On entend par «examen collégial», tel qu'il est mené dans le cadre de la CEMT et de la CEE, l'examen et l'évaluation systématiques des résultats d'un État par un autre État dans un domaine précis. L'objectif ultime est d'aider l'État qui fait l'objet de l'examen à améliorer son processus décisionnel, à adopter des bonnes pratiques et à respecter les normes et principes établis. Ces types d'examen sont menés uniquement à la demande expresse d'un gouvernement et, en principe, sans aucun frais pour le gouvernement demandeur. Suite à un accord sur les modalités et les procédures, le secrétariat, en collaboration avec le pays demandeur, met en place une équipe d'experts, dont il coordonne les travaux. Avec le concours du gouvernement demandeur, l'équipe d'experts visite le pays concerné et établit un rapport, qu'elle soumet à ce gouvernement, pour examen. Après acceptation, ce rapport peut être transmis à une réunion intergouvernementale pertinente et, s'il présente un intérêt général, pourrait faire l'objet d'une publication.

18. Le Groupe de travail a estimé que ces examens pourraient se révéler utiles pour aider les pays à appliquer des politiques intermodales et autres dans le domaine des transports. Dans le même temps, il favoriserait l'apprentissage mutuel entre les pays. L'examen actuellement mené en Turquie étant le premier du genre dans le domaine du transport intermodal, le secrétariat a été invité à poursuivre ses travaux à cet égard et à informer le Groupe de travail, le cas échéant, des résultats de cet examen collégial.

## **VII. SUIVI DU SÉMINAIRE CEMT/CEE SUR LE TRANSPORT INTERMODAL ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE (KIEV, 27 ET 28 SEPTEMBRE 2004) (point 6 de l'ordre du jour)**

19. Le Groupe de travail a rappelé sa décision de désigner un observatoire du transport intermodal en Ukraine (ECE/TRANS/WP.24/111, par. 6), ses délibérations sur cette question lors de précédentes réunions (TRANS/WP.24/2005/1; TRANS/WP.24/107, par. 4 à 6; TRANS/WP.24/109, par. 4 à 12; ECE/TRANS/WP.24/111, par. 5 à 10 et annexe I) et le plan-cadre d'action pour la promotion du transport intermodal et des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie, adopté par le Conseil des ministres de la CEMT en 2005.

20. Le point de contact de l'observatoire en Ukraine est M. Oleksandr Polischuk (adresse électronique: [o.polischuk@liski.com.ua](mailto:o.polischuk@liski.com.ua)).

21. Conformément à son mandat, cet observatoire servira de centre d'information pour les opérations de transport intermodal menées le long de ces deux corridors, ainsi que de lieu d'échange de vues entre transporteurs et gouvernements, et permettra, si nécessaire, la mise en place de mesures correctives inspirées des meilleures pratiques applicables ailleurs et des plans d'action et accords de partenariats types établis par le Groupe de travail.

22. Le représentant de l'observatoire du transport intermodal en Ukraine a présenté un très bref rapport d'activité concernant deux axes de transport intermodal nord-sud (C-E 10,95, 70, 70/2: Helsinki – Istanbul/Alexandroupolis) et est-ouest (C-E-30: Dresden – Kiev) le long des corridors de transport Europe-Asie. Avec le concours du secrétariat, l'observatoire a continué de rassembler et de tenir à jour les informations concernant ces axes, qui couvraient des paramètres d'infrastructure et de service pour le transport par rail, le transport intermodal, les terminaux, les points de franchissement des frontières et d'autres installations de transport connexes. Certaines de ces données sont déjà accessibles en ligne sur le site Web de la CEE (<http://unece.unog.ch/wp24/agtc.aspx>). Il a cependant été noté qu'il subsistait des lacunes importantes dans celles-ci. Il a été demandé au secrétariat de continuer à apporter son concours à l'observatoire dans ses travaux.

23. Comme décidé précédemment, le Groupe de travail examinera, à sa prochaine session prévue en octobre 2007, un premier rapport sur les expériences acquises et les résultats obtenus par l'observatoire. Ce rapport fera référence au plan d'action de la CEMT et il sera fondé sur les spécifications contenues dans le document ECE/TRANS/WP.24/2006/1. Le rapport intérimaire de l'observatoire devrait être communiqué au secrétariat le 30 juin 2007 au plus tard, afin que celui-ci puisse le faire traduire et distribuer à temps.

### **VIII. PROCÉDURES DE FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES RELATIVES AUX OPÉRATIONS DE TRANSPORT INTERMODAL DANS UN CONTEXTE PANEUROPÉEN (point 7 de l'ordre du jour)**

24. Le Groupe de travail a rappelé que les participants au Séminaire CEMT/CEE avaient jugé que les problèmes persistants causés par le passage des frontières, en particulier dans le transport ferroviaire, figuraient parmi les principaux obstacles au développement rapide des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (TRANS/WP.24/2005/1). Par la suite, le Conseil des ministres de la CEMT, dans son plan d'action, avait souligné qu'il fallait s'efforcer en priorité de faciliter le franchissement des frontières, à tous les stades et dans tous les modes, avec un accent particulier mis sur le transport ferroviaire.

25. Conformément à cette décision, le Groupe de travail s'était mis d'accord sur trois éléments de travail stratégiques qui devaient constituer à long terme les axes fondamentaux des activités internationales dans ce domaine. Dans ce cadre, le Groupe de travail avait recommandé qu'un certain nombre de questions relevant du court terme soient traitées immédiatement au sein des organes internationaux compétents (TRANS/WP.24/109, par. 18).

A. Régime juridique ferroviaire unique, résolvant le problème actuellement causé par la séparation des régimes COTIF et SMGS

26. Le représentant du CIT a informé le Groupe de travail que les travaux concernant l'élaboration d'une lettre de voiture commune CIM/SMGS avaient été menés à bien et que ce document était déjà utilisé sur un certain nombre de lignes ferroviaires. Ce document, qui atteste l'existence des deux contrats, est reconnu en tant que document douanier et bancaire dans les pays de l'Union européenne, ainsi qu'au Bélarus, en Fédération de Russie et en Ukraine. Le représentant du CIT a également rendu compte de la poursuite des travaux du CIT et de l'OSJD concernant la version électronique de la lettre de voiture commune CIM/SMGS, ainsi que la formulation des conditions normalisées en matière de responsabilité et des clauses de contrat harmonisées.

27. Le Groupe de travail a félicité le CIT et l'OSJD de ces résultats, qui marquaient une étape importante dans la réalisation de l'un des objectifs des activités internationales dans ce domaine, tel qu'il avait été défini par le Groupe de travail, à savoir le transport direct de marchandises par rail sous un régime juridique unique depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique. Le Groupe de travail a également souligné à cet égard les avantages de la lettre de voiture commune CIM/SMGS pour la lutte contre la fraude douanière et les déclarations douanières erronées.

B. Régime de transit douanier ferroviaire unifié

28. Le Groupe de travail a noté que, le 9 février 2006, le CTI avait adopté la Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS, qui dispose que ces dernières doivent être acceptées comme documents douaniers dans tous les pays membres de la SMGS ayant ratifié la Convention (ECE/TRANS/2006/9 et Corr.1). La nouvelle Convention a à présent été traduite en anglais, chinois, français et russe; elle sera ouverte à la signature dès fin avril 2007 à Genève et ensuite au Bureau des affaires juridiques du Secrétariat de l'ONU à New York.

C. Annexe à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982) relative au transport ferroviaire international

29. Le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports examine actuellement des propositions de l'OSJD concernant des mesures destinées à faciliter les opérations de franchissement des frontières dans le transport ferroviaire, qui seraient incorporées dans la nouvelle annexe 9 à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (ECE/TRANS/WP.30/2007). Ces propositions comprennent des dispositions générales sur la mise en œuvre d'opérations de contrôle nationalement ou internationalement coordonnées et mutuellement reconnues aux postes frontière, ainsi que sur l'utilisation facultative de la lettre de voiture commune CIM/SMGS. Après une conférence internationale sur la facilitation des transports ferroviaires prévue pour l'automne 2007, le Comité d'administration de la «Convention sur l'harmonisation» est censé arrêter la version définitive de la nouvelle annexe et l'adopter au printemps 2008.

30. Le Groupe de travail s'est félicité des progrès réalisés en ce qui concerne les trois éléments de stratégie susmentionnés. Il a demandé au secrétariat de continuer à suivre de près l'évolution de la situation dans ce domaine et de faire le maximum pour faciliter la résolution des problèmes en suspens.



## **IX. SURVEILLANCE DES POIDS ET DIMENSIONS DES UNITÉS DE CHARGEMENT UTILISÉES EN TRANSPORT INTERMODAL (point 7 de l'ordre du jour)**

### **A. Transport des conteneurs ISO de 45 pieds sur le réseau routier européen**

31. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa quarante-troisième session tenue en mars 2005 il avait adopté un avis sur la proposition de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) visant à normaliser les conteneurs de 45 pieds (13 716 mm) de long (TRANS/WP.24/107, par. 20 à 22 et annexe). Cet avis, faisant également référence à la Directive 96/53/CE du Conseil en date du 25 juillet 1996 (applicable au sein de l'Union européenne), stipulait notamment ceci: «... rien n'indique que les gouvernements vont autoriser sur les réseaux routiers européens des véhicules plus longs capables de transporter les conteneurs de 45 pieds proposés par l'ISO». Ayant 9 cm de plus que la longueur maximale autorisée dans la directive de la CEE, les conteneurs de 45 pieds proposés par l'ISO ne seraient normalement plus admis dans le cadre des opérations de transport national au sein de l'Union européenne après la date du 31 décembre 2006.

32. Le 27 novembre 2006, la Commission des Communautés européennes a publié un document de travail dans lequel elle fait une interprétation de la Directive 96/53CE de manière à permettre, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007, la poursuite du transport national des conteneurs de 45 pieds proposés par l'ISO en tant que «chargements indivisibles» ou dans le cadre de ce qu'il est convenu d'appeler un «concept modulaire» si les États membres de l'Union européenne, individuellement, en décident ainsi.

33. Sur la base d'un document établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/2007/2), le Groupe de travail a examiné les conséquences de cette interprétation, en particulier pour ce qui est du transport des conteneurs de 45 pieds proposés par l'ISO dans les États non membres de l'Union européenne. Le Groupe de travail a noté que l'interprétation de la Commission européenne, en l'état actuel des choses et en tant que mesure à court terme, semblait acceptable pour plusieurs pays membres ou non membres de l'UE.

34. Toutefois, il a été reconnu que cette approche ne constituait une solution harmonisée ni au sein de l'UE ni dans les États membres de la CEE, et qu'elle pourrait affecter d'autres pays, étant donné que le contrôle de tels conteneurs aux points de passage des frontières au sein de l'UE et dans les pays voisins ne pouvait pas être assuré. Étant donné que seule une minorité des 56 États membres de la CEE avaient précédemment indiqué que les conteneurs ISO de 45 pieds étaient autorisés sur leur réseau routier, le secrétariat a été chargé de demander à tous les États membres de la CEE s'ils autoriseraient, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007, le transport de conteneurs ISO de 45 pieds sur le réseau routier national et, dans l'affirmative, dans quelles conditions.

35. À cet égard, le Groupe de travail a constaté avec préoccupation que les unités de transport intermodal (UTI) (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques adaptés au transport intermodal) semblaient avoir des dimensions toujours plus grandes. Il a mis en évidence les conséquences financières que cela pourrait avoir, non seulement sur les infrastructures du transport routier, mais également sur les terminaux, les tunnels ferroviaires et les autres installations intermodales connexes, notamment au cas où la largeur et la hauteur de ces unités devraient augmenter.

## B. Impact des «mégacamions» sur les routes européennes

36. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait examiné, à sa quarante-sixième session, une étude de l'UIRR relative à l'impact économique des «mégacamions» sur le transport intermodal en Europe. De tels camions sont certes régulièrement utilisés dans certains pays nordiques, notamment la Suède, mais ils ne sont pas autorisés sur les réseaux routiers des autres pays européens. À l'heure actuelle, ils ne sont utilisés qu'à titre expérimental sur des sections particulières d'autoroutes d'Allemagne et des Pays-Bas (ECE/TRANS/WP.24/113, par. 8).

37. Les représentants de l'Allemagne et des Pays-Bas ont informé le Groupe de travail de la poursuite de l'exploitation pilote ou expérimentale de tels camions – qui ont une longueur maximale de 25,5 mètres et un poids maximal de 60 tonnes – sur des sections particulières du réseau autoroutier de leur pays. Les résultats préliminaires concernant des distances relativement courtes aux Pays-Bas semblaient indiquer des résultats encourageants (réduction de 2 à 5 % du nombre de poids lourds sur les routes et un très faible report du trafic de marchandises du transport intermodal au mode routier). Il a donc été décidé d'étendre cette expérimentation à 300 camions à compter du mois de novembre 2007. Les premières études réalisées sur des distances plus longues en Allemagne, évoquées également dans l'étude susmentionnée de l'UIRR, semblaient indiquer, cependant, que les incidences négatives de ces mégacamions sur le transport intermodal pourraient être plus lourdes et entraîner une baisse de l'ordre de 7 à 14 % du transport intermodal et une augmentation correspondante de la part du transport routier. Il reste à étudier la question de savoir si ce report de trafic vers le mode routier serait alors compensé par la réduction du nombre de camions circulant sur les réseaux routiers du fait de l'utilisation d'unités de chargement plus longues et plus lourdes.

38. Étant donné que le recours général à ces mégacamions soulevait aussi des questions en matière de sécurité de la circulation routière et quant à la possibilité d'aménager les infrastructures routières et les terminaux nécessaires, en particulier dans les régions alpines et densément peuplées, le Groupe de travail a décidé de procéder à un examen approfondi de cette question lors de sa prochaine session. Les représentants de l'Allemagne, de la Belgique et des Pays-Bas ont été invités à présenter les résultats des études et des expérimentations réalisées dans leur pays. En outre, les expériences acquises par les pays nordiques en ce qui concerne ce type de camions pourraient présenter un intérêt à cet égard.

## X. **CHAÎNES DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE MODERNES** (point 9 de l'ordre du jour)

39. Le Groupe de travail se souviendra sans doute que son programme de travail contient un élément ainsi libellé: «Analyse des chaînes de transport et de la logistique modernes qui permettent une intégration des systèmes de production et de distribution, donnant au Groupe de travail une base rationnelle pour prendre des décisions sur la demande en matière de transport, le choix modal ainsi que des réglementations et des infrastructures efficaces de transport intermodal et tenant compte des prescriptions en matière de sûreté et de sécurité des transports.» (ECE/TRANS/WP.24/113, annexe). S'inspirant des délibérations initiales ayant eu lieu au sein de la CEMT, le Groupe de travail a eu un premier échange de vues sur les concepts généraux de la logistique et sur le rôle que les gouvernements et les autorités nationales responsables des transports et de l'aménagement du territoire pouvaient et devaient éventuellement jouer dans la mise en place d'un cadre propice au développement de services logistiques efficaces.

40. Plusieurs pays membres de la CEE, notamment l'Allemagne, la France et le Portugal, ont déjà commencé l'exécution de plans visant à définir divers concepts logistiques, à analyser l'évolution et les tendances futures de la logistique, s'agissant en particulier des besoins en matière de transport, et à définir le rôle des gouvernements à cet égard. L'importance que revêtent des chaînes logistiques et des systèmes de transport efficaces pour la compétitivité des économies européennes étant de plus en plus reconnue, le Groupe de travail a estimé que les organisations intergouvernementales pourraient également contribuer à l'échange de bonnes pratiques et, éventuellement, à la coordination d'activités judicieusement ciblées.

41. Le Groupe de travail a souligné le défi de taille qui consisterait à la fois à définir concrètement le terme «logistique» en tant que processus de conception et de gestion de la chaîne d'approvisionnement dans le sens le plus large et à mesurer son impact sur les activités économiques et les transports<sup>2</sup>.

42. Conformément à son programme de travail et compte tenu des activités préliminaires déjà entreprises par la CEMT dans ce domaine, le Groupe de travail a décidé de charger un groupe d'experts virtuel, présidé par son vice-président, d'élaborer un mandat et de cerner les questions concrètes qui pourraient servir de base à ses futurs travaux dans ce domaine. Les principaux éléments à prendre en compte pourraient être le rôle des gouvernements dans la planification, la mise en place et l'exploitation de centres ou plates-formes logistiques, ainsi que l'élaboration par le Groupe de travail de plans d'action et d'accords de partenariat types aux fins de la promotion du transport intermodal, y compris des critères pour mesurer les résultats (TRANS/WP.24/2005/7). Les participants ont été encouragés à contribuer à ces travaux, dont la coordination devrait être assurée par le secrétariat.

A. Rapprochement et harmonisation des régimes de responsabilité civile régissant le transport intermodal

43. Le Groupe de travail a été informé que la Commission européenne élaborait un plan d'action sur la logistique, devant paraître en novembre 2007. Dans ce document, seraient examinées des questions telles que les prescriptions concernant les infrastructures logistiques, notamment le financement, le transport des marchandises en zones urbaines, les technologies de l'information, les dimensions des unités de transport intermodal (UTI), la formation relative aux labels de qualité et les conditions de travail dans le domaine de la logistique. Des renseignements plus détaillés sur le plan d'action ainsi que les activités envisagées par la Commission européenne seraient fournis lors de la session du Groupe de travail, en octobre 2007.

44. Le Groupe de travail a rappelé à ce propos qu'à sa dernière session il avait jugé prématuré d'entamer des travaux visant à instaurer un régime paneuropéen de responsabilité civile pour le transport intermodal par route, par chemin de fer, par voie navigable et par cabotage. Éventuellement, le plan d'action élaboré par la Commission européenne et les débats qui suivront fourniraient des éléments supplémentaires permettant d'arrêter une décision sur cette question (ECE/TRANS/WP.24/113, par. 17 à 21).

---

<sup>2</sup> Terminologie en transport combiné, document établi et publié par la CEE, la CEMT et la CE (2001).

B. Activités de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)

45. Le Groupe de travail a été informé des progrès réalisés par le Groupe de travail III (droit des transports) de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) dans l'élaboration d'un instrument international relatif au transport maritime qui couvrirait, dans sa forme actuelle, tous les contrats de transport comportant un parcours maritime, notamment les contrats de transport maritime sur courtes distances ou de transport effectué vers l'intérieur à partir d'un port par route, chemin de fer ou voie navigable. Il a noté que la CNUDCI comptait achever ses travaux avant la fin de l'année 2007.

**XI. ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC) (point 10 de l'ordre du jour)**

A. État de l'AGTC

46. Le Groupe de travail a noté que l'Accord AGTC comptait à présent 30 parties contractantes<sup>3</sup>.

47. Des informations détaillées sur l'Accord AGTC, y compris le texte complet et actualisé de l'Accord (ECE/TRANS/88/Rev.4), une carte du réseau AGTC, un inventaire des normes énoncées dans l'Accord, ainsi que toutes les notifications dépositaires pertinentes peuvent être consultés sur le site Web du Groupe de travail (<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>).

B. Nouvelles propositions d'amendement

48. Le Groupe de travail a procédé à un examen préliminaire des propositions d'amendement établies par le secrétariat, visant notamment à insérer un certain nombre de lignes ferroviaires dans l'AGTC, qui complètent les réseaux existants et couvrent d'importantes liaisons internationales paneuropéennes de transport ferroviaire et combiné, au Bélarus, en Estonie, en Fédération de Russie et en Lettonie (ECE/TRANS/WP.24/2007/1 et ECE/TRANS/WP.24/2007/1/Add.1). Ces propositions portent également sur des lignes ferroviaires et des installations connexes qui permettraient d'étendre le réseau AGTC à l'Asie centrale ainsi qu'au Caucase et de l'aligner sur le réseau ferroviaire AGC dans cette région (ECE/TRANS/WP.24/113, par. 26 et 27).

49. Étant donné que le processus de consultation nécessaire entre pays directement concernés n'a pas encore été mené à bien, le Groupe de travail a décidé de renvoyer à sa prochaine session prévue en octobre 2007 l'examen formel et, éventuellement, l'adoption de ces propositions conformément à l'article 15 de l'AGTC.

---

<sup>3</sup> Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Lituanie, Luxembourg, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suisse, Turquie et Ukraine.

C. Inventaire électronique des normes et paramètres AGTC

50. Le Groupe de travail a été informé des améliorations apportées au site Web de la CEE, permettant l'accès en ligne à l'inventaire des normes et paramètres AGTC et AGC (<http://unece.unog.ch/wp24/agtc.aspx>). Le système fournit actuellement des informations sur 20 normes d'infrastructure et de service couvrant toutes les liaisons ferroviaires visées par l'AGC et l'AGTC. Le secrétariat a été prié d'améliorer et de développer cet outil très important, de façon à permettre le contrôle en ligne de l'application des normes d'infrastructure et de service AGTC et AGC au niveau national.

**XII. PROTOCOLE À L'AGTC CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ PAR VOIE NAVIGABLE (point 11 de l'ordre du jour)**

51. Le Protocole à l'AGTC a été signé par 15 pays et ratifié par sept<sup>4</sup>, mais il n'est pas encore entré en vigueur. Le texte du Protocole est publié sous la cote ECE/TRANS/122 et Corr.1 et 2.

52. On trouvera sur le site Web du Groupe de travail (<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>) des informations détaillées sur le Protocole, y compris le texte de cet instrument et toutes les notifications depositaires pertinentes<sup>5</sup>.

53. Suite à la ratification par la Hongrie, le Protocole devrait entrer en vigueur en 2007. Après cette entrée en vigueur, le Groupe de travail examinera d'éventuelles modifications aux normes définies dans le Protocole (ECE/TRANS/WP.24/111, par. 31 à 33), ainsi que d'autres propositions d'amendement faites précédemment par la Bulgarie, la France, la Hongrie et la Roumanie (TRANS/WP.24/97, par. 23).

**XIII. DATE DES PROCHAINES SESSIONS (point 12 de l'ordre du jour)**

54. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa session d'automne les 1<sup>er</sup> et 2 octobre 2007 à Genève. Sa session de 2008 a été provisoirement fixée aux 17 et 18 mars 2008.

**XIV. RAPPORT ET RELEVÉ DES DÉCISIONS PRISES (point 13 de l'ordre du jour)**

55. Comme convenu et conformément à la décision du CTI (ECE/TRANS/156, par. 6), le secrétariat, en collaboration avec le Président et en consultation avec les représentants, a établi le présent rapport et un relevé des décisions prises, pour adoption formelle par le Groupe de travail à sa session d'automne.

-----

---

<sup>4</sup> Bulgarie, Danemark, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie et Suisse.

<sup>5</sup> Il est à noter que seul fait foi le texte conservé par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en sa qualité de depositaire de l'AGTC.