



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/121
7 novembre 2008

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 CINQUANTIÈME SESSION¹
(Genève, 6 et 7 octobre 2008)**

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>	<i>Pages</i>
I. PARTICIPATION	1	4
II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour).....	2	4
III. ADOPTION DU RAPPORT SUR SA QUARANTE-NEUVIÈME SESSION (point 2 de l'ordre du jour)	3	4
IV. LE COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS (CTI) DE LA CEE ET SES ORGANES SUBSIDIAIRES (point 3 de l'ordre du jour).....	4 – 6	4
V. CINQUANTIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL: BILAN ET PERSPECTIVES (point 4 de l'ordre du jour)	7 – 10	5
VI. COMMISSION EUROPÉENNE (DG TREN) (point 5 de l'ordre du jour).....	11 – 12	6

¹ 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

	<i>Paragraphes</i>	<i>Pages</i>
VII. TRANSPORT ET SÛRETÉ (point 6 de l'ordre du jour).....	13 – 16	6
VIII. FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT INTERMODAL ET DE LA LOGISTIQUE (point 7 de l'ordre du jour).....	17 – 30	7
IX. SUIVI ET ANALYSE DES MESURES NATIONALES VISANT À PROMOUVOIR LE TRANSPORT INTERMODAL (point 8 de l'ordre du jour).....	31 – 34	10
X. EXAMEN COLLÉGIAL DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT INTERMODAL DE LA TURQUIE (point 9 de l'ordre du jour)	35 – 36	10
XI. TRANSPORT INTERMODAL ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE (point 10 de l'ordre du jour).....	37 – 40	10
XII. SUIVI DES POIDS ET DIMENSIONS DES UNITÉS DE CHARGEMENT UTILISÉES EN TRANSPORT INTERMODAL (point 11 de l'ordre du jour).....	41 – 43	11
XIII. CHAÎNES DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE MODERNES (point 12 de l'ordre du jour).....	44 – 50	12
XIV. RAPPROCHEMENT ET HARMONISATION DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ CIVILE DANS LE TRANSPORT INTERMODAL (point 13 de l'ordre du jour)	51 – 53	13
XV. ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉES ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC) (point 14 de l'ordre du jour).....	54 – 58	14
A. État de l'AGTC (point 14 a) de l'ordre du jour).....	54 – 55	14
B. État des propositions d'amendement adoptées (point 14 b) de l'ordre du jour)	56	14
C. Nouvelles propositions d'amendement (point 14 c) de l'ordre du jour)	57 – 58	14
XVI. PROTOCOLE À L'AGTC CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ PAR VOIES NAVIGABLES (point 15 de l'ordre du jour).....	59 – 62	15
A. État du Protocole (point 15 a) de l'ordre du jour).....	59	15

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>	<i>Pages</i>
B. Nouvelles propositions d'amendement (point 15 b) de l'ordre du jour).....	60 – 62	15
XVII. ÉLECTION DU BUREAU POUR LES SESSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL PRÉVUES EN 2009 (point 16 de l'ordre du jour).....	63	15
XVIII. DATE DES PROCHAINES SESSIONS (point 17 de l'ordre du jour).....	64	15
XIX. RAPPORT (point 18 de l'ordre du jour).....	65	16

I. PARTICIPATION

1. Ont participé à la session des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, France, Hongrie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Suisse, Turquie, Ukraine. La Communauté européenne était également représentée. Un représentant du Projet de chemin de fer transeuropéen (TER) de la CEE a participé à la session ainsi que des représentants des organisations non gouvernementales suivantes: Comité international des transports ferroviaires (CIT), Fédération routière internationale (FRI), Groupement européen du transport combiné (GETC), Union internationale des chemins de fer (UIC), Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR) et Union internationale des transports routiers (IRU). L'Institut allemand de l'économie et la logistique des transports maritimes a participé à la session à l'invitation du secrétariat.

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.24/120).

III. ADOPTION DU RAPPORT SUR SA QUARANTE-NEUVIÈME SESSION (point 2 de l'ordre du jour)

3. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa quarante-neuvième session établi par le secrétariat en coopération avec le Président (ECE/TRANS/WP.24/119).

IV. LE COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS (CTI) DE LA CEE ET SES ORGANES SUBSIDIAIRES (point 3 de l'ordre du jour)

4. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la cinquante-neuvième session (28-30 mai 2008) du Groupe de travail des statistiques des transports de la CEE (WP.6) et de ses travaux méthodologiques sur l'élaboration et l'harmonisation des statistiques des transports au niveau paneuropéen. Il a noté que les résultats des recensements 2005 de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E seraient bientôt publiés et que les travaux méthodologiques concernant les recensements 2010 de la circulation routière et du trafic ferroviaire commenceraient à l'occasion des réunions des groupes d'experts chargés de ces questions, qui se tiendront à Genève les 10 et 11 novembre 2008².

5. Le Groupe de travail a aussi été informé des résultats de la vingt et unième session (8 et 9 septembre 2008) du Groupe de travail de la CEE chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), des activités menées dans le cadre du Groupe d'experts de la CEE sur les liaisons de transport Europe-Asie et des délibérations de la Conférence de la CEE sur les liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays (Le Pirée, 17 et 18 septembre 2008)³.

² <http://www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html>.

³ <http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5.html>.

6. M^{me} E. Molnar, Directrice de la Division des transports de la CEE, a informé le Groupe de travail des activités menées récemment par le secrétariat dans le cadre du Programme d'action d'Almaty visant à répondre aux besoins des pays en développement sans littoral et de transit. Elle a également mentionné la prochaine session du CTI (Genève, 24-26 février 2009) qui organisera un séminaire sur les transports, la logistique et le commerce dans le cadre des préparatifs du deuxième Forum international des transports qui aura pour thème «Les transports et la mondialisation» (Leipzig, 27-29 mai 2009).

V. CINQUANTIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL: BILAN ET PERSPECTIVES (point 4 de l'ordre du jour)

7. À l'occasion de sa cinquantième session, le Groupe de travail a examiné brièvement le rôle qu'il a joué et les travaux qu'il a accomplis depuis sa création en septembre 1979, sous l'appellation «Groupe d'experts du transport combiné» (ECE/TRANS/WP.24/2008/6; document informel WP.24 n° 4 (2008)).

8. En fait, l'histoire du Groupe remonte à juillet 1951, lorsque le Comité des transports intérieurs de la CEE a décidé de créer un «groupe de travail sur les conteneurs». Depuis cette époque, le Groupe de travail et ses prédécesseurs servent, au niveau paneuropéen, de lieu d'échange d'informations sur des questions techniques, juridiques et politiques ainsi que sur les meilleures pratiques dans le domaine du transport intermodal aux fins de l'élaboration de conseils en matière politique et de la négociation et de l'administration d'instruments juridiques multilatéraux. Ces travaux visent, d'une manière générale, à promouvoir le développement du transport intermodal et de la logistique dans les 56 pays membres de la CEE et, ainsi que le précise le programme de travail du WP.24, à garantir une utilisation maximale du matériel, de l'infrastructure et des terminaux servant à ce transport.

9. Le Groupe de travail a passé en revue les principaux résultats qu'il a enregistrés et les principales activités qu'il a menées en presque trente années, notamment, pour n'en citer que quelques-uns, la création du réseau paneuropéen et l'élaboration de normes minimales applicables aux infrastructures et aux services (AGTC), les travaux concernant les nouvelles normes applicables aux conteneurs maritimes et aux unités de transport intermodales et l'étude de dispositions relatives à la responsabilité civile applicables au transport intermodal.

10. En ce qui concerne les activités qu'il pourrait mener à l'avenir, le Groupe de travail a estimé qu'il conviendrait de réexaminer non seulement les normes applicables aux infrastructures et aux services qui sont énoncées dans l'AGTC et qui datent de 1991 mais aussi la Terminologie en transports combinés, établie par la CEE, la CE et la CEMT, en ce qui concerne les aspects logistiques. Il pourrait aussi s'avérer nécessaire de mettre en évidence les goulets d'étranglement dans les services de transport intermodal dans un contexte paneuropéen. Il faudrait également passer en revue les nouvelles technologies de l'information, de plus en plus utilisées dans la gestion de la chaîne mondiale d'approvisionnement, afin d'évaluer leurs incidences sur les politiques et les opérations de transport intermodal de marchandises. Le Groupe de travail a décidé d'examiner plus avant ces propositions à l'occasion du réexamen, en 2009, de son programme quinquennal de travail.

VI. COMMISSION EUROPÉENNE (DG TREN) (point 5 de l'ordre du jour)

11. Le représentant de la Commission européenne (CE) a informé le Groupe de travail des progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan d'action logistique adopté en octobre 2007 dans le cadre d'un vaste programme de transport de marchandises portant également sur d'autres questions, notamment un réseau ferroviaire axé sur le transport de marchandises, une nouvelle politique portuaire, des autoroutes de la mer et un espace maritime européen sans frontière. Les sujets évoqués dans ledit plan d'action couvrent quatre grands domaines: innovation, qualité, simplification et transport vert.

12. En outre, la Commission continue de rechercher – 500 réponses ont été sollicitées à cette fin – des solutions pratiques pour le secteur, y compris des mesures réglementaires, aux goulets d'étranglement dans le domaine de la logistique des mouvements de marchandises. La CE poursuit ses travaux concernant l'élaboration de critères d'évaluation et d'indicateurs d'efficacité applicables à la logistique du transport de marchandises et aux terminaux intermodaux. Elle a également examiné les travaux sur la responsabilité civile récemment menés à bien par la CNUDCI (voir également les paragraphes 51 à 53). En août 2008, une étude sur l'harmonisation et l'automatisation du document de transport a été lancée et des questionnaires ont été adressés aux parties prenantes vers la fin du mois de septembre. S'il était prévu d'achever en octobre 2008 le rapport final sur l'étude concernant les poids et les dimensions des véhicules, la CE ne prévoyait pas de formuler des propositions concernant les modifications qui pourraient être apportées à la Directive 96/53/CE avant 2010 après une évaluation approfondie de ses incidences. Enfin, avant la fin de l'année 2008, on devrait définir plusieurs «corridors verts» sur lesquels les différents modes de transport (courtes liaisons maritimes, chemins de fer, voies navigables et routes) devraient se compléter pour offrir des solutions de transport respectueuses de l'environnement. Des projets de recherche concernant cette question devraient débiter au début de 2009.

VII. TRANSPORT ET SÛRETÉ (point 6 de l'ordre du jour)

13. Sur la base d'un document établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/2008/7), le Groupe de travail a pris note des recommandations établies par le Groupe multidisciplinaire d'experts de la sûreté des transports intérieurs de la CEE. Parmi les activités recommandées, figuraient un examen de l'ensemble des instruments juridiques internationaux de la CEE dans le domaine des transports et, s'il y a lieu, l'incorporation de dispositions relatives à la sûreté dans ces instruments.

14. Le Groupe de travail a rappelé les débats qu'il avait tenus sur cette question à ses sessions de mars 2008, septembre 2005 et mars 2004 et a mentionné l'étude détaillée sur la sûreté du transport de conteneurs dans les différents modes menée en 2004 par la CEMT (ECE/TRANS/WP.24/119, par. 5; TRANS/WP.24/109, par. 44 et 45; TRANS/WP.24/103, par. 24). Depuis, la Commission européenne a entrepris des consultations sur la sûreté du transport intermodal de marchandises et l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR) a mené des études détaillées sur cette question.

15. Le Groupe de travail a souligné l'importance de la sûreté des transports terrestres mais a noté que les renseignements sur les mesures nationales de sûreté étaient souvent traités par d'autres autorités que les ministères des transports et, parfois, aux niveaux régional et local. Si les renseignements sur les mesures de sûreté concernant les transports par route, par chemin

de fer et par voie de navigation pouvaient être obtenus par d'autres groupes de travail compétents de la CEE, les renseignements concernant la sûreté des opérations de transbordement et de stockage des conteneurs et d'autres unités de chargement intermodales dans les terminaux intermodaux pourraient éventuellement être recueillis et analysés par le Groupe de travail au moyen de questionnaires conçus par des experts de la sûreté des transports. L'incorporation, dans l'AGTC, de dispositions relatives à la sûreté, sur la base d'une analyse des réponses reçues, pourrait être envisagée.

16. À cet égard, le Groupe de travail a noté que le Groupe de travail sur l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (WP.3/SC.3) avait décidé de ne pas poursuivre, pour l'heure, ses travaux concernant l'incorporation de dispositions relatives à la sûreté dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/66, par. 20).

VIII. FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT INTERMODAL ET DE LA LOGISTIQUE (point 7 de l'ordre du jour)⁴

17. Comme suite aux renseignements détaillés fournis à sa session de mars 2008 (ECE/TRANS/WP.24/119, par. 6 à 15), le Groupe de travail a noté que le trafic intermodal rail-route total réalisé par les sociétés UIRR, couvrant environ les deux tiers du marché européen et par conséquent représentatif de l'évolution générale de la situation en Europe occidentale, avait augmenté de 9 % en 2007 par rapport à 2006 pour atteindre 2 950 000 envois, soit 5 910 000 équivalents TEU⁵.

18. La société Intercontainer-Interfrigo, qui concentre ses activités dans les corridors de transport intermodal de l'Europe du Sud-Est et de la Communauté d'États indépendants (CEI), a, en 2007, effectué des opérations de transport correspondant à 420 000 TEU, soit 3,3 % de moins qu'en 2006. Cette légère baisse s'explique par des problèmes de capacité dans les ports du nord et de l'ouest de l'Europe. La distance de transport moyenne par TEU indiquée a été de 1 194 km.

19. En 2007, le trafic rail-route non accompagné de l'UIRR (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques) a augmenté de 10 % pour atteindre 2 560 000 envois. Le trafic rail-route accompagné (route roulante) a enregistré, avec 390 000 envois, une hausse d'environ 2 %.

20. En 2007, les sociétés UIRR ont transporté 1 930 000 envois (3 860 000 TEU) en trafic international contre 1 020 000 envois (2 050 000 TEU) en trafic national. Contrairement aux années précédentes, le transport intermodal international a augmenté à un rythme moins rapide (+8 %) que le transport national (+11 %). Cette différence a été particulièrement marquée dans le domaine du transport accompagné, qui a connu une hausse considérable au niveau national (+28 %), en particulier en Autriche où s'effectuent plus de 85 % de tous les transports nationaux accompagnés. Les transports internationaux accompagnés ont toutefois enregistré, en 2007, une baisse de 7 % due principalement à l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie à l'Union

⁴ Tous les documents informels et tous les exposés faits lors de la session sont disponibles sur le site Web suivant: <http://unece.org/trans/wp24/wp24-presentations/24presentations.html>.

⁵ Un envoi UIRR (accompagné ou non accompagné) équivaut à deux unités de 20 pieds (TEU).

européenne le 1^{er} janvier 2007. Le transport accompagné en direction et en provenance de la Roumanie a même dû être interrompu faute de demande.

21. L'indicateur du trafic effectué par les sociétés UIRR a enregistré une légère augmentation (2 %) pour atteindre 46 069 000 tonnes-kilomètres en 2007. Cette évolution est due au fait que la diminution du transport accompagné national (envois lourds sur de courtes distances) a été plus que compensé par l'augmentation du transport international non accompagné (envois légers sur de longues distances).

22. Les données préliminaires pour 2008 indiquent que le trafic combiné rail-route a continué à croître au premier semestre à un rythme analogue à celui de 2007 (ECE/TRANS/WP.24/119, par. 9). Toutefois, en raison des effets conjugués de la baisse de l'activité économique au deuxième semestre 2008, d'une augmentation du suremploi des capacités du transport routier et des problèmes persistants que pose le niveau de qualité du transport ferroviaire, le transport combiné ne devrait pas afficher les mêmes résultats que les années précédentes.

23. Les raisons de cette croissance rapide et continue du transport ferroviaire intermodal, ainsi que l'apparition consécutive de goulets d'étranglement due à une capacité insuffisante et le niveau insatisfaisant de la qualité du service ferroviaire, ont déjà été signalées et analysées à la session de mars du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/119, par. 10). Les opérateurs de transport intermodal estiment que 85 % des trains intermodaux devraient arriver à l'heure. Or les enquêtes de l'UIRR portant sur plus de 23 000 trains ont montré que la proportion des trains intermodaux arrivant à l'heure⁶ n'avait enregistré qu'une légère augmentation: 59 % en 2007 contre 53 % en 2006. Vingt-sept pour cent de ces trains sont arrivés avec un retard compris entre une demi-heure et trois heures, 8 % avec un retard compris entre trois heures et vingt-quatre heures et 6 % avec un retard supérieur à deux jours. Les premières données pour 2008 ne font apparaître qu'une légère amélioration dans ce domaine.

24. Si la grande majorité des trains de transport intermodal circule sur les corridors européens Nord-Sud passant par les cols alpins de Modane (France), du Lötschberg/Gotthard (Suisse) et du Brenner (Autriche), le trafic Est-Ouest a considérablement augmenté en 2007 et au début de 2008.

25. On considère que c'est en particulier le long du corridor de l'Europe du Sud-Est qui va du Benelux et de l'Allemagne vers la Grèce et la Turquie que le transport de conteneurs et de caisses mobiles est susceptible d'augmenter. Des services de transport intermodal supplémentaires en direction et en provenance de Halkali (Turquie) ont d'ailleurs commencé à fonctionner en mars 2008. Le Groupe de travail a été informé par l'UIC des progrès réalisés concernant le projet «CREAM» qui a été mis en chantier par les principaux opérateurs de transport ferroviaire et intermodal, qui est financé par la Commission européenne et qui vise, dans les trois prochaines années, à réduire les temps de transport de 15 à 20 % sur ce corridor de plus de 3 000 km reliant 14 pays et à porter à au moins 200 millions de tonnes-kilomètres l'indicateur de performance du transport intermodal.

⁶ Retard inférieur à trente minutes.

26. Dans ce contexte, l'UIC a aussi donné au Groupe de travail des informations sur son «Projet à l'horizon 2015 pour le transport combiné en Europe» qui vise à faire face aux contraintes croissantes en matière de capacité résultant de l'évolution, d'ici à 2015, du transport intermodal, qui devrait augmenter d'environ 8 % par an. Le programme de l'UIC vise à améliorer la coordination internationale entre les protagonistes du transport intermodal afin d'améliorer l'utilisation des infrastructures ferroviaires et des infrastructures terminales et à supprimer les goulets d'étranglement le long des corridors de transport intermodal importants.

27. Poursuivant son examen des chaînes mondiales d'approvisionnement et de l'augmentation continue des flux de conteneurs arrivant dans les ports européens et partant de ces ports (voir ECE/TRANS/WP.24/119, par. 12 et 13), le Groupe de travail a été informé par le représentant de l'ISL de l'importance croissante des solutions intelligentes pour la conception et la gestion de la logistique et du transport intermodal, en particulier dans l'arrière-pays des ports européens. Si dans le passé, les transports et la logistique étaient déterminés par la production, cette relation s'est inversée et ce sont désormais les transports et la logistique qui déterminent et façonnent de plus en plus les processus de production. C'est pourquoi les gouvernements et les pouvoirs publics doivent, pour soutenir le développement économique et l'emploi, placer les processus logistiques en meilleure position sur la liste de leurs priorités (voir aussi les paragraphes 44 et 50).

28. Pour faire face aux énormes quantités de conteneurs qu'il faudra, d'après les prévisions, faire entrer dans les ports européens et faire sortir de ces ports dans les années à venir, tous les modes de transport intérieur européens, à savoir les transports par route, par chemin de fer et par voie navigable, devront pleinement utiliser leur capacité et coopérer. Il reste encore, en particulier, à libérer le potentiel du transport par voie navigable en améliorant l'image de ce mode de transport, son organisation et son intégration dans les opérations des ports maritimes et les chaînes d'approvisionnement.

29. Pour éviter que les transports dans l'arrière-pays des ports deviennent le maillon le plus faible et le plus coûteux des chaînes mondiales d'approvisionnement, il faudrait mettre en place de nouveaux mécanismes de communication et de collaboration entre les opérateurs de transport et les opérateurs commerciaux et renforcer les mécanismes existants. Devraient être associés à ces mécanismes non seulement les opérateurs de transport maritime et terrestre mais aussi les autorités portuaires, les opérateurs de terminaux terrestres et les autres protagonistes de la chaîne d'approvisionnement. Pour sortir des rivalités traditionnelles entre les entreprises de transport et de logistique, les pouvoirs publics ou d'autres entités neutres telles que les établissements d'enseignement devraient jouer un rôle non seulement de catalyseurs mais aussi de facilitateurs ou de coordinateurs entre les parties prenantes. Le Groupe de travail a noté que des initiatives régionales autour des ports du flanc nord de l'Europe continentale avaient déjà donné des résultats encourageants.

30. Le Groupe de travail a aussi pris note des renseignements donnés par la France concernant la promotion du transport intermodal grâce à la facilitation de l'accès au rail et à l'octroi d'un soutien financier pour la gestion des services de transport intermodal route-rail existants et à venir.

IX. SUIVI ET ANALYSE DES MESURES NATIONALES VISANT À PROMOUVOIR LE TRANSPORT INTERMODAL (point 8 de l'ordre du jour)

31. Le Groupe de travail a rappelé que le Comité des transports intérieurs avait décidé que le Groupe de travail devrait poursuivre, éventuellement selon des modalités rationalisées, les travaux entrepris par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) (aujourd'hui Forum international des transports) 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)3/Final) (ECE/TRANS/192, par. 90).

32. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa quarante-huitième session, le secrétariat a fait parvenir aux États membres de la CEE un questionnaire prérempli devant permettre de disposer d'informations actualisées, cohérentes et comparables sur les mesures nationales destinées à promouvoir le transport intermodal (ECE/TRANS/WP.24/117, par. 21 à 24). Il s'agit, grâce à ce questionnaire, d'obtenir un tableau complet de ces mesures nationales et de permettre un échange de meilleures pratiques. Le secrétariat a prévu de publier les renseignements reçus grâce à un outil Web qui permettra de rechercher facilement les informations par pays et par mesure.

33. À ce jour, le secrétariat a reçu les renseignements des pays suivants: Autriche, Belgique, Bulgarie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Turquie, Ukraine. Toutes les réponses reçues à ce jour figurent dans le document ECE/TRANS/WP.24/2008/5 et Add.1 à 6.

34. Le Groupe de travail s'est félicité de la qualité des renseignements déjà communiqués et a demandé aux pays qui n'avaient pas encore communiqué les renseignements requis de le faire dans les meilleurs délais.

X. EXAMEN COLLÉGIAL DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT INTERMODAL DE LA TURQUIE (point 9 de l'ordre du jour)

35. Le Groupe de travail a été informé que l'examen collégial de la politique de transport intermodal de la Turquie n'était pas encore achevé et serait présenté à un stade ultérieur, s'il y a lieu (ECE/TRANS/WP.24/119, par. 19).

36. Le Groupe de travail a rappelé qu'à son avis un tel examen collégial pourrait utilement aider les pays à concevoir et mettre en œuvre des politiques intermodales et logistiques et leur permettre d'apprendre les uns des autres (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 16 à 18).

XI. TRANSPORT INTERMODAL ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE (point 10 de l'ordre du jour)

37. Le représentant de l'observatoire du transport intermodal en Ukraine a informé le Groupe de travail des faits nouveaux intervenus le long du corridor de transport Nord-Sud C-E 10, 95, 70, 70/2 (Helsinki – Istanbul/Alexandroupolis) et du corridor Est-Ouest C-E 30 (Dresde – Kiev) qui font partie des corridors de transport Europe-Asie. Il a aussi rendu compte de l'évolution de la situation en ce qui concerne les services du train porte-conteneurs («Viking») reliant

Ilyichevsk/Odessa à Klaipeda et du projet de construction d'un port sec à environ 40 km d'Odessa. Des renseignements complémentaires ont été communiqués par la Pologne et la Slovaquie.

38. Le Groupe de travail a invité l'Ukraine à poursuivre ses activités en tant qu'observatoire du transport intermodal et forum d'échange d'informations conformément au mandat qui lui a été confié et à lui présenter un rapport annuel.

39. Le Groupe de travail a aussi été informé des progrès réalisés dans l'utilisation de la lettre de voiture commune CIM/SMGS. D'après le représentant du CIT, cette lettre de voiture commune est actuellement utilisée sur plus de 20 axes Ouest-Est, dans cinq corridors paneuropéens, en particulier entre l'Allemagne et l'Ukraine et entre la République tchèque/Roumanie et la Fédération de Russie. Les travaux concernant la version électronique de la lettre de voiture se poursuivent et devraient être menés à bien avant le 1^{er} juillet 2009, date à laquelle la soumission d'une déclaration de cargaison électronique préalable devrait devenir obligatoire pour l'importation et l'exportation de marchandises à destination et en provenance des pays de l'Union européenne (Règlements 648/05 et 1875/06 de l'UE).

40. Le CIT et l'OSJD progressaient également dans l'harmonisation des régimes de responsabilité liés aux contrats CIM et SMGS. Si l'utilisation de la lettre de voiture commune CIM/SMGS a démontré qu'il était possible d'établir certains mécanismes et procédures normalisés sur la base de deux législations ferroviaires, le but ultime des travaux actuels est de parvenir à une législation du transport ferroviaire paneuropéenne ou eurasiennne unifiée conforme aux éléments stratégiques adoptés par le Groupe de travail en septembre 2005 (TRANS/WP.24/109, par. 18; ECE/TRANS/WP.24/115, par. 24 à 30).

XII. SUIVI DES POIDS ET DIMENSIONS DES UNITÉS DE CHARGEMENT UTILISÉES EN TRANSPORT INTERMODAL (point 11 de l'ordre du jour)

Incidence des «mégacamions» sur le transport intermodal et sur les routes européennes

41. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait, lors de ses dernières sessions, examiné l'impact des «mégacamions» mesurant au maximum 25,25 mètres de long et pesant jusqu'à 60 tonnes sur le transport intermodal et sur les réseaux routiers européens (ECE/TRANS/WP.24/117, par. 38 à 46; ECE/TRANS/WP.24/115, par. 36 à 38). Bien que des poids lourds de ce type circulent régulièrement dans certains pays nordiques comme la Suède, ils ne sont pour l'instant pas autorisés sur le réseau routier des autres pays européens (ECE/TRANS/WP.24/119, par. 22 à 25; document informel n° 3 (2008)).

42. Comme demandé, le secrétariat a continué à suivre l'évolution de la situation dans ce domaine et a résumé les arguments pour et contre l'introduction de ces camions figurant dans le document ECE/TRANS/WP.24/2008/8. Le Groupe de travail a noté qu'il était prévu de mener des essais avec ces mégacamions ou que de tels essais étaient en cours dans les pays suivants: Allemagne (dans certains des «Länder»), Belgique, Danemark, Norvège et Pays-Bas. Au Royaume-Uni, les propositions tendant à augmenter d'une manière importante la longueur et la masse maximales des véhicules autorisés à circuler sur les routes britanniques ont été rejetées.

43. Il a été demandé au secrétariat de continuer à suivre l'évolution de la situation, les positions et les résultats des recherches dans ce domaine faisant apparaître les avantages et les inconvénients de ces camions, et d'en informer le Groupe de travail.

XIII. CHAÎNES DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE MODERNES (point 12 de l'ordre du jour)

44. Le Groupe de travail a rappelé que son programme de travail contient le point suivant: «Analyse des chaînes de transport et de la logistique modernes qui permettent une intégration des systèmes de production et de distribution, donnant aux gouvernements une base rationnelle pour prendre des décisions sur la demande de transport, le choix des modes, ainsi que sur des réglementations et des infrastructures efficaces de transport intermodal et tenant compte des prescriptions en matière de sécurité et de sûreté des transports» (ECE/TRANS/WP.24/117, annexe).

45. À sa quarante-neuvième session, le Groupe de travail a examiné deux notes sur la logistique établies par son président et son vice-président (ECE/TRANS/WP.24/2008/1; ECE/TRANS/WP.24/2007/3). Ces notes, auxquelles est venu s'ajouter l'exposé présenté lors de la présente session par un éminent expert en transport et logistique, contiennent une description et une analyse détaillées des connaissances actuelles en matière de logistique et de gestion de la chaîne d'approvisionnement. Ces documents passent également en revue les facteurs et les besoins logistiques qui déterminent la demande de transport, la qualité des services de transport et l'utilisation du sol.

46. Le Groupe de travail a estimé qu'il pourrait jouer un rôle utile dans ce domaine en facilitant l'échange d'informations et de bonnes pratiques entre les pays de la région de la CEE, en contribuant à la mise au point de concepts et d'indicateurs pour mesurer ce développement de la logistique et en mettant les connaissances spécialisées au service de politiques et de mesures d'élaboration de règlements ou de renforcement des capacités qui appellent une démarche intergouvernementale et paneuropéenne (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 39 à 43; ECE/TRANS/WP.24/119, par. 26 à 34).

47. Le Groupe de travail a examiné brièvement une étude qu'il avait demandé au secrétariat d'établir en coopération avec un groupe spécial d'experts (ECE/TRANS/WP.24/2008/4) ainsi que des communications du GETC et de l'Autriche (documents informels WP.24 n^{os} 5 et 6 (2008)).

48. L'étude examine les différents concepts de logistique et de chaîne d'approvisionnement ainsi que leur incidence croissante sur les choix concernant le transport intermodal de marchandises. Dans ce document sont analysés le rôle et les domaines d'action des pouvoirs publics dans ce secteur; y sont également passés en revue des exemples d'initiatives nationales et sous-régionales telles que le schéma d'ensemble de logistique allemand ou le plan d'action logistique de la Commission européenne. Enfin, l'étude contient des propositions concernant les mesures qui pourraient être prises au niveau intergouvernemental de la CEE.

49. Le Groupe de travail a décidé, faute de temps, d'examiner plus en détail l'étude et les propositions qui y figurent à sa session suivante.

50. Le Groupe de travail a réaffirmé que les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale tireraient tout particulièrement profit d'une participation active à ces activités car l'évolution de la logistique et les chaînes d'approvisionnement modernes influeraient de plus en plus sur les choix et la demande en matière de transport ainsi que sur l'action des pouvoirs publics dans ce domaine.

XIV. RAPPROCHEMENT ET HARMONISATION DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ CIVILE DANS LE TRANSPORT INTERMODAL (point 13 de l'ordre du jour)

51. Se référant aux débats qu'il avait tenus à ses quarante-sixième et quarante-huitième sessions (ECE/TRANS/WP.24/113, par. 17 à 21; ECE/TRANS/WP.24/117, par. 48 à 51), le Groupe de travail a noté que le 3 juillet 2008, le Groupe de travail III (Droit des transports) de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) avait achevé ses travaux sur l'élaboration d'une convention sur les contrats de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer. Le projet de convention a été communiqué à l'Assemblée générale des Nations Unies pour adoption, éventuellement en novembre 2008. Il est prévu d'organiser, le projet de convention une fois adopté, une cérémonie de signature à l'automne 2009 à Rotterdam. La convention entrera en vigueur lorsque au moins 20 pays l'auront ratifiée ou y auront adhéré.

52. Le Groupe de travail a noté qu'apparemment le texte de la convention contenait toujours des passages controversés qui ne sont pas de nature à faciliter l'entrée en vigueur de cet instrument. Ces passages portent sur les questions suivantes:

a) La convention est très complexe et couvre des «territoires» juridiques inexplorés et nouveaux qui devront peut-être être défrichés par les tribunaux en cas de différend entre les transporteurs et les chargeurs;

b) La convention a été conçue pour être principalement une convention maritime en vue de créer un droit moderne et uniforme applicable au transport international de marchandises par mer. Son champ d'application ne se limite pas au transport de port à port. En effet, la convention peut aussi s'appliquer au transport de marchandises par d'autres modes de transport à condition qu'une partie de l'itinéraire soit maritime. Même si la convention traite cette question en précisant que dans ces cas-là, les conventions internationales applicables au transport par route, par chemin de fer et par mer prévalent, il reste que la délimitation des champs d'application respectifs de la convention, d'une part, et des instruments juridiques régissant les transports par route, par chemin de fer et par voie navigable (tels que la CMR et la COTIF), d'autre part, risque de poser des problèmes;

c) La convention a tendance, par le biais de sa disposition sur les contrats de volume, qu'elle ne définit que d'une manière assez vague, à délaissier le système de responsabilité obligatoire protégeant les parties «plus faibles» au profit d'un régime juridique fondé sur la liberté contractuelle, susceptible de favoriser les gros transporteurs au détriment des petits chargeurs.

53. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à ses sessions suivantes afin d'évaluer les incidences de la convention sur les opérations de transport intermodal dans la région de la CEE et l'intérêt qu'elle présente pour ces opérations.

XV. ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉES ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC) (point 14 de l'ordre du jour)

A. État de l'AGTC (point 14 a) de l'ordre du jour)

54. Le Groupe de travail a noté que, suite à l'adhésion de l'Albanie le 21 mai 2008, l'AGTC comptait 32 Parties contractantes⁷.

55. Des renseignements détaillés sur l'AGTC, y compris le texte complet et actualisé de l'Accord (ECE/TRANS/88/Rev.4)⁸, 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 travail⁹.

B. État des propositions d'amendement adoptées (point 14 b) de l'ordre du jour)

56. Le Groupe de travail a noté que l'ensemble de propositions d'amendement adopté à sa quarante-neuvième session, qui actualise et étend la portée géographique du réseau AGTC (ECE/TRANS/WP.24/119, par. 40 à 45 et annexe) avait été transmis par la Section des traités du Bureau des affaires juridiques de l'Organisation des Nations Unies à toutes les Parties contractantes au moyen des notifications dépositaires C.N.594.2008.TREATIES-3 et C.N.623.2008.TREATIES-4 publiées respectivement les 21 août 2008 et 3 septembre 2008.

C. Nouvelles propositions d'amendement (point 14 c) de l'ordre du jour)

57. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa quarante-neuvième session, il avait adopté les propositions d'amendement figurant dans les documents ECE/TRANS/WP.24/2008/3, Add.1 et Add.2, à l'exception des propositions d'amendement contenues dans le document ECE/TRANS/WP.24/2008/3/Add.1 et concernant l'Autriche (15), la Hongrie (19), l'Arménie (35), la Géorgie (37) et le Turkménistan (39), pour lesquelles les consultations n'étaient pas encore terminées (ECE/TRANS/WP.24/119, par. 40 à 44).

58. Notant que les consultations requises entre les pays directement concernés n'avaient pas été menées à bien, le Groupe de travail a décidé d'examiner ces propositions d'amendement ultérieurement.

⁷ Albanie, Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suisse, Turquie et Ukraine.

⁸ 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.

⁹ <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

XVI. PROTOCOLE À L'AGTC CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ PAR VOIES NAVIGABLES (point 15 de l'ordre du jour)

A. État du Protocole (point 15 a) de l'ordre du jour)

59. Le Groupe de travail a noté que le Protocole à l'AGTC avait été signé par 15 pays et ratifié par huit pays¹⁰, mais n'était pas encore entré en vigueur. Le texte du Protocole est publié sous la cote ECE/TRANS/122 et Corr.1 et 2¹¹. On trouvera sur le site Web du Groupe de travail des informations détaillées sur le Protocole, y compris le texte de cet instrument et toutes les notifications dépositaires pertinentes¹².

B. Nouvelles propositions d'amendement (point 15 b) de l'ordre du jour)

60. Le Groupe de travail a rappelé que le CTI avait encouragé les Parties contractantes à l'AGTC intéressées à adhérer au Protocole dès que possible. Le Comité avait également demandé au Groupe de travail d'examiner les propositions d'amendement au Protocole déjà soumises et de prendre une décision à leur sujet (ECE/TRANS/200, par. 93; ECE/TRANS/WP.24/119, par. 46 à 50).

61. Conformément à cette décision, le secrétariat a regroupé dans le document ECE/TRANS/WP.24/2008/9 toutes les propositions d'amendement précédemment soumises par l'Autriche, la Bulgarie, la France, la Hongrie et la Roumanie (ECE/TRANS/WP.24/117, par. 58; TRANS/WP.24/97, par. 23). Dans ces propositions, sont également pris en compte les résultats d'une étude du secrétariat sur les normes d'infrastructure énoncées dans le Protocole (ECE/TRANS/WP.24/111, par. 31 à 33).

62. Faute de temps, le Groupe de travail n'a pu qu'examiner brièvement ces propositions. Il a décidé de les examiner plus en détail à l'une de ses sessions suivantes en vue de leur adoption officielle conformément aux articles 13, 14 et 15 du Protocole, une fois celui-ci entré en vigueur.

XVII. ÉLECTION DU BUREAU POUR LES SESSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL PRÉVUES EN 2009 (point 16 de l'ordre du jour)

63. Le Groupe de travail a réélu M. M. Viardot (France) et M. H. Maillard (Belgique) respectivement Président et Vice-Président pour ses sessions de 2009.

XVIII. DATE DES PROCHAINES SESSIONS (point 17 de l'ordre du jour)

64. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa session de printemps les 19 et 20 mars 2009 à Genève. Sa session d'automne a été provisoirement fixée aux 12 et 13 octobre 2009.

¹⁰ Bulgarie, Danemark, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie et Suisse.

¹¹ 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.

¹² <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

XIX. RAPPORT (point 18 de l'ordre du jour)

65. 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.
