



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

##### Cinquante-sixième session

Genève, 21 et 22 octobre 2013

### Rapport du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique sur sa cinquante-sixième 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 intermodal et de la logistique et bonnes pratiques mises en œuvre (point 2 de l'ordre du jour) .....	6–22	3
A. Tendances et performances dans le secteur du transport intermodal et de la logistique.....	6–15	3
B. Activités menées par la Commission européenne dans le domaine du transport intermodal et de la logistique .....	16	5
C. Faits nouveaux intervenus à l'échelle paneuropéenne dans le transport intermodal et dans les politiques de transport.....	17–19	5
D. Développement durable et transport intermodal.....	20–22	6
IV. Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal (point 3 de l'ordre du jour).....	23–25	6
V. Mesures de suivi concernant le thème qui avait été retenu pour 2012: «Systèmes de transport intelligents: Possibilités et difficultés du transport intermodal» (point 4 de l'ordre du jour) .....	26–28	7
VI. Thème retenu pour 2013: «Poids et dimensions des unités de transport intermodal dans un contexte européen» .....	29–38	7
VII. Choix du thème du débat de fond de 2014 (point 6 de l'ordre du jour).....	39–40	9



VIII.	Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (point 7 de l'ordre du jour) .....	41-49	10
A.	État de l'AGTC et des propositions d'amendements adoptées.....	41-42	10
B.	Propositions d'amendements (actualisation et extension du réseau AGTC) .....	43-45	10
C.	Propositions d'amendements (normes minimales en matière d'infrastructure et de performance) .....	46-49	10
IX.	Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 8 de l'ordre du jour).....	50-58	11
A.	État du Protocole .....	52-53	11
B.	Propositions d'amendements .....	54-58	12
X.	Révision des Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales (unités de transport de marchandises) (point 9 de l'ordre du jour).....	59-67	12
XI.	Activités du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 10 de l'ordre du jour).....	68	14
XII.	Élection du Bureau (point 11 de l'ordre du jour) .....	69-71	14
XIII.	Projet de programme de travail, évaluation biennale et plan de travail (point 12 de l'ordre du jour).....	72-76	14
A.	Projet de programme de travail pour 2014-2015 et évaluation biennale .....	72-74	14
B.	Projet de plan de travail pour la période 2014-2018.....	75-76	15
XIV.	Date et lieu des prochaines sessions (point 13 de l'ordre du jour).....	77-79	15
XV.	Résumé des décisions (point 14 de l'ordre du jour).....	80	15

## I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique a tenu sa cinquante-sixième session les 21 et 22 octobre 2013 à Genève.
2. Ont participé à la session du Groupe de travail des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Fédération de Russie, Finlande, France, Lituanie, Pays-Bas, Roumanie, Suisse et Turquie.
3. Les organisations non gouvernementales dont les noms suivent étaient représentées: Association intermodale européenne (EIA); Groupement européen du transport combiné (GETC); Bureau international des conteneurs (BIC); Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA); Union internationale des transports routiers (IRU); Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR); Allianz pro Schiene (Allemagne); Association of International Forwarding and Logistics Service Providers (Turquie); Groupe Norbert Dentressangle (France); et Plaske JSC (Ukraine) a pris part à la session, à l'invitation du secrétariat.
4. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante-cinquième session (ECE/TRANS/WP.24/131, par. 65), la session a été présidée par M. H. Maillard (Belgique).

## II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)<sup>1</sup>

*Document:* ECE/TRANS/WP.24/132.

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/132).

## III. Faits nouveaux intervenus dans le secteur 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 d'un exposé présenté par le représentant de l'UIRR, le Groupe de travail a procédé à un échange de vues sur l'évolution et les tendances récentes du transport intermodal et de la logistique dans les pays membres de la CEE.
7. Sur la base des données fournies par l'UIRR, le Groupe de travail a noté que le transport intermodal rail-route des 18 sociétés membres de l'UIRR avait progressé, depuis la fin des années 1990 et jusqu'en 2008, de 6 à 7 % par an. La crise financière et économique a entraîné en 2009 une diminution spectaculaire des opérations, de l'ordre de 17 %. En 2010, le trafic a augmenté de nouveau, d'environ 8 %. En 2011, le transport non accompagné (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques) et le transport accompagné (routes roulantes) ont continué à progresser de 6 %.

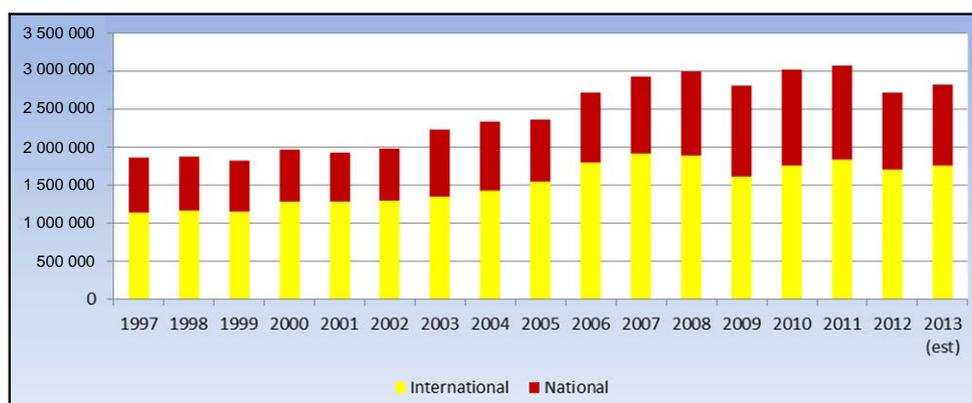
<sup>1</sup> Tous les documents et exposés présentés lors de la session sont disponibles à l'adresse suivante: [www.unece.org/trans/wp24/welcome.html](http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html).

8. Comme l'avaient déjà envisagé les participants à la session de l'année précédente, le transport intermodal rail-route a beaucoup diminué en 2012, de l'ordre de 11 %, ce qui s'est traduit par un total de 2 730 000 envois, soit 5 450 000 EVP transportés<sup>2</sup>. En termes de tonnes-kilomètres, cette baisse était de l'ordre de 5 %, ce qui dénote une augmentation des distances parcourues.

9. En 2012, le trafic national a reculé de 18 %, et le trafic international rail-route de 7 % seulement. Le transport non accompagné a diminué de 9 % pour s'établir à 2,4 millions d'envois (4,8 millions EVP), tandis que le transport accompagné a fait une chute spectaculaire de 24 % pour n'atteindre que 320 000 envois (647 000 EVP).

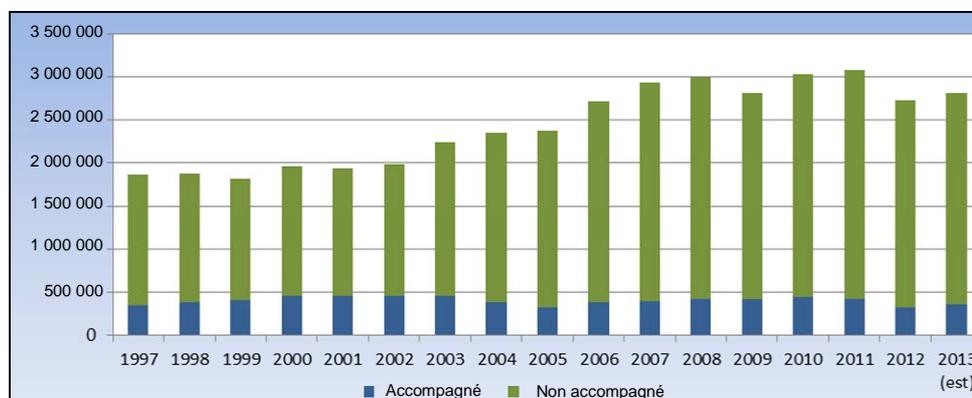
### Transport intermodal rail-route en Europe (sociétés membres de l'UIRR)

Trafic national et international (1997-2013)



### Transport intermodal rail-route en Europe (sociétés membres de l'UIRR)

Trafic accompagné (Ro-La) et non accompagné (1997-2013)



10. Cette très forte diminution du trafic en 2012 a surtout tenu au ralentissement de l'économie dans de nombreux pays de la région de la CEE, en particulier dans la partie méridionale de l'Europe, et à la fermeture temporaire des tunnels ferroviaires du Brenner et du Gothard par où passe plus de la moitié de tout le trafic de l'UIRR.

11. En 2012, 96 % des opérations de transport intermodal rail-route ont été effectuées sur des distances de plus de 300 km et 83 % sur des distances de plus de 600 km. Environ 20 % de tous les envois réalisés par des sociétés membres de l'UIRR en 2012 concernaient des marchandises dangereuses. Le nombre de semi-remorques transportées sur des wagons-poches a augmenté de 5 % pour atteindre le chiffre historiquement élevé de 330 000 envois.

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

12. La ponctualité des trains de transport combiné est demeurée problématique en 2012, plus de 20 % des trains effectuant un transport international combiné accusant un retard de plus de trois heures.

13. Les perspectives pour 2013 sont généralement positives, avec une augmentation prévue du trafic intermodal de l'ordre de 4 à 5 %. Avant toute chose, le trafic rail-route accompagné devrait reprendre avec vigueur, peut-être de 10 %, voire davantage. De plus, le transport intermodal national devrait progresser plus vite que le transport international, peut-être de l'ordre de 5 %, voire davantage.

14. Le Groupe de travail a noté que l'Union internationale des chemins de fer (UIC) avait publié en décembre 2012, dans le cadre de son projet DIOMIS, une vue d'ensemble du transport intermodal au niveau paneuropéen.

15. Le secrétariat a été prié de continuer à suivre les faits nouveaux intervenus dans le secteur du transport intermodal et de la logistique et les pratiques optimales mises en œuvre, et de rendre compte des nouvelles tendances observées à la prochaine session.

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

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

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

*Documents:* Document informel WP.24 n° 2 (2013) et document informel WP.24 n° 3 (2013).

17. Le Groupe de travail a été informé de la nouvelle législation appliquée et des gros investissements réalisés en Turquie pour développer davantage le transport routier, ferroviaire et maritime intermodal, en créant en particulier de nouveaux services de roulage et de feroutage dans le pays et avec les pays d'Europe, du Caucase et du Moyen-Orient. L'ouverture, imminente, du tunnel de Marmaray et l'achèvement de la ligne ferroviaire Kars-Tbilissi revêtaient une importance internationale et assureraient un trafic ferroviaire sans interruption depuis l'Europe jusqu'à la région du Caucase et au-delà.

18. Le Groupe de travail a également été informé que le Parlement roumain avait approuvé de nouvelles politiques et mesures pour favoriser le transport intermodal et développer cinq grands centres de transport intermodal en Roumanie.

19. Le Groupe de travail a également pris note d'un nouvel Accord intergouvernemental sur les ports secs qui avait été élaboré par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et serait ouvert à la signature et à la ratification des États membres de la CESAP à compter du 7 novembre 2013. Cet accord, à l'image de l'AGTC, recense les ports secs qui ont une importance internationale dans la région de la CESAP, y compris les États membres de la CEE en Asie centrale, dans la région du Caucase ainsi que dans la Fédération de Russie et en Turquie, et comporte quelques lignes directrices générales pour le développement et l'exploitation des ports secs.

## **D. Développement durable et transport intermodal**

*Document:* Document informel WP.24 n° 1 (2013).

20. Le Groupe de travail a pris note du document final de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (Rio de Janeiro, 20-22 juin 2012) qui constate que les transports et la mobilité sont déterminants pour le développement durable et préconise le recours à des systèmes de transport multimodal utilisant moins d'énergie. Il a été informé des préparatifs en cours en vue de l'établissement du programme de développement pour l'après-2015, y compris l'adoption des objectifs de développement durable des Nations Unies, qui pourraient comporter un volet relatif aux transports.

21. Le Groupe de travail a également été informé des faits les plus récents concernant le projet relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS). Ce projet d'envergure mondiale, administré par le secrétariat de la CEE, a débouché sur la mise au point d'un outil qui permettrait de manière transparente et uniforme de surveiller et d'évaluer les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) dans le secteur des transports intérieurs, ainsi que d'un mécanisme d'adaptation des politiques des transports afin de contribuer à l'atténuation des effets du changement climatique. Des ateliers de formation avaient démarré et des applications pilotes étaient en préparation (au Monténégro pour la région de la CEE).

22. Enfin, le Groupe de travail a pris note d'une étude, que réalise actuellement le secrétariat, sur les gaz d'échappement des moteurs diesel et leurs effets nocifs pour la santé publique, ainsi que sur les outils technologiques les plus récents et les politiques appliquées par les gouvernements pour atténuer ces effets nocifs.

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

23. 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; b) la surveillance de l'application et l'examen de la résolution d'ensemble CEMT sur le transport combiné (ECE/TRANS/192, par. 90).

24. Le Groupe de travail a noté que la banque de données en ligne du secrétariat donne actuellement accès à 11 mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal. Des informations comparables et à jour concernant 16 pays membres de la CEE sont actuellement disponibles en anglais, français et russe (<http://apps.unece.org/NatPolWP24/>).

25. Le Groupe de travail a examiné le nouveau site Web de la CEE et invité les pays à communiquer chaque fois que possible des informations actualisées au secrétariat. Celui-ci a été prié de transmettre, tous les trois à quatre ans, des questionnaires préremplis aux pays membres de la CEE 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 en faveur du transport intermodal. La prochaine enquête devrait être réalisée en 2015.

## **V. Mesures de suivi concernant le thème qui avait été retenu pour 2012: «Systèmes de transport intelligents: Possibilités et difficultés du transport intermodal» (point 4 de l'ordre du jour)**

*Document:* ECE/TRANS/WP.24/2013/3.

26. Le Groupe de travail a été informé des résultats d'un atelier de suivi accueilli par le Gouvernement belge, qui a eu lieu à Bruxelles les 15 et 16 mai 2013 (ECE/TRANS/WP.24/2013/3). L'atelier a marqué l'achèvement des discussions du Groupe de travail sur le thème des systèmes de transport intelligents (STI) qui avait été retenu pour 2012 et dont il est rendu compte dans le document ECE/TRANS/WP.24/131, par. 26 à 34, et le document ECE/TRANS/WP.24/2012/1.

27. L'atelier, présidé par M. H. Maillard (Belgique), avait réuni plus de 25 experts d'États membres de la CEE, de la Commission européenne et du secteur privé. Un grand nombre d'exemples concrets de STI et de projets déjà conçus et mis en œuvre par des professionnels du secteur des transports et de la logistique ont été passés en revue, et les avantages qu'ils présentaient dans la recherche de solutions efficaces pour le transport intermodal ont été évalués. Les experts ont estimé d'un commun accord que les STI devaient, pour constituer un plus, être acceptables, standardisés et interopérables au niveau international (voir le document ECE/TRANS/WP.24/131, par. 30). Il a été demandé aux gouvernements et aux autorités chargées de la réglementation de faire preuve de bonne gouvernance et d'instaurer les conditions nécessaires sur les plans politique et juridique pour faire des STI des solutions abordables et sûres.

28. Le Groupe de travail a remercié le Gouvernement belge d'avoir accueilli cet atelier à Bruxelles. Il s'est prononcé en faveur de la poursuite du cycle d'activités sur un thème annuel. Ce cycle, qui s'est révélé intéressant, commence par la préparation d'un document de base par un groupe de volontaires, suivie de discussions en profondeur lors des sessions du Groupe de travail et complétée par une visite technique. Le secrétariat a été prié d'assurer la conduite et la coordination nécessaires de ces activités.

## **VI. Thème retenu pour 2013: «Poids et dimensions des unités de transport intermodal dans un contexte européen»**

*Document:* ECE/TRANS/WP.24/2013/1.

29. S'appuyant sur le document ECE/TRANS/WP.24/2013/1, établi par un groupe informel d'experts du WP.24 et par le secrétariat, le Groupe de travail a étudié les toutes dernières propositions présentées par l'Union européenne, qui visent à augmenter les poids et dimensions maximaux autorisés pour les véhicules de transport routier à l'intérieur de l'Union européenne conformément aux Directives du Conseil 96/53/CE (poids maximaux et dimensions maximales des véhicules routiers) et 97/27/CE (masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques – certificat de réception). La plupart des autres États membres de la CEE appliquaient les mêmes poids et dimensions maximaux, abstraction faite de la Scandinavie et de certains pays d'Europe orientale qui autorisaient des véhicules routiers plus lourds et plus longs.

30. Le Groupe de travail a pris note des exposés présentés par M. Martin Burckhardt (UIRR), M. Christoph Seidelmann (Allianz pro Schiene, Allemagne), M<sup>me</sup> Cécile Cohas (Navigation intérieure, France), M<sup>me</sup> Marlène Fine (Groupe Norbert Dentressangle, France) et M. Yves Laufer (GETC) concernant les différentes prescriptions en matière de poids et de dimensions et les problèmes rencontrés par les services de transport intermodal qui utilisent le rail et les voies navigables, ainsi que dans un environnement urbain.

31. Le Groupe de travail a noté que le transport routier est la référence pour les services de transport intermodal, s'agissant de la qualité de service ainsi que des prescriptions en matière de poids et de dimensions. En principe, le transport intermodal doit pouvoir s'étendre à tout ce qui se transporte par route. Le Groupe de travail a également noté que les modifications qui seraient apportées aux poids et dimensions des conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques pourraient nécessiter des investissements considérables dans les infrastructures et le matériel roulant utilisés pour le transport intermodal.

32. Les services intra-européens de transport intermodal qui utilisent le rail représentent environ la moitié de tout le marché du transport intermodal en Europe et pourraient facilement transporter et manutentionner les semi-remorques, caisses mobiles et conteneurs ISO ainsi que les conteneurs de 45 pieds adaptés aux palettes qui peuvent accueillir 33 europalettes (1,2 m + 0,8 m) et sont plus longs de 12 cm que les 13,60 m de long actuellement autorisés pour les semi-remorques. L'arrimage optimal de ces conteneurs adaptés aux palettes sur les bateaux européens de navigation intérieure peut cependant causer des problèmes pratiques du fait de leur largeur extérieure (2,5 m ou 2,55 m). Cela dit, il existe des solutions pratiques et techniques pour transporter également ces unités de chargement utilisées dans le transport intermodal de manière efficace sur les fleuves et canaux européens.

33. Le Groupe de travail a estimé qu'aussi longtemps que la longueur actuelle de chargement des véhicules routiers n'est pas modifiée, les dispositifs utilisés pour augmenter la longueur hors tout afin d'améliorer l'aérodynamique et la sécurité routière seraient acceptables tant que ces dispositifs ne compromettent pas le transport des unités de transport intermodal sur les wagons ferroviaires et sur les bateaux de navigation intérieure.

34. Le Groupe de travail a estimé qu'il faudrait élargir les règles actuelles relatives au poids maximum, applicables dans les États membres de l'Union européenne et les autres membres de la CEE, qui autorisent un poids maximum de 44 t pour les véhicules routiers transportant des conteneurs ISO à destination et en provenance du terminal le plus proche, afin qu'elles s'appliquent à toutes les unités de chargement utilisées dans le transport intermodal, y compris les caisses mobiles et les conteneurs européens. Il faudrait également revoir la définition du «terminal le plus proche» afin qu'elle corresponde mieux aux prescriptions opérationnelles actuelles.

35. Le Groupe de travail a noté que, s'agissant du transport intermodal européen entre les ports et l'arrière-pays, la norme ISO et les conteneurs de grande capacité étaient la référence et que les opérations se déroulaient sans difficulté dans le cadre des services de transport intermodal mettant en jeu la route, le rail et les voies navigables. Il restait à voir si les conteneurs de grande capacité de 53 pieds (16,15 m) de long dont la largeur extérieure était de 8,6 pieds (2,6 m) étaient une solution pratique et pas seulement théorique pour le transport intermodal en Europe, et au niveau mondial, et cela dépendrait de la demande, par l'industrie des transports, de ces unités de transport de grandes dimensions et de grande capacité.

36. Faisant suite aux discussions qui avaient eu lieu en 2012 (ECE/TRANS/WP.24/131, par. 60 à 63, et Corr.1), la question de l'approche dite modulaire a été examinée dans le cadre du débat sur les véhicules routiers très longs et très lourds (longueur de 25,5 m et largeur allant jusqu'à 60 t). Le Groupe de travail a noté que deux États membres de l'Union européenne avaient appliqué l'approche dite modulaire avec succès et déclaré qu'elle n'avait aucune incidence sur la répartition modale. Deux autres pays ont suggéré d'étudier la question et deux pays étaient opposés à cette approche pour des raisons géographiques et environnementales. Certaines délégations ont mentionné qu'il faudrait prendre en compte le résultat des expériences, études et essais en cours dans plusieurs pays membres de la CEE lorsque serait examinée plus avant l'incidence de ces véhicules routiers sur le transport intermodal.

36 bis. Le Groupe de travail a noté que, dans l'Union européenne, la Commission européenne avait publié une proposition de révision de la Directive 96/53 relative aux poids et dimensions. Les négociations n'ont pas encore commencé.

37. En conclusion, le Groupe de travail a estimé qu'il fallait, avant toute promulgation de nouveaux règlements concernant la modification des longueurs, des capacités de charge et/ou des dispositifs aérodynamiques des véhicules routiers, réaliser des études détaillées pour vérifier si l'augmentation des largeurs et des longueurs de ces véhicules et combinaisons de véhicules était compatible avec les services de transport intermodal, et déterminer l'incidence qu'elle pouvait avoir. Il se peut que l'autorisation d'utiliser de tels véhicules réduise les émissions et augmente la sécurité des transports routiers, mais il n'en résultera pas nécessairement un système de transport plus viable dans son ensemble car leur utilisation peut compromettre des solutions de transport intermodal qui sont généralement meilleures en termes d'émissions et de sécurité que les services de transport routier dédiés aux longues distances.

38. Le Groupe de travail a noté que l'atelier de suivi du thème retenu pour 2013 par le Groupe de travail, qui serait consacré à l'étude de notions concrètes et d'exemples d'unités de transport intermodal, devrait avoir lieu à Paris, en coopération avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC), au début de 2014 (voir également le paragraphe 78).

## **VII. Choix du thème du débat de fond de 2014 (point 6 de l'ordre du jour)**

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

39. Faisant suite à l'examen des thèmes précédents:

- Transport par voie navigable (2010);
- Terminaux dans le transport intermodal (2011);
- Systèmes de transport intelligents (2012);
- Poids et dimensions (2013);

et conformément à la feuille de route déterminant ses travaux et son fonctionnement à l'avenir, qu'il a adoptée en 2009 (ECE/TRANS/WP.24/2009/5, ECE/TRANS/WP.24/125, par. 21), le Groupe de travail a décidé de choisir comme thème pour 2014 le «Rôle des transitaires dans les chaînes de transport intermodal». Le thème «Logistique urbaine» pourrait être choisi par la suite.

40. Le Groupe de travail a invité des volontaires, y compris en particulier des organisations professionnelles telles que la FIATA, à établir une note sur ce thème pour sa session de novembre 2014, avec le concours du secrétariat. Cette note devrait comprendre les questions à aborder par le Groupe de travail et les propositions concernant les mesures que pourraient prendre les gouvernements des pays membres de la CEE (voir également le paragraphe 78).

## 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.6.

41. Le Groupe de travail a noté que l'AGTC comptait actuellement 32 Parties contractantes<sup>3</sup>. 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 toutes les notifications dépositaires pertinentes peuvent être consultés à l'adresse suivante: [www.unece.org/trans/wp24/welcome.html](http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html).

42. 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.24/2009/4, ECE/TRANS/WP.24/2009/1.

43. Le Groupe de travail a rappelé qu'en 2011, les représentants des Parties contractantes présents et votants avaient adopté les propositions d'amendements à l'annexe I de l'AGTC présentées par le Kazakhstan (ECE/TRANS/WP.24/129, par. 34 et 35, et annexe). Dans l'attente de l'adoption d'autres propositions d'amendements, le secrétariat n'avait pas encore transmis ces propositions au Secrétaire général des Nations Unies en sa qualité de dépositaire de l'AGTC.

44. Le Groupe de travail a constaté qu'aucune information supplémentaire n'avait été reçue, dans le cadre des consultations requises entre les Parties contractantes directement en cause, au sujet des propositions d'amendements concernant l'Arménie, la Géorgie, la Hongrie et le Turkménistan (ECE/TRANS/WP.24/2009/1), ni au sujet de celles qui concernent l'Allemagne, le Danemark et la Suède (ECE/TRANS/WP.24/2009/4).

45. Rappelant son débat sur cette question lors de sa cinquante-deuxième session (ECE/TRANS/WP.24/125, par. 29 à 31), le Groupe de travail a demandé au secrétariat de prendre une fois de plus contact avec tous les États et Parties contractantes concernés, et il a décidé de prendre une décision au sujet de ces propositions d'amendements à sa prochaine session.

### C. Propositions d'amendements (normes minimales en matière d'infrastructure et de performance)

*Documents:* ECE/TRANS/WP.24/2012/5; ECE/TRANS/WP.24/2010/2, ECE/TRANS/WP.24/2010/3.

46. Le Groupe de travail a rappelé que, comme 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 minimaux de performance et

<sup>3</sup> 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.

d'infrastructure visés aux annexes III et IV de l'Accord AGTC avaient estimé qu'un certain nombre de ces normes et paramètres devraient peut-être être révisés et actualisés.

47. Il a également rappelé que, s'appuyant sur deux documents du secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/2010/2 et ECE/TRANS/WP.24/2010/3), le Groupe de travail avait procédé en 2010 et 2011 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.24/129, par. 37 à 41, ECE/TRANS/WP.24/127, par. 37 à 42).

48. Le Groupe de travail a examiné une fois de plus les normes minimales applicables aux infrastructures contenues dans les Accords AGC et AGTC, compte tenu des observations formulées par la Commission européenne au sujet des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) applicables dans l'Union européenne (ECE/TRANS/WP.24/2012/5).

49. Le Groupe de travail a réaffirmé le point de vue sur l'applicabilité des STI dans le contexte de l'AGTC qu'il avait exprimé lors de ses dernières sessions (ECE/TRANS/WP.24/129, par. 40, ECE/TRANS/WP.24/131, par. 44) et a invité les experts à élaborer, avec le concours du secrétariat, des propositions appropriées d'amendements à l'AGTC, en étroite collaboration 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)**

50. 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, conforme à ceux figurant dans l'AGN, sur la base de paramètres et de normes de performance convenus au plan international.

51. Le Protocole recense quelque 14 700 km 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, ECE/TRANS/122/Corr.2.

52. Le Groupe de travail a noté que le Protocole à l'AGTC était entré en vigueur le 29 octobre 2009 et avait été signé par 15 pays. À ce jour, seuls neuf pays ont ratifié le Protocole<sup>4</sup>. Son texte figure dans les documents ECE/TRANS/122 et Corr.1 et 2<sup>5</sup>. Des informations détaillées, avec le texte du Protocole et les notifications dépositaires pertinentes, peuvent être consultées sur le site Web du Groupe de travail<sup>6</sup>.

53. 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.

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

<sup>5</sup> 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 et de son Protocole.

<sup>6</sup> [www.unece.org/trans/wp24/welcome.html](http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html).

## B. Propositions d'amendements

*Documents:* ECE/TRANS/WP.24/2012/4; ECE/TRANS/WP.24/2010/6.

54. 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 qu'à sa cinquante-troisième 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 avait été examinée et acceptée par le Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/127, par. 50).

55. Le Groupe de travail a regretté qu'en dépit de demandes répétées, les décisions concernant les propositions d'amendements contenues dans le document ECE/TRANS/WP.24/2010/6 n'aient pas pu être prises, aucune des Parties concernées n'ayant fourni d'informations sur l'état d'avancement de leurs propositions. Le secrétariat a été prié de contacter une fois de plus tous les pays concernés. Une décision sur les prochaines mesures à prendre serait prise à la prochaine session.

56. Le Groupe de travail a été informé que le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) avait adopté plusieurs amendements à l'AGN concernant les voies navigables et les ports de navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/2012/2, ECE/TRANS/SC.3/2013/195, par. 16 à 18). En juin 2012 déjà, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) avait prié le WP.24 de réviser les annexes I et II du Protocole afin de les aligner sur l'AGN révisé (ECE/TRANS/SC.3/2013/195, par. 17), et maintenant le SC.3 a fait de même.

57. Tenant compte du document ECE/TRANS/WP.24/2012/4, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'élaborer des propositions en vue d'aligner le Protocole à l'AGTC et l'Accord AGN et d'utiliser la nouvelle base de données sur les normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (base de données Blue Book)<sup>7</sup> qui, grâce aux données hautement ventilées qu'elle contient, pourrait faciliter l'alignement des deux accords.

58. Le Groupe de travail a estimé que sa session de novembre 2014, qui aurait lieu juste avant celle du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), offrirait une bonne occasion de renforcer encore la coopération horizontale avec les experts en matière de navigation intérieure.

## X. Révision des Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales (unités de transport de marchandises) (point 9 de l'ordre du jour)

*Documents:* ECE/TRANS/WP.24/2013/2; documents informels WP.24 n<sup>os</sup> 4 et 6 (2013); ECE/TRANS/WP.24/2011/5.

59. 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 relatives à la sécurité du

---

<sup>7</sup> [www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook\\_database.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook_database.html).

chargement des cargaisons dans les conteneurs et engins de transport, qui répondaient également aux besoins des modes de transport terrestres (TRANS/WP.24/R.83 et Add.1). Ces directives devaient être actualisées 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 intermodal (ECE/TRANS/119, par. 124 à 126).

60. 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 tout fait nouveau et toute nouvelle procédure envisagée (ECE/TRANS/WP.24/123, par. 45 à 47). En novembre 2011, le Groupe de travail a adopté le mandat d'un groupe d'experts chargé de la question (ECE/TRANS/WP.24/2011/5) et a accepté la proposition visant à faire des directives un véritable code de pratiques à caractère non contraignant.

61. En novembre 2012, le Groupe de travail a été informé des progrès accomplis par le Groupe d'experts et de l'état d'avancement des travaux (ECE/TRANS/WP.24/2012/2).

62. Le Groupe de travail a noté avec satisfaction que le Groupe d'experts avait, à sa troisième session (15-17 octobre 2012), achevé une première version complète du Code de bonne pratique pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU), qui est disponible en anglais à l'adresse suivante: [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp24/DSC-18-8-Draft-CTU-Code.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp24/DSC-18-8-Draft-CTU-Code.pdf).

63. Le projet de code CTU avait été transmis, pour qu'il l'examine à sa dix-huitième session (16-20 septembre 2013), au Sous-Comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs de l'OMI, lequel avait proposé un certain nombre de modifications.

64. Le Groupe de travail a pris note du rapport du secrétariat sur les progrès réalisés (ECE/TRANS/WP.24/2013/2) et approuvé en principe le Code CTU, sous réserve des modifications qui devaient être approuvées à la dernière session du Groupe d'experts, prévue du 4 au 6 novembre 2013 à Genève.

65. Le Groupe de travail a remercié le Groupe d'experts, son Président et ses Vice-Présidents ainsi que le secrétariat d'avoir élaboré en très peu de temps le Code CTU, très complet et applicable dans le monde entier, qui non seulement améliorerait l'efficacité et la qualité des transports internationaux, mais de surcroît favoriserait la sécurité des travailleurs et du public en général pendant les opérations de manutention et le transport des conteneurs en mer et sur terre. Le Groupe de travail a dit espérer que le Code CTU serait sous peu largement utilisé et mentionné à titre de référence par les gouvernements, les professionnels du transport et d'autres intervenants dans les transports internationaux de conteneurs et qu'il deviendrait un élément important des contrats d'assurance concernant les transports et le fret.

66. Une fois que le Groupe d'experts a achevé le Code CTU et que le secrétariat en a réuni les dispositions en un seul document, le Groupe de travail a invité le Comité des transports intérieurs de la CEE à adopter le Code au cours de sa session suivante (25-27 février 2014) et à aider à le diffuser largement, y compris en créant un site Web qui lui serait propre. Les organes compétents de l'OMI et de l'OIT ont également prévu d'adopter le Code dans le courant de 2014.

67. Des informations détaillées sur les activités du Groupe d'experts ainsi que la version finale du Code CTU seraient disponibles pour la fin de 2013 à l'adresse suivante: [www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html](http://www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html).

## **XI. Activités du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 10 de l'ordre du jour)**

68. Le Groupe de travail a été informé des activités en cours au sein de la CEE en relation avec le transport intermodal et la logistique, en particulier dans le cadre du:

- Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5): Progrès accomplis s'agissant des liaisons de transport Europe-Asie et des effets des changements climatiques sur les réseaux de transport (ECE/TRANS/WP.5/54) – [www.unece.org/trans/main/wp5/wp5.html](http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5.html);
- Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2): Travaux entrepris en vue de l'uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne (ECE/TRANS/ SC.2/218) – [www.unece.org/trans/main/sc2/sc2.html](http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2.html);
- Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3): Poursuite du développement du réseau européen de voies navigables et harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure au plan paneuropéen (ECE/TRANS/SC.3/195) – [www.unece.org/trans/main/sc3/sc3.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3.html);
- Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6): Établissement de statistiques du transport intermodal dans l'Union européenne (Task Force d'Eurostat) (ECE/TRANS/WP.6/163) – [www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html](http://www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html).

## **XII. Élection du Bureau (point 11 de l'ordre du jour)**

69. Ayant appris que M. H. Maillard (Belgique) ne serait plus en mesure de présider ses sessions, le Groupe de travail a élu M. I. Isik (Turquie) Président et M. K. Schockaert (Belgique) Vice-Président du Groupe de travail pour les sessions de 2014 et 2015.

70. Le Groupe de travail a exprimé ses sincères remerciements à M. H. Maillard pour avoir présidé ses sessions pendant tant d'années de manière particulièrement constructive et efficace.

71. Le Groupe de travail a également insisté pour que soit noté qu'il avait apprécié au plus haut point la compétence et l'efficacité professionnelles du secrétariat qui a soutenu et guidé ses activités pendant de nombreuses années.

## **XIII. Projet de programme de travail, évaluation biennale et plan de travail (point 12 de l'ordre du jour)**

### **A. Projet de programme de travail pour 2014-2015 et évaluation biennale**

*Document:* ECE/TRANS/WP.24/2013/5.

72. Conformément à la décision prise par le CTI de réexaminer son programme de travail tous les deux ans (ECE/TRANS/200, par. 120), le Groupe de travail a adopté son programme de travail pour 2014-2015 et a réexaminé et complété les paramètres à prendre en compte pour son évaluation biennale pour 2012-2013 ainsi que ses objectifs pour 2014-2015 sur la base du document ECE/TRANS/WP.24/2013/5.

73. Le programme de travail pour 2014-2015, les indications sur les réalisations escomptées ainsi que les paramètres à appliquer pour son évaluation biennale figurent dans l'additif 1 au présent rapport.

74. Le mandat du Groupe de travail adopté le 3 novembre 2011 et approuvé par le CTI le 1<sup>er</sup> mars 2012 est énoncé dans le document ECE/TRANS/WP.24/2011/9, disponible à l'adresse suivante: [www.unece.org/transport/terms-of-reference.html](http://www.unece.org/transport/terms-of-reference.html).

## **B. Projet de plan de travail pour la période 2014-2018**

*Document:* ECE/TRANS/WP.24/2013/6.

75. Comme le Bureau du CTI en a fait la demande le 20 juin 2011, le Groupe de travail devrait examiner et adopter son plan de travail sur quatre ans pour 2014-2018, en plus du programme de travail obligatoire pour 2014-2015 (voir par. 73).

76. Le Groupe de travail a examiné son plan de travail pour 2014-2018 en s'appuyant sur le document ECE/TRANS/WP.24/2013/6 et décidé d'ajouter, en plus de l'examen des questions en rapport avec le thème annuel, l'analyse des Règles de Rotterdam dans le point 8. Dans le point 11 (Activités de durée limitée), il faudrait supprimer la référence aux travaux sur les Directives OMI/OIT/CEE et la remplacer, dans le point 10, par une référence au «Suivi par le secrétariat afin de savoir si le nouveau Code CTU nécessiterait un réexamen et éventuellement une mise à jour». Le plan de travail adopté pour 2014-2018 est exposé dans l'additif 2 au présent rapport.

## **XIV. Date et lieu des prochaines sessions (point 13 de l'ordre du jour)**

77. Le secrétariat a provisoirement programmé la cinquante-septième session du Groupe de travail les 10 et 11 novembre 2014 au Palais des Nations (Genève). La session se tiendrait juste avant celle du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) (12-14 novembre 2014).

78. Il est prévu que le groupe informel d'experts qui définit les thèmes du WP.24 tiennent deux sessions en 2014, afin de donner suite aux considérations qui auront été formulées au titre du thème retenu pour 2013 et de préparer le thème pour 2014:

a) Suite donnée au thème retenu pour 2013: «Poids et dimensions des unités de transport intermodal» (voir par. 29 à 38):

Date provisoire: janvier/février 2014;

Lieu provisoire: Paris (UIC);

b) Élaboration du thème pour 2014: «Rôle des transitaires dans les chaînes de transport intermodal» (voir par. 39 et 40):

Date provisoire: mai/juin 2014;

Lieu provisoire: à déterminer.

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

## **XV. Résumé des décisions (point 14 de l'ordre du jour)**

80. 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 représentants, a établi le présent rapport qui sera transmis au CTI à sa prochaine session (25-27 février 2014).