



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/107
23 mars 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail conjoint CEMT/CEE
sur le transport intermodal et la logistique¹

Groupe de travail du transport intermodal
et de la logistique

**RAPPORT ET RÉSUMÉ DES DÉCISIONS PRISES PAR LE GROUPE DE TRAVAIL
À SA QUARANTE-TROISIÈME SESSION²
(Paris, 8 mars 2005)**

PARTICIPATION

1. Ont participé à la session des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bulgarie, France, Lituanie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Suisse et Ukraine. La Commission européenne (CE) était aussi représentée. Des représentants de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) ont aussi assisté à la session. Étaient en outre représentées les organisations non gouvernementales suivantes: Union internationale des chemins de fer (UIC), Bureau international des conteneurs (BIC) et Groupement européen du transport combiné (GETC).

¹ La CEE et la CEMT coopèrent dans le cadre du Groupe de travail conjoint CEMT/CEE sur le transport intermodal et la logistique qui est constitué d'un organe de la CEMT et d'un organe de la CEE, en l'occurrence le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24).

² Les documents officiels ainsi que d'autres renseignements concernant les activités du Groupe de travail sont disponibles sur le site Web de la CEE (www.unece.org/trans/wp24/welcome.html).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (TRANS/WP.24/106).

ÉLECTION DU BUREAU

3. M. M. Viardot (France) a été réélu Président du Groupe de travail pour ses sessions de 2005.

SÉMINAIRE CEMT/CEE SUR LE TRANSPORT INTERMODAL ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE (KIEV, 27 ET 28 SEPTEMBRE 2004)

4. Les conclusions du Séminaire de Kiev et les éventuelles activités censées leur donner suite ont été examinées par l'organe de la CEMT faisant partie du Groupe de travail conjoint CEMT/CEE, le 7 mars 2005 (TRANS/WP.24/2005/1). Le Groupe de travail conjoint a estimé que les conclusions auxquelles était parvenu le Séminaire étaient pertinentes et conformes aux opinions exprimées et aux propositions présentées par le Groupe de travail CEE. En particulier, la question des obstacles non physiques déjà recensés par le Groupe de travail en 1998 (TRANS/WP.24/81), y compris les éternels problèmes de franchissement des frontières aussi bien dans le transport routier que le transport ferroviaire, devrait être examinée à titre prioritaire. En outre, il a estimé qu'une coopération et une coordination efficaces entre les organismes internationaux s'occupant des liaisons routières entre l'Europe et l'Asie, telles que la CEE, la CESAP, la CEMT et l'OSJD ainsi que la Commission européenne (par l'intermédiaire de son groupe de haut niveau sur l'extension des principaux axes de transport transeuropéen aux pays voisins et aux régions voisines) étaient indispensables pour pouvoir arrêter des mesures globales et cohérentes au niveau paneuropéen.

5. À ce sujet, il a été proposé qu'un ou plusieurs pays situés sur ces couloirs interrégionaux de transport terrestre soient chargés d'assurer les fonctions de centre d'information et de coordination des activités, avec un cahier des charges précis.

6. Le Groupe de travail conjoint a décidé de transmettre les conclusions du Séminaire de Kiev ainsi que les propositions de mesures de suivi à la prochaine session du Conseil des ministres de la CEMT (Moscou, 24 et 25 mai 2005).

Informations de base: TRANS/SC.2/2004/3; TRANS/WP.5/2004/3/Add.1; TRANS/WP.5/2004/3; TRANS/WP.5/2004/4 et <http://www.unece.org/trans/main/eatl/intro.html>.

RÉSULTATS DE LA QUARANTE-DEUXIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL

7. Le Groupe de travail a examiné le rapport de sa quarante-deuxième session, qui avait été établi par le secrétariat en collaboration avec le Président (TRANS/WP.24/105), et a été informé des résultats de la soixante-septième session du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/162) ainsi que des efforts de coordination avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) et le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5).

ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC)

a) État de l'AGTC

8. Le Groupe de travail a noté que l'AGTC comptait actuellement 26 Parties contractantes³.

9. La dernière version du texte de l'AGTC, parue sous la cote ECE/TRANS/88/Rev.3, peut être consultée en anglais, français et russe à l'adresse suivante:

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

b) État des propositions d'amendement adoptées par le Groupe de travail

10. Le Groupe de travail a noté que les amendements à l'AGTC proposés par la Fédération de Russie, et qu'il avait adoptés à sa quarante et unième session (TRANS/WP.24/103/Corr.1), entreraient en vigueur le 7 avril 2005 (Notification dépositaire C.N.6.2005.TREATIES-1).

c) Nouvelles propositions d'amendement

11. Aux fins de la mise à jour de l'AGTC et de l'extension de sa portée géographique (notamment grandes liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie), le Groupe de travail, conformément à l'article 15 de l'Accord, a examiné les propositions d'amendement aux annexes I et II de l'Accord compilées par le secrétariat (TRANS/WP.24/2005/2). Les Parties contractantes à l'AGTC ont adopté à l'unanimité les propositions d'amendement reproduites dans le document TRANS/WP.24/2005/6. Le secrétariat a été prié de transmettre ces propositions au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en sa qualité de dépositaire de l'AGTC, aux fins de publication des notifications dépositaires correspondantes.

12. Constatant que certains des renseignements demandés dans le document TRANS/WP.24/2005/2 n'avaient pas encore été communiqués, le Groupe de travail a demandé aux pays concernés de les faire parvenir au secrétariat afin qu'une deuxième série de propositions d'amendement puisse être adoptée officiellement à la session de septembre 2005.

d) Inventaire des normes et paramètres figurant dans l'AGTC

13. Le Groupe de travail a examiné les résultats d'une étude menée par le secrétariat sur la pertinence des normes en vigueur en matière d'infrastructures et d'efficacité, mais aussi sur les objectifs fixés par l'AGTC (TRANS/WP.24/2005/5). Les réponses envoyées par 15 pays montrent qu'un certain nombre de normes en matière d'infrastructures ferroviaires et d'efficacité intermodale devraient peut-être être revues et éventuellement remplacées par des indicateurs correspondant mieux au besoin actuel de services de transport intermodal efficaces.

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

14. En vue d'analyser la compatibilité entre les différents paramètres d'infrastructures ferroviaires et intermodales et les paramètres de service et d'examiner, le cas échéant, leur harmonisation à long terme, le Groupe de travail a estimé qu'il était capital de coopérer avec les groupements ferroviaires compétents, au sein de la CEE et de la CEMT, ainsi qu'avec les autorités compétentes de l'Union européenne chargées de définir les normes d'infrastructures régissant l'accès aux réseaux ferrés nationaux (Directive européenne 2001/14/CE).

PROTOCOLE À L'AGTC CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ PAR VOIE NAVIGABLE

15. Le Groupe de travail a rappelé que le Comité des transports intérieurs avait demandé que soient analysées les raisons de la non-acceptation d'un certain nombre d'instruments juridiques internationaux, notamment le Protocole à l'AGTC (ECE/TRANS/156, par. 29). À cette fin, le secrétariat se mettra en rapport avec les Parties contractantes à l'AGTC afin de s'enquérir de la suite à donner à cette question.

16. Jusqu'à présent, le Protocole a été signé par 15 pays et ratifié par 7 d'entre eux, mais il n'est pas encore entré en vigueur⁴. Il a été publié sous la cote ECE/TRANS/122 et Corr.1 et 2 et peut être consulté sur le site Web à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>).

DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COMBINÉ ET DU TRANSPORT INTERMODAL AU NIVEAU PANEUROPÉEN

17. Le Groupe de travail a fait observer que l'objectif de ses travaux relatifs aux plans d'action et accords de partenariat «types» était de définir des «bonnes pratiques» et des «indicateurs» afin d'aider les Parties contractantes à l'AGTC et tous les protagonistes des services de transport intermodal à coopérer entre eux aussi bien au niveau politique qu'au niveau technique et commercial, de façon à améliorer la compétitivité des services de transport intermodal international dans la région (TRANS/WP.24/2004/5).

18. Sous réserve d'un certain nombre de modifications mineures, le Groupe de travail a adopté la Recommandation pour le développement du transport intermodal au niveau paneuropéen qui avait été établie par le secrétariat (TRANS/WP.24/2005/3).

19. Le texte de la Recommandation est reproduit dans le document TRANS/WP.24/2005/7.

SURVEILLANCE DES POIDS ET DES DIMENSIONS DES UNITÉS DE CHARGEMENT UTILISÉES EN TRANSPORT INTERMODAL

20. Le Groupe de travail a rappelé que le Comité technique TC 104 de l'ISO avait envisagé la normalisation des conteneurs de 45 pieds de long et avait demandé à la CEE de rendre plus claire, à ce propos, l'applicabilité de la résolution n° 241 du Comité des transports intérieurs en date du 5 février 1993 sur l'augmentation des dimensions des unités de chargement en transport combiné. Se fondant sur le document TRANS/WP.24/2004/4 établi par le secrétariat, le Groupe de travail a examiné, à sa quarante et unième session, le texte de cette résolution ainsi que les

⁴ Bulgarie, Danemark, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie et Suisse.

renseignements connexes sur une résolution analogue adoptée lors du deuxième séminaire mondial sur l'incidence des dimensions croissantes des unités de chargement sur le transport combiné (Genève, 1^{er}-4 septembre 1992). Notant que dans la plupart des pays européens, une longueur de 45 pieds serait en contradiction avec les règlements nationaux régissant le transport routier dont la modification pour permettre le transport régulier de telles unités de chargement paraissait peu vraisemblable, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de se concerter avec les États membres de la CEE en vue d'obtenir un avis représentatif sur les propositions de l'ISO visant à normaliser les conteneurs maritimes aux dimensions suivantes: 45' x 8' x 9'6'' (longueur x largeur x hauteur) (TRANS/WP.24/103, par. 21 à 23).

21. Le Groupe de travail a examiné les résultats de la consultation (TRANS/WP.24/2005/4) et, sur la base d'un projet établi par le secrétariat, a adopté une opinion sur la proposition de l'ISO visant à normaliser les conteneurs de 45 pieds de long, comme indiqué dans l'annexe du présent rapport.

22. Le secrétariat a été prié de transmettre cette opinion à la prochaine session du Comité technique TC 104 de l'ISO (Londres, 12 et 13 mai 2005).

RAPPROCHEMENT ET HARMONISATION DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ CIVILE RÉGISSANT LE TRANSPORT INTERMODAL

23. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des progrès réalisés par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) dans l'élaboration d'un instrument international relatif au transport maritime qui s'étendrait à tous les contrats de transport comportant un parcours maritime, notamment les contrats de transport maritime à courte distance ou de transport effectué vers l'intérieur des terres à partir d'un port, par route, chemin de fer ou voie navigable (pour plus de renseignements, se reporter au document TRANS/WP.24/2002/6).

24. Le Groupe de travail a pris note que le Comité des transports intérieurs avait souhaité instaurer un régime de responsabilité civile applicable au transport intermodal européen, englobant les transports par route, par chemin de fer, par voie de navigation intérieure ainsi que le transport maritime à courte distance. Il avait demandé que le Groupe de travail et son groupe spécial informel continuent à suivre de près et évaluer toutes les activités pertinentes dans ce domaine et préparent, le cas échéant, des propositions de solutions paneuropéennes (ECE/TRANS/162, par. 104).

25. Prenant note des résultats d'une étude réalisée à la demande de la Commission européenne dans le cadre de ses activités relatives à un plan d'action concernant les transporteurs intégraux de marchandises couvrant aussi les régimes de responsabilité civile, qui serait applicable au transport intermodal et devrait être achevée à l'automne 2005, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de septembre 2005.

DATE DES PROCHAINES SESSIONS

26. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa prochaine session les 27 et 28 septembre 2005, à Genève (Palais des Nations), parallèlement à la session du Groupe de travail CEMT du transport intermodal et de la logistique (26 septembre 2005).

27. La session de printemps du Groupe de travail conjoint CEMT/CEE devrait se tenir à Genève les 20 et 21 mars 2006.

RAPPORT ET RÉSUMÉ DES DÉCISIONS PRISES

28. Comme convenu et conformément à la décision du CTI (ECE/TRANS/156, par. 6), le secrétariat de la CEE, en coopération avec le Président, a établi le présent résumé des décisions prises par le Groupe de travail aux fins d'adoption officielle à sa session d'automne.

Annexe**Opinion**
du Groupe de travail conjoint CEMT/CEE
du transport intermodal et de la logistique**sur la proposition de l'ISO de normaliser un conteneur de 45 pieds de long**

adoptée le 8 mars 2005

Le Groupe de travail conjoint CEMT/CEE du transport intermodal et de la logistique,

Conformément à son mandat de surveiller les poids et les dimensions des unités de chargement utilisées en transport intermodal¹,

Rappelant les observations faites lors des deux séminaires globaux sur l'incidence des dimensions croissantes des unités de chargement sur le transport combiné (Genève, 1989 et 1992) concernant les propositions de l'ISO visant à adopter une nouvelle série 2 de conteneurs²,

Rappelant aussi la résolution adoptée par le séminaire de 1992³, les précisions et les commentaires faits par le Groupe de travail de la CEE⁴ et la résolution n° 241 adoptée par le Comité des transports intérieurs de la CEE en date du 5 février 1993⁵,

Rappelant en outre la résolution n° 67 de la CEMT sur les dimensions des unités de chargement (Édimbourg, 24 et 25 mai 1989)⁶ et la résolution n° 91/9 de la CEMT sur les dimensions des unités de chargement (conteneurs et caisses mobiles) dans les transports combinés, (Paris, 21 novembre 1991)⁷,

¹ Programme de travail pour la période 2004-2008 adopté par le Comité des transports intérieurs le 19 février 2004 (ECE/TRANS/156/Add.1).

² TRANS/SEM.7/4 (13-16 novembre 1989 et TRANS/SEM.10/3 (1^{er}-4 septembre 1992).

³ TRANS/SEM.10/3, annexe.

⁴ TRANS/WP.24/55, par. 4 à 12.

⁵ ECE/TRANS/97, par. 112 à 114 et annexe 6.

⁶ CM(89)16.

⁷ CEMT/CM(91)24.

Tenant compte de la Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international⁸,

Prenant note que le TC 104 de l'ISO envisage de modifier un certain nombre de normes, en particulier la norme ISO 668 sur les conteneurs de marchandises de la série 1, en vue d'y inclure les conteneurs ayant les dimensions externes suivantes: longueur 45 pieds (13,716 m), largeur 8 pieds (2,438 m) et hauteur 9 pieds 6 pouces (2,896 m),

Suite à la demande de l'ISO, faite à la quarantième session du Groupe de travail, en octobre 2003, de fournir des précisions sur l'applicabilité de la résolution n° 241 du Comité des transports intérieurs de la CEE en date du 5 février 1993 relative aux dimensions croissantes des unités de chargement en transport combiné⁹,

Rappelant les observations faites sur cette question lors de ses trente-neuvième, quarantième et quarante et unième sessions¹⁰.

Adopte l'opinion suivante sur la proposition de l'ISO de normaliser un conteneur d'une longueur de 45 pieds:

1. Les exploitants de conteneurs ont le droit d'utiliser et de faire normaliser via l'ISO telle ou telle unité de chargement (conteneur, caisse mobile) qu'elle leur convient et répond à leurs besoins commerciaux pour le transport efficace de port à port.
2. Les arguments avancés dans le document ISO/TC/104/SC.1 N 405¹¹ en vue de réviser les normes ISO existantes pour y incorporer les conteneurs d'une longueur de 45 pieds portent uniquement sur le transport maritime de port à port à l'exclusion des services de transport terrestre intermodal par route, chemin de fer, voie navigable ou navigation maritime à courte distance.
3. Dans l'Union européenne, la Directive 96/53 du Conseil interdira, au plus tard le 31 décembre 2006¹², le transport par route des conteneurs d'une longueur de 45 pieds (13,716 m) proposés par l'ISO (les unités de 45 pieds de long pourront être transportées par route si

⁸ *Journal officiel des Communautés européennes* n° L 235, 17/09/1996 P. 0059-0075.

⁹ TRANS/WP.24/101, par. 21.

¹⁰ TRANS/WP.24/99, par. 10, TRANS/WP.24/2003/4, TRANS/WP.24/2003/3, TRANS/WP.24/2003/2, TRANS/WP.24/101, par. 20 à 23, TRANS/WP.24/103, par. 21 à 23, TRANS/WP.24/2004/4 et document sans cote n° 4 (2004).

¹¹ Reproduit dans le document CEE TRANS/WP.24/2004/4 en anglais, français et russe.

¹² Art. 4, par. 6 de la Directive 96/53/CE.

leurs angles avant sont arrondis à partir de la longueur de 13,600 m)¹³. La nouvelle Directive proposée par le Parlement européen et le Conseil européen sur les unités de chargement intermodales, qui contient aussi des propositions sur une unité européenne de chargement intermodale (UECI) normalisée, ne modifiera pas les dimensions maximales admissibles pour les véhicules routiers stipulées dans la Directive 96/53 du Conseil.

4. Dans la plupart des autres pays européens, un conteneur de 45 pieds de long n'est pas non plus en conformité avec les règlements actuels de la circulation routière¹⁴.

5. Rien n'indique que les gouvernements vont autoriser des véhicules plus longs sur le réseau routier européen capables de transporter les conteneurs de 45 pieds proposés par l'ISO.

6. Le conteneur de 45 pieds de long proposé par l'ISO ne pourrait donc pas être transporté librement par les différents modes de transport terrestre en Europe, compromettant ainsi l'efficacité de la circulation dans l'arrière-pays des ports. Il ne contribuera pas non plus aux objectifs de politique européenne visant à promouvoir des systèmes intermodaux efficaces de transport à un niveau équitable et causera des coûts supplémentaires de transbordement dans le cas où un transport routier final est nécessaire (en raison des nécessités de chargement et déchargement supplémentaires des conteneurs dans les ports pour respecter la directive européenne 96/53 relative aux poids et dimensions des véhicules routiers).

7. À cause de sa largeur intérieure restreinte, ne permettant pas le chargement de deux palettes côte à côte (c'est-à-dire deux fois 1,200 m, plus la marge de manœuvre nécessaire), le conteneur de 45 pieds de long proposé par l'ISO ne semble présenter aucun intérêt commercial ni pour les expéditeurs ni pour les transporteurs terrestres intra-européens, ni même pour le transport maritime à courte distance.

8. Les inquiétudes exprimées dans la résolution n° 241 du CTI en date du 5 février 1993 sont toujours valables aujourd'hui et applicables aussi à la nouvelle proposition de l'ISO d'un conteneur d'une longueur de 45 pieds en tout cas tant que l'incidence de leur transport sur les routes européennes, particulièrement en ce qui concerne la sécurité routière et les restrictions d'infrastructure routière, n'a pas été évalué.

9. Le secrétariat de la CEE est prié d'informer le TC 104 de l'ISO de cette opinion, bien avant sa vingt-deuxième session plénière (Londres, 12 et 13 mai 2005).

¹³ Annexe I, article 4.4 de la Directive 96/53/CE: «La distance mesurée horizontalement entre l'axe du pivot d'attelage et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque ne doit pas être supérieure à 2,04 m».

¹⁴ Seulement 14 des 55 États membres de la CEE sembleraient permettre des dimensions pour le transport routier national compatibles avec la longueur de 45 pieds du conteneur ISO proposé (enquête entreprise par l'Union internationale des transports routiers (IRU)).