



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/113
3 novembre 2006

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 de la CEE

**RAPPORT ET RÉSUMÉ DES DÉCISIONS PRISES PAR LE GROUPE
DE TRAVAIL À SA QUARANTE-SIXIÈME SESSION²**
(Paris, 4 octobre 2006)

I. PARTICIPATION

1. Des représentants des pays suivants ont participé à la session: Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Hongrie, Lituanie, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Serbie, Slovénie, Suisse et Ukraine. La Commission européenne (CE) était représentée. Un représentant de la Conférence européenne des Ministres des transports était présent. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées: Groupement européen du transport combiné (GETC), Bureau international des conteneurs (BIC), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Union internationale des transports routiers (IRU), Union internationale des compagnies de transport combiné route/rail (UIRR).

¹ La CEE et la CEMT ont instauré une coopération dans le cadre du Groupe de travail conjoint CEMT/CEE sur le transport intermodal et la logistique, constitué d'un élément CEMT et d'un élément CEE, ce dernier étant représenté par le Groupe du travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24).

² Tous les documents mentionnés dans le 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>).

II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/112) avec l'addition du point suivant: Élection du Bureau des sessions du Groupe de travail en 2007.

III. ADOPTION DU RAPPORT DE LA QUARANTE-CINQUIÈME SESSION

3. Le Groupe de travail a adopté le rapport et le résumé des décisions prises par le Groupe à sa quarante-cinquième session sur la base d'un projet de rapport établi par le secrétariat en coopération avec le président (ECE/TRANS/WP.24/111).

IV. COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEUR (CTI)

4. Le Groupe de travail a été informé des faits nouveaux survenus dans le cadre des travaux du Comité des transports intérieurs (CTI) (ECE/TRANS/166) et de la mise en œuvre de la réforme de la CEE, qui avait abouti à la mise en place d'une structure de gouvernance plus rationnelle pour la CEE (E/ECE/1434/Rev.1). La réorientation a eu pour effet la fixation de nouvelles priorités dans le programme de travail de la CEE, avec un renforcement du sous-programme relatif aux transports, en particulier en ce qui concerne le franchissement des frontières et les aspects environnementaux du transport.

5. Le Groupe de travail a noté à ce propos que le CTI était en train de réviser sa structure intergouvernementale avec pour objectifs d'accroître l'efficacité de ses activités, de mieux les adapter aux finalités et de mieux les recadrer sur les ressources attribuées. Au nom du Groupe de travail, le président avait souligné devant le Bureau du CTI l'importance de resserrer encore la coopération et la collaboration entre tous les groupes s'occupant de transport au sein de la CEE. Il avait aussi évoqué les résultats positifs obtenus par le Groupe de travail dans sa collaboration étroite et, depuis 2004, sous la forme d'activités conjointes avec la CEMT. Cette collaboration n'avait pas seulement permis d'améliorer l'efficacité des activités intergouvernementales dans ce domaine, mais avait aussi engendré des synergies dans les activités stratégiques, techniques et juridiques dans le domaine du transport intermodal et de la logistique au niveau paneuropéen. Des exemples remarquables à cet égard avaient été l'organisation conjointe du Séminaire de Kiev sur le transport intermodal entre l'Europe et l'Asie, la négociation d'une position commune sur la normalisation par l'ISO des conteneurs de 45 pieds de longueur et la préparation et l'adoption par le CTI et le Conseil des ministres de la CEMT d'une recommandation sur les plans d'action et accords de partenariat types dans le transport intermodal.

V. FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT INTERMODAL

6. Après note des informations données par les représentants de la Hongrie, de l'Allemagne, de la France et de la Serbie, respectivement, sur le nouveau terminal de transport combiné et de logistique BILK établi à Budapest, l'élaboration d'un plan directeur sur le transport de marchandises et la logistique en Allemagne, la mise en place en France d'un pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques, devant suivre notamment l'évolution dans le domaine de la logistique et des transports, et le lancement de l'exploitation pilote d'un service de transroulage (RoLa) entre la Turquie et l'Autriche, sur une distance de

près de 2 000 km, via la Bulgarie, la Serbie, la Croatie et la Slovénie (documents informels n^{os} 8, 12 et 13 (2006)).

7. Le représentant du BIC a fait une présentation sur l'évolution récente dans le domaine de la sûreté des conteneurs et notamment sur l'introduction de techniques allant au-delà de l'utilisation des scellés mécaniques et électroniques (déjà normalisés), consistant en systèmes tels que «conteneurs intelligents», enregistrant les manœuvres des portes des conteneurs au cours de l'opération de transport.

8. Dans le cadre de ses activités de surveillance en matière de poids et de dimensions des unités de charge, le Groupe de travail a examiné les résultats d'une étude effectuée par l'UIRR sur l'impact économique des camions du type «Gigaliner» sur le transport combiné en Europe. Des calculs théoriques de l'UIRR indiquaient que l'accroissement de la charge utile d'au moins 50 % obtenu avec ces camions pourrait permettre de réduire de 20 à 25 % le coût du transport routier, ce qui pourrait entraîner un report allant jusqu'à 55 % des volumes de transport combiné en faveur de la route. Tout en étant conscient que l'amplitude exacte de ce report entre modes vers le transport routier était sujet à controverse, le Groupe de travail a estimé que la tendance elle-même était incontestable et noté qu'elle avait été confirmée par une autre étude effectuée par la Studiengesellschaft (SGKV) d'Allemagne. Des camions de ce type, ayant une longueur maximale de 25,5 m et un poids allant jusqu'à 60 t étaient actuellement autorisés à circuler à titre expérimental sur des sections particulières d'autoroute en Allemagne et aux Pays-Bas seulement. L'utilisation de ces véhicules soulevait aussi des questions en matière de sécurité de la circulation routière et quant à la possibilité d'aménager les infrastructures routières et terminales, lesquelles n'avaient pas encore fait l'objet d'un examen approfondi.

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

9. Les activités de suivi du Séminaire de Kiev ont été examinées principalement dans le cadre de l'élément CEMT du Groupe de travail conjoint CEMT/CEE le 3 octobre 2006, compte tenu des discussions qui avaient eu lieu à des réunions antérieures (TRANS/WP.24/2005/1, TRANS/WP.24/107, par. 4 à 6, TRANS/WP.24/109, par. 4 à 12, ECE/TRANS/WP.24/111, par. 5 à 10 et annexe 1) ainsi que du plan-cadre d'action CEMT 2005 pour la promotion du transport intermodal sur les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie adopté par le Conseil des ministres de la CEMT en 2005.

10. Le représentant de l'observatoire du transport intermodal établi en Ukraine a présenté un premier rapport de situation sur les activités de celui-ci, relatives à un axe de transport intermodal Nord-Sud (C-E 10, 95, 70, 70/2: Helsinki-Istanbul/Alexandroupolis) et un axe Est-Ouest (C-E 30: Dresden-Kiev) le long des corridors de transport Europe-Asie. Avec l'assistance du secrétariat, l'observatoire a entrepris de collecter et de tenir à jour les informations concernant ces axes, qui couvraient au total 39 paramètres d'infrastructure et de services pour le transport par rail (14 paramètres), pour le transport combiné (12 paramètres), pour les terminaux (5 paramètres), pour les points de franchissement des frontières (3 paramètres) et pour d'autres installations de transport combiné (5 paramètres). Certaines de ces données sont déjà accessibles en ligne sur le site CEE (<http://unece.unog.ch/wp24/agtc.aspx>). Il a été noté cependant qu'il subsistait des lacunes importantes dans celles-ci. Les secrétariats de la CEMT et de la CEE ont été invités à continuer d'apporter leur assistance à l'observatoire dans

ses travaux et à adresser des communications officielles aux pays concernés sur le rôle et les fonctions de l'observatoire.

11. Conformément à son mandat, l'observatoire servira de centre d'information sur les opérations de transport intermodal le long des deux corridors, de lieu de discussion entre transporteurs et gouvernements et devrait favoriser si nécessaire la mise en place de mesures inspirées des meilleures pratiques en vigueur ainsi que des plans d'action et accords de partenariat types établis par le Groupe de travail.

12. Comme décidé précédemment, un premier rapport sur l'expérience acquise et les résultats obtenus par l'observatoire sera examiné par le Groupe de travail à sa session d'automne 2007 (date limite de soumission des documents: 30 juin 2007).

13. Dans ce contexte, le Groupe de travail a été informé par le secrétariat du Corridor de transport paneuropéen III, qui coïncidait avec l'axe de transport intermodal Est-Ouest surveillé par l'observatoire en ce qui concerne les dispositions d'interopérabilité techniques, administratives et juridiques auxquelles il devait être satisfait pour un fonctionnement efficace des services de transport intermodal le long de ce corridor.

VII. PROCÉDURES DE FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES RELATIVES AUX OPÉRATIONS DE TRANSPORT INTERMODAL DANS UN CONTEXTE PANEUROPEEN

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

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

a) Régime juridique ferroviaire unique, résolvant le problème actuellement posé par la séparation des régimes COTIF et SMGS

Le Groupe de travail a noté que les travaux concernant l'élaboration d'une lettre de voiture commune CIM/SMGS, soutenue par le CIT et l'OSJD, avaient été menés à bien. Après que la formation nécessaire ait été dispensée aux acteurs intéressés (expéditeurs, destinataires, agents des chemins de fer, agents des douanes), la nouvelle lettre de voiture, attestant de l'existence des deux contrats CIM et SMGS de transport ferroviaire, sera mise prochainement en application à titre volontaire et, dans un premier temps, sur quelques corridors de transport seulement. Le 25 juillet 2006, un premier train de fret international envoyé avec la nouvelle lettre de voiture conjointe CIM/SMGS a quitté l'Ukraine pour

l'Allemagne. Le représentant du CIT a aussi donné des informations sur la poursuite des travaux par le CIT et l'OSJD en vue de formuler des conditions normalisées en matière de responsabilité et des clauses de contrats harmonisées, ainsi que sur la version électronique de la lettre de voiture commune CIM/SMGS, qui est déjà utilisée par certaines entreprises de chemin de fer, tout d'abord exclusivement en combinaison avec le document papier de base, mais qui sera mise en service à partir d'avril 2007 comme document unique de transport dans la mesure du possible.

Le Groupe de travail a pris connaissance avec satisfaction de ces faits nouveaux et a félicité le CIT et l'OSJD des progrès accomplis, qui marquaient une étape importante dans la réalisation de l'un des objectifs des activités internationales dans ce domaine, tel qu'il avait été défini par le Groupe de travail: à savoir le transport direct de marchandises par rail sous un régime juridique unique depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique.

Dans ce contexte, le Groupe de travail a noté que la nouvelle version de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2006.

b) Régime de transit douanier ferroviaire unifié

Le Groupe de travail a noté que, le 9 février 2006, le Comité des transports intérieurs avait adopté la Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS, qui dispose que cette dernière doit être acceptée comme document douanier dans tous les pays membres de la SMGS qui ont ratifié la Convention (ECE/TRANS/2006/9 et Corr.1). La nouvelle Convention a été traduite en chinois, anglais, français et russe, et elle devrait être ouverte à la signature avant la fin de 2006.

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

Le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports examine actuellement des propositions de l'OSJD concernant des mesures en vue de faciliter les opérations de franchissement des frontières dans le transport ferroviaire, qui pourraient être incluses dans la nouvelle annexe 9 à la «Convention sur l'harmonisation» (ECE/TRANS/WP.30/2006/13). Ces propositions comprennent des dispositions générales sur la mise en œuvre d'opérations de contrôle nationalement ou internationalement coordonnées et mutuellement reconnues aux postes frontière, ainsi que sur l'utilisation facultative de la lettre de voiture commune CIM/SGMS. Afin de pouvoir établir la version finale de ces dispositions et avant qu'elles soient transmises pour adoption au Comité de gestion de la «Convention sur l'harmonisation», les pays ont été invités à communiquer au secrétariat des propositions concrètes de dispositions à inclure dans l'annexe, qui pourraient alors être examinées à une Conférence internationale sur la facilitation des transports ferroviaires prévue pour le printemps 2007.

16. Le Groupe de travail a pris note avec satisfaction des progrès réalisés en ce qui concerne les trois éléments de stratégie mentionnés. Il a demandé au secrétariat de continuer à suivre de

près l'évolution dans ce domaine et de faire le maximum pour faciliter la résolution des problèmes en suspens.

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

17. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa dernière session, il avait pris connaissance d'une étude réalisée à la demande de la Commission européenne, qui contenait un avant-projet de règles uniformes relatives à la responsabilité dans le domaine du transport intermodal, faisant supporter le risque à une partie unique, et prévoyant la responsabilité franche et entière du transporteur contractuel (opérateur intermodal) pour tous les types de préjudice (dommage, perte, retard) où qu'ils se produisent dans la chaîne intermodale et quelle qu'en soit la cause (document informel n° 1 (2006)). Lors de l'examen, il avait été jugé que les règles relatives à la responsabilité dans le domaine du transport intermodal formulées dans l'étude semblaient constituer un pas dans la bonne direction, dans la mesure où elles offraient un régime de responsabilité simple, transparent, homogène et objectif imputant la responsabilité à un opérateur intermodal unique (ECE/TRANS/WP.24/111, par. 14 à 18).

18. Le Groupe de travail a noté que la consultation publique sur une stratégie logistique visant à promouvoir le transport intermodal de marchandises, organisée par la Commission européenne le 25 avril 2006, n'avait pas permis d'aboutir à des conclusions sur l'importance du problème de la responsabilité multimodale, ni sur les solutions possibles pour la prendre en compte dans un cadre européen ou paneuropéen. Au contraire, les avis exprimés par les divers acteurs consultés confirmaient ceux formulés lors des deux séries d'auditions avec des groupes industriels intéressés organisées par le secrétariat dès 2000 (TRANS/WP.24/2000/3, TRANS/WP.24/2002/6). Des réserves semblables avaient été formulées dans des communications présentées par le CLECAT, le GETC et l'IRU (documents informels n° 6 et 11 (2006)).

19. Le secrétariat avait contribué à cette consultation, au nom du Groupe de travail, en présentant un document qui résumait les considérations du Groupe de travail à ce sujet. Il était souligné dans ce document que tout nouveau régime de responsabilité civile pour le transport multimodal devait être d'un coût raisonnable, acceptable pour les industriels du transport, uniforme et compatible avec les régimes existants de responsabilité unimodale. Il devrait aussi être facilement compréhensible, transparent et devrait prévoir une responsabilité franche pour tous les types de préjudice (dommage, perte, retard) où qu'ils se produisent dans la chaîne intermodale et quelle qu'en soit la cause. Le document fixait aussi des critères à remplir en ce qui concerne l'attribution de la responsabilité entre transporteurs et expéditeurs (ECE/TRANS/WP.24/2006/5).

20. Rappelant le mandat précis qui lui a été donné par le Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/162, par. 4) et constatant qu'une grande partie des opérations de transport intermodal européennes se prolongeaient bien au-delà, et se déroulaient en dehors des frontières de l'Union européenne, le Groupe de travail a jugé prématuré d'entamer des travaux visant à instaurer un régime paneuropéen de responsabilité civile pour le transport intermodal par route, par chemin de fer, par voie navigable et par cabotage. Étant donné que les discussions au sein de la Commission européenne se poursuivaient et que le projet d'instrument en cours d'élaboration dans le cadre de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

(CNUDCI) tendait à devenir de plus en plus complexe et opaque, rien ne prouvait au stade actuel qu'une telle initiative apporte un réel progrès.

21. Le secrétariat a été prié de poursuivre sa coopération avec les services compétents de la Commission européenne et de suivre l'évolution en ce domaine, en particulier en ce qui concerne les activités de la CNUDCI, et de faire rapport au Groupe de travail à ses prochaines sessions, lorsqu'il y avait lieu.

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

a) État de l'AGTC

22. Le Groupe de travail a noté que l'accord AGTC comptait maintenant 28 Parties contractantes³.

23. Le texte complet actualisé de l'AGTC est publié sous la cote ECE/TRANS/88/Rev.4 et sera accessible sur le site Web du Groupe de travail en anglais, français et russe (www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html)⁴.

24. Le secrétariat a établi, comme demandé, une carte des réseaux AGTC et AGC montrant les nouvelles liaisons proposées pour l'extension du réseau actuel de l'AGTC vers l'Asie centrale, le Caucase et, au-delà, l'Asie (voir document informel n° 7 (2006)). Cette carte est disponible aussi sous forme électronique et accessible via le site CEE, par le menu situé à droite, sous «Accord AGTC» (CEE – Division des transports – Transport intermodal et logistique (WP.24)).

b) Position en ce qui concerne les propositions d'amendements adoptées par le Groupe de travail

25. Le Groupe de travail a été informé qu'un train important de propositions d'amendements (TRANS/WP.24/2005/6) qu'il avait adoptées le 8 mars 2005 (TRANS/WP.24/107, par. 11) est entré en vigueur le 20 mai 2006 (notification dépositaire C.N.153.2006.TREATIES-1 – <http://www.unece.org/trans/wp.24/depnot/html>).

c) Nouvelles propositions d'amendements

26. À sa dernière session, le Groupe de travail a fait un examen provisoire des propositions d'amendements présentées par la Lettonie, qui sont soumises au processus de consultation nécessaire entre pays directement concernés par ces propositions (art. 15 de l'AGTC) (document informel n° 3 (2006)). Conformément à ce qui avait été décidé par le Groupe de

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, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suisse, Turquie, Ukraine.

⁴ Il est à noter que seul fait foi le texte conservé par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en sa qualité de dépositaire de l'AGTC.

travail (ECE/TRANS/WP.24/111, par. 25), le secrétariat a établi, comme base d'examen pour les pays directement intéressés, des propositions concernant l'insertion d'un certain nombre de lignes ferroviaires dans l'AGTC, et éventuellement dans l'AGC, qui complètent les réseaux existant et couvrent des liaisons internationales paneuropéennes importantes de transport ferroviaire et combiné au Bélarus, en Estonie, en Lettonie et en Fédération de Russie (document informel n° 9 (2006)). Le Groupe de travail a pris note de ces propositions et a décidé de les examiner, si possible, à sa prochaine session.

27. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de présenter sous forme finale un autre train de propositions d'amendements résultant de travaux antérieurs (TRANS/WP.24/2005/2) relatives à l'extension du réseau AGTC vers l'Asie centrale et le Caucase, pour examen à l'une de ses prochaines sessions.

**d) Inventaire électronique des normes et paramètres AGTC
(version «e» du Livre jaune)**

28. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction le lancement d'un site Internet nouvellement mis au point, permettant l'accès en ligne aux informations concernant l'exploitation des réseaux ferroviaires et de transport intermodal paneuropéens, et la conformité aux normes et paramètres d'infrastructure et de service définis dans les accords AGC et AGTC. L'accès en ligne à cet inventaire, qui remplace les publications antérieures de la série du «Livre jaune», se fait à partir du site Web de la CEE (<http://unece.unog.ch/wp24/agtc.aspx>).

29. Le nouveau système élaboré et géré par la Division des transports de la CEE fournit actuellement des informations sur 24 normes d'infrastructures couvrant toutes les liaisons internationales importantes de transport par chemin de fer et combiné dans les 31 pays qui sont parties à l'AGC et/ou l'AGTC. Ces informations sont disponibles sous la forme de fichiers de données ou de graphiques permettant une interprétation facile et une comparaison entre pays et tronçons.

30. Le Groupe de travail a jugé que ce nouveau système d'information Web était une première étape importante pour une surveillance efficace de la mise en œuvre des accords AGC et AGTC au niveau national et pourrait servir d'exemple pour d'autres conventions et accords dans ce domaine comme l'AGR (routes E) et l'AGN (transport par voie navigable). On pourrait alors effectuer des comparaisons entre les corridors de transport importants incluant tous les modes de transport intérieurs au niveau paneuropéen.

31. Il a été noté qu'il subsistait actuellement des lacunes dans les données sur un certain nombre de liaisons importantes dans plusieurs pays. Le secrétariat a été invité à prendre des mesures pour combler ces lacunes à titre de priorité. Les Parties contractantes concernées ont été priées de coopérer avec le secrétariat à cette fin. Dans une seconde phase, la collecte de données pourrait être étendue à la totalité des 41 normes incluses dans l'accord AGTC, de manière à couvrir toutes les liaisons de transport terrestre Europe-Asie, et à établir, dans la mesure du possible, des séries chronologiques permettant d'étudier l'évolution dans le temps sur ces liaisons. Ce système pourrait aussi être appliqué à la surveillance de la mise en œuvre des recommandations et résolutions relatives au transport.

X. PROTOCOLE À L'AGTC CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ

32. Le Protocole à l'AGTC a été signé par 15 pays et ratifié par 7⁵, mais n'est pas encore entré en vigueur. Le texte du Protocole est publié sous la cote ECE/TRANS/122 et Corr. 1 et 2 (<http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>).

33. Le Groupe de travail a rappelé les déclarations faites par les représentants de la Hongrie et de la Slovaquie à sa dernière session, selon lesquelles leur pays adhérerait bientôt au Protocole. Celui-ci entrerait alors en vigueur car, aux termes de son article 9, il faut pour cela qu'une ou plusieurs voies navigables visées par le Protocole relient de manière ininterrompue les territoires d'au moins trois des Parties contractantes. Or, grâce à l'adhésion de la Hongrie et de la Slovaquie, le Danube (C-E 80) reliera désormais de façon continue les territoires de quatre Parties: Bulgarie, Hongrie, Roumanie et Slovaquie.

34. Le Groupe de travail a été informé par la délégation de Hongrie que le Protocole a été ratifié par la Hongrie à la date du 31 août 2006 (décret 185/2006 (VIII.31)) et que le dépositaire en serait informé officiellement.

35. Après l'entrée en vigueur du Protocole, le Groupe de travail aura à examiner d'éventuelles modifications aux normes définies dans le Protocole (ECE/TRANS/WP.24/111, par. 31 à 33) ainsi que d'autres propositions d'amendements faites précédemment par la Bulgarie, la France, la Hongrie et la Roumanie (TRANS/WP.24/97, par. 23).

XI. PROGRAMME DE TRAVAIL 2006-2010

36. À sa quarante-quatrième session, en octobre 2005, le Groupe de travail avait adopté son programme de travail pour la période 2006-2010 (TRANS/WP.24/109, annexe). Ce programme avait ensuite été approuvé par le Comité des transports intérieurs en février 2006 (ECE/TRANS/166, par. 125).

37. Compte tenu des décisions récemment prises de transformer la CEMT en un Forum du transport international et de dissoudre ses groupes d'experts (à l'exception de celui s'occupant des transports routiers), y compris le Groupe du transport intermodal et de la logistique, le Groupe de travail a décidé, en étroite consultation avec les délégations de l'élément CEMT, de poursuivre un petit nombre d'activités importantes jusqu'ici menées par le groupe conjoint. Le Groupe de travail a réexaminé son programme de travail en conséquence, tout en gardant à l'esprit les objectifs stratégiques du CTI (ECE/TRANS/156, annexe 1), la nécessité de rationaliser et de recentrer ses activités et d'éviter les redondances éventuelles avec les activités et mandats d'autres groupes de travail de la CEE et organisations internationales.

38. Sur la base du document informel n° 10 (2006), le Groupe de travail a proposé l'inclusion de quatre éléments de travail nouveaux dans son programme 2006-2010, comme indiqué dans le tableau ci-dessous, destinés à compléter et à donner une impulsion nouvelle aux activités en cours du Groupe. Sur cette base, ce dernier a adopté son nouveau programme de travail, tel qu'il

⁵ Bulgarie, Danemark, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie, Suisse.

est reproduit dans l'annexe au présent rapport, qui sera soumis pour examen au CTI en février 2007.

39. Le Groupe de travail a été d'avis que certains éléments de travail importants du groupe conjoint, relatifs: a) à l'impact de la libéralisation dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises sur le développement du transport combiné, et b) à la nécessité de disposer de statistiques cohérentes du transport intermodal, devraient être incorporés si cela était possible aux programmes des groupes de travail CEE des transports par chemin de fer (SC.2) et des statistiques des transports (WP.6) respectivement.

40. Le Groupe de travail a jugé que l'addition de nouveaux éléments à son programme de travail ne nécessiterait pas obligatoirement de disposer de ressources supplémentaires pour les services de secrétariat. Par contre, la perte de deux journées de réunion par an résultant de la dissolution de l'élément CEMT du groupe conjoint ne laisserait plus au Groupe de travail que trois journées de travail annuelles pour effectuer ses travaux. Il ne serait alors plus en mesure de tenir comme jusqu'ici deux sessions annuelles, étant donné qu'il était difficile d'inciter des délégations, en particulier de pays éloignés, à se déplacer pour une réunion d'une journée. Or la tenue de deux sessions annuelles était considérée comme un minimum si l'on voulait pouvoir réagir en temps voulu, comme par le passé, aux nouvelles questions soulevées par l'évolution en matière de conteneurisation, de transport intermodal et de logistique, et pour offrir un lieu de rencontre permanent et visible aux gouvernements, aux organisations inter et non gouvernementales, ainsi qu'aux branches intéressées de l'industrie, pour un échange de vues et d'informations sur les bonnes pratiques dans ce domaine en évolution rapide.

41. Compte tenu de la haute priorité attribuée à ses travaux par le CTI, le Groupe de travail a donc demandé que lui soit affectée une (1) journée de réunion supplémentaire par an.

Éléments principaux du nouveau programme de travail proposé 2006-2010

Activité 02.9: Transport intermodal et logistique				
Degré de priorité	Élément de programme	Résultats escomptés pour la CEE en 2006	Nouvel élément de travail proposé (Groupe CEMT/CEE)	Commentaires
Activités permanentes				
1	a) Examen de mesures visant à promouvoir l'efficacité du transport intermodal en tant qu'élément d'un système de transport viable	Surveillance et recherche de références dans l'application de la Recommandation CEMT/CEE sur les plans d'action et accords de partenariat types	Surveillance de l'application et examen de la Résolution d'ensemble CEMT sur le transport combiné	La Résolution CEMT couvre toutes les décisions de politique adoptées par les ministres des transports dans ce domaine
			Surveillance et analyse des mesures nationales en vue de promouvoir le transport intermodal	Les mécanismes de communication des données par les pays et de diffusion devront peut-être être rationalisés
1	b) Administration, examen et mise à jour de l'AGTC	Extension du réseau AGTC pour y incorporer de nouveaux axes Est-Ouest vers l'Asie centrale et le Caucase		
1	c) Surveillance des poids et dimensions des unités de charge, y compris la réglementation de sécurité	Rapport annuel sur les derniers faits à cet égard, conformément à la résolution n° 241 du CTI		
2	d) Analyse des chaînes modernes de transport et de logistique, comme base pour les décisions de politique de transport	Examen des questions et mise au point d'outils de mise en œuvre régionale sur la base des analyses CEMT	Améliorer la compréhension de l'évolution logistique et de son impact sur la demande de transport et sur le choix des modes	Attendre la préparation du plan d'action CEE (début 2007) pour déterminer les résultats concrets escomptés
2	e) Analyse des mesures pour optimiser les opérations terminales et de transbordement	Établissement de références pour l'efficacité des opérations terminales		

2	f) Surveillance/rapports concernant les aspects techniques, économiques et environnementaux du transport intermodal	Plusieurs rapports du secrétariat, en tant que base d'examen pour le Groupe de travail		
Activités de durée limitée				
1	Mise en concordance et harmonisation des régimes de responsabilité pour le transport intermodal	Surveillance et, si nécessaire, lancement de travaux sur l'élaboration d'un instrument juridique		
2	Liaisons de transport Europe-Asie, et conséquences pour l'organisation du transport intermodal en Europe	Recherche de mesures en vue de faciliter les formalités de franchissement des frontières et problèmes d'interopérabilité de l'infrastructure des transports	Information sur les résultats d'un examen collégial sur le transport intermodal en Turquie	Outre le nouvel observatoire établi en Ukraine, les examens collégiaux de la CEMT traitent aussi du potentiel des services de transport intermodal le long des axes de transport Europe-Asie

XII. ÉLECTION DU BUREAU DES SESSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL EN 2007

42. Le Groupe de travail a réélu M. M. Viardot (France), Président et élu M. H. Maillard (Belgique), Vice-Président, du Groupe pour ses sessions de 2007.

XIII. DATE DES PROCHAINES SESSIONS

43. Le Groupe de travail a noté que sa session de printemps devait se tenir les 5 et 6 mars 2007 à Genève.

44. Sa session d'automne a été fixée à la première semaine d'octobre 2007.

XIV. RAPPORT ET RÉSUMÉ DES DÉCISIONS

45. Comme il est d'usage et conformément aux décisions du CTI (ECE/TRANS/156, par. 6), le secrétariat, en coopération avec le Président et en consultation avec les délégués, a établi le présent rapport et résumé des décisions prises par le Groupe de travail.

Annexe**PROGRAMME DE TRAVAIL 2006-2010****ACTIVITÉ 02.9: TRANSPORT INTERMODAL ET LOGISTIQUE⁶**

Promotion du transport combiné et du transport intermodal

Priorité: 1

Exposé succinct: Examen de certains aspects juridiques, administratifs, documentaires, techniques, économiques et environnementaux du transport combiné et du transport intermodal, en vue de la mise au point de mesures susceptibles de promouvoir le transport combiné et le transport intermodal, ainsi que l'utilisation maximale du matériel, de l'infrastructure et des terminaux servant à ce transport.

Travail à faire: Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique mènera les activités suivantes:

ACTIVITÉS PERMANENTES

- a) Examen de mesures visant à promouvoir l'efficacité du transport intermodal en tant qu'élément d'un système de transport viable dans le cadre duquel les marchandises sont acheminées en utilisant deux modes de transport ou plus mais dans la même unité de chargement ou le même véhicule routier, et sans empotage ni dépotage. **Surveillance de l'application et examen de la Résolution d'ensemble sur le transport combiné, adoptée par la CEMT à Bucarest en 2002 (CEMT/CM(2002)3/Final). Surveillance et analyse des mesures nationales pour promouvoir le transport intermodal.** Analyse des moyens permettant de mettre en œuvre un ensemble harmonisé de meilleures pratiques et de modèles de partenariat pour les opérations de transport intermodal (route, rail, navigation intérieure et cabotage).

Priorité: 1

Résultats escomptés en 2006/2007: Surveillance de l'utilisation et, si nécessaire, préparation des procédures de mise en œuvre pour les plans d'action et accords de partenariat «types» pour le développement des transports intermodaux établis par le Groupe de travail et adoptés par le Conseil des ministres de la CEMT (Moscou, 24 et 25 mai 2005) et par le Comité des transports intérieurs en 2006.

- b) Examen et mise à jour de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) en vue:
- D'étendre le réseau de l'AGTC à tous les pays membres de la CEE intéressés, compte tenu des travaux déjà accomplis par la CESAP et l'OSJD;

⁶ Le texte entre crochets [...] désigne les parties de texte qu'il est proposé de supprimer; le texte en **gras** indique le texte nouveau proposé.

- De tenir compte des faits nouveaux concernant les marchés des transports (exigences et conditions) et la mondialisation de l'économie, y compris les nouveaux courants de trafic Est-Ouest;
- D'appliquer, et si possible d'améliorer, les normes et les paramètres d'exploitation en vigueur;
- De rendre plus sévères les normes en matière d'environnement, d'énergie et aussi de sécurité et de sûreté.

Priorité: 1

Résultats escomptés en 2006/2007: Introduction d'un réseau AGTC étendu à tous les pays d'Asie centrale et du Caucase membres de la CEE. Inclusion dans l'AGTC de nouvelles lignes de transport combiné Est-Ouest.

- c) Surveillance des poids et des dimensions des unités de charge utilisées en transport intermodal, conformément à la résolution n° 241 adoptée par le Comité des transports intérieurs le 5 février 1993. Cette activité comprend notamment l'examen des possibilités de normalisation des unités de charge et le respect de la réglementation en matière de sécurité.

Priorité: 1

Résultats escomptés en 2006/2007: Examen des questions sur la base d'un rapport annuel qui sera établi par le secrétariat de la CEE au sujet des faits nouveaux dans ce domaine.

- d) 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.

Priorité: 2

Résultats escomptés en 2006/2007: Examen des questions techniques et juridiques et mise au point d'instruments et de mesures de mise en œuvre à l'échelle régionale sur la base des examens et analyses effectués par la CEMT.

- e) Analyse des mesures techniques et logistiques propres à optimiser les procédures en usage dans les terminaux et les procédures de transbordement, en vue d'améliorer le rapport coût-efficacité des opérations de manutention des unités de charge. Analyse des possibilités d'amélioration de l'efficacité et de la qualité des opérations de terminaux en transport intermodal.

Priorité: 2

Résultats escomptés en 2006/2007: Rapport à établir sur la base des informations fournies par les gouvernements des pays membres de la CEE et les organisations internationales, ce qui permettra d'établir des repères pour le fonctionnement efficace des terminaux de transport intermodal.

- f) Surveillance et établissement de rapports par le secrétariat pour le compte du Groupe de travail dans les domaines suivants, que le Groupe examinera uniquement en cas de demande expresse:
- Traduction et mise à jour de la terminologie du transport intermodal en arabe, chinois et espagnol afin de contribuer à diffuser le glossaire commun CEMT, CE et CEE des termes utilisés dans ce domaine;
 - Techniques et opérations de transport intermodal (y compris les techniques de transport par voie navigable et de navigation côtière) en vue de la préparation d'un recueil international des mesures requises pour assurer la sécurité de la manutention et du stockage temporaire des marchandises dangereuses;
 - Procédures nationales d'homologation des conteneurs et des caisses mobiles dans le cadre des conventions applicables, telles que la Convention CSC, en vue de renforcer leur harmonisation;
 - Nouveaux services et nouvelles techniques de transport combiné et de transport multimodal, y compris les interfaces mer/voies navigables et mer/terre et l'utilisation des véhicules bimodaux rail/route, afin d'être en mesure d'analyser les possibilités du transport intermodal;
 - Données nécessaires pour les opérations de transbordement et de manutention, les systèmes de marquage, de codage et d'identification pour les véhicules et les unités de charge en transport intermodal, y compris le traitement électronique de l'information;
 - Analyse des aspects économiques et environnementaux du transport intermodal, y compris les mesures administratives et les activités de l'industrie des transports, en vue de promouvoir le développement durable de ce secteur.

Priorité: 2

Résultats escomptés en 2006/2007: Rapport(s) à établir par le secrétariat pour servir de base à l'examen du Groupe de travail, le cas échéant.

ACTIVITÉS DE DURÉE LIMITÉE

- g) Analyse des possibilités de mise en concordance et d'harmonisation des régimes de responsabilité régissant les opérations de transport intermodal.

Priorité: 1

Résultats escomptés en 2006/2007: Examen des activités pertinentes entreprises par des organisations internationales et, s'il y a lieu, élaboration d'un projet d'instrument juridique couvrant la région de la CEE et portant sur le transport terrestre multimodal.

- h) Analyse des effets qu'entraîne pour l'organisation du transport intermodal en Europe le développement du transport intermodal sur les liaisons ferroviaires interrégionales entre l'Europe et l'Asie, y compris le Transsibérien, et réciproquement, en étroite coopération avec la CEMT, la CESAP, la CNUCED, la CE, l'OSJD, etc.

Priorité: 2

Résultats escomptés en 2006/2007: Sur la base des recommandations adoptées à Kiev lors du Séminaire de la CEMT/CEE sur le transport intermodal entre l'Europe et l'Asie et conformément au plan-cadre d'action correspondant adopté par le Conseil des ministres de la CEMT (Moscou, 24 et 25 mai 2005), examen des mesures visant à faciliter les procédures de passage des frontières et analyse de la compatibilité entre les divers paramètres d'infrastructure ferroviaire et intermodale et de leur possible harmonisation à long terme.
