


**Commission économique pour l'Europe**

## Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique**
**Rapport du Groupe de travail du transport intermodal et  
 de la logistique sur sa cinquante-deuxième session<sup>1</sup>  
 (Genève, 12 et 13 octobre 2009)**

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	2	3
III. Adoption du rapport de la cinquante et unième session (point 2 de l'ordre du jour).....	3	3
IV. Faits nouveaux intervenus dans le secteur du transport intermodal et de la logistique et bonnes pratiques mises en œuvre (point 3 de l'ordre du jour).....	4–9	3
V. Suivi des mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal (point 4 de l'ordre du jour).....	10–11	4
VI. Examen collégial au niveau national de la politique de transport intermodal de la Turquie (point 5 de l'ordre du jour).....	12–13	5
VII. Rapprochement et harmonisation des régimes de responsabilité civile dans le transport intermodal (point 6 de l'ordre du jour) .....	14–15	5
VIII. Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales (point 7 de l'ordre du jour) .....	16–17	6
IX. Activités et fonctionnement futurs du Groupe de travail (point 8 de l'ordre du jour).....	18–22	6
X. Commission européenne (point 9 de l'ordre du jour) .....	23–24	7

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

XI.	Le Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE et ses organes subsidiaires (point 10 de l'ordre du jour).....	25	7
XII.	Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (point 11 de l'ordre du jour) .....	26–33	8
	A. État de l'AGTC (point 11 a) de l'ordre du jour).....	26–27	8
	B. État des propositions d'amendement adoptées (point 11 b) de l'ordre du jour).....	28	8
	C. Nouvelles propositions d'amendement (actualisation et extension du réseau AGTC) (point 11 c) de l'ordre du jour).....	29–31	8
	D. Nouvelles propositions d'amendement (normes minimales en matière d'infrastructures et de performances) (point 11 d) de l'ordre du jour) .....	32–33	9
XIII.	Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 12 de l'ordre du jour).....	34–36	9
	A. État du Protocole (point 12 a) de l'ordre du jour).....	34–35	9
	B. Nouvelles propositions d'amendement (point 12 b) de l'ordre du jour).....	36	9
XIV.	Évaluations biennales et nouveau programme de travail (2010-2014) (point 13 de l'ordre du jour).....	37–39	10
XV.	Thèmes des débats de fond de 2010 (point 14 de l'ordre du jour) .....	40–41	10
XVI.	Élection du Bureau (point 15 de l'ordre du jour) .....	42	10
XVII.	Dates de la prochaine session (point 16 de l'ordre du jour) .....	43	10
XVIII.	Relevé des décisions (point 17 de l'ordre du jour).....	44	10

## **I. Participation**

1. Ont participé à la session des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, France, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Turquie. La Commission européenne (CE) et la Cour des comptes européenne étaient aussi représentées ainsi que la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), le Bureau international du Travail (BIT) et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées: Association intermodale européenne (EIA); Conseil des chargeurs maritimes d'Europe, Groupement européen du transport combiné (GETC); Bureau international des conteneurs (BIC); Association internationale du transport multimodal (IMMTA); Comité international des transports ferroviaires (CIT); Union internationale des transports routiers (IRU); Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR); Union internationale des chemins de fer (UIC).

## **II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)**

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/124).

## **III. Adoption du rapport de la cinquante et unième session (point 2 de l'ordre du jour)**

3. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa cinquante et unième session (19 et 20 mars 2009) établi par le secrétariat en coopération avec le Président (ECE/TRANS/WP.24/123).

## **IV. Faits nouveaux intervenus dans le secteur du transport intermodal et de la logistique et bonnes pratiques mises en œuvre (point 3 de l'ordre du jour)<sup>2</sup>**

4. Comme suite aux renseignements détaillés qui lui avaient été communiqués à sa session de mars 2009 (ECE/TRANS/WP.24/123, par. 8 à 18), le Groupe de travail a pris note des résultats d'une enquête menée auprès de plus de 105 opérateurs européens de transport intermodal par l'UIC dans le cadre du projet DIOMIS<sup>3</sup>. En 2007, 18 070 000 unités Équivalent Vingt Pieds (EVP/TEU) ont été transportées dans le cadre du transport intermodal route-rail, dont 17 110 000 (94,7 %) n'étaient pas accompagnées et

---

<sup>2</sup> Tous les documents informels et tous les exposés faits lors de la session sont disponibles sur le site Web suivant: <http://www.unece.org/trans/wp24/wp24-presentations/24presentations.html>.

<sup>3</sup> L'enquête menée dans le cadre du projet «DIOMIS» (développement de modèles d'utilisation et d'exploitation de l'infrastructure en vue d'un transfert intermodal des transports) a porté sur 30 pays européens, notamment la Turquie et l'Ukraine. L'étude sera actualisée en ce qui concerne l'année 2009. Les résultats seront communiqués en 2010.

960 000 (5,3 %) étaient accompagnées, soit une augmentation de 35 % entre 2005 et 2007 pour l'ensemble du transport intermodal en Europe.

5. Comme cela avait déjà été indiqué en mars 2009<sup>4</sup>, le rapide accroissement du transport intermodal en Europe a subi un coup d'arrêt en 2008. Selon les données finales de 2008, les sociétés UIRR n'ont signalé qu'une légère augmentation du total du transport de l'ordre de 2 % par rapport à 2007 correspondant à 3 millions d'envois ou 5 990 000 EVP<sup>5</sup>, alors que la hausse avait été de 9 % en 2007 et de 15 % en 2006. Si le premier semestre 2008 s'était encore caractérisé par une croissance soutenue, le second semestre a enregistré une baisse spectaculaire du trafic due à l'aggravation de la crise économique et, en particulier, à la réduction de la demande de transport dans le trafic entre les ports et l'arrière-pays et de la demande de transport de l'industrie automobile.

6. En 2008, les sociétés UIRR ont transporté 3 790 000 EVP en trafic international contre 2,2 millions d'EVP en trafic national. Le transport international a légèrement diminué (1 %) tandis que le transport national a continué d'augmenter (+7 %). La différence entre les performances respectives du trafic international et du trafic national a été particulièrement marquée pour le transport accompagné: +28 % pour le transport national contre seulement +1 % pour le transport international. Au total, le transport accompagné a augmenté de 10 % tandis que le transport non accompagné n'a augmenté que de 1 %.

7. Prenant acte du rapport qui avait été demandé au secrétariat sur les incidences de la crise économique et financière sur le transport intermodal (ECE/TRANS/WP.24/2009/6), le Groupe de travail a noté que, au cours du premier semestre de 2009, les volumes de trafic en transport intermodal avaient diminué de 20 à 25 % pour le transport non accompagné et de 15 % pour le transport accompagné<sup>6</sup>. Les opérateurs de transport intermodal avaient ajusté leurs offres de transport et rationalisé leurs procédures internes, mais avaient jusque-là maintenu leurs plans d'investissements stratégiques et conservé leur personnel.

8. Le Groupe de travail a aussi noté que les gouvernements européens, à l'exception de ceux de la Suisse et de la France (en janvier 2010), n'avaient pas encore arrêté, dans les domaines fiscal, financier ou réglementaire, de mesures d'appui spécifiques à court terme pour permettre aux opérateurs de transport intermodal de lutter contre la crise. Le sentiment était que la branche d'activité devait utiliser la crise pour s'adapter aux nouvelles évolutions et demandes, rationaliser les procédures internes, renforcer la coopération et améliorer la qualité des services. De nouvelles perspectives pourraient être ouvertes dans les domaines de la logistique écologique, de l'amélioration des opérations des terminaux et des nouveaux marchés du transport, comme indiqué dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/6.

9. Le Groupe de travail a été informé par les experts de la Belgique, de la Fédération de Russie, de la France, de la Slovaquie, de la Turquie, du BIC et de l'IRU sur les tous derniers faits nouveaux intervenus dans le domaine du transport intermodal. Il a décidé de continuer à observer les nouvelles tendances et évolutions lors des futures sessions.

---

<sup>4</sup> ECE/TRANS/WP.24/123, par. 11 et 12.

<sup>5</sup> Un envoi UIRR (accompagné ou non accompagné) représente deux unités équivalant à un conteneur ISO de 20 pieds (EVP).

<sup>6</sup> Pour plus de précisions, on se reportera aux documents et exposés de la CEE.

## **V. Suivi des mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal (point 4 de l'ordre du jour)**

10. Le Groupe de travail a rappelé que, à sa soixante-neuvième session, le Comité des transports intérieurs avait décidé que le Groupe de travail devrait poursuivre 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 et b) la surveillance de l'application et l'examen de la résolution d'ensemble CEMT sur le transport combiné (CEMT/CM(2002)3/Final) (ECE/TRANS/192, par. 90). Il a fait observer qu'après les informations communiquées récemment par l'Allemagne et la Suisse, 14 pays au total avaient jusque-là fourni des données comparables permettant d'avoir un aperçu des mesures d'ordre général prises pour promouvoir le transport intermodal (ECE/TRANS/WP.24/2009/9; ECE/TRANS/WP.24/2009/8; ECE/TRANS/WP.24/2008/5 et additifs).

11. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de continuer à suivre et analyser les mesures nationales afin de donner des informations cohérentes et détaillées sur les meilleures pratiques dans les États membres de la CEE.

## **VI. Examen collégial au niveau national de la politique de transport intermodal de la Turquie (point 5 de l'ordre du jour)**

12. À sa quarante-septième session, le Groupe de travail avait déjà défini le concept d'«examen collégial» comme l'examen et l'évaluation systématiques des résultats d'un État par un autre État dans un domaine précis. L'objectif est d'aider l'État qui fait l'objet de l'examen à améliorer son processus décisionnel, à adopter des bonnes pratiques et à favoriser le respect des normes et principes établis. Ces types d'examen sont menés à la demande expresse d'un gouvernement et, en principe, sans aucun frais pour le gouvernement demandeur (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 16 à 18).

13. Le Groupe de travail a été informé par les représentants de la Turquie du résultat de l'examen collégial des transports intermodaux en Turquie (texte disponible à la session). Il a accueilli avec satisfaction ce rapport analytique pertinent et a estimé que de tels examens collégiaux seraient utiles pour aider les pays à appliquer et suivre efficacement les politiques relatives au transport intermodal. Conscient des difficultés rencontrées pour obtenir les fonds nécessaires pour que le secrétariat puisse organiser ces examens collégiaux, le Groupe de travail attendait des propositions concernant l'exécution de nouveaux examens collégiaux, éventuellement en coopération avec d'autres organisations internationales.

## **VII. Rapprochement et harmonisation des régimes de responsabilité civile dans le transport intermodal (point 6 de l'ordre du jour)**

14. Rappelant les débats qui avaient eu lieu pendant ses sessions précédentes et qui sont résumés dans les documents ECE/TRANS/WP.24/2009/3 et ECE/TRANS/WP.24/123 (par. 36 à 43) et prenant note des informations de base figurant dans les documents informels n<sup>os</sup> 2 et 3 (2009), le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) sur l'origine de la nouvelle Convention sur les contrats de transport international de

marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam) ainsi que sur les principales innovations et les principaux concepts qui sont consacrés dans cet instrument. Les Règles de Rotterdam ont à ce jour été signées par 19 pays.

15. Le Groupe de travail a procédé à un échange de vues sur les effets et la valeur ajoutée qui pourraient découler des Règles de Rotterdam, tout particulièrement pour le transport intermodal européen, et a décidé de continuer, en coopération avec la Commission européenne, à examiner les régimes de responsabilité civile pour accroître la compétitivité du transport intermodal au niveau paneuropéen.

## **VIII. Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales (point 7 de l'ordre du jour)**

16. Le Groupe de travail a rappelé qu'en 1996 il avait, en collaboration avec l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation internationale du Travail (OIT), établi sous leur forme définitive des directives internationales, répondant aux besoins de tous les modes de transport terrestres, relatives à la sécurité du chargement des cargaisons dans les conteneurs et engins de transport de marchandises (TRANS/WP.24/R.83 et Add.1)<sup>7</sup>. Il avait été proposé que ces directives soient actualisées périodiquement et complétées par des éléments, tels que des dispositions relatives à la désinfection (TRANS/WP.24/71, par. 32 à 36). En 1997, le CTI avait approuvé ces directives et avait exprimé l'espoir qu'elles contribueraient à diminuer le nombre d'accidents corporels survenant lors de la manutention des conteneurs. Elles devraient aussi atténuer les risques physiques encourus par les chargements lors des opérations de transport combiné (ECE/TRANS/119, par. 124 à 126).

17. Le Groupe de travail a été informé que les organismes compétents au sein de l'OMI n'avaient pas encore achevé l'examen des directives communes et a décidé d'attendre les résultats de ces travaux avant d'apporter sa contribution concernant les prescriptions relatives au transport terrestre.

## **IX. Activités et fonctionnement futurs du Groupe de travail (point 8 de l'ordre du jour)**

18. Comme il l'avait décidé à sa cinquante et unième session, le Groupe de travail a examiné un rapport de son groupe virtuel d'experts sur les activités et le fonctionnement futurs du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/2009/5). Sur la base d'un examen de son champ d'action actuelle et de la présente organisation de ses travaux, le groupe d'experts a défini les traits distinctifs du Groupe de travail en tant que forum paneuropéen pour les gouvernements et les experts du secteur des transports et en tant qu'organe chargé d'élaborer et d'administrer des instruments juridiques multilatéraux qui propose des travaux interdisciplinaires et interrégionaux et sert d'agent de liaison entre l'Union européenne et les autres pays membres de la CEE.

19. En raison de la diversité économique, politique et institutionnelle des pays qui composent la CEE-ONU, le Groupe de travail ne peut être efficace et utile que s'il a la capacité de répondre aux différents besoins de ses «clients», à savoir les gouvernements des pays membres de la CEE, mais aussi les ONG et le secteur des transports.

---

<sup>7</sup> <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

20. Le Groupe de travail a décidé de renforcer et rationaliser davantage son rôle de forum paneuropéen pour les experts des gouvernements et du secteur des transports et de mieux tirer parti de ses caractéristiques interdisciplinaires et interrégionales ainsi que de son rôle d'administration d'instruments juridiques multilatéraux dans le domaine du transport intermodal.

21. À cette fin, il a décidé d'axer les débats de ses futures sessions sur des thèmes spécifiques, pour lesquels un pays ou une organisation servirait d'animateur, et d'organiser autant et aussitôt que possible des sessions qui se tiendraient juste avant ou juste après des sessions d'autres groupes de travail de la CEE, en particulier le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) pour profiter de synergies. Il a aussi décidé d'améliorer la visibilité, la communication et la sensibilisation, en particulier vis-à-vis des pays de l'EOCAC<sup>8</sup> notamment en convoquant des tables rondes, des séminaires et des sessions en dehors de Genève. À cet égard, des mécanismes et procédures spécifiques seront examinés lors des futures sessions sur la base des résultats d'une enquête effectuée par le secrétariat pour déterminer les raisons de l'absence de représentants d'États membres de la CEE qui effectuent des opérations de transport intermodal.

22. Enfin, les membres du Groupe de travail sont convenus que les décisions concernant l'Accord AGTC et son Protocole devraient être prises au début de ses sessions.

## **X. Commission européenne (point 9 de l'ordre du jour)**

23. Le représentant de la Commission européenne a donné au Groupe de travail des informations sur les progrès enregistrés dans la mise en œuvre du plan d'action logistique qui avait été adopté en octobre 2007 dans le cadre d'un vaste programme de transport de marchandises portant également sur d'autres questions, notamment des réseaux ferroviaires axés sur le transport de marchandises, une nouvelle politique portuaire, des autoroutes de la mer et un espace maritime européen sans frontière.

24. En outre, il a donné des informations sur une étude concernant l'harmonisation et l'automatisation des documents de transport qui avait été achevée et qui avait été suivie de consultations avec les États membres en septembre 2009. De nouvelles études sur les modifications qui pourraient être apportées aux règles concernant les poids et les dimensions (définis dans la Directive 96/53/CE) des véhicules utilitaires lourds seront réalisées en 2010 et une révision de la Directive 92/106/CEE sur le transport combiné est en cours de préparation. Enfin, des travaux de recherche se poursuivent sur les «corridors verts» et une révision des directives relatives au Réseau de transport européen (RTE-T) est prévue en 2010.

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

25. Le Groupe de travail a pris note des résultats des activités du groupe d'experts de la CEE sur les liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays qui avaient été approuvées par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5). Il a pris note de la poursuite des travaux sur les liaisons de transport Europe-Asie et de la convocation d'une réunion du groupe d'experts en novembre 2009 à Istanbul. En outre, le Groupe de travail a été informé que la CEE avait publié un rapport sur les méthodes utilisables pour repérer les goulets d'étranglement dans les transports et les

---

<sup>8</sup> EOCAC = Europe orientale, Caucase et Asie centrale.

liaisons manquantes dans les réseaux infrastructurels. Enfin, le Groupe de travail a pris note d'un rapport sur l'égalité des sexes dans le domaine des transports qui avait été établi par le secrétariat (ECE/TRANS/2009/6, ECE/TRANS/2009/7 et ECE/TRANS/2009/8).

## **XII. Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (point 11 de l'ordre du jour)**

### **A. État de l'AGTC (point 11 a) de l'ordre du jour)**

26. Le Groupe de travail a noté que l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) comptait 32 Parties contractantes<sup>9</sup>.

27. Des renseignements détaillés sur l'AGTC, y compris le texte complet et actualisé de l'Accord (ECE/TRANS/88/Rev.5)<sup>10</sup> une carte du réseau AGTC, un inventaire électronique des normes énoncées dans l'Accord ainsi que toutes les notifications dépositaires pertinentes peuvent être consultés sur le site Web du Groupe de travail<sup>11</sup>.

### **B. État des propositions d'amendement adoptées (point 11 b) de l'ordre du jour)**

28. Le Groupe de travail a noté que les propositions d'amendement aux annexes I et II de l'Accord AGTC, adoptées à sa quarante-neuvième session (ECE/TRANS/WP.24/119, par. 40 à 45 et annexe), qui actualisent le réseau AGTC et en étendent la portée géographique, entreraient en vigueur le 23 mai 2009 comme indiqué dans la notification dépositaire C.N.76.2009.TREATIES-1 du 23 février 2009. D'autres propositions d'amendement relatives aux articles 14 à 16 de l'AGTC devraient entrer en vigueur avant la fin de l'année.

### **C. Nouvelles propositions d'amendement (actualisation et extension du réseau AGTC) (point 11 c) de l'ordre du jour)**

29. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa quarante-neuvième session il avait adopté les propositions d'amendement figurant dans les documents ECE/TRANS/WP.24/2008/3, Add.1 et Add.2, à l'exception des propositions d'amendement concernant l'Autriche (15), la Hongrie (19), l'Arménie (35), la Géorgie (37) et le Turkménistan (39) (ECE/TRANS/WP.24/2008/3/Add.1) pour lesquelles les consultations n'étaient pas encore terminées (ECE/TRANS/WP.24/119, par. 40 à 44) et qui figurent dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/1.

---

<sup>9</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, Ukraine.

<sup>10</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.

<sup>11</sup> <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

30. Le représentant de la Turquie a informé le Groupe de travail que, directement concerné par les propositions d'amendement concernant l'Arménie (35) et la Géorgie (37), contenues dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/1, son pays n'avait pas d'objection à formuler contre ces propositions à condition de pouvoir se réserver le droit de maintenir sa position actuelle vis-à-vis des pays qui pourraient être à l'avenir Parties contractantes à l'Accord AGTC.

31. Le Groupe de travail a noté que les propositions d'amendement figurant dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/4 seraient revues par le secrétariat de la CEE à la suite de consultations avec l'Allemagne, le Danemark et la Suède pour que le Groupe de travail prenne une décision à l'une de ses prochaines sessions.

#### **D. Nouvelles propositions d'amendement (normes minimales en matière d'infrastructures et de performances) (point 11 d) de l'ordre du jour)**

32. Le Groupe de travail a rappelé que, comme indiqué dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/2, plusieurs des 15 pays qui avaient répondu au questionnaire du secrétariat sur la pertinence des normes et des paramètres de performance et d'infrastructure minimaux visés dans les annexes III et IV de l'Accord AGTC avaient estimé que certains de ces paramètres et normes devraient peut-être être actualisés.

33. Afin d'avoir une vision détaillée de la taille et de l'éventail des normes et des paramètres qu'il est proposé d'adopter pour les lignes de transport international combiné existantes et nouvelles et les installations connexes figurant non seulement dans l'AGTC mais aussi dans l'Accord AGC, le secrétariat demande actuellement l'avis des responsables d'infrastructures ferroviaires, des exploitants de terminaux et des compagnies de chemin de fer. Les résultats de cette consultation devraient être disponibles au début de 2010 et seraient alors examinés par le Groupe de travail.

### **XIII. Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 12 de l'ordre du jour)**

#### **A. État du Protocole (point 12 a) de l'ordre du jour)**

34. Le Groupe de travail a noté que, à la suite de l'adhésion de la Serbie le 31 juillet 2009, le Protocole à l'AGTC entrerait en vigueur le 29 octobre 2009.

35. Le Groupe de travail a noté que le Protocole à l'AGTC avait été signé par 15 pays et ratifié par 9 pays<sup>12</sup>. Le texte du Protocole est publié sous la cote ECE/TRANS/122 et Corr.1 et 2<sup>13</sup>. On trouvera sur le site Web du Groupe de travail des informations détaillées sur le Protocole, y compris le texte de cet instrument et toutes les notifications dépositaires pertinentes<sup>14</sup>.

<sup>12</sup> Bulgarie, Danemark, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie, Serbie et Suisse.

<sup>13</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.

<sup>14</sup> <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

**B. Nouvelles propositions d'amendement (point 12 b) de l'ordre du jour)**

36. Le Groupe de travail a décidé d'examiner à sa prochaine session les propositions d'amendement soumises précédemment par l'Autriche, la Bulgarie, la France, la Hongrie et la Roumanie, telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/WP.24/2008/9.

**XIV. Évaluations biennales et nouveau programme de travail (2010-2014) (point 13 de l'ordre du jour)**

37. Le Groupe de travail a rappelé que, à sa quarante-huitième session, en octobre 2007, il avait approuvé les réalisations escomptées relatives à son domaine d'activité ainsi que les trois indicateurs de succès mentionnés dans le document ECE/TRANS/WP.24/2007/4 concernant ses activités en 2008 et 2009.

38. Le Groupe de travail a examiné ses réalisations escomptées et ses indicateurs de succès et a adopté de nouvelles mesures de résultats pour la période 2010-2011, telles qu'elles sont mentionnées dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/7.

39. Dans ce contexte et compte tenu de ses réflexions menées sur ses travaux et son rôle futurs (voir sect. IX), le Groupe de travail a examiné et adopté son programme de travail pour la période 2010-2014, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/7.

**XV. Thèmes des débats de fond de 2010 (point 14 de l'ordre du jour)**

40. Rappelant ses réflexions menées sur ses travaux et son rôle futurs (voir sect. IX), le Groupe de travail a décidé de retenir comme thème des débats de fond à sa prochaine session de mars 2010 «Possibilités et difficultés du transport intermodal par voie navigable et par navigation côtière».

41. À la session d'automne 2010, une table ronde ou un atelier pourrait être organisé sur le thème «Aménagement du territoire et transport intermodal: le rôle des terminaux».

**XVI. Élection du Bureau (point 15 de l'ordre du jour)**

42. Le Groupe de travail a réélu M. M. Viardot (France) et M. H. Maillard (Belgique) respectivement Président et Vice-Président pour ses sessions de 2010.

**XVII. Dates de la prochaine session (point 16 de l'ordre du jour)**

43. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa session de printemps les 16 et 17 mars 2010 à Genève.

**XVIII. Relevé des décisions (point 17 de l'ordre du jour)**

44. Comme convenu et conformément à la décision du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/156, par. 6), le secrétariat a établi le présent rapport en coopération avec le Président et en consultation avec les délégations.