


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique
Cinquante-troisième session

Genève, 4 et 5 octobre 2010

**Rapport du Groupe de travail du transport intermodal
 et de la logistique sur sa cinquante-troisième 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 du transport intermodal et de la logistique et bonnes pratiques mises en œuvre (point 2 de l'ordre du jour).....	6–14	3
IV. Thème retenu pour 2010: Possibilités et difficultés du transport intermodal par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour)	15–29	4
A. Le potentiel considérable du transport intermodal par voie navigable	18–24	5
B. Mesures à prendre par les gouvernements européens.....	25–29	6
V. Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal (point 4 de l'ordre du jour).....	30–32	7
VI. Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (point 5 de l'ordre du jour).....	33–42	7
A. État de l'AGTC et des propositions d'amendements adoptées.....	33–34	7
B. Propositions d'amendements (actualisation et extension du réseau AGTC) ..	35–36	8
C. Propositions d'amendements (normes minimales en matière d'infrastructures et de performances)	37–42	8
VII. Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 6 de l'ordre du jour).....	43–51	9
A. État du Protocole	45–47	10

B.	Propositions d'amendements	48-51	10
VIII.	Régimes de responsabilité civile dans le transport intermodal (point 7 de l'ordre du jour).....	52-55	11
IX.	Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales (point 8 de l'ordre du jour)	56-60	11
X.	Poids et dimensions des unités de chargement utilisées en transport intermodal: le concept modulaire (point 9 de l'ordre du jour)	61-64	12
XI.	Activités de la Commission européenne dans le secteur du transport intermodal et de la logistique (point 10 de l'ordre du jour).....	65	13
XII.	Activités des organisations internationales dans le secteur du transport intermodal et de la logistique (point 11 de l'ordre du jour).....	66	13
XIII.	Activités du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 12 de l'ordre du jour)	67	13
XIV.	Thème du débat de fond de 2011 (point 13 de l'ordre du jour)	68	14
XV.	Élection du Bureau (point 14 de l'ordre du jour)	69	14
XVI.	Date et lieu de la prochaine session (point 15 de l'ordre du jour).....	70-72	14
XVII.	Liste des décisions prises (point 16 de l'ordre du jour)	73	14

I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique a tenu sa cinquante-troisième session les 4 et 5 octobre 2010 à Genève.
2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Japon, Pays-Bas, Slovaquie, Turquie et Ukraine. La Commission européenne (CE) était représentée.
3. La Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) étaient aussi représentées, ainsi que les organisations non gouvernementales ci-après: Groupement européen du transport combiné (GETC); Bureau international des conteneurs (BIC); Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR); Centre allemand de promotion du transport intermodal (SGKV).
4. Conformément à la décision que le Groupe de travail a prise à sa cinquante-deuxième session (ECE/TRANS/WP.24/125, par. 42), la session a été présidée par M. M. Viardot (France).

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

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/126).

III. Faits nouveaux intervenus dans le secteur du transport intermodal et de la logistique et bonnes pratiques mises en œuvre (point 2 de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 1 (2010).

6. Le Groupe de travail a procédé à un échange de vues sur l'évolution récente et les tendances du transport intermodal et de la logistique dans les pays membres de la CEE.
7. En 2009, la crise économique et financière a entraîné un fort ralentissement du transport de marchandises. Le transport international de conteneurs en particulier a accusé un recul très net: le trafic mondial de conteneurs (en EVP) a chuté de 26 %. De la même manière, alors que le transport combiné rail-route avait enregistré, en moyenne, une augmentation annuelle de l'ordre de 6 % entre 1998 et 2008, les sociétés UIRR ont rendu compte en 2009 d'une diminution du trafic de l'ordre de 17 %. Le nombre total des expéditions en 2009 est tombé à 2,5 millions ou 4 990 000 EVP².
8. Le transport combiné a reculé aux niveaux international (3,2 millions d'EVP) et national (1,8 million d'EVP) dans des proportions similaires, soit -16 et -18 % respectivement. Toutefois, le transport combiné non accompagné a diminué de 19 %, alors que le transport combiné accompagné n'a enregistré qu'une baisse de 3 %. En 2009, ces

¹ Tous les documents informels et tous les exposés faits lors de la session sont disponibles sur le site Web suivant: www.unece.org/trans/wp24/wp24-presentations/24presentations.html.

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

différences de performances ont découlé de la nette augmentation du trafic national accompagné (+14 %), principalement en Autriche où plus de 176 000 envois ou 252 000 EVP (+16 %) ont été transportés au niveau national.

9. Alors que la réduction de la demande de transport combiné a entraîné une diminution du nombre de trains de transport combiné par semaine, les sociétés UIRR ont néanmoins augmenté en 2009 leur nombre de relations de transport. Cette augmentation a porté principalement sur les corridors européens Nord-Sud reliant les ports maritimes d'Allemagne, de la Belgique et des Pays-Bas à l'Italie et à l'Europe du Sud-Est, jusqu'à la Turquie et sur les corridors Est-Ouest existant entre le Portugal, l'Espagne, la France, l'Allemagne, la Pologne et la Fédération de Russie.

10. En 2009, les opérations de transport combiné rail-route ont également chuté vertigineusement en Slovaquie et en Ukraine (-30 %), entraînant la suppression de plusieurs services pourtant mis en place tout récemment. De façon analogue, le Transsibérien a enregistré un ralentissement de l'ordre de 33 % dans le domaine du transport de conteneurs. En 2009, le nombre de conteneurs traités dans les ports de l'Extrême-Orient russe de Vostochny et de Vladivostok a reculé de 60 et 15 % respectivement, notamment du fait du fléchissement des envois de pièces automobiles à destination des usines de montage de la Fédération de Russie. En 2009, le trafic de transit de conteneurs est quasiment tombé au point mort sur la ligne du Transsibérien.

11. S'agissant des sociétés UIRR, les chiffres préliminaires pour 2010 indiquent une reprise à deux chiffres de l'ordre de 12 à 17 %, sous l'effet de la forte croissance du commerce international et du trafic maritime de conteneurs, en particulier entre l'Asie et l'Europe (l'Organisation mondiale du commerce (OMC) tablait pour 2010 sur une augmentation du commerce international de l'ordre de 14 %).

12. De même, entre mars et juillet 2010, les volumes de conteneurs traités ont augmenté de plus de 60 % dans les ports pivots d'Extrême-Orient reliés au Transsibérien, du fait en partie d'une forte augmentation des frais de transport maritime de conteneurs entre l'Asie et l'Europe qui a rendu le transport ferroviaire entre l'Extrême-Orient et la Fédération de Russie à nouveau compétitif.

13. Entre janvier et août 2010, plus de 600 000 EVP ont été transportés par le Transsibérien (+25 %), répartis entre 61 % de trafic intérieur, 21 % d'importations et 15 % d'exportations. Le trafic de transit a représenté un peu plus de 3 % (19 200 EVP), dans la mesure où, comme indiqué dans le document informel n° 1 (2010), le «point d'équilibre» (à savoir le lieu où les frais de transport entre l'extrême Est de l'Asie et l'Europe sont identiques, que les conteneurs soient transportés par le rail ou par voie maritime) se trouve dans la région de Moscou. Les frais appliqués pour le transport ferroviaire de conteneurs entre l'extrême Est de l'Asie et des destinations européennes situées à l'ouest de Moscou sont à présent toujours plus élevés que ceux appliqués dans le cadre du transport maritime.

14. Les représentants de l'Autriche, de la Belgique, de la France, des Pays-Bas, de la Slovaquie, de la Turquie et de l'Ukraine ont fourni des renseignements précis sur les derniers faits intervenus dans leur pays en matière de transport combiné.

IV. Thème retenu pour 2010: Possibilités et difficultés du transport intermodal par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.24/2010/1, ECE/TRANS/WP.24/2010/9.

15. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa dernière session (ECE/TRANS/WP.24/125, par. 18 à 22, 40 et 41), le thème retenu pour le débat de fond de la présente session de 2010 est le suivant: Possibilités et difficultés du transport intermodal par voie navigable.

16. M. Boris Kluge, Directeur du Centre allemand de promotion du transport intermodal (SGKV), a élaboré le thème de 2010 et animé les débats. MM. Heiko Rumfeld, membre de la Commission portuaire de Duisbourg (Allemagne), Oliver Haas, Directeur du terminal de conteneurs CTS (groupe NESKA – Allemagne) et Nicolas Bour, Chef du projet du canal Seine-Nord Europe (Voies navigables de France – VNF) ont fait des exposés.

17. En se fondant sur ces exposés ainsi que sur deux documents de référence établis par le SGKV et par un groupe informel d'experts de la CEE, le Groupe de travail a étudié le rôle joué par le transport intermodal par voie navigable et débattu de mesures susceptibles d'en augmenter davantage l'attractivité et la compétitivité et de favoriser sa complémentarité avec le transport routier et ferroviaire dans le cadre de systèmes de transport continu de porte-à-porte. S'agissant de la poursuite de l'examen de la question au sein du Groupe de travail, les participants se sont accordés à dire qu'il fallait veiller à éviter les redondances par rapport aux activités du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3).

A. Le potentiel considérable du transport intermodal par voie navigable

18. Il a été noté que le réseau européen de voies navigables répondant aux prescriptions fondamentales de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) de la Commission économique pour l'Europe s'étendait sur 22 000 kilomètres et qu'il offrait d'énormes capacités de développement sans qu'il soit nécessaire pour cela de réaliser d'investissements majeurs au niveau des infrastructures et de la flotte. En outre, les deux tiers de ce réseau (14 770 kilomètres) constitué en l'occurrence de voies navigables de classe Vb ou de classes supérieures satisfont aux prescriptions minimales qui ont été définies pour un transport international de conteneurs efficace, telles qu'elles figurent dans le Protocole sur le transport combiné par voies navigables à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) de la CEE.

19. Cependant, alors qu'en 2007, quelque 18 millions d'EVP ont été transportés par ferroutage, principalement suivant les corridors européens Nord-Sud, le transport intermodal par voie navigable se limite essentiellement au transport entre les ports et l'arrière-pays et en provenance des grands ports maritimes de la Rangée Nord Europe. La plupart de ce trafic s'effectue sur le Rhin et ses affluents où, en 2007, le volume transporté était de quelque 1,6 million d'EVP.

20. Depuis 1995, le transport de conteneurs sur le Rhin a presque triplé, principalement sous l'impulsion du trafic entre les ports maritimes et l'arrière-pays. Comme en témoigne l'essor du transport de conteneurs sur le Rhin, si les conditions et les infrastructures relatives à la navigation intérieure sont bonnes, le transport intermodal par voie navigable peut être très compétitif.

21. Alors que les infrastructures de transport routier et ferroviaire sont de plus en plus engorgées, en particulier le long des grands axes Nord-Sud européens, 20 à 100 % des capacités du secteur du transport par voie navigable demeurent inexploitées dans de nombreux pays de la Commission économique pour l'Europe, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept. Toutefois, une capacité adéquate ne s'avère pas suffisante pour accroître la part de marché des voies navigables et améliorer leur répartition modale par rapport au transport routier et ferroviaire.

22. S'il veut s'emparer des futurs marchés en expansion, comme celui du transport de conteneurs, le secteur du transport par voie navigable doit satisfaire aux prescriptions et aux besoins toujours plus complexes de la chaîne d'approvisionnement et des responsables de la distribution et doit mieux s'intégrer dans des chaînes de transport porte-à-porte fluides. Pour ce faire, les opérations de transbordement et la desserte terminale se doivent d'être efficaces car, en matière de coûts et de qualité des services, le transport routier de porte-à-porte joue un rôle de référence.

23. Étant donné le peu d'espace dont disposent la plupart des ports à conteneurs européens et l'engorgement toujours plus intense des zones situées à proximité des ports et des grands axes routiers et ferroviaires Nord-Sud européens, la navigation intérieure pourrait s'emparer d'autres parts de marché dans le secteur du transport entre les ports et l'arrière-pays, notamment le long du Rhin et du Rhône et de leurs principaux affluents.

24. Sur les quelque 330 ports fluviaux pouvant être classés parmi les ports d'importance internationale, 150 sont situés le long du Rhin et 45, seulement, le long du Danube. Seule une centaine de ces ports exploitent des terminaux consacrés au transport intermodal. Ce réseau dense de terminaux établis à proximité des grands centres économiques européens le long du Rhin et de ses canaux ne peut que stimuler une augmentation soutenue du trafic de conteneurs. Cela exige toutefois une meilleure coopération entre les ports maritimes et les ports fluviaux.

B. Mesures à prendre par les gouvernements européens

25. Les gouvernements européens jouent un rôle de premier plan en mettant en place des infrastructures fluviales et portuaires fiables, ou en en favorisant l'établissement, et en entretenant ces infrastructures de manière appropriée afin de garantir des services fiables, sans lesquels les infrastructures ne pourraient être compétitives. La construction du canal Seine-Nord-Europe, qui relie Paris et le bassin de la Seine aux réseaux européens de voies navigables belge, néerlandais et allemand, va supprimer l'une des liaisons manquantes existantes. Les gouvernements européens devraient mieux utiliser le cadre que constitue le Protocole à l'AGTC (CEE), qui définit un plan coordonné pour le développement du transport intermodal sur les voies navigables et les parcours côtiers paneuropéens.

26. En outre, il convient de faire en sorte que, dans les grands ports maritimes européens, les conditions soient les mêmes pour les intervenants du secteur maritime et du secteur fluvial. De la même manière, un cadre et des mécanismes d'appui doivent être mis en place afin de regrouper les marchandises lors de leur transport entre les ports et l'arrière-pays à destination des plates-formes et des terminaux fluviaux et permettre ainsi une utilisation plus efficace des bateaux de navigation intérieure. Les gouvernements européens devraient encourager et appuyer les initiatives du secteur privé en la matière.

27. Des mécanismes favorisant l'établissement et la pérennité de règles et de règlements paneuropéens normalisés applicables au transport par voie navigable faciliteraient les opérations et rationaliseraient les procédures administratives. Les gouvernements européens devraient encourager ces processus en coordonnant et en rationalisant les procédures réglementaires et en insufflant davantage de collaboration dans le paysage institutionnel de

la navigation intérieure (Commission européenne, CEE et Commissions fluviales du Danube, de la Moselle, du Rhin et de la Save).

28. Faute de règles et de réglementations approuvées à l'échelle internationale, le transport fluviomaritime international, très complexe et coûteux, ne peut être effectué que par des navires de mer. L'établissement d'un lien entre le transport maritime et le transport fluvial assurerait une connexion fluide entre la partie terrestre et la partie maritime des chaînes de transport internationales et permettrait d'éviter d'avoir à transborder les conteneurs dans les ports maritimes européens, qui sont saturés. Les gouvernements européens devraient prendre urgemment des mesures dans ce domaine.

29. Enfin, il convient de continuer de rationaliser les opérations du secteur particulièrement fragmenté qu'est la navigation intérieure et de mettre sa flotte et les installations portuaires en conformité avec les prescriptions modernes en matière de sécurité et de respect de l'environnement. S'il veut s'imposer sur des marchés en expansion et dans des niches commerciales, comme les secteurs des conteneurs et du transport par navires rouliers, du transport de marchandises en vrac et de marchandises lourdes ou des déchets et des matériaux de recyclage, le secteur de la navigation intérieure doit aussi satisfaire aux prescriptions et besoins toujours plus complexes des chaînes d'approvisionnement régionales et mondiales et des responsables de la distribution. Les gouvernements européens devraient encourager et soutenir cette adaptation, ce qui favoriserait une meilleure gestion des ports par les entreprises du secteur privé, ainsi qu'une déréglementation des opérations de transports par voies navigables.

V. Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal (point 4 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.24/2010/7.

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

31. Le Groupe de travail a pris note des renseignements actualisés fournis par l'Allemagne, la Belgique, la Pologne, la République tchèque, la Roumanie, la Serbie, la Slovaquie et la Turquie (voir le document ECE/TRANS/WP.24/2010/7). La Slovénie et la Suisse ont indiqué que les renseignements qu'elles avaient fournis en 2008 (voir les documents ECE/TRANS/WP.24/2009/9, ECE/TRANS/WP.24/2009/8, ECE/TRANS/WP.24/2008/5 et additifs) étaient toujours valables. L'Autriche fera parvenir des informations mises à jour à l'issue de la réunion.

32. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de continuer à suivre et à analyser les mesures nationales mises en œuvre afin de lui broser un tableau cohérent, complet et susceptible de donner lieu à des comparaisons des mesures d'appui prises par les gouvernements européens en faveur du transport intermodal au niveau paneuropéen. Le secrétariat a été invité à fournir un accès en ligne à ces informations.

VI. Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (point 5 de l'ordre du jour)

A. État de l'AGTC et des propositions d'amendements adoptées

Document: ECE/TRANS/88/Rev.5.

33. L'AGTC compte actuellement 32 Parties contractantes³. 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 sur le site Web du Groupe de travail, à l'adresse www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

34. Les amendements élaborés par le Groupe de travail concernant le paragraphe 2 des articles 14, 15 et 16 de l'AGTC sont entrés en vigueur le 10 décembre 2009, comme indiqué dans la notification dépositaire C.N.544.2009.TREATIES-2 du 10 septembre 2009. Actuellement, aucune autre proposition d'amendement n'est en attente.

B. Propositions d'amendements (actualisation et extension du réseau AGTC)

35. Le Groupe de travail a examiné les propositions d'amendements qu'il avait déjà été étudiées à sa cinquante-deuxième session, telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/1 pour ce qui est de l'Arménie, de l'Autriche, de la Géorgie, de la Hongrie et du Turkménistan, et dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/4 pour ce qui est de l'Allemagne, du Danemark et de la Suède (ECE/TRANS/WP.24/125, par. 29 à 31). Il a accepté la proposition de l'Autriche visant à supprimer le tronçon autrichien de la ligne ferroviaire «C-E 63 Wien-Ebenfurt (-Sopron)» dont l'ajout a été proposé récemment, et à prolonger cette ligne en Hongrie («C-E 631 (Ebenfurt-) Sopron-Szombathely-Nagykanizsa»).

36. Le Groupe de travail a noté que, s'agissant des propositions d'amendements restantes, les consultations nécessaires entre les Parties contractantes concernées n'étaient pas encore terminées et il a décidé de revenir sur ce point à sa prochaine session.

C. Propositions d'amendements (normes minimales en matière d'infrastructures et de performances)

Documents: ECE/TRANS/WP.24/2010/2, ECE/TRANS/WP.24/2010/3.

37. 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

³ 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.

estimé que certains de ces paramètres et normes devraient peut-être être révisés et actualisés.

38. Comme il y avait été invité, le secrétariat a demandé l'avis des responsables d'infrastructures ferroviaires et examiné les normes d'interopérabilité technique, obligatoires et proposées, applicables dans l'Union européenne (UE) et dans d'autres pays membres de la CEE, telles que celles mentionnées dans l'Accord intergouvernemental sur le réseau du chemin de fer transasiatique élaboré sous les auspices de la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP).

39. Le Groupe de travail a examiné et comparé les normes et les paramètres de performance et d'infrastructure minimaux de l'AGTC en vigueur avec celles et ceux qui sont applicables et proposés dans l'Union européenne et d'autres pays membres de la CEE sur la base de deux documents établis par le secrétariat, en collaboration avec le groupe informel spécial d'experts:

a) Le document ECE/TRANS/WP.24/2010/2, qui passe en revue les caractéristiques techniques des réseaux ferroviaires AGC et AGTC, telles qu'elles sont exposées à l'annexe II de l'AGC et à l'annexe III de l'AGTC;

b) Le document ECE/TRANS/WP.24/2010/3, qui passe en revue les objectifs opérationnels et les paramètres de performance relatifs aux services de transport combiné (trains et installations), lesquels figurent à l'annexe IV de l'AGTC.

40. Le Groupe de travail a noté notamment que les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) applicables dans l'Union européenne, tant pour les systèmes ferroviaires classiques que pour les systèmes ferroviaires à grande vitesse, étaient globalement conformes aux prescriptions techniques minimales imposées actuellement par l'AGC et l'AGTC, mais qu'elles définissaient au moins 20 paramètres techniques supplémentaires considérés comme essentiels pour les systèmes ferroviaires transeuropéens, tels qu'ils avaient été élaborés par l'Agence ferroviaire européenne dans le cadre de la Directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité.

41. Le Groupe de travail a toutefois reconnu que l'objet que devaient remplir les systèmes ferroviaires et les prescriptions obligatoires auxquelles ceux-ci devaient répondre au titre de la directive de l'Union européenne relative à l'interopérabilité, notamment en termes de sécurité, de fiabilité et de disponibilité, de santé, de protection de l'environnement et de compatibilité technique, allaient bien au-delà de l'objet et des prescriptions minimales applicables aux paramètres de performance et d'infrastructure énoncés dans les accords paneuropéens AGC et AGTC. Aussi, ces paramètres supplémentaires n'auraient-ils pas nécessairement à être considérés comme base de travail dans le contexte des amendements à apporter à l'AGC et à l'AGTC.

42. Le Groupe de travail a invité les pays membres de la CEE et en particulier les Parties contractantes à l'AGTC à transmettre au secrétariat, si possible avant le 1^{er} mars 2011, des observations écrites sur la pertinence des normes et des paramètres de performance et d'infrastructure visés dans l'AGC et l'AGTC. Il a aussi été invité à examiner les documents susmentionnés et à fournir des orientations en vue d'une éventuelle mise à jour des accords AGC et AGTC visant à les mettre en conformité avec les prescriptions modernes en matière de transport ferroviaire et intermodal, applicables au niveau paneuropéen.

VII. Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 6 de l'ordre du jour)

43. Le Groupe de travail a rappelé que l'objectif du Protocole était 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, conformes à ceux figurant dans l'AGN, sur la base de paramètres et de normes de performance convenus au plan international.

44. Le Protocole recense quelque 14 700 kilomètres 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.

45. 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 était entré en vigueur le 29 octobre 2009.

46. Le Protocole à l'AGTC a été signé par 15 pays et ratifié jusqu'à présent par 9 pays⁴. Le texte du Protocole est publié sous la cote ECE/TRANS/122 et Corr.1 et 2⁵. On trouvera sur le site Web du Groupe de travail⁶ des informations détaillées sur le Protocole, y compris le texte de cet instrument et toutes les notifications dépositaires pertinentes.

47. Le Groupe de travail a rappelé que le Comité des transports intérieurs (CTI) avait encouragé les Parties contractantes à l'AGTC concernées à adhérer au Protocole dès que possible.

B. Propositions d'amendements

Document: ECE/TRANS/WP.24/2010/6.

48. Le Groupe de travail a rappelé que le CTI 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).

49. En se fondant sur un document établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/2010/6), qui renfermait notamment une liste récapitulative des propositions d'amendements précédemment soumises par l'Autriche, la Bulgarie, la France, la Hongrie et la Roumanie

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

⁵ 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.

⁶ www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

(ECE/TRANS/WP.24/117, par. 58 et TRANS/WP.24/97, par. 23), le Groupe de travail a examiné non seulement ces propositions de longue date, mais aussi d'autres propositions d'amendements établies par le secrétariat.

50. La proposition d'amendement soumise par l'Autriche et visant à aligner l'alinéa *a* vi) de l'annexe III du Protocole sur la disposition pertinente de l'AGN, telle qu'elle figure au paragraphe 5 du document ECE/TRANS/WP.24/2010/6 ainsi qu'au paragraphe 15 du document ECE/TRANS/WP.24/2008/9 a été acceptée comme suit:

Annexe III, a), vi), ligne 4

À la fin de la première phrase, ajouter la note de bas de page suivante:

2) Toutefois, pour les sections supérieures des cours d'eau naturels caractérisés par des niveaux d'eau qui fluctuent fréquemment en raison d'une forte dépendance directe aux conditions météorologiques, il est recommandé de se référer à une période annuelle moyenne d'au moins trois cents jours.

51. Aucune autre décision n'a pu être prise quant aux autres propositions d'amendement, faute d'informations fournies par les Parties contractantes. Le Groupe de travail a regretté d'avoir, en conséquence, à reporter l'adoption de ces propositions d'amendement à sa prochaine session, conformément aux articles 13, 14 et 15 du Protocole.

VIII. Régimes de responsabilité civile dans le transport intermodal (point 7 de l'ordre du jour)

52. Le Groupe de travail a rappelé les débats qui avaient eu lieu lors de 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, ainsi que les renseignements détaillés que la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) lui avait fournis à sa cinquante-deuxième session concernant 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 (ECE/TRANS/WP.24/125, par. 14 et 15).

53. Le Groupe de travail a noté que les Règles de Rotterdam avaient été adoptées par l'Assemblée générale des Nations unies le 11 décembre 2008. En 2009, 21 pays avaient signé la Convention. Avec deux pays supplémentaires en 2010, le nombre des signataires s'élève à présent à 23. Pour entrer en vigueur, la Convention doit être ratifiée par 20 États.

54. Plusieurs pays, comme la France et l'Espagne, ont déjà engagé des procédures de ratification, y compris de vastes consultations au niveau national.

55. Conformément à son mandat aux fins de la facilitation du transport terrestre intermodal et de l'offre d'une égalité des conditions de concurrence pour le transport intermodal au niveau paneuropéen, le Groupe de travail a décidé d'inviter un groupe informel d'experts (bénévoles) à rédiger une note sur le champ d'application et les conséquences pratiques des Règles de Rotterdam pour les opérations de transport terrestre et intermodal au niveau paneuropéen ne comprenant pas de transport maritime. Cette note devrait être ouverte aux observations des membres du Groupe de travail bien avant sa prochaine session en automne 2011.

IX. Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales (point 8 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.24/2010/4.

56. 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)⁷. Il avait alors été proposé que ces directives soient actualisées périodiquement et complétées d'éléments supplémentaires, tels que des dispositions relatives à la désinfection (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).

57. À sa cinquante et unième session, 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 les faits nouveaux et les procédures envisagées (ECE/TRANS/WP.24/123, par. 45 à 47).

58. Le Groupe de travail a pris note de la position de l'OMI, à savoir que la présente révision ainsi que toute révision future des directives devraient être entreprises sous sa coordination, et que plutôt que de constituer un groupe d'experts commun, les secrétariats de l'OMI, de l'OIT et de la CEE devraient travailler de concert.

59. Compte tenu du document ECE/TRANS/WP.24/2010/4, le Groupe de travail a approuvé les activités du secrétariat, notamment la proposition relative à la création d'un groupe d'experts ou d'une structure du même ordre. Il a également estimé que pour la révision et l'actualisation des directives, il convenait de suivre, en étroite collaboration avec les groupes professionnels concernés, une approche globale et intégrée répondant aux besoins de tous les modes de transport et des opérations de manutention et de transbordement portuaire inscrites dans un système de transport porte-à-porte. L'appui qu'a proposé le Japon concernant ces activités a été apprécié.

60. Sous réserve des ressources disponibles, le secrétariat a été invité à participer à ces travaux et à tenir le Groupe de travail informé en conséquence.

X. Poids et dimensions des unités de chargement utilisées en transport intermodal: le concept modulaire (point 9 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.24/2010/5.

61. Le Groupe de travail a rappelé les considérations de ses sessions précédentes sur l'incidence des «mégacamions» mesurant au maximum 25,5 mètres de long et pesant

⁷ Disponibles sur le site: www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

jusqu'à 60 tonnes sur le réseau routier européen et sur le transport intermodal (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 36 à 38, ECE/TRANS/WP.24/117, par. 38 à 46, ECE/TRANS/WP.24/119, par. 22 à 24, et ECE/TRANS/WP.24/121, par 41 à 43). Il a rappelé également le document du secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/2008/8), publié en août 2008, qui fournit un aperçu général des débats et essais stratégiques relatifs à ces véhicules longs et lourds dans plusieurs pays membres de la CEE.

62. Conformément à la demande formulée par le Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/121, par. 43), le secrétariat a établi un nouveau rapport sur les derniers faits intervenus à ce sujet, principalement dans les pays de l'UE, lequel renvoie également au concept dit «modulaire», tel qu'il apparaît dans la Directive européenne 96/53/CE (ECE/TRANS/WP.24/2010/5).

63. Le Groupe de travail a procédé à un échange de vues et d'informations sur les derniers faits intervenus dans ce domaine; il a pris note des préoccupations exprimées par certaines délégations à propos des éventuelles conséquences négatives que pouvaient occasionner ces véhicules pour les infrastructures routières et les terminaux, et de la compétitivité du transport intermodal sur de longues distances. Il a noté que la Commission européenne était actuellement occupée à étudier tous les aspects liés à une éventuelle modification de la Directive européenne 96/53/CE autorisant l'utilisation de ces véhicules dans le transport international, afin de rendre le système de transport européen plus efficace.

64. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de continuer à suivre cette affaire et de lui rendre compte de tout fait nouveau.

XI. Activités de la Commission européenne dans le secteur du transport intermodal et de la logistique (point 10 de l'ordre du jour)

65. Le Groupe de travail a été informé dans le détail des activités récentes de la Commission européenne (DG MOVE) et des travaux futurs qu'elle entend mener en ce qui concerne le transport intermodal et la logistique. Des renseignements ont été donnés sur les questions examinées et les travaux entrepris actuellement dans les domaines de la responsabilité civile (pour l'heure, aucun mandat n'a été octroyé par le Conseil de l'Europe), le concept modulaire pour les véhicules routiers (voir le paragraphe 63), les corridors verts, le fret électronique et la logistique et l'élaboration du deuxième Livre blanc sur l'avenir des transports dont la publication est prévue pour le début de l'année 2011.

XII. Activités des organisations internationales dans le secteur du transport intermodal et de la logistique (point 11 de l'ordre du jour)

66. Le représentant de la CESAP a rendu compte des activités que son organisation avait récemment menées dans le domaine du transport intermodal dans la région Asie-Pacifique. Le Groupe de travail a pris note des activités de la CESAP relatives aux réseaux routier et ferroviaire transasiatiques, ainsi qu'à l'établissement d'un réseau de ports secs d'envergure internationale, l'AGTC étant utilisé comme modèle de référence pour la réalisation de travaux dans le domaine.

XIII. Activités du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 12 de l'ordre du jour)

67. Le Groupe de travail a été informé des progrès réalisés dans le cadre du projet de liaisons de transport Europe-Asie (EATL) et de la réalisation d'une étude sur les liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays abordant des questions politiques relatives à l'engorgement des ports et de leurs liaisons avec l'arrière-pays. Il a également pris note des travaux engagés récemment aux fins de l'uniformisation de la législation ferroviaire et qui visent, par une stratégie en trois étapes, à mettre en place à terme un régime ferroviaire uniformisé dans la région paneuropéenne, un accent particulier étant mis sur le transport ferroviaire Europe-Asie.

XIV. Thème du débat de fond de 2011 (point 13 de l'ordre du jour)

68. Le Groupe de travail a confirmé que sa prochaine session en 2011 se tiendrait sur le thème «Le rôle des terminaux et des centres logistiques dans le transport intermodal». Comme en 2010, les questions à aborder seront préparées par un groupe informel d'experts qui rédigera également une note d'information pour lancer le débat. Les États membres de la CEE et/ou les organisations souhaitant préparer et organiser les débats qui se tiendront au sein du Groupe de travail en 2011 ont été invités à contacter le secrétariat.

XV. Élection du Bureau (point 14 de l'ordre du jour)

69. Le Groupe de travail a réélu M. M. Viardot (France) et M. H. Maillard (Belgique) respectivement Président et Vice-Président pour ses sessions de 2011.

XVI. Date et lieu de la prochaine session (point 15 de l'ordre du jour)

70. Le Groupe de travail, constatant que le secrétariat avait provisoirement programmé la cinquante-quatrième session les 2 et 3 novembre 2011, au Palais des Nations (Genève), a estimé que le secrétariat devrait revoir ces dates afin éventuellement de tenir sa prochaine session immédiatement après celle du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) et/ou du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) pour profiter de synergies et aborder des questions d'intérêt commun (terminaux et centres logistiques, etc.).

71. Outre le groupe informel d'experts de la responsabilité civile (voir par. 55) qui travaillera en principe par voie électronique, le groupe informel d'experts chargé du thème des débats de fond du WP.24 devrait tenir deux sessions en 2011, afin de donner suite aux questions qui auront été formulées au titre du thème retenu pour 2010 et de préparer le débat au titre du thème que le Groupe de travail aura retenu pour 2011.

- a) Suite donnée au thème de 2010: «Transport intermodal par voie navigable»
Date provisoire: avril/mai 2011
Lieu provisoire: Strasbourg.
- b) Élaboration du thème retenu pour 2011: «Le rôle des terminaux et centres logistiques dans le domaine du transport intermodal»
Date provisoire: juin/juillet 2011

Lieu provisoire: Paris.

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

XVII. Liste des décisions prises (point 16 de l'ordre du jour)

73. 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 (1^{er}-3 mars 2011).
