



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 QUARANTE-HUITIÈME SESSION¹
(Genève, 1^{er} et 2 octobre 2007)**

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 QUARANTE-SEPTIÈME SESSION (point 2 de l'ordre du jour).....	3	3
IV. COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE LA CEE (CTI) (point 3 de l'ordre du jour).....	4 - 6	3
V. FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT INTERMODAL ET DE LA LOGISTIQUE (point 4 de l'ordre du jour).....	7 - 20	4

¹ 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/>).

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
VI. SUIVI ET ANALYSE DES MESURES NATIONALES VISANT À PROMOUVOIR LE TRANSPORT INTERMODAL (point 5 de l'ordre du jour)	21 – 24	6
VII. EXAMEN COLLÉGIAL DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT INTERMODAL DE LA TURQUIE (point 5 de l'ordre du jour)	25	7
VIII. TRANSPORT INTERMODAL ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE: SUIVI DU SÉMINAIRE CEMT/CEE (KIEV, 27 et 28 SEPTEMBRE 2004 (point 7 de l'ordre du jour)	26 – 30	7
IX. PROCÉDURES DE FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES RELATIVES AUX OPÉRATIONS DE TRANSPORT INTERMODAL DANS UN CONTEXTE PANEUROPEËN (point 8 de l'ordre du jour)	31 – 33	8
X. SUIVI DES POIDS ET DIMENSIONS DES UNITÉS DE CHARGEMENT UTILISÉES EN TRANSPORT INTERMODAL (point 9 de l'ordre du jour).....	34 – 46	9
XI. CHÂÎNES DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE MODERNE (point 10 de l'ordre du jour)	47	11
XII. RAPPROCHEMENT ET HARMONISATION DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ CIVILE DANS LE TRANSPORT INTERMODAL (point 11 de l'ordre du jour).....	48 – 51	11
XIII. ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉES ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC) (point 12 de l'ordre du jour)	52 – 56	12
XIV. PROTOCOLE À L'AGTC CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ PAR VOIE NAVIGABLE (point 13 de l'ordre du jour)	57 – 58	13
XV. PROGRAMME DE TRAVAIL ET ÉVALUATION BIENNALE (point 14 de l'ordre du jour)	59 – 60	14
XVI. ÉLECTION DU BUREAU POUR LES SESSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL EN 2008 (point 15 de l'ordre du jour).....	61	14
XVII. DATE DE LA PROCHAINE SESSION (point 16 de l'ordre du jour)	62	14
XVIII. RAPPORT (point 17 de l'ordre du jour)	63	14
Annexe		
Programme de travail 2008-2012		15

I. PARTICIPATION

1. Ont participé à la session des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Fédération de Russie, France, Lettonie, Lituanie, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Suisse, Turquie et Ukraine. La Commission européenne (CE) était représentée. Des représentants de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement ont assisté à la session. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient également représentées: Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport (CLECAT), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Conseil des chargeurs maritimes d'Europe, EUROPLATFORMS, Groupement européen du transport combiné (GETC), Bureau international des conteneurs (BIC), Union internationale des transports routiers (IRU), Fédération routière internationale (FRI), Organisation internationale de normalisation (ISO), Union internationale des compagnies de transport combiné route/rail (UIRR), Union internationale des chemins de fer (UIC), Association internationale du transport multimodal (IMTA), Fédération interconfessionnelle et internationale pour la paix dans le monde et Ports of France (UPACCIM).

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.24/116). La nouvelle Directrice de la Division des transports de la CEE, M^{me} Eva Molnar, a souligné l'importance des travaux récemment engagés en matière de logistique et de chaînes d'approvisionnement et a indiqué que le secrétariat continuerait de fournir des services d'appui complets au Groupe de travail dans ses activités.

III. ADOPTION DU RAPPORT DE LA QUARANTE-SEPTIÈME SESSION (point 2 de l'ordre du jour)

3. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa quarante-septième session, qui a été établi par le secrétariat en collaboration avec le Président (ECE/TRANS/WP.24/115).

IV. COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE LA CEE (CTI) (point 3 de l'ordre du jour)

4. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des diverses activités entreprises par des organes subsidiaires du CTI concernant le transport intermodal. Il a ainsi été fait mention du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) (ECE/TRANS/WP.5/42) et de ses réunions informelles sur les ports maritimes (17 avril 2007) (ECE/TRANS/WP.5/2007/6) et sur les liaisons de transport Europe-Asie (12 septembre 2007) (ECE/TRANS/WP.5/42, annexe III) (le Président du WP.24 a participé à cette dernière réunion à l'invitation du Président du WP.5).

5. À la demande du CTI et du Groupe de travail à sa dernière session (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 4), le Président a fait des propositions au WP.5 visant à améliorer la coordination et la coopération entre les groupes de travail de la CEE s'occupant en particulier du développement des liaisons de transport Europe-Asie. Le Groupe de travail a approuvé ces activités et a estimé que le WP.5 pourrait jouer un rôle essentiel en matière de coordination et de coopération, avec le concours du Bureau du CTI.

6. Le Groupe de travail a également pris note des travaux actuels sur la facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire entrepris par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) (ECE/TRANS/WP.30/234) et a été informé que le Groupe de travail des transports par chemin de fer tiendrait sa prochaine session les 21 et 22 novembre 2007 à Paris (ECE/TRANS/SC.2/207).

V. FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT INTERMODAL ET DE LA LOGISTIQUE (point 4 de l'ordre du jour)²

7. Comme il en a été décidé à sa dernière session, le Groupe de travail a procédé à un échange structuré de renseignements et à un examen des faits nouveaux intervenus en matière de trafic intermodal au niveau paneuropéen, et pris connaissance des dernières informations sur l'évolution des politiques, des travaux de recherche et des techniques.

8. Prenant en compte les renseignements et les estimations détaillés fournis à sa session de mars (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 5 à 12), le Groupe de travail a noté que le trafic intermodal rail/route total réalisé par les sociétés UIRR, qui est représentatif de l'évolution générale de la situation en Europe occidentale dans ce domaine, avait augmenté de 15 % entre 2005 et 2006 pour atteindre 2,72 millions d'envois ou 5,44 millions d'équivalents TEU³. Entre 1995 et 2005, ce type de transport intermodal avait vu son trafic augmenter de 48 % alors que cette hausse était respectivement de 38 % et 9,5 % pour le transport routier et le transport ferroviaire au cours de la même période dans cette région.

9. En 2006, le trafic route/rail non accompagné (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques) a augmenté de 14 % pour atteindre 2,33 millions d'envois alors que le trafic route/rail accompagné (autoroute ferroviaire) a enregistré avec 382 000 envois une hausse de 21 %. Comme les années passées, le trafic intermodal international a généralement augmenté plus rapidement (+ 16%) que le trafic national (+ 13%) pour atteindre en 2006 1,79 million d'envois dans le premier cas et 923 000 envois dans le second.

10. Les tendances pour 2007 laissent apparaître une croissance globale continue du trafic de l'ordre de 10 à 15 %, un renforcement du trafic transalpin et une hausse spécifique du trafic à destination et en provenance des nouveaux États membres de l'Union européenne.

11. Les raisons de cette croissance rapide et continue du transport ferroviaire intermodal, ainsi que l'apparition consécutive de goulots d'étranglement en matière de capacités et la détérioration de la qualité de service ferroviaire, ont déjà été signalées et analysées à la session de mars du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 7). Dans les premiers mois de l'année 2007, la ponctualité des trains intermodaux ne s'est que très légèrement améliorée, le taux de trains internationaux arrivant à l'heure n'étant encore que de 55 %⁴. Les pourcentages

² Tous les exposés présentés à la session sont disponibles sur le site Web suivant:
http://www.unece.org/trans/wp24/wp24_presentations/24presentations.html.

³ Un envoi UIRR (accompagné ou non accompagné) équivaut à deux unités de 20 pieds (TEU).

⁴ C'est-à-dire avec un retard de moins de trente minutes.

de trains arrivant avec des retards de plus de trois heures et de plus de vingt-quatre heures étaient de 29 % et 8 %.

12. Dans ce contexte, le Groupe de travail a été informé des progrès réalisés par l'UIC dans le cadre du projet DIOMIS, qui vise à déterminer les moyens d'optimiser l'utilisation des capacités ferroviaires existantes et d'éviter l'engorgement du réseau ferroviaire européen et des terminaux, dans l'hypothèse d'une croissance annuelle du trafic ferroviaire total d'environ 6,8 % jusqu'en 2015.

13. Le trafic entre les ports et l'arrière-pays, en particulier le transport de conteneurs maritimes, devrait continuer de croître rapidement ces prochaines années. Le transport intermodal par voie de chemin de fer et par voie navigable devrait pouvoir bénéficier très largement de cette évolution. Du fait de la taille croissante des navires de mer, de leur concentration dans seulement quelques ports sélectionnés et du niveau souvent très faible des capacités de stockage dans les ports européens, le déchargement des conteneurs dans les ports maritimes et leur chargement sur des trains-blocs et/ou des navires collecteurs devraient se faire très rapidement tandis que le groupage, la distribution ou la collecte fine et les services logistiques associés devront de plus en plus être transférés dans des lieux stratégiquement situés dans l'arrière-pays des ports. Les représentants des Ports de France et d'EUROPLATFORMS ont informé le Groupe de travail de la conclusion d'accords financiers et de coopération entre ports européens et plates-formes et terminaux logistiques, qui prévoient parfois également l'exploitation de services de transport de conteneurs par trains-blocs.

14. Après avoir connu un déclin en 2003 et 2004, la technique de transport intermodal route/rail accompagné (autoroute ferroviaire), souvent déjà déclarée «dépassée», a connu un brusque regain d'intérêt en 2005 et 2006 en Europe occidentale et a été de plus en plus utilisée, notamment pour le transport national. L'Autriche a informé le Groupe de travail des avantages spécifiques de cette technique dans le contexte alpin où s'effectue l'essentiel de ce trafic. Pour permettre l'émergence d'offres concurrentes, les pays alpins soutiennent les services d'autoroutes ferroviaires par le biais d'un certain nombre de mesures financières, fiscales et réglementaires ou relatives aux infrastructures.

15. La France a fait part de la mise en œuvre récente d'une «autoroute ferroviaire» spéciale exploitée de nuit sur 1 060 km entre Luxembourg et Perpignan, située près de la frontière franco-espagnole (avec dans un premier temps un train par jour dans chaque sens). Ce service, qui utilise des wagons spéciaux à plaque tournante pour le chargement à niveau des semi-remorques, n'acheminera ni tracteurs routiers ni chauffeurs. Sauf si elle concerne l'amélioration des voies ferroviaires ou la construction de terminaux, aucune aide gouvernementale n'est prévue pour l'exploitation de la ligne. Un service similaire, exploitable d'ici 2013, est prévu sur le trajet Lille-Paris-Hendaye (autoroute ferroviaire atlantique).

16. Le Groupe de travail a également été informé par la Suisse de l'achèvement récent du tunnel du Lötschberg long de 34,6 km, qui constitue un couloir ferroviaire d'excellente qualité et à forte capacité sur l'un des axes de transport Nord-Sud européen les plus importants. Son exploitation commerciale débutera pleinement le 9 décembre 2007, avec une capacité journalière prévue de 42 trains de voyageurs et 80 trains de marchandises, dont 57 pourraient être des trains de transport intermodal (25 pour le trafic non accompagné et 32 pour le trafic

accompagné). Le Groupe de travail sera informé des premières expériences opérationnelles concernant le nouveau tunnel à l'une de ses prochaines sessions.

17. Par ailleurs, le représentant de la Commission européenne a informé le Groupe de travail des initiatives récentes et prévues en matière de transport intermodal. Le 17 octobre 2007 devait être présenté un exposé sur un plan d'action logistique qui s'inscrit dans un cadre plus large de mesures visant à améliorer l'efficacité et la viabilité du transport de marchandises. Ce cadre comprendra également des études sur la mise en place d'un réseau ferroviaire axé sur le transport de marchandises et sur une politique portuaire européenne (y compris pour le trafic vers l'arrière-pays) ainsi que des documents de travail de la Commission sur la création d'un espace maritime européen commun et sur les avancées enregistrées concernant le concept dit d'«autoroutes de la mer». La Commission menait en outre une étude visant à déterminer les goulots d'étranglement dans le transport de marchandises et à analyser, avec le concours de groupes de coordination, les obstacles connexes en matière d'infrastructure, d'exploitation et d'administration. Elle a également poursuivi ses efforts en vue de définir et de normaliser une Unité européenne de chargement intermodale (UECI). Enfin, elle a prévu pour 2008 des initiatives sur l'internalisation des coûts externes et un plan d'action sur les systèmes de transport intelligents incluant tous les modes de transport.

18. Le Groupe de travail a également été informé que le Comité européen de normalisation (CEN) avait normalisé une unité de chargement empilable (sur quatre hauteurs) de 45 pieds de longueur extérieure, capable de transporter 33 europalettes et respectant, grâce à des caractéristiques de construction particulières, les prescriptions de dimensions de la directive 96/53/CE.

19. Le représentant de la Slovaquie a fait part du développement rapide du transport intermodal et du projet d'installation d'un certain nombre de nouveaux terminaux et centres logistiques de transport intermodal dans son pays.

20. Le Groupe de travail a décidé de mettre l'accent, à sa prochaine session, sur les problèmes et les défis auxquels les gouvernements et les industriels sont confrontés en matière de trafic entre les ports et l'arrière-pays et sur les solutions que peut apporter le transport intermodal (par chemin de fer et par voie navigable).

VI. SUIVI ET ANALYSE DES MESURES NATIONALES VISANT À PROMOUVOIR LE TRANSPORT INTERMODAL (point 5 de l'ordre du jour)

21. À sa soixante-neuvième session, le CTI avait décidé que le Groupe de travail devrait poursuivre, éventuellement selon des modalités rationalisées, les travaux entrepris par la 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)/Final; document informel WP.24 n° 6 (2007)). Le Groupe de travail avait estimé que ces informations seraient d'une très grande utilité et devraient être collectées et présentées de façon synthétique. (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 13 à 15.)

22. Conformément à cette décision, le secrétariat a établi un avant-projet d'enquête avec des échantillons d'informations, susceptible de donner une idée détaillée et cohérente des mesures

nationales prises par les États membres de la CEE pour promouvoir le transport intermodal (ECE/TRANS/WP.24/2007/5). Les éléments de cet avant-projet sont tirés de la résolution d'ensemble CEMT et aussi de renseignements que les pays avaient précédemment communiqués à la conférence (CEMT/CS/TIL(2007)1/Rev.1 et CEMT/CS/TIL(2006)5).

23. Le Groupe de travail a approuvé le plan et l'avant-projet d'enquête proposés par le secrétariat. Il l'a prié d'établir les questionnaires préremplis correspondants et de les transmettre aux États membres de la CEE. Il devrait examiner les informations reçues à sa prochaine session en mars 2008.

24. On a considéré qu'il serait prématuré de débattre du barème d'évaluation proposé pour évaluer les domaines d'intervention et les mesures nationales concernant la promotion du transport intermodal, et que cette discussion pourrait avoir lieu ultérieurement sur la base des résultats donnés par l'enquête.

VII. EXAMEN COLLÉGIAL DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT INTERMODAL DE LA TURQUIE (point 5 de l'ordre du jour)

25. Le Groupe de travail a été informé que l'examen collégial de la politique transport intermodal de la Turquie n'était pas encore achevé et pourrait être présenté à un stade ultérieur, s'il y a lieu (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 16 à 18). L'idée d'effectuer davantage d'examens collégiaux a été saluée.

VIII. TRANSPORT INTERMODAL ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE: SUIVI DU SÉMINAIRE CEMT/CEE (KIEV, 27 ET 28 SEPTEMBRE 2004) (point 7 de l'ordre du jour)

26. Le Groupe de travail a rappelé sa décision de désigner un observatoire du transport intermodal en Ukraine (ECE/TRANS/WP.24/111, par. 6), ses délibérations sur cette question lors de précédentes réunions (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) et le plan-cadre d'action pour la promotion du transport intermodal entre l'Europe et l'Asie, adopté par le Conseil des ministres de la CEMT en 2005.

27. Conformément à la décision qu'avait prise le Groupe de travail, un premier rapport sur les expériences acquises et les résultats obtenus par l'observatoire (document informel WP.24 n° 9 (2007)) lui a été présenté. Ce rapport faisait référence au plan d'action de la CEMT et se fondait sur les spécifications contenues dans le document ECE/TRANS/WP.24/2006/1.

28. Le rapport d'activité de l'observatoire, qui couvre la première année d'exploitation, a montré qu'un grand nombre de données sur les infrastructures ferroviaires avaient été recueillies le long des deux lignes de transport intermodal nord-sud (C-E 10, 95, 70, 70/2: Helsinki-Istanbul/Alexandroupolis) et est-ouest (C-E-30: Dresde-Kiev) identifiées appartenant aux couloirs de transport Europe-Asie. Peu d'informations ont en revanche été obtenues quant aux normes de service actuelles relatives à l'exploitation des services de transport intermodal, des terminaux et des points de franchissement des frontières sur ces lignes. Les échanges sur des pratiques optimales entre les pays et les opérateurs concernés se sont également heurtés à des difficultés.

29. L'exposé de la Lituanie sur le train-navette à conteneurs «Viking», qui relie Ilyichevsk (Ukraine) à Klaipeda (Lituanie), a montré qu'existe un potentiel de développement des services de transport intermodal sur ces lignes. Le train «Viking», qui propose actuellement sept départs par semaine, a transporté 23 464 TEU en 2006, contre 14 923 en 2005. Des plans prévoient de prolonger les services «Viking» jusqu'à la mer Noire et au-delà le long du couloir TRACECA vers l'Asie centrale.

30. Le Groupe de travail a invité l'Ukraine à poursuivre ses activités en tant qu'observatoire du transport intermodal et de forum d'échanges d'informations conformément au mandat qui lui a été confié, et à lui présenter un rapport annuel. Le point de contact de l'observatoire est M. Oleksandr Polischuk (adresse électronique: o.polischuk@liski.com.ua).

IX. PROCÉDURES DE FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES RELATIVES AUX OPÉRATIONS DE TRANSPORT INTERMODAL DANS UN CONTEXTE PANEUROPÉEN (point 8 de l'ordre du jour)

31. Le Groupe de travail a rappelé les trois éléments de travail stratégiques qui devraient constituer à long terme les axes fondamentaux des activités internationales visant à faciliter les procédures de passage des frontières relatives aux opérations de transport intermodal dans un contexte paneuropéen (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 24 à 30):

- a) Régime juridique ferroviaire unique permettant de surmonter les problèmes dus à l'incompatibilité entre le régime de la COTIF et celui de la SMGS (lettre de voiture CIM et lettre de voiture SMGS);
- b) Régime de transit douanier ferroviaire unique;
- c) Inclusion d'une annexe sur le transport ferroviaire dans la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982) (ECE/TRANS/WP.30/2007/1).

32. Le CTI a indiqué que la lettre de voiture commune CIM/SMGS est déjà utilisée avec succès sur plusieurs lignes ferroviaires est-ouest (Allemagne-Ukraine et République tchèque-Ukraine, par exemple). Des travaux sur l'établissement de la version électronique correspondante de la lettre de voiture sont prévus et devraient être achevés avant le 1^{er} juillet 2009, date à laquelle la soumission d'une déclaration de cargaison électronique préalable devrait devenir obligatoire pour l'importation et l'exportation de marchandises à destination et en provenance des pays de l'Union européenne (règlements 648/05 et 1875/06 de l'UE). Des travaux ont également démarré sur la normalisation de certains régimes de responsabilité CIM/SMGS.

33. Le Groupe de travail s'est félicité des progrès réalisés en ce qui concerne les trois éléments de stratégie susmentionnés. Il a demandé au secrétariat de continuer à suivre de près l'évolution de la situation dans ce domaine et de faire le maximum pour faciliter la résolution des problèmes en suspens.

X. SUIVI DES POIDS ET DIMENSIONS DES UNITÉS DE CHARGEMENT UTILISÉES EN TRANSPORT INTERMODAL (point 9 de l'ordre du jour)

A. Transport des conteneurs ISO de 45 pieds sur le réseau routier européen

34. Rappelant les discussions de sa dernière session (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 31 à 35) et prenant en compte le document du secrétariat ECE/TRANS/WP.24/2007/2, le Groupe de travail a pris note des premiers résultats d'une enquête menée par le secrétariat pour demander aux États membres de la CEE s'ils autoriseraient, à partir du 1^{er} janvier 2007, le transport de conteneurs ISO de 45 pieds de long sur leurs réseaux routiers nationaux et, si oui, à quelles conditions (document informel WP.24 n° 8 (2007)).

35. Un premier examen des réponses des pays a montré qu'il n'existait apparemment aucune approche harmonisée relative à l'acceptation des conteneurs ISO de 45 pieds de long sur les réseaux routiers nationaux, ni dans l'Union européenne ni parmi les autres États membres de la CEE. De plus, aucune méthode commune relative à de possibles exceptions, à supposer qu'il y en ait, ne semblait exister.

36. L'enquête ayant révélé des défaut de cohérence dans certaines des 25 réponses de pays reçus jusqu'alors, il a été demandé au secrétariat de vérifier ces réponses, ainsi que d'envoyer des rappels aux pays n'ayant pas encore répondu, avant la publication des résultats de l'enquête sur le site Web du WP.24.

37. Le Groupe de travail a décidé de revenir à cette question à sa prochaine session.

B. Impact des «mégacamions» sur le transport intermodal et sur le réseau routier européen

38. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait examiné à sa dernière session l'impact des «mégacamions» mesurant au maximum 25,5 m de long et pesant jusqu'à 60 t sur le transport intermodal et sur le réseau routier européen (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 36 à 38). Bien que des poids lourds de ce genre circulent régulièrement dans certains pays nordiques, comme la Suède, ils ne sont pour l'instant pas autorisés sur le réseau routier des autres pays européens. En réalité, les «mégacamions» sont déjà autorisés, à titre expérimental et sur certaines portions d'autoroute, dans certains Länder allemands et aux Pays-Bas, tandis que des études sont en cours dans d'autres pays comme la Belgique, la France et le Royaume-Uni.

39. Le Groupe de travail a été informé par les Pays-Bas des essais intensifs menés dans ce pays, à partir de 1999, concernant des ensembles camion-remorque d'une longueur de 25,25 m et d'un poids total pouvant atteindre 60 t. Les essais relatifs à ces unités dites «EMS» (Système modulaire européen) se sont poursuivis jusqu'en 2006 avec 162 camions. À la fin de l'année 2007, ces essais seront étendus à un nombre illimité de tels camions, pourvu que leur poids brut maximal ne soit pas supérieur à 50 t. Il ressort de ces essais que, dans le contexte néerlandais où 80 % de toutes les opérations de transport de marchandises se font sur une distance de moins de 100 km, l'exploitation de tels camions n'a qu'une incidence très limitée sur la répartition modale et le transport intermodal mais permet d'améliorer l'efficacité des marchés de transport routier classiques pour les marchandises légères sur de courtes distances. Le poids brut actuellement autorisé aux Pays-Bas pour de tels camions est de 50 t, ce qui ne permet généralement pas le

transport d'ensembles associant trois conteneurs de 20 pieds ou un conteneur de 20 pieds et un conteneur de 40 pieds, puisqu'il en résulterait un poids brut total respectivement égal à 71 ou 56 t.

40. Le Groupe de travail a également noté que les trois études et essais principaux menés sur les «mégacamions» dans certains Länder allemands ont conduit à la création d'un groupe de travail chargé d'étudier l'impact de ces camions sur l'infrastructure du transport routier, la sécurité du trafic routier et la répartition modale. Les premiers résultats semblent indiquer que l'utilisation de ces camions pouvait non seulement entraîner d'éventuels problèmes de capacités et de sécurité concernant les ponts et les tunnels routiers existants, mais risquait aussi d'accroître la gravité des accidents de la route. De plus, étant donné que l'accroissement de la capacité d'acheminement de ces camions entraînerait sans doute une diminution des coûts de transport, on pouvait s'attendre à une augmentation du trafic routier de marchandises de l'ordre de 30 % d'ici à 2015 au détriment du transport intermodal national, en particulier sur le réseau autoroutier allemand. Une décision relative à l'approbation générale des «mégacamions» au niveau national devait être prise le 10 octobre 2007, auquel cas le Groupe de travail serait informé le moment venu⁵.

41. L'Autriche et la Suisse ont exprimé leur préoccupation à ce sujet en indiquant que le fait d'autoriser ces mégacamions ne serait pas conforme à leurs politiques de transport, qui doivent prendre en compte leurs situations géographiques respectives.

42. L'UIRR a une nouvelle fois exprimé ses inquiétudes concernant l'utilisation générale de «mégacamions» sur le réseau routier européen en raison du risque, prévu par des calculs théoriques, d'une diminution de 55 % du transport intermodal et d'un accroissement de 24 % du trafic routier de marchandises (ECE/TRANS/WP.24/113, par. 8 et Corr.1). Cet avis était partagé par le GETC, qui a également souligné que les fortes densités de population et de trafic dans les pays d'Europe occidentale n'étaient pas comparables à celles des pays nordiques, qui autorisent la circulation des «mégacamions» depuis 1998 déjà.

43. Le Conseil de chargeurs maritimes d'Europe est généralement favorable à l'utilisation de «mégacamions» sur la base du concept dit modulaire, étant donné que ce transport de marchandises innovant permettrait de réduire les coûts de transport, de consommer moins de carburant et de réduire les déplacements des véhicules routiers. Les expériences menées en Suède et les essais aux Pays-Bas n'ont pas mis en évidence un transfert modal important du transport par voie de chemin de fer et par voie navigable vers le transport routier. Cet avis était partagé par l'IRU, qui a notamment souligné les possibilités de réduction d'effectif induites par le fait que deux mégacamions ont la même capacité que trois camions classiques.

⁵ La Conférence des ministres des transports des Länder allemands a décidé le 10 octobre 2007 de ne pas préconiser l'introduction générale de mégacamions (concept modulaire) en Allemagne. La valeur actuelle du poids maximal autorisé pour un camion ne devrait pas être modifiée pour des raisons liées à la sécurité et à la capacité des ponts. Tous les essais actuellement menés en Allemagne sur les «mégacamions» devraient être achevés comme prévu mais de nouveaux essais ne devraient pas être autorisés.

44. La Fédération routière internationale (FRI) a estimé que les gains d'efficacité permis par l'application d'un tel concept modulaire devaient être évalués au regard des investissements additionnels requis pour les aires de stationnement, les virages, les carrefours giratoires, les ponts et les glissières de sécurité. Il faudrait procéder à de nouvelles études et à d'autres essais sur route. Le CLECAT était d'avis que le concept modulaire fournirait une nouvelle solution de transport ayant certainement des mérites, pourvu que soient respectées les conditions de son utilisation générale et sûre dans le transport interurbain (formation spécifique des conducteurs par exemple).

45. Le Groupe de travail a été informé par son président que la Commission européenne avait lancé une étude en vue d'examiner les possibilités et les conséquences d'une possible modification du poids et de la dimension des véhicules conformément à la Directive 96/53/CE. Cette étude devrait être réalisée par un consortium d'entreprises belges, françaises, allemandes et néerlandaises. La Commission européenne a ajouté que l'étude devrait porter sur les conséquences économiques et environnementales, les répercussions sur l'infrastructure, la sécurité et l'incidence sur d'autres modes de transport. Cette étude devrait être achevée en juin 2008.

46. Le Groupe de travail s'est félicité de l'échange de vues franc qui avait eu lieu entre les gouvernements et l'industrie et il a demandé au secrétariat de continuer à suivre cette question. L'exposé de la Suède n'ayant pu être présenté à la présente session, le Groupe de travail a invité ce pays à rendre compte de son expérience relative aux «mégacamions» et au concept modulaire à sa prochaine session en mars 2008.

XI. CHÂÎNES DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE MODERNES (point 10 de l'ordre du jour)

A. Élaboration de mesures logistiques ou de plans directeurs

B. Note théorique sur la logistique et projet de plan de travail à l'intention du Groupe de travail

47. Faute de temps, le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa prochaine session en mars 2008.

XII. RAPPROCHEMENT ET HARMONISATION DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ CIVILE DANS LE TRANSPORT INTERMODAL (point 11 de l'ordre du jour)

48. Le Groupe de travail a été informé par les représentants de la CNUCED des progrès réalisés par le Groupe de travail III (droit des transports) de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) dans l'élaboration d'un instrument international relatif au transport maritime qui couvrirait tous les contrats de transport comportant un parcours maritime, notamment pour des transports sur une courte distance ou effectués vers l'intérieur à partir d'un port maritime, par route, chemin de fer ou voie navigable. Pour l'heure, aucun accord n'a encore été trouvé sur un certain nombre de questions importantes, telles que l'assurance obligatoire des contrats de volume. La CNUDCI a prévu de terminer la troisième lecture du projet d'instrument en janvier 2008. Après son adoption par la CNUDCI,

la Convention devrait être soumise à l'Assemblée générale des Nations Unies pour adoption en 2009.

49. Les représentants de l'industrie appartenant au Conseil des chargeurs maritimes d'Europe, à l'IRU et à l'IMMTA ont confirmé les avis exprimés précédemment par le Groupe de travail, à savoir que l'actuel projet d'instrument, outre son extrême complexité, constituerait une nouvelle strate du droit du transport (concernant essentiellement le domaine maritime) international ne répondant pas aux préoccupations des chargeurs et des opérateurs de transport intermodal européens. Ce texte pourrait aussi entrer en conflit avec le droit européen sur le transport terrestre en vigueur (CMR, COTIF/CIM, SMGS) et avec des pratiques commerciales bien établies. Le Groupe de travail avait estimé que l'approche suivie dans une étude mandatée par la Commission européenne en 2005 (document informel WP.24 n° 1 (2006)) était plus appropriée et constituait un pas dans la bonne direction dans la mesure où elle prévoyait un régime de responsabilité simple, transparent, uniforme et strict, en vertu duquel un seul opérateur de transport multimodal était responsable (ECE/TRANS/WP.24/111, par. 14-18).

50. Le représentant de la Commission européenne a informé le Groupe de travail que l'exposé sur un plan d'action logistique qui doit être présenté le 17 octobre 2007 porterait également sur les questions de responsabilité civile (voir par. 17 ci-dessus).

51. Pour obtenir de plus amples informations et prendre connaissance des résultats des deux consultations de la CEE avec l'industrie sur ce thème, on se reportera aux documents TRANS/WP.24/2002/6 et TRANS/WP.24/2000/3.

XIII. ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC) (point 12 de l'ordre du jour)

A. État de l'AGTC

52. Le Groupe de travail a noté que l'Accord AGTC compte à présent 30 Parties contractantes⁶.

53. Des informations détaillées sur l'AGTC, y compris le texte complet et actualisé de l'Accord (ECE/TRANS/88/Rev.4)⁷, 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 travail⁸.

⁶ Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Luxembourg, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suisse, Turquie et Ukraine.

⁷ 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.

⁸ <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

B. Nouvelles propositions d'amendement

54. Le Groupe de travail a rappelé que le secrétariat avait élaboré un ensemble de propositions d'amendement visant notamment à inclure un certain nombre de lignes ferroviaires dans l'AGTC, complétant les réseaux existants et couvrant d'importantes liaisons internationales paneuropéennes de transport combiné au Bélarus, en Estonie, en Fédération de Russie et en Lettonie (ECE/TRANS/WP.24/2007/1 et ECE/TRANS/WP.24/2007/1/Add.1 et 2).

Ces propositions portent également sur des lignes ferroviaires et des installations connexes qui permettraient d'étendre le réseau AGTC à l'Asie centrale ainsi qu'au Caucase et de l'aligner sur le réseau ferroviaire AGC dans cette région (ECE/TRANS/WP.24/113, par. 26 et 27).

55. D'autres précisions ont été demandées par l'Autriche concernant la proposition du Bureau de chemin de fer transeuropéen (TER) d'inclure les lignes de transport combiné C-E 63 et C-E 631 dans l'AGTC (ECE/TRANS/WP.24/2007/1/Add.2).

56. Étant donné que le processus de consultation nécessaire entre pays directement concernés n'a pas encore été mené à bien, le Groupe de travail a décidé de renvoyer à l'une de ses prochaines sessions en 2008 l'examen formel et, éventuellement, l'adoption de ces propositions conformément à l'article 15 de l'AGTC.

XIV. PROTOCOLE À L'AGTC CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ PAR VOIE NAVIGABLE (point 13 de l'ordre du jour)

57. Le Protocole à l'AGTC a été signé par 15 pays et ratifié par sept⁹, mais n'est pas encore entré en vigueur. Le texte est publié dans le document ECE/TRANS/122 et Corr.1 et 2¹⁰. 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 pertinentes¹¹. Le Groupe de travail a été informé que la Hongrie avait accédé au Protocole et que la notification dépositaire correspondante sera publiée le moment venu par le Bureau des affaires juridiques de l'ONU.

58. Le Groupe de travail a été informé que l'Autriche a soumis une proposition d'amendement au Protocole qui, avec d'autres propositions d'amendement soumises précédemment par la Bulgarie, la France, la Hongrie et la Roumanie, serait publiée en tant que document d'information par le Groupe de travail à sa prochaine session (TRANS/WP.24/97, par. 23). Une fois le Protocole entré en vigueur, le Groupe de travail examinera ces propositions d'amendement ainsi que d'éventuelles modifications des normes sur les infrastructures qui figurent dans le Protocole (ECE/TRANS/WP.24/111, par. 31-33).

⁹ Bulgarie, Danemark, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie et Suisse.

¹⁰ 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.

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

XV. PROGRAMME DE TRAVAIL ET ÉVALUATION BIENNALE (point 14 de l'ordre du jour)

59. Sur la base du document ECE/TRANS/WP.24/2007/4, le Groupe de travail a examiné son programme de travail pour la période 2008-2012 et l'a adopté tel que reproduit dans l'annexe du présent rapport pour examen par le CTI en février 2008.

60. Répondant à la demande de la Commission de la CEE de procéder à des évaluations biennales des différents sous-programmes pour la période biennale 2008-2009, le Groupe de travail a 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, pour examen par le CTI en février 2008.

XVI. ÉLECTION DU BUREAU POUR LES SESSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL EN 2008 (point 15 de l'ordre du jour)

61. Le Groupe de travail a réélu M. Viardot (France) et M. H. Maillard (Belgique) respectivement Président et Vice-Président pour ses sessions de 2008.

XVII. DATE DE LA PROCHAINE SESSION (point 16 de l'ordre du jour)

62. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa session de printemps les 17 et 18 mars 2008 à Genève. Sa session d'automne (cinquantième session) a été provisoirement fixée aux 6 et 7 octobre 2008.

XVIII. RAPPORT (point 17 de l'ordre du jour)

63. Comme convenu et conformément à la décision du CTI (ECE/TRANS/156, par. 6), le secrétariat, en collaboration avec le Président et en consultation avec les représentants, a établi le présent rapport.

Annexe**PROGRAMME DE TRAVAIL 2008-2012**ACTIVITÉ 02.9: TRANSPORT INTERMODAL ET LOGISTIQUE¹²

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: **Échange d'expériences et de bonnes pratiques concernant les opérations et les politiques de transport intermodal, portant également sur les questions relatives à l'infrastructure et au passage des frontières.** 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).

¹² Le texte entre crochets [...] désigne les parties de texte qu'il est proposé de supprimer; le texte en **gras** indique le texte nouveau proposé.

b) **Suivi**, 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;
- 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: 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] **intermodal** Est-Ouest.

c) Surveillance des poids et des dimensions des unités de chargement 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 chargement et le respect de la réglementation en matière de sécurité.

Priorité: 1

Résultats escomptés: Examen des questions sur la base [d'un] de rapports annuels qui seront établis 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: 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] **relatifs au rôle des gouvernements dans ce domaine.**

- 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 chargement. Analyse des possibilités d'amélioration de l'efficacité et de la qualité des opérations de terminaux en transport intermodal.

Priorité: 2

Résultats escomptés: 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/voie navigable 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 chargement 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: 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: 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: 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.
