


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Genève, 6 et 7 novembre 2012

**Rapport du Groupe de travail du transport intermodal
 et de la logistique sur sa cinquante-cinquième 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).....	6–21	3
A. Tendances et performances dans le secteur du transport intermodal et de la logistique.....	6–15	3
B. Activités menées par la Commission européenne dans le domaine du transport intermodal et de la logistique	16	5
C. Faits nouveaux intervenus à l'échelle paneuropéenne dans le transport intermodal et dans les politiques de transport.....	17–18	5
D. Développement durable et transport intermodal.....	19–21	5
IV. Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal (point 3 de l'ordre du jour).....	22–24	6
V. Mesures de suivi concernant le thème qui avait été retenu pour 2011: «Le rôle des terminaux et des centres logistiques dans le transport intermodal» (point 4 de l'ordre du jour).....	25	6
VI. Thème retenu pour 2012: «Systèmes de transport intelligents: Possibilités et difficultés du transport intermodal» (point 5 de l'ordre du jour).....	26–34	6

VII.	Choix du thème du débat de fond de 2013 (point 6 de l'ordre du jour)	35–36	8
VIII.	Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (point 7 de l'ordre du jour)	37–44	9
	A. État de l'AGTC et des propositions d'amendements adoptées	37–38	9
	B. Propositions d'amendements (actualisation et extension du réseau AGTC)	39–40	9
	C. Propositions d'amendements (normes minimales en matière d'infrastructures et de performances)	41–44	10
IX.	Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 8 de l'ordre du jour)	45–53	10
	A. État du Protocole	47–48	11
	B. Propositions d'amendements	49–53	11
X.	Révision des Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodal (unités de transport de marchandises) (point 9 de l'ordre du jour)	54–59	12
XI.	Poids et dimensions des unités de chargement utilisées en transport intermodal (point 10 de l'ordre du jour)	60–63	13
XII.	Activités du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 11 de l'ordre du jour)	64	13
XIII.	Élection du Bureau (point 12 de l'ordre du jour)	65–66	14
XIV.	Dates et lieux des prochaines sessions (point 13 de l'ordre du jour)	67–69	14
XV.	Questions diverses (point 13 <i>bis</i> de l'ordre du jour)	70	14
XVI.	Liste des décisions prises (point 14 de l'ordre du jour)	71	15

I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique a tenu sa cinquante-cinquième session les 6 et 7 novembre 2012 à Genève.
2. Ont participé à la session du Groupe de travail des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, France, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Suisse et Turquie.
3. Les organisations non gouvernementales dont les noms suivent étaient représentées: European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services (CLECAT); Association intermodale européenne (EIA); Groupement européen du transport combiné (GETC); Bureau international des conteneurs (BIC); Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR). L'agence européenne TK'Blue, ETS Consulting et Plaske JSC ont pris part à la session, à l'invitation du secrétariat.
4. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante-quatrième session (ECE/TRANS/WP.24/129, par. 72), 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

Document: ECE/TRANS/WP.24/130.

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/130).

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)

A. Tendances et performances dans le secteur du transport intermodal et de la logistique

6. À partir des exposés présentés par les représentants de l'UIRR, de l'EIA et du BIC, 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. Sur la base des données fournies par l'UIRR (dont les 18 sociétés assurent la moitié des opérations internationales de transport intermodal rail-route en Europe), le Groupe de travail a noté que le transport intermodal rail-route avait connu depuis la fin des années 1990 et jusqu'en 2008 une croissance annuelle de l'ordre de 6 à 7 %. La crise financière et économique a entraîné en 2009 une diminution spectaculaire des opérations (de l'ordre de moins 17 %), tandis qu'en 2010, le trafic augmentait de nouveau d'environ 8 %. En 2011, le transport non accompagné (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques) et le transport accompagné (routes roulantes) ont continué de progresser de 6 %, pour représenter un total de l'ordre de 3 210 000 expéditions, soit 6 430 000 EVP (5 580 000 EVP pour le transport non accompagné et 0,85 million EVP pour le transport

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

accompagné)². Ainsi, les niveaux d'après crise avaient désormais été atteints de nouveau, voire dépassés pour ce qui était des tonnes-kilomètres (pour plus de détails, voir les rapports précédents, tels que ECE/TRANS/WP.24/129, par. 6 à 13; ECE/TRANS/WP.24/127, par. 6 à 13; consulter aussi le site www.unece.org/trans/wp24/wp24-trends/2012-10-03.html).

8. En 2011, le trafic non accompagné a augmenté de 8 %, alors que le transport rail-route accompagné régressait de 5 %, du fait principalement du ralentissement très marqué du trafic national en Autriche et en Suisse.

9. Le trafic intermodal rail-route international, qui passe pour les deux tiers à travers les Alpes, a augmenté en 2011 de 10 %, pour s'élever à 3 890 000 EVP, tandis que le trafic national a stagné à 2 560 000 EVP.

10. Quatre-vingt-quatorze pour cent des opérations de transport intermodal rail-route ont été effectuées sur des distances de plus de 300 km. La distance moyenne pour ce type d'opération était de 600 km. En trafic international, la distance moyenne a atteint les 900 km.

11. La croissance du trafic intermodal rail-route s'est poursuivie au cours du premier semestre de 2012. On a déjà observé cependant un ralentissement de cette tendance au cours du second semestre de 2012 et les perspectives de performance ne sont pas encourageantes car la croissance économique en Europe est affectée par les mesures de ralentissement et d'austérité économique adoptées dans un certain nombre de pays européens.

12. L'augmentation des prix du transport ferroviaire en dépit de performances demeurant insuffisantes est un autre facteur entravant le transport intermodal: environ 30 % des trains de transport intermodal arrivent toujours en retard par rapport à l'horaire prévu et plus de 20 % d'entre eux accusent des retards allant de trois à vingt-quatre heures. Les interruptions de trafic qui ont ponctué le passage du Brenner (travaux de rénovation) et du Gothard (éboulement) durant l'été 2012 n'ont pas semblé avoir beaucoup entravé les services de transport intermodal, sauf s'agissant du transport accompagné (route roulante) qui a été sérieusement ralenti du fait de la fermeture partielle de l'itinéraire passant par le Brenner.

13. Le Groupe de travail a aussi été informé par le représentant de l'EIA de l'existence, au niveau de l'Union européenne, de plusieurs projets visant à favoriser l'échange de bonnes pratiques en matière de transport de marchandises, notamment l'augmentation des coefficients de remplissage, la création de corridors de transport «verts» et la définition de critères d'évaluation, la recherche de nouveaux marchés intermodaux fondés sur le rail et l'étude des possibilités permettant de relier les aéroports aux réseaux ferroviaires à grande vitesse assurant le transport de voyageurs et de marchandises.

14. Le représentant du BIC a indiqué que 2 304 préfixes de conteneurs avaient été enregistrés dans le registre officiel des codes BIC (codes pour les conteneurs). Le BIC propose désormais également des procédures concrètes pour surveiller le respect des dispositions relatives à la sécurité des conteneurs, telles qu'elles sont énoncées dans la Convention pour la sécurité des conteneurs (CSC) de 1972.

15. Le secrétariat a été prié de continuer à suivre les faits nouveaux intervenus dans le secteur du transport intermodal et de la logistique et les bonnes pratiques mises en œuvre et de rendre compte des nouvelles tendances observées à la prochaine session.

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

B. Activités menées par la Commission européenne dans le domaine du transport intermodal et de la logistique

16. En l'absence de tout représentant de la Commission européenne (DG MOVE), aucune information n'a été communiquée.

C. Faits nouveaux intervenus à l'échelle paneuropéenne dans le transport intermodal et dans les politiques de transport

Document: Document informel WP.24 n° 1 (2012) Turquie.

17. Les représentants de l'Autriche, des Pays-Bas, de la République tchèque, de la Slovaquie et de la Turquie ont fourni des renseignements précis sur les derniers faits intervenus dans leur pays en matière de transport intermodal. Dans tous ces pays, le transport intermodal rail-route avait continué de regagner du terrain en 2011 après la baisse spectaculaire du trafic enregistrée en 2009, mais une baisse du trafic était attendue pour 2012, voire pour 2013. Aux Pays-Bas, les «Règles de Rotterdam» étaient en cours de ratification.

18. Le représentant de la Turquie a présenté un rapport d'étape sur l'évolution du transport intermodal, comme suite à la publication en 2009 de l'évaluation collégiale de la situation du transport intermodal en Turquie entreprise par le Forum international des transports, avec l'assistance du secrétariat de la CEE. Un rapport complet, comprenant également les résultats d'un projet de jumelage avec le Ministère espagnol des transports sera présenté à la prochaine session du Groupe de travail.

D. Développement durable et transport intermodal

Document: A/CONF.216/L.1, par. 132 et 133.

19. Le Groupe de travail a appris par le représentant de l'Agence européenne TK'Blue que cette organisation était la première agence de notation à avoir été mise en place pour évaluer et surveiller l'empreinte écologique des opérations de transport dans les chaînes logistiques. TK'Blue était une initiative prise par les professionnels du secteur pour promouvoir l'utilisation de transports respectueux de l'environnement par la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres facteurs externes, tels que le bruit.

20. Le Groupe de travail a également pris note du document final de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (Rio de Janeiro, 20-22 juin 2012) qui constate que les transports et la mobilité sont déterminants pour le développement durable et préconise le recours à des systèmes de transport multimodal économes en énergie (A/CONF.216/L.1, par. 132 et 133).

21. Le Groupe de travail a été informé que la CEE était l'organisation chef de file du projet mondial des Nations Unies relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS). Ce projet prévoyait la mise au point d'un outil qui permettrait, de façon transparente et uniforme, de surveiller et d'évaluer les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) dans le secteur des transports intérieurs ainsi que d'un mécanisme d'adaptation des politiques des transports afin de contribuer à l'atténuation des effets des changements climatiques.

IV. Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal (point 3 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.24/2012/6, ECE/TRANS/WP.24/2012/7, ECE/TRANS/WP.24/2012/8, ECE/TRANS/WP.24/2012/9, ECE/TRANS/WP.24/2012/10.

22. Conformément à une décision prise par le 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).

23. Le Groupe de travail a salué la création d'un site Web de la CEE donnant accès, en ligne, à 11 mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal (<http://apps.unece.org/NatPolWP24>). Des informations comparables et à jour portant sur 15 pays membres de la CEE sont actuellement disponibles en anglais (les versions française et russe sont en cours d'élaboration).

24. Le Groupe de travail a étudié le nouveau site Web de la CEE et invité les pays à communiquer, le cas échéant, des informations actualisées au secrétariat. Le secrétariat a été prié de transmettre, tous les trois-quatre ans, des questionnaires préremplis aux pays membres de la CEE afin que lui soit brossé un tableau cohérent, complet et susceptible de donner lieu à des comparaisons, des mesures d'appui prises par les gouvernements en faveur du transport intermodal. La prochaine enquête devrait être réalisée en 2015.

V. Mesures de suivi concernant le thème qui avait été retenu pour 2011: «Le rôle des terminaux et des centres logistiques dans le transport intermodal» (point 4 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.24/2011/3 et Add.1.

25. Le Groupe de travail a été informé que la visite technique des terminaux et des centres logistiques qui avait été prévue pour mai 2012 au titre des mesures de suivi concernant le thème qui avait été retenu pour 2011 n'avait pas eu lieu faute d'un nombre suffisant de participants. Le Groupe de travail a toutefois estimé que le secrétariat devait continuer d'assurer la coordination et la modération de ces activités de suivi et rendre compte des résultats obtenus à sa prochaine session.

VI. Thème retenu pour 2012: «Systèmes de transport intelligents: Possibilités et difficultés du transport intermodal» (point 5 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.24/2012/1.

26. Sur la base d'un document préparé par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/2012/1), le Groupe de travail a examiné les possibilités qu'offrent les systèmes de transport intelligents (STI) pour l'organisation et la gestion des chaînes de transport intermodal et les difficultés d'application rencontrées. Les systèmes de transport intelligents sont des dispositifs, mis en œuvre dans les différents modes de transport, qui utilisent des technologies de l'information et de la communication et servent d'interface entre les modes de transport pour permettre l'échange informatisé d'informations entre les infrastructures

de transport, le matériel roulant, les utilisateurs des transports et les autorités chargées de la réglementation.

27. Le Groupe de travail a noté que les chaînes de transport intermodal sont caractérisées par des opérations longues et complexes impliquant de nombreux acteurs dont les responsabilités et les intérêts sont différents, selon les obligations contractuelles, opérationnelles ou réglementaires qui sont les leurs. Les différents points de vue et priorités quant à l'application des STI dans les chaînes de transport intermodal ont fait l'objet d'exposés de la part de MM. D. Vankemmel et M. Onder, Coordonnateurs du domaine transports et logistiques au CEFAC/ONU; M. F. Janin, responsable de la «Mission transports intelligents» au Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (France); M. R. Frindik, MARLO Consultants; M. M. Burkhardt, Directeur général de l'UIRR et M^{me} N. van der Jagt, Directrice générale du CLECAT.

28. Tous les participants se sont accordés à dire que les STI jouaient un rôle clef dans la fluidité et l'efficacité des opérations de transport intermodal et permettaient d'utiliser au mieux les infrastructures de transport existantes, souvent déjà saturées, notamment les terminaux, et d'atteindre de hauts niveaux de sécurité et de sûreté dans les chaînes de transport intermodal.

29. Parmi les exemples d'applications des STI dans le domaine du transport intermodal, déjà très utilisées dans le transport par route et par chemin de fer, ont été cités le suivi et la localisation en ligne des cargaisons et des unités de chargement intermodal, les opérations à flux tendus, la mesure des émissions, les documents de transport électroniques et les opérations effectuées dans le cadre d'un «guichet unique», notamment les déclarations en douane, les autorisations de transport, le contrôle des temps de conduite et les vérifications de l'aptitude à la circulation.

30. Pour que les solutions qu'offrent les STI soient efficaces pour le transport intermodal, il convient de disposer de systèmes d'échange de données, fonctionnant bien et acceptables au plan international, disponibles en ligne à un coût abordable. Il a été noté que la mise en place d'un cadre efficace pour le développement et l'entretien des STI, capable de répondre aux exigences de toutes les parties prenantes, exigerait de prendre des mesures de manière coordonnée aux niveaux national et international à cinq niveaux différents:

- Interopérabilité technique: interaction des systèmes et des services informatiques;
- Interopérabilité sémantique: signification correcte et bien définie des données et renseignements échangés comprise par tous les systèmes concernés;
- Interopérabilité organisationnelle: collaboration des différentes parties prenantes publiques et privées pour parvenir à des procédures et objectifs adoptés d'un commun accord conformément au «langage commercial» (c'est-à-dire remplir une déclaration en douane qui doit ensuite être acceptée);
- Interopérabilité juridique (contractuelle): mise en place des cadres juridiques appropriés aux niveaux national et supranational pour que les données des systèmes d'échange de données informatisé soient reconnues comme juridiquement valides; et
- Interopérabilité politique: bonne gouvernance en matière d'installation et de mise en œuvre de systèmes d'échange des données informatisé fondés sur une vision commune et sur des priorités compatibles.

31. Le Groupe de travail a pris note de la multitude de projets consacrés aux STI, portés par des gouvernements ou des professionnels du secteur, visant à mesurer l'empreinte carbone des transports et à améliorer l'efficacité des chaînes de transport et des opérations de transport combiné rail-route (par exemple, les projets COFRET, Greenfreight Europe, iCargo, E-Freight, e-rail Freight et CESAR). Cependant, il a été reconnu que ces initiatives,

le plus souvent propres à un seul mode de transport, n'avaient pas encore réussi à surmonter les difficultés liées à l'immense variété des systèmes, propriétaires et autonomes.

32. Il a été reconnu que les transitaires en particulier avaient un rôle important à jouer pour promouvoir la mise en œuvre, à l'échelle européenne ou mieux encore, de la planète, de solutions STI d'échange et de stockage de données plus transparentes, plus claires et plus fiables, afin d'empêcher l'utilisation non autorisée d'informations commerciales sensibles par les nombreux intervenants des chaînes de transport internationales. Il s'agissait d'un point particulièrement important pour les opérations de transport intermodal, qui obligeaient souvent les opérateurs à partager des STI communs et des plates-formes informatisées d'échange de données.

33. Le Groupe de travail est convenu que les gouvernements et les autorités chargées de la réglementation devraient faire preuve de bonne gouvernance et instaurer les conditions nécessaires aux plans politique et juridique pour faire des STI une solution abordable et sûre au cœur d'un système d'échange et de transport efficace. En particulier, ceux-ci devraient s'efforcer:

- D'obtenir, par les moyens les plus simples possibles, toutes les informations requises pour vérifier le respect des règlements et échanger des informations avec d'autres autorités en vue de collaborer à la sécurité, à la gestion des risques pour l'environnement, à la mobilité durable, aux réglementations sociales, etc.;
- D'Établir le cadre général qui permettra à toutes les parties concernées par les opérations de transport intermodal d'avoir accès aux informations sans discrimination; et
- De contrôler et encourager un processus de gestion neutre pour autoriser les partenaires du transport et de la chaîne d'approvisionnement à faire en sorte que leurs normes d'échanges de données restent viables et efficaces.

34. Enfin, le Groupe de travail a invité M. Vankemmel et le secrétariat à suivre ces questions et répondre en particulier aux questions suivantes: comment opérer le rapprochement entre les travaux de recherche menés sur les STI (CEFACT/ONU) et leur application à grande échelle? Qui sont les principaux promoteurs des solutions STI dans les chaînes de transport internationales, et quelles en sont les raisons? Comment surmonter l'immense variété des solutions STI propriétaires et propres à un seul mode de transport? Quelles sont les mesures d'incitation qui permettraient d'atteindre cet objectif? Le Groupe de travail a salué la proposition de la Belgique d'organiser un atelier sur ces questions au cours du premier semestre 2013 dont le but serait de trouver des solutions concrètes aux fins de la réalisation de chaînes de transport fluide. Un rapport sur ces activités de suivi doit être soumis à la prochaine session du Groupe de travail.

VII. Choix du thème du débat de fond de 2013 (point 6 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.24/2009/5.

35. Conformément à la feuille de route sur ses travaux et son fonctionnement futurs qu'il a adoptée en 2009 ((ECE/TRANS/WP.24/2009/5, ECE/TRANS/WP.24/125, par. 21) et après examen des thèmes qu'il avait précédemment traités: «Transport par voie navigable» (2010), «Terminaux dans le transport intermodal» (2011), «Systèmes de transport intelligents» (2012), le Groupe de travail a décidé de retenir comme thème pour 2013: «Poids et dimensions des unités de transport intermodal (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques) dans un contexte paneuropéen». Les autres thèmes possibles, tels que la

logistique urbaine et le rôle des transitaires dans les chaînes de transport intermodal, pourraient être traités dans les années à venir.

36. Le Groupe de travail a invité des volontaires, assistés par le secrétariat, à préparer sur ce thème, pour la session d'octobre 2013, une note comportant des éléments susceptibles de faire l'objet d'une analyse, ainsi que des propositions de mesures que pourraient prendre les gouvernements des pays membres de la CEE.

VIII. Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (point 7 de l'ordre du jour)

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

Document: ECE/TRANS/88/Rev.6.

37. Le Groupe de travail a noté que l'AGTC comptait 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 les notifications dépositaires pertinentes peuvent être consultés sur le site du Groupe de travail, à l'adresse: ww.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

38. À ce jour, huit amendements à l'Accord AGTC sont entrés en vigueur, le dernier le 10 décembre 2009.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.24/2009/4, ECE/TRANS/WP.24/2009/1.

39. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa cinquante-quatrième session en 2011, les représentants des Parties contractantes présents et votants avaient adopté les propositions d'amendements à l'annexe I de l'AGTC présentées par le Kazakhstan (ECE/TRANS/WP.24/129, par. 34 et 35, et annexe). Dans l'attente de l'adoption d'autres propositions d'amendements, le secrétariat n'avait pas encore transmis ces propositions au Secrétaire général des Nations Unies en sa qualité de dépositaire de l'AGTC.

40. Le Groupe de travail a constaté qu'aucune information supplémentaire n'avait été reçue, dans le cadre des consultations requises entre les Parties contractantes directement concernées, au sujet des propositions d'amendements affectant l'Arménie, la Géorgie, la Hongrie et le Turkménistan (ECE/TRANS/WP.24/2009/1), ni au sujet de celles qui affectent l'Allemagne, le Danemark et la Suède (ECE/TRANS/WP.24/2009/4). Rappelant les discussions qui avaient eu lieu à ce sujet lors de sa cinquante-deuxième session (ECE/TRANS/WP.24/125, par. 29 à 31), le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session, selon que de besoin.

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.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.24/2012/5, ECE/TRANS/WP.24/2010/2, ECE/TRANS/WP.24/2010/3.

41. Le Groupe de travail a rappelé que, comme il est indiqué dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/2, plusieurs des 15 pays ayant 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 normes et paramètres devraient peut-être être révisés et actualisés.

42. Il a également rappelé, sur la base de deux documents du secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/2010/2 et ECE/TRANS/WP.24/2010/3) que le Groupe de travail avait procédé en 2010 et 2011 à un premier examen des normes et paramètres minimaux de performance et d'infrastructure qu'il serait possible d'inclure dans les annexes III et IV de l'AGTC (ECE/TRANS/WP.24/129, par. 37 à 41; ECE/TRANS/WP.24/127, par. 37 à 42).

43. Le Groupe de travail a examiné une fois de plus les normes minimales applicables aux infrastructures contenues dans les Accords AGC et AGTC, compte tenu des observations formulées par la Commission européenne au sujet des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) applicables dans l'Union européenne (ECE/TRANS/WP.24/2012/5).

44. Le Groupe de travail a réaffirmé le point de vue sur l'applicabilité des STI dans le contexte de l'AGTC qu'il avait exprimé lors de sa dernière session (ECE/TRANS/WP.24/129, par. 40) et a invité les experts à élaborer, avec le concours du secrétariat, des propositions appropriées d'amendement à l'AGTC, en étroite collaboration avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer.

IX. Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 8 de l'ordre du jour)

45. Le Groupe de travail a rappelé que l'objectif du Protocole est 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.

46. 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.

47. Le Groupe de travail a noté que le Protocole à l'AGTC était entré en vigueur le 29 octobre 2009 et avait été signé par 15 pays. À ce jour, seuls neuf pays ont ratifié le Protocole⁴. Son texte figure dans les documents ECE/TRANS/122 et Corr.1 et 2⁵. Des informations détaillées, avec le texte du Protocole et les notifications dépositaires pertinentes, peuvent être consultées sur le site Web du Groupe de travail⁶.

48. Le Groupe de travail a rappelé que le CTI avait encouragé les Parties contractantes à l'AGTC concernées à adhérer au Protocole dès que possible.

B. Propositions d'amendements

Documents: ECE/TRANS/WP.24/2012/4, ECE/TRANS/WP.24/2010/6.

49. Le Groupe de travail a rappelé que le Comité des transports intérieurs 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). Il a également rappelé qu'à sa cinquante-troisième session, il avait examiné le document ECE/TRANS/WP.24/2010/6 contenant une liste récapitulative des propositions d'amendements précédemment soumises par l'Autriche, la Bulgarie, la France, la Hongrie et la Roumanie, ainsi que des modifications au Protocole proposées par le secrétariat. À ce jour, seule la proposition d'amendement de l'Autriche avait été examinée et acceptée par le Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/127, par. 50).

50. Le Groupe de travail a regretté qu'en dépit de demandes répétées, les décisions concernant les propositions d'amendement contenues dans le document ECE/TRANS/WP.24/2010/6 n'aient pas pu être prises, aucune des parties concernées n'ayant fourni d'informations sur l'état d'avancement de leurs propositions. Le secrétariat a été prié de contacter une fois de plus tous les pays concernés. Une décision sur les prochaines mesures à prendre serait prise à la prochaine session.

51. Le 12 octobre 2012, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) avait adopté un grand nombre de propositions d'amendements à l'AGN concernant les voies navigables et les ports de navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/2012/2). En juin 2012 déjà, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) avait prié le WP.24 de réviser les annexes I et II du Protocole afin de les aligner sur l'AGN révisé (ECE/TRANS/SC.3/82, par. 10).

52. Le Groupe de travail a pris note du document du secrétariat ECE/TRANS/WP.24/2012/4 portant sur les différentes présentations des voies navigables et des ports que l'on trouve dans le Protocole et dans l'AGN. Étant donné les différences de système de numérotation, de structure et de dénomination des voies navigables et des ports entre les deux Accords, l'alignement du Protocole et de l'AGN nécessiterait des connaissances spécialisées et des ressources considérables.

⁴ Bulgarie, Danemark, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie, Serbie, 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 et de son Protocole.

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

53. Le Groupe de travail a été informé que le secrétariat avait désormais mis au point une nouvelle base de données en ligne sur les normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (base de données Blue Book)⁷ qui, grâce aux données hautement ventilées qu'elle contient, pourrait faciliter l'alignement des deux accords. Le secrétariat a été prié d'étudier ces nouvelles possibilités et de tenir le Groupe de travail informé des progrès accomplis à sa prochaine session.

X. Révision des Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodal (unités de transport de marchandises) (point 9 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.24/2012/2, ECE/TRANS/WP.24/2011/5.

54. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait en 1996, en collaboration avec l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation internationale du Travail (OIT), établi sous leur forme définitive des directives internationales relatives à la sécurité du chargement des cargaisons dans les conteneurs et engins de transport, qui répondaient également aux besoins des modes de transport terrestres (TRANS/WP.24/R.83 et Add.1). Ces directives devaient être actualisées et complétées par des éléments supplémentaires, tels que des dispositions relatives à la fumigation (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).

55. 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 tout fait nouveau et toute nouvelle procédure envisagée (ECE/TRANS/WP.24/123, par. 45 à 47). En novembre 2011, le Groupe de travail a adopté le mandat d'un groupe d'experts chargé de la question (ECE/TRANS/WP.24/2011/5) et a accepté la proposition visant à faire des directives un véritable code de pratiques à caractère non contraignant.

56. Sur la base du document établi par le secrétariat ECE/TRANS/WP.24/2012/2 et d'un rapport de ETS Consultants, le Groupe de travail a noté qu'un premier projet de code de pratiques était sur le point d'être finalisé par le Groupe d'experts et qu'il serait soumis début 2013 à un premier examen des organes compétents de l'OMI, de l'OIT et de la CEE. Il était prévu que la version finale du code de pratiques soit adoptée et publiée en 2014.

57. Le Groupe de travail s'est félicité des progrès réalisés dans la réalisation de ces activités complexes et a estimé que le code de pratiques, bien qu'à caractère non contraignant, aiderait les professionnels du secteur à former leur personnel à la sécurité de l'arrimage des cargaisons dans des conteneurs, servirait de base de référence mondiale pour les contrats d'assurance de fret et aiderait les gouvernements à adopter, au besoin, des réglementations fondées sur des bonnes pratiques et des dispositions techniques convenues à l'échelon international.

⁷ www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook_database.html.

58. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de faire en sorte, dans la mesure du possible, que le projet de code de pratiques soit disponible dans les trois langues de travail de la CEE, afin qu'il puisse prendre une décision lors de sa prochaine session en 2013.

59. On trouvera plus de détails sur les activités du Groupe d'experts sur le site: www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/session_3.html.

XI. Poids et dimensions des unités de chargement utilisées en transport intermodal (point 10 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.24/2012/3.

60. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait examiné à ses précédentes sessions l'incidence des «mégacamions» mesurant au maximum 25,5 mètres de long et pesant jusqu'à 60 tonnes sur le réseau routier européen et sur le transport intermodal. Il a également rappelé les divers documents du secrétariat qui donnent un aperçu général des débats d'orientation et des essais relatifs à ces véhicules longs et lourds qui ont été menés dans plusieurs pays membres de la CEE en 2008, 2010 et 2011 (ECE/TRANS/WP.24/2008/8, ECE/TRANS/WP.24/2010/5, ECE/TRANS/WP.24/2011/6).

61. Sur la base d'une dernière mise à jour du document que le secrétariat a consacré aux faits nouveaux intervenus dans le domaine (ECE/TRANS/WP.24/2012/3) et des exposés faits par le GETC et l'EIA, le Groupe de travail a poursuivi ses échanges sur la taille optimale des unités de transport intermodal qu'il était possible de transporter sans restriction sur les réseaux routiers, ferroviaires et de voies navigables européens. Il a pris note des suggestions faites par le GETC, selon lequel la longueur optimale pour les unités européennes de transport intermodal pourrait être de 53 pieds (16,15 m), ce qui correspond aux dimensions de certains conteneurs maritimes utilisés principalement dans le commerce transpacifique.

62. Le Groupe de travail a également noté que, dans l'Union européenne, les directives du Conseil 96/53/CE (poids maximaux et dimensions maximales des véhicules routiers) et 97/27/CE (masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques – certificat de réception) étaient actuellement en cours de révision et qu'il se pouvait à terme que soient autorisées des largeurs et des longueurs plus grandes pour les véhicules à moteur et ensembles de véhicules routiers.

63. Le secrétariat a été prié de continuer à suivre cette affaire et de rendre compte au Groupe de travail de tout fait nouveau à sa prochaine session (voir également par. 35).

XII. Activités du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 11 de l'ordre du jour)

64. Le Groupe de travail a été informé des activités en cours au sein de la CEE en relation avec le transport intermodal et la logistique, en particulier dans le cadre du:

- Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5): Progrès accomplis s'agissant des liaisons de transport Europe-Asie et des effets des changements climatiques sur les réseaux de transport (ECE/TRANS/WP.5/52) – www.unece.org/trans/main/wp5/wp5.html;

- Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2): Travaux entrepris en vue de l'uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne (ECE/TRANS/SC.2/217) – www.unece.org/trans/main/sc2/sc2.html;
- Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3): Poursuite du développement du réseau européen de voies navigables et harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure au plan paneuropéen (ECE/TRANS/SC.3/193) – www.unece.org/trans/main/sc3/sc3.html.

XIII. Élection du Bureau (point 12 de l'ordre du jour)

65. Ayant appris que M. M. Viardot (France) ne serait plus en mesure de présider ses sessions, le Groupe de travail a élu M. H. Maillard (Belgique), son vice-président actuel, Président pour ses sessions de 2013.

66. Le Groupe de travail a exprimé ses sincères remerciements à M. Viardot pour avoir présidé ses sessions depuis 2003 de manière particulièrement constructive et efficace.

XIV. Dates et lieux des prochaines sessions (point 13 de l'ordre du jour)

67. Le secrétariat a provisoirement programmé la cinquante-sixième session les 21 et 22 octobre 2013 au Palais des Nations (Genève). La session se tiendrait juste avant celle du Groupe de travail des transports par chemin de fer (23-25 octobre 2013).

68. Il est prévu que le groupe informel d'experts définissant les thèmes du WP.24 tienne deux sessions en 2013, afin de donner suite aux considérations qui auront été formulées au titre du thème 2012 et de préparer le thème 2013.

a) Suite donnée au thème retenu pour 2012: «Systèmes de transport intelligents: Possibilités et difficultés du transport intermodal»

Date provisoire: avril/mai 2013

Lieu provisoire: Bruxelles (voir par. 34)

b) Élaboration du thème retenu pour 2013: «Poids et dimensions des unités de transport intermodal (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques) dans un contexte paneuropéen»

Date provisoire: juin/juillet 2013

Lieu: à déterminer.

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

XV. Questions diverses (point 13 bis de l'ordre du jour)

70. Le Groupe de travail a noté que M. Ch. Seidelmann (Allemagne) prendrait sa retraite et qu'après plus de trente ans de collaboration, il ne participerait plus à ses sessions. Le Groupe de travail a remercié M. Seidelmann de son dévouement et de ses nombreuses contributions à la cause du transport combiné et du transport intermodal en Europe.

XVI. Liste des décisions prises (point 14 de l'ordre du jour)

71. 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 (26-28 février 2013).
