



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/109
18 octobre 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail conjoint CEMT/CEE sur le transport
intermodal et la logistique¹

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

**RAPPORT ET RÉSUMÉ DES DÉCISIONS PRISES PAR LE GROUPE DE TRAVAIL
À SA QUARANTE-QUATRIÈME SESSION
(Genève, 27 et 28 septembre 2005)**

PARTICIPATION

1. Ont participé à la session des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Lettonie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie-et-Monténégro, Slovaquie et Ukraine. La Commission européenne (CE) était aussi représentée, de même que la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Étaient aussi représentées les organisations non gouvernementales ci-après: Organisation de coopération des chemins de fer (OSJD), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Union internationale des compagnies de transport combiné route/rail (UIRR), Organisation internationale de normalisation (ISO), Bureau international des conteneurs (BIC), European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services (CLECAT), Fédération internationale des associations de transitaires (FIATA), Groupement européen du transport combiné (GETC), Groupe des gestionnaires européens de l'infrastructure ferroviaire (EIM) et Interrail Services (IRS).

¹ La CEE et la CEMT coopèrent dans le cadre du Groupe de travail conjoint CEMT/CEE sur le transport intermodal et la logistique, qui est constitué d'un organe de la CEMT et d'un organe de la CEE, en l'occurrence le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour établi par le secrétariat (TRANS/WP.24/108).

ADOPTION DES DÉCISIONS PRISES PAR LA QUARANTE-TROISIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL

3. Le Groupe de travail a examiné le rapport et a officiellement adopté les décisions prises à sa quarante-troisième session en se fondant sur le projet de rapport établi par le secrétariat en concertation avec le Président (TRANS/WP.24/107).

SUITE DONNÉE AU SÉMINAIRE CEMT/CEE SUR LE TRANSPORT INTERMODAL ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE (Kiev, 27 et 28 septembre 2004)

4. Les conclusions du Séminaire CEMT/CEE qui s'est tenu à Kiev les 27 et 28 septembre 2004 et les éventuelles activités de suivi ont été examinées par l'organe de la CEMT composant le Groupe de travail conjoint, le 26 septembre 2005 (TRANS/WP.24/2005/1 et TRANS/WP.24/107). Il a été rappelé que le Groupe de travail intermodal travaillait déjà depuis 1996 au développement des liaisons de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie, étant entendu que la seule variante de transport terrestre viable au transport maritime entre l'Europe et l'Asie devait nécessairement reposer sur le transport de conteneurs par chemin de fer sur de grandes distances, autrement dit sur le transport intermodal. Cette conception n'exclut nullement le recours au transport ferroviaire classique, au transport par voie navigable voire au transport routier dans certains cas particuliers (pour le transport de pétrole ou de minerai de fer, par exemple), sur certains tronçons à destination, en provenance et à l'intérieur de l'Asie centrale.

5. Le Groupe de travail a été informé des activités pertinentes entreprises par l'OSJD, le projet CEE-CESAP sur les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie, le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) et le Groupe de haut niveau de la Commission européenne sur l'extension des principaux axes de transport transeuropéens aux pays voisins et aux régions voisines. Il a été souligné que, pour parvenir à des résultats tangibles, tous ces organismes et organes devraient étroitement coopérer, dans la cohérence et la transparence.

6. Le Groupe de travail a constaté que les nombreuses activités entreprises dans ce domaine avaient été déclenchées premièrement par l'explosion des échanges entre l'Europe et l'Asie (principalement la Chine mais aussi de plus en plus l'Inde), qui avait elle-même provoqué l'encombrement des grands ports européens et asiatiques et des réseaux de transport de l'arrière-pays, deuxièmement par les préoccupations de sécurité croissantes dans les principaux couloirs de transport maritime (canal de Suez) et troisièmement par la nécessité d'ouvrir aux pays sans littoral d'Asie centrale l'accès aux marchés mondiaux.

7. Malgré l'incidence limitée des liaisons terrestres sur l'ensemble des échanges entre l'Europe et l'Asie (seulement 1 ou 2 %), leur développement devrait avoir un effet très positif sur les échanges entre l'Europe occidentale, la Fédération de Russie et l'Asie centrale².

8. En matière de transport intermodal Europe-Asie, la référence c'est le transport maritime de conteneurs, à la logistique très perfectionnée (fréquence, souplesse, fiabilité, rapidité, suivi de la marchandise, etc.), proposé par des compagnies de navigation desservant le monde entier à des prix très concurrentiels³. Sur les trajets plus courts, par exemple entre l'Europe occidentale et la Fédération de Russie ou la Turquie, voire le Proche-Orient, la référence c'est le transport routier international avec l'aide, le cas échéant, de services de transbordement sur la mer Méditerranée, par exemple entre la Turquie et l'Italie.

9. Pour être concurrentiels, les opérateurs de transport intermodal entre l'Europe et l'Asie, parce qu'ils sont nouveaux venus sur ce marché, doivent faire au moins aussi bien que leurs concurrents (transporteurs maritimes ou transporteurs routiers), notamment en matière de qualité de services, comme la fiabilité, la fréquence et la rapidité qui sont capitales dans le transport en conteneurs des marchandises à haute valeur ajoutée. Ils doivent aussi pleinement tirer parti de leurs avantages comparatifs potentiels en matière de vitesse par rapport aux transports maritimes⁴ et proposer des prix concurrentiels.

10. Certes, les paramètres d'efficacité requis ne pourront pas être atteints sans difficulté. Du point de vue de l'exploitation, les déséquilibres considérables entre l'Europe et l'Asie (trafic de conteneurs jusqu'à quatre fois plus important dans le sens Est-Ouest que dans l'autre sens) mais aussi entre l'Europe occidentale et la Fédération de Russie et/ou l'Asie centrale (trafic de conteneurs jusqu'à quatre fois plus important dans le sens Ouest-Est que dans l'autre sens) doivent être résolus grâce à une meilleure gestion des conteneurs (constitution de pools) et notamment en réduisant le transport de conteneurs vides au minimum. En outre, les opérateurs de transport intermodal doivent veiller à l'interopérabilité entre les différents réseaux ferroviaires, notamment au respect des modalités de transbordement dans les gares de changement d'écartement. Pour être concurrentiels, ils devront aussi s'efforcer d'offrir un éventail complet de services aux usagers (par exemple, le suivi des marchandises), tout le long de la chaîne de transport.

² Alors que le trafic maritime de conteneurs entre l'Asie et l'Europe est en plein essor avec environ 10 millions de TEU, le trafic intercontinental acheminé par le Transsibérien, la seule ligne actuellement en service entre l'Europe et l'Asie, est de l'ordre de 0,15 million de TEU (même si sa capacité est deux ou trois fois supérieure).

³ Les flux de conteneurs d'Asie vers l'Europe sont jusqu'à quatre fois plus importants que dans le sens inverse, ce qui explique que dans le sens Est-Ouest les prix sont de l'ordre de 2 000 dollars des États-Unis/TEU alors que vers l'Est ils ne sont que de 500 dollars des États-Unis/TEU.

⁴ Sur certains trajets, les mêmes marchandises pourraient être acheminées deux fois plus vite par chemin de fer que par bateau, c'est-à-dire 10 à 15 jours contre 30 jours et plus, voire même en moins de temps que par avion et bateau.

11. Les gouvernements devront veiller à l'égalité des chances entre les différents modes de transport. Ils devront aussi garantir que les infrastructures disponibles soient adaptées et bien entretenues. Étant donné que, pour aller d'Europe en Asie par voie terrestre, il faut traverser entre 5 et 10 pays, les gouvernements concernés, de concert avec les organisations internationales compétentes, devront instaurer le régime juridique nécessaire pour garantir le franchissement des frontières dans des conditions acceptables, ce qui suppose une uniformisation, ou tout au moins une harmonisation, des réseaux ferroviaires mais aussi des régimes de transit douanier (voir par. 15 à 19 ci-dessous).

12. Conformément au plan d'action adopté par le Conseil des ministres de la CEMT, le Groupe de travail conjoint a décidé, dans un premier temps, de créer un observatoire chargé de surveiller deux ou trois grandes lignes de transport intermodal le long des couloirs de transport Europe-Asie. Cet observatoire devrait fournir des renseignements sur les questions ci-dessus, servir de lieu d'échange de renseignements entre transporteurs et gouvernements et permettre, le cas échéant, l'instauration de remèdes en se fondant sur les meilleures pratiques⁵. Le secrétariat a été prié de mettre au point, en collaboration avec l'Ukraine et les deux Présidents du Groupe de travail conjoint, le mandat de cet observatoire dans les meilleurs délais.

PROCÉDURES DE FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES RELATIVES AUX OPÉRATIONS DE TRANSPORT INTERMODAL AU NIVEAU PANEUROPÉEN

13. Le Séminaire de la CEMT/CEE, qui s'était tenu à Kiev, avait signalé que les problèmes persistants que posait le passage des frontières, notamment dans le transport ferroviaire, étaient un des principaux obstacles au développement efficace des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (TRANS/WP.24/2005/1). C'est pourquoi le Conseil des ministres de la CEMT a indiqué, dans son plan d'action, que la priorité doit être donnée à la facilitation du passage des frontières, toutes questions et tous modes confondus, mais en mettant principalement l'accent sur le transport ferroviaire.

14. Conformément à cette décision, le Groupe de travail a organisé un échange de vues entre transporteurs et organisations internationales sur les problèmes administratifs que pose le franchissement des frontières dans le trafic entre l'Est et l'Ouest, en mettant l'accent sur le transport de conteneurs par chemin de fer.

15. Le Groupe de travail s'est déclaré préoccupé par le fait que, malgré les efforts considérables des entreprises ferroviaires, des gouvernements et des organisations internationales, il n'existe dans la région de la CEE aucun régime de transport ferroviaire unique ni de lettre de voiture internationale unique, comme il en existe par exemple dans le transport routier avec la CMR⁶. Il n'existe pas non plus de régime de transit douanier unique applicable au trafic ferroviaire entre l'Est et l'Ouest, alors que, dans les transports routiers, la Convention TIR, en vigueur depuis près de 30 ans, s'applique dans la quasi-totalité des pays membres de la CEE.

⁵ Pour plus de renseignements, prière de se reporter au rapport de la composante CEMT du Groupe de travail conjoint (<http://www.cemt.org>).

⁶ Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) de 1956, qui compte actuellement 46 Parties contractantes.

Alors que la plupart des pays d'Europe occidentale ont signé la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) ainsi que ses règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), qui prévoit un régime juridique uniforme et une lettre de voiture unique pour le transport international de marchandises, en Europe de l'Est, en Asie centrale, en Chine et au-delà, il existe uniquement l'Accord sur le trafic international des marchandises par chemin de fer (SMGS). De plus, alors que la lettre de voiture CIM fait office de document douanier dans la plupart des pays d'Europe occidentale où, en outre, les systèmes de garantie et de contrôle douaniers restent très avantageux, la lettre de voiture SMGS n'est généralement pas reconnue par les autorités douanières des pays membres de la Convention du même nom.

16. Cette situation est à l'origine de complications et de retards aux points de passage des frontières, notamment entre les pays membres de la COTIF et de la SMGS, par exemple aux frontières orientales de la Hongrie et de la Pologne, mais aussi d'ingérences bureaucratiques et de frais supplémentaires. En outre, elle fausse la concurrence entre le transport routier et le transport ferroviaire dans ces couloirs de transport.

17. Le Groupe de travail a noté que le transport de conteneurs par voie ferrée devrait en principe bénéficier d'importants avantages d'exploitation dans ces couloirs (longueur des réseaux ferrés en bon état, facilité du transbordement d'unités de chargement normalisées, sûreté de la marchandise en raison du transport des conteneurs sur des wagons assurant un service porte-à-porte, scellements douaniers facilement accessibles, etc.), mais l'absence de procédures administratives normalisées au passage des frontières dans les couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie rendent ces opérations de transport inutilement coûteuses et peu fiables, et donc non concurrentielles.

18. Afin de faire face à cette situation, le Groupe de travail est convenu que les éléments ci-dessous devraient constituer les principaux axes de l'action internationale dans ce domaine pour les années à venir:

a) La négociation d'un régime juridique ferroviaire unique, qui se substituerait aux actuels régimes de la COTIF et de la SMGS, devrait être entreprise dès que possible pour permettre la circulation de trains soumis à un même régime de l'Atlantique au Pacifique⁷. Même s'il s'agit là d'un objectif ambitieux, c'est dans cette direction que les États membres de la CEE devraient travailler dans les années à venir. Le Groupe de travail a indiqué qu'il était disposé à soutenir toutes initiatives dans ce sens.

À court terme, une lettre de voiture commune CIM/SGMS sur le modèle de celle que cherchent à établir la CIT et l'OSJD, et qui reprendrait les termes des deux contrats de transport ferroviaire, devrait être mise au point dès que possible. Cette lettre de voiture commune devrait figurer dans l'Accord SMGS (puisque les Règles CIM ne prévoient pas de lettre de voiture)

⁷ La nouvelle COTIF, c'est-à-dire telle que modifiée par le Protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (qui n'est pas encore entré en vigueur), permettra ce transport direct pour autant que le point d'enlèvement des marchandises et leur point de livraison soient situés dans un État membre de la COTIF et que les parties au contrat de transport en soient d'accord, par exemple, grâce à la lettre de voiture CIM.

et être acceptable par les chemins de fer, les chargeurs, les transitaires, les banques et, surtout, les autorités douanières. Des dispositions normalisées en matière de responsabilité devraient y être ajoutées dans un deuxième temps. Elle devrait pouvoir être mise en service, à partir du mois de septembre 2006, à titre expérimental, au moins sur les lignes ferroviaires Est-Ouest suivantes: i) Berlin-Moscou (-Nischni-Novgorod) et ii) Dresde-Kiev. Toutes les compagnies ferroviaires concernées devraient faciliter son introduction. Le Groupe de travail ainsi que le nouvel observatoire désigné (voir par. 12) devraient suivre de près l'évolution de la situation et rendre compte au Conseil des ministres de la CEMT, qui doit se tenir en 2007 à Sofia, de l'expérience acquise et des conclusions qu'il convient d'en tirer.

b) Les premiers éléments d'un régime de transit douanier ferroviaire paneuropéen commun devraient être mis en place afin que les lettres de voiture puissent être considérées comme des déclarations en douane, qu'un système international de contrôle et de garantie douaniers voie le jour et donc que le transport ferroviaire soit traité sur un pied d'égalité avec le transport routier.

À titre provisoire, les États membres de la SMGS devraient adopter la résolution n° 50 du WP.30⁸. De plus, la Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS⁹ devrait entrer en vigueur dès que possible, afin que les pays membres de la SMGS puissent instaurer un régime de transit douanier semblable à celui qui existe déjà en Europe occidentale. À cette fin, le différend juridique sur les fonctions de dépositaire devrait être résolu dès que possible par le WP.30.

c) L'inclusion d'une annexe sur le transport ferroviaire international dans la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982)¹⁰, semblable à l'annexe sur le transport routier, devrait bénéficier d'un traitement prioritaire de la part du Groupe de travail WP.30. Ladite annexe devrait regrouper, de façon détaillée et cohérente, les principaux éléments nécessaires à la facilitation du passage des frontières en transport ferroviaire international de marchandises, qu'il s'agisse des questions d'exploitation, des questions administratives ou des questions d'infrastructure. Ladite annexe devrait en outre préciser les besoins particuliers du transport de conteneurs et des différents types de marchandises, comme les denrées périssables ou les marchandises dangereuses.

⁸ La résolution n° 50 intitulée «Utilisation de la lettre de voiture SMGS comme déclaration de transit douanier» a été adoptée par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) le 25 octobre 2002 (TRANS/WP.30/204, annexe 1).

⁹ La Convention a été adoptée par le Comité des transports intérieurs de la CEE le 17 février 2005 (ECE/TRANS/162, par. 113). Le texte de la Convention figure dans les documents TRANS/2005/13 et Corr.1.

¹⁰ Le Comité des transports intérieurs de la CEE a décidé d'élaborer une annexe sur la facilitation du passage des frontières en transport ferroviaire à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, de 1982 (ECE/TRANS/162), qui compte actuellement 47 Parties contractantes.

19. Le Groupe de travail a estimé que d'une manière générale et afin d'avancer rapidement dans ce domaine complexe, il serait souhaitable de commencer par des projets pilotes portant sur un très petit nombre de lignes ferroviaires, de gares et de points de passage, reposant éventuellement sur des accords bilatéraux, du type de celui récemment conclu entre la Bulgarie et la Serbie-et-Monténégro. Cette méthode faciliterait l'introduction de nouvelles procédures, la formation de personnel et l'attribution de maigres moyens, notamment les indispensables services informatiques. Cette solution aurait en outre l'avantage de permettre un suivi facile et un ajustement minutieux.

20. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de suivre de près l'évolution de la situation dans ce domaine et de faire tout son possible pour faciliter la solution des problèmes évoqués ci-dessus. Il reprendra l'examen de ces questions à sa session du printemps 2007, au plus tard.

MISE EN ŒUVRE DES PLANS D'ACTION ET DES ACCORDS DE PARTENARIAT «TYPES» AU NIVEAU PANEUROPÉEN

21. Le Groupe de travail a noté que le Conseil des ministres de la CEMT avait adopté, à sa session de Moscou, en mai 2005, une recommandation sur l'utilisation des plans d'action et des accords de partenariat «types» pour le développement du transport intermodal, qu'il avait lui-même établie (TRANS/WP.24/2005/7). Leur objectif est de promouvoir de meilleures pratiques de coopération entre les acteurs du transport intermodal international aussi bien au niveau politique qu'aux niveaux technique et commercial, et de définir des repères pour mesurer l'efficacité.

22. Le Groupe de travail a estimé que les gouvernements, les organisations internationales et le secrétariat devraient tout faire pour faire connaître les plans d'action et les accords de partenariat «types» et obtenir des renseignements sur leur application. En particulier, des informations sur l'applicabilité de dispositions types dans différents cadres juridiques ou politiques et sur la pertinence de ses principaux indicateurs d'efficacité et de ses repères seraient précieuses, pour s'assurer que ces plans d'action et accords de partenariat «types» restent le reflet fidèle des politiques et des pratiques commerciales des gouvernements.

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

a) État de l'AGTC

23. Le Groupe de travail a noté que l'AGTC comptait actuellement 26 Parties contractantes¹¹. Le représentant de la Serbie-et-Monténégro a indiqué que le Parlement de son pays avait ratifié l'AGTC dès le 29 juin 2005. L'adhésion de la Serbie-et-Monténégro prendra effet le 4 janvier 2006. Le représentant de l'Ukraine a informé que la Présidente du pays avait signé l'AGTC le 11 juillet 2005.

¹¹ Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suisse et Turquie.

24. La version récapitulative actualisée de l'AGTC est reproduite dans le document ECE/TRANS/88/Rev.3 (<http://www.unece.org/trans/wp24>)¹².

b) État des propositions d'amendements adoptées par le Groupe de travail

25. Le Groupe de travail a noté que les amendements à l'AGTC, proposés par la Fédération de Russie et qu'il avait adoptés à sa quarante et unième session (TRANS/WP.24/103/Corr.1), étaient entrés en vigueur le 7 avril 2005 (notification dépositaire C.N.6.2005.TREATIES-1).

26. Un grand nombre de propositions d'amendements (TRANS/WP.24/2005/6) adoptées par le Groupe de travail le 8 mars 2005 (TRANS/WP.24/107, par. 11) avaient été publiées le 19 août 2005 sous le couvert de la notification dépositaire C.N.646.2005.TREATIES-1. Si, à l'expiration d'un délai de six mois, aucune objection n'a été émise par une Partie contractante directement intéressée, lesdits amendements devraient entrer en vigueur à la fin du mois de mai 2006.

27. L'examen d'une autre série de propositions d'amendements a déjà commencé, sur la base des travaux préliminaires effectués par le secrétariat en vue d'étendre le réseau AGTC à l'Asie centrale et au Caucase (TRANS/WP.24/2005/2). Le secrétariat a été prié d'attendre que la liste des principaux terminaux et points de passage des frontières dans les pays d'Asie centrale et du Caucase, entreprise dans le cadre du projet CEE-CESAP sur les liaisons de transport Europe-Asie, soit achevée avant de soumettre tous ces projets d'amendements au Groupe de travail aux fins d'examen et d'adoption éventuelle.

28. Les propositions d'amendements soumises par la Pologne et la Slovaquie à propos d'une nouvelle ligne AGTC «C 63», qui figurent dans le document sans cote n° 4 (2005), seront ajoutées aux propositions d'amendements mentionnées ci-dessus.

PROTOCOLE À L'AGTC CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ PAR VOIE NAVIGABLE

29. Le Groupe de travail conjoint a rappelé que le Comité des transports intérieurs avait demandé que soit entreprise une analyse des raisons pour lesquelles un certain nombre d'instruments juridiques internationaux, notamment le Protocole à l'AGTC, avaient été rejetés (ECE/TRANS/156, par. 92). À cet effet, le secrétariat a envoyé une communication aux États membres de la CEE qui avaient signé le Protocole mais ne l'avaient pas encore ratifié ou n'y avaient pas encore adhéré, à savoir l'Allemagne, l'Autriche, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, le Portugal et la Slovaquie.

30. En attendant que toutes les réponses soient parvenues au secrétariat, le Groupe de travail conjoint l'a prié d'établir une analyse des réponses reçues aux fins d'examen par le Groupe de travail à sa prochaine session.

¹² Il convient de noter que seul fait foi le texte conservé par le Secrétaire général de l'ONU, en sa capacité de dépositaire de l'AGTC.

31. Le Protocole à l'AGTC a été signé par 15 pays et ratifié par 7 d'entre eux¹³ mais n'est pas encore entré en vigueur. Le texte du Protocole figure dans les documents ECE/TRANS/122 et Corr.1 et 2 (<http://www.unece.org/trans/wp24>).

RÔLE DU TRANSPORT INTERMODAL SUR LES MARCHÉS EUROPÉENS DU FRET ET DES COLIS EXPRESS

32. Se fondant sur l'étude préparée par le Groupement européen du transport combiné (GETC) dans le document sans cote n° 3 (2005), le Groupe de travail a procédé à un échange de vues sur le rôle que le transport intermodal pourrait jouer sur les marchés en plein essor du fret et des colis express. Il a noté que si ces marchés exigeaient des normes sévères en matière de qualité et de logistique (vitesse, fiabilité, suivi des marchandises, etc.), ils portaient sur des volumes de marchandises considérables qui devaient être acheminés du jour au lendemain entre les grands centres européens, volumes qui devraient continuer à s'accroître considérablement plus vite que le marché du fret européen dans son ensemble.

33. Le Groupe de travail a décidé d'analyser les réponses au questionnaire du GETC à sa prochaine session et d'envisager les mesures intergouvernementales qu'il faudrait éventuellement prendre pour que les transporteurs de fret et de colis express aient plus facilement accès au transport intermodal.

INTEROPÉRABILITÉ ET TRANSPORT INTERMODAL

34. Le Groupe de travail a rappelé les conclusions de son étude sur la pertinence des normes en vigueur en matière d'infrastructures et d'efficacité mais aussi les objectifs fixés dans l'AGTC (TRANS/WP.24/2005/5). Pour pouvoir évaluer la compatibilité entre les différents paramètres des infrastructures ferroviaires et intermodales et les paramètres des services mais aussi examiner, le cas échéant, les modalités de leur harmonisation à long terme, le Groupe de travail a estimé qu'il était indispensable de coopérer avec les groupements ferroviaires compétents de la CEE et de la CEMT, ainsi qu'avec les autorités compétentes de l'Union européenne chargées de définir les normes d'infrastructure des réseaux ferrés nationaux (TRANS/WP.24/107, par. 13 et 14).

35. Le Groupe des gestionnaires européens de l'infrastructure ferroviaire (EIM) a rendu compte de l'évolution de la situation dans l'Union européenne en ce qui concerne les réseaux ferrés transeuropéens (TEN-T) et l'application des «paquets ferroviaires». Le Groupe de travail a noté que le réseau ferroviaire européen disposait encore de grandes capacités inutilisées qui pourraient être mises à profit, à brève échéance, notamment en améliorant la concurrence et en prenant de nouvelles mesures d'exploitation et d'administration (composition et longueur des trains, interopérabilité, télématique, attribution des itinéraires, etc.). En ce qui concerne les paramètres d'infrastructure définis dans l'AGC et l'AGTC, le Groupe de travail a noté que le gabarit de chargement, la longueur des trains et la charge par essieu étaient des éléments capitaux pour les chargeurs.

¹³ Bulgarie, Danemark, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie et Suisse.

36. Un consensus semble s'être dégagé pour dire qu'il est quasiment obligatoire que les principaux paramètres d'infrastructure de l'AGC et de l'AGTC soient retenus dans la construction de nouvelles lignes ferroviaires. Cependant, l'utilisation de ces mêmes paramètres pour la modernisation des lignes existantes devrait être déterminée ligne par ligne, après une analyse coûts-avantages. Ces paramètres, comme le stipule très bien l'article 3 de l'AGC et de l'AGTC, ne pourront être atteints qu'à très long terme, même sur les lignes très fréquentées des couloirs de transport européen Nord-Sud.

37. Le Groupe de travail a décidé de réexaminer cette question lors d'une prochaine session, en vue de modifier éventuellement les normes d'infrastructure de l'AGC et de l'AGTC existantes, et/ou d'y ajouter de nouveaux éléments qui, entre-temps, seront devenus indispensables à la «création et l'exploitation d'un réseau de grandes lignes de transport international combiné et d'installations connexes» (AGTC, art. 2).

AVIS SUR LES CONTENEURS DE 45 PIEDS: SUITE À DONNER À LA DÉCISION DU COMITÉ TECHNIQUE TC 104 DE L'ISO

38. Le Groupe de travail a rappelé les conclusions d'une consultation qui avait eu lieu avec les États membres de la CEE sur la proposition de l'ISO visant à normaliser les conteneurs maritimes aux dimensions suivantes: 45 pieds de long × 8 pieds de large × 9 pieds 6 pouces de hauteur (TRANS/WP.24/2005/4). Il a en outre rappelé l'opinion qu'il avait émise sur la proposition de l'ISO qui avait été transmise au Comité technique TC 104 de l'ISO (TRANS/WP.24/107, par. 20 à 22 et annexe).

39. Comme indiqué dans le document TRANS/WP.24/2005/8, qui contient aussi les commentaires du Comité technique TC 104 de l'ISO sur l'opinion émise par le Groupe de travail, la proposition de l'ISO a désormais été approuvée par la très grande majorité des membres du Comité technique TC 104, et notamment la plupart des organismes européens de normalisation. Cette proposition va maintenant être publiée sous la forme d'un projet de norme internationale et soumise au vote des membres de l'ISO, dans le cadre du Comité technique 104/SC 1, sous le titre «Conteneurs pour usage général» et, si elle est approuvée sous cette forme, sera publiée sous la forme de la Norme ISO 668 révisée.

40. Le Groupe de travail a regretté la décision du Comité technique TC 104 et réaffirmé que le conteneur de 45 pieds proposé par l'ISO n'apportait rien au transport intermodal ni à la normalisation mondiale et ne faisait que satisfaire des intérêts maritimes régionaux entre certains ports. Dans la plupart des 55 pays composant la région de la CEE, ce nouveau conteneur n'est pas adapté au transport de marchandises palettisées (selon la Norme ISO), se prête mal au transport par chemin de fer et par voie navigable et, à compter du 1^{er} janvier 2007, sera interdit de transport sur les routes des 25 pays de l'Union européenne, conformément à la Directive 96/53 du Conseil. Le Groupe de travail a rappelé que la Commission européenne n'avait aucunement l'intention de modifier dans un avenir prévisible la Directive 96/53 dans ce sens.

41. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de continuer à surveiller les poids et les dimensions des unités de transport intermodal, conformément à la résolution n° 241 du Comité des transports intérieurs en date du 5 février 1993 et de lui signaler tout fait nouveau dans ce domaine.

CONCILIATION ET HARMONISATION DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ CIVILE RÉGISSANT LE TRANSPORT INTERMODAL

42. Après avoir rappelé le débat qu'il avait eu sur cette question lors de sa quarante-troisième session, le Groupe de travail a été informé 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'établissement d'un instrument international régissant le transport de marchandises acheminées [partiellement ou entièrement] [par mer] (les crochets, qui figurent dans le texte officiel de la CNUDCI, indiquent les passages encore en suspens) (TRANS/WP.24/2005/107, par. 23 à 25 et, pour les renseignements de base, se reporter au document TRANS/WP.24/2002/6).

43. Prenant note que l'étude demandée par la Commission européenne sur les régimes de responsabilité civile applicables au transport intermodal qui était censée indiquer les activités à entreprendre dans ce domaine au niveau paneuropéen ne serait pas prête avant la fin novembre 2005, le Groupe de travail a décidé de remettre l'examen de cette question à l'une de ses sessions de 2006. Le secrétariat a été prié de continuer à surveiller l'évolution dans ce domaine, notamment les activités de la CNUDCI.

TRANSPORT INTERMODAL ET SÉCURITÉ

44. Le Groupe de travail a été informé que le Comité des transports intérieurs avait demandé à ses organes subsidiaires d'accélérer leurs activités en cours dans le domaine du transport et de la sécurité et de jouer un rôle plus actif dans ce domaine. Le Comité avait par ailleurs décidé d'organiser une table ronde pluridisciplinaire sur la sécurité dans les transports, à l'occasion de sa session de février 2006, qui devrait se concentrer sur les domaines de compétence de la CEE et englober toutes les autorités compétentes des États membres de la Commission économique pour l'Europe, les organisations intergouvernementales, ainsi que les organismes commerciaux intéressés par la question de la sécurité des transports (ECE/TRANS/162, par. 20).

45. Prenant note du partage des activités entre la CEMT et la CEE dans le domaine du transport intermodal ainsi que de la récente étude de la CEMT sur la sécurité du transport des conteneurs dans les différents modes, le Groupe de travail a estimé qu'il n'était pas utile pour l'instant de se lancer dans de nouvelles activités dans ce domaine.

PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2006 À 2010

46. Le Groupe de travail a examiné son programme de travail pour la période 2006 à 2010, tel qu'il figure dans le document TRANS/WP.24/2005/9. Comme cela avait été décidé à sa quarante-deuxième session (TRANS/WP.24/105, par. 4) et approuvé par le Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/162, par. 133 et 134), le Groupe de travail a expressément mentionné dans son programme de travail «la sûreté et la sécurité des transports» mais aussi «la mondialisation de l'économie».

47. Le programme de travail nouvellement adopté, qui porte sur la période 2006-2010, est reproduit dans l'annexe au présent rapport soumis pour adoption au Comité des transports intérieurs.

DOCUMENTATION DESTINÉE AUX SESSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL CONJOINT

48. Les documents destinés à la composante CEMT du Groupe de travail conjoint peuvent être consultés sur le site Web de la CEMT, accessible moyennant un mot de passe, à l'adresse suivante: www.cemt.org.

49. La documentation destinée à la composante CEE du Groupe de travail conjoint peut être consultée sur le site Web du WP.24, à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/wp24>. Cette documentation comprend aussi tous les documents sans cote soumis pendant les sessions ainsi que les exposés présentés. En outre, tous les documents cités dans les versions électroniques des rapports et des ordres du jour du Groupe de travail sont reliés par un hyperlien et pour les ouvrir il suffit de cliquer dessus (à condition de disposer d'un accès Internet).

DATE DES PROCHAINES SESSIONS

50. La prochaine session du Groupe de travail conjoint CEMT/CEE se tiendra les 29 et 30 mars 2006 au Palais des Nations à Genève, sous l'égide de la CEE. La composante CEMT se réunira le 29 mars et la composante CEE le 30 mars.

51. Les dates des sessions d'automne, qui se tiendront à Paris sous l'égide de la CEMT, ont été provisoirement fixées du 2 au 4 octobre 2006.

ÉLECTION DU BUREAU POUR LES SESSIONS DE 2006

52. Conformément à la procédure adoptée par le Comité des transports intérieurs, M. M. Viardot (France) a été réélu Président de la composante CEE du Groupe de travail conjoint pour ses sessions de 2006.

RÉSUMÉ DES DÉCISIONS PRISES

53. Comme convenu et conformément à la décision du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/156, par. 6), le secrétariat de la CEE a, en collaboration avec le Président, mis en forme finale le présent rapport sur les résultats de la session du Groupe de travail.

Annexe

PROGRAMME DE TRAVAIL POUR LA PÉRIODE 2006-2010

ACTIVITÉ 02.9: TRANSPORT INTERMODAL ET LOGISTIQUE¹⁴

Promotion du transport combiné et du transport intermodal

Priorité: 1

Exposé succinct: Examen des 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 ces deux types de transport, ainsi que l'utilisation maximale du matériel, de l'infrastructure et des terminaux servant à ces deux types de 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 lequel 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. Analyse des moyens permettant de mettre en œuvre un ensemble harmonisé de meilleures pratiques et de modèles de partenariat pour les opérations de transport intermodal (route, rail, navigation intérieure et cabotage).

Priorité: 1

[Résultats escomptés en 2004: Élaboration de modèles ou de meilleures pratiques pour les plans d'action internationaux ou les accords entre pouvoirs publics et acteurs privés et publics concernés qui peuvent fournir un cadre et des repères pour la collaboration en vue de la mise au point de services internationaux compétitifs de transport intermodal.]

Résultats escomptés en 2006: Surveillance de l'utilisation et, si nécessaire, préparation de la mise en œuvre des procédures pour les plans d'action et accords de partenariat «types» pour le développement du transport intermodal 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.

¹⁴ Les passages entre crochets [...] sont ceux qu'il est proposé de supprimer. Les passages en caractères **gras** sont ceux qu'il est proposé d'ajouter.

b) Examen et mise à jour de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) en vue:

- D'étendre le réseau de l'AGTC à tous les pays membres de la CEE intéressés, compte tenu des travaux déjà accomplis par la CESAP et l'OSJD;
- De tenir compte des faits nouveaux concernant les marchés des transports (exigences et conditions) **et la mondialisation de l'économie**, y compris les nouveaux courants de trafic Est-Ouest;
- D'appliquer, et si possible d'améliorer, les normes et les paramètres d'exploitation en vigueur;
- De rendre plus sévères les normes en matière d'environnement, d'énergie et aussi de sécurité et de sûreté.

Priorité: 1

Résultats escomptés en 200[5]6: Adoption d'un réseau AGTC étendu à tous les pays d'Asie centrale et du Caucase membres de la CEE. Inclusion dans l'AGTC de nouvelles lignes de transport combiné Est-Ouest.

c) Surveillance des poids et des dimensions des unités de 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 en 200[4]6: Examen des questions sur la base d'un rapport annuel qui sera établi par le secrétariat de la CEE au sujet des faits nouveaux dans ce domaine.

d) Analyse des chaînes de transport et de la logistique modernes qui permettent une intégration des systèmes de production et de distribution, donnant aux gouvernements une base rationnelle pour prendre des décisions sur des réglementations et des infrastructures efficaces de transport intermodal **et tenant compte des prescriptions en matière de sûreté et de sécurité des transports.**

Priorité: 2

Résultats escomptés en 200[4]6: Examen des questions techniques et juridiques et mise au point d'instruments et de mesures de mise en œuvre à l'échelle régionale sur la base des examens et analyses effectués par la CEMT.

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

Priorité: 2

Résultats escomptés en 200[4]6: Rapport à établir sur la base des informations fournies par les gouvernements des pays membres de la CEE et les organisations internationales, ce qui permettra d'établir des repères pour le fonctionnement efficace des terminaux de transport intermodal.

- f) Surveillance et établissement de rapports par le secrétariat pour le compte du Groupe de travail dans les domaines suivants, que le Groupe examinera uniquement en cas de demande expresse:
- Traduction et mise à jour de la terminologie du transport intermodal en arabe, chinois et espagnol afin de contribuer à diffuser le glossaire commun CEMT, CE et CEE des termes utilisés dans ce domaine;
 - Techniques et opérations de transport intermodal (y compris les techniques de transport par voie navigable et de navigation côtière) en vue de la préparation d'un recueil international des mesures requises pour assurer la sécurité de la manutention et du stockage temporaire des marchandises dangereuses;
 - Procédures nationales d'homologation des conteneurs et des caisses mobiles dans le cadre des conventions applicables, telles que la Convention CSC, en vue de renforcer leur harmonisation;
 - Nouveaux services et nouvelles techniques de transport combiné et de transport multimodal, y compris les interfaces mer/voies navigables et mer/terre et l'utilisation des véhicules bimodaux rail/route, afin d'être en mesure d'analyser les possibilités du transport intermodal;
 - Données nécessaires pour les opérations de transbordement et de manutention, les systèmes de marquage, de codage et d'identification pour les véhicules et les unités de 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 en 200[4]6: Rapport(s) à établir par le secrétariat pour servir de base à l'examen du Groupe de travail, le cas échéant.

ACTIVITÉS DE DURÉE LIMITÉE

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

Priorité: 1

Résultats escomptés en 200[4]6: Examen des activités pertinentes entreprises par des organisations internationales et, le cas échéant, 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.** [Cette activité comprend la tenue d'une réunion interrégionale en vue de l'harmonisation des travaux juridiques et administratifs effectués par les organisations internationales intéressées en Europe et en Asie (par exemple, CESAP, CNUCED, CE, OSJD).]

Priorité: 2

[Résultats escomptés en 2004: Sur la base des travaux menés à bien par la CESAP, étude de la faisabilité d'une réunion intergouvernementale, organisée conjointement avec la CESAP, en Asie centrale, dans le Caucase ou dans la Fédération de Russie pour convenir de mesures communes visant à encourager le transport intermodal sur les liaisons interrégionales.]

Résultats escomptés en 2006: Sur la base des recommandations adoptées à Kiev par le séminaire de la CEMT/CEE sur le transport intermodal entre l'Europe et l'Asie et le 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'infrastructures ferroviaires et intermodales et de leur possible harmonisation à long terme.
