



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/123  
13 mai 2009

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DU TRANSPORT INTERMODAL  
ET DE LA LOGISTIQUE SUR SA CINQUANTE ET UNIÈME SESSION<sup>1</sup>  
(Genève, 19 et 20 mars 2009)**

**TABLE DES MATIÈRES**

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. PARTICIPATION .....	1	4
II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (Point 1 de l'ordre du jour).....	2	4
III. LE COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS (CTI) DE LA CEE ET SES ORGANES SUBSIDIAIRES (Point 2 de l'ordre du jour).....	3 – 5	4
IV. COMMISSION EUROPÉENNE (DG TREN) (Point 3 de l'ordre du jour) .....	6 – 7	5
V. FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT INTERMODAL ET DE LA LOGISTIQUE (Point 4 de l'ordre du jour) .....	8 – 19	5

---

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

**TABLE DES MATIÈRES** *(suite)*

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
VI. CHAÎNES DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE MODERNES (Point 5 de l'ordre du jour).....	20 – 35	8
A. Plans d'action ou plans directeurs logistiques nationaux et sous-régionaux .....	20 – 24	8
B. Rôle des gouvernements dans la conception et la gestion du transport intermodal de marchandises .....	25 – 35	9
VII. RAPPROCHEMENT ET HARMONISATION DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ CIVILE DANS LE TRANSPORT INTERMODAL (Point 6 de l'ordre du jour) .....	36 – 43	11
VIII. SUIVI ET ANALYSE DES MESURES NATIONALES VISANT À PROMOUVOIR LE TRANSPORT INTERMODAL (Point 7 de l'ordre du jour).....	44	13
IX. DIRECTIVES OMI/OIT/CEE POUR LE CHARGEMENT DES CARGAISONS DANS DES UNITÉS DE TRANSPORT INTERMODALES (Point 8 de l'ordre du jour).....	45 – 47	13
X. TRANSPORT INTERMODAL ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE (Point 9 de l'ordre du jour).....	48	13
XI. PROCÉDURES DE FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES RELATIVES AUX OPÉRATIONS DE TRANSPORT INTERMODAL DANS UN CONTEXTE PANEUROPEEN (Point 10 de l'ordre du jour).....	49 – 50	14
XII. ACCORD EUROPEEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉES ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC) (Point 11 de l'ordre du jour).....	51 – 60	14
A. État de l'AGTC (Point 11 a) de l'ordre du jour).....	51 – 52	14
B. État des propositions d'amendement adoptées (Point 11 b) de l'ordre du jour) .....	53 – 54	15
C. Nouvelles propositions d'amendement (actualisation et extension du réseau AGTC) (Point 11 c) de l'ordre du jour) .....	55 – 57	15
D. Nouvelles propositions d'amendement (normes minimales en matière d'infrastructures et de performances) (Point 11 d) de l'ordre du jour) .....	58 – 60	15

**TABLE DES MATIÈRES** (*suite*)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
XIII. PROTOCOLE À L'AGTC CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ PAR VOIE NAVIGABLE (Point 12 de l'ordre du jour) ....	61 – 62	16
A. État du Protocole (Point 12 a) de l'ordre du jour) .....	61	16
B. Nouvelles propositions d'amendement (Point 12 b) de l'ordre du jour).....	62	16
XIV. DATE DE LA PROCHAINE SESSION (Point 13 de l'ordre du jour) ..	63	16
XV. RAPPORT (Point 14 de l'ordre du jour) .....	64	17

**Annexe**

Chaînes de transport et logistique modernes: conception et gestion du transport intermodal de marchandises.....	18
--	----

## I. PARTICIPATION

1. Ont participé à la session des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Fédération de Russie, France, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suisse, Turquie. La Commission européenne (CE) était aussi représentée ainsi que la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), le Bureau international du Travail (BIT) et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées: Association intermodale européenne (EIA); Groupement européen du transport combiné (GETC); Fédération internationale des associations de transitaires (FIATA); Association internationale du transport multimodal (IMTA); Organisation internationale de normalisation (ISO); Comité international des transports ferroviaires (CIT); Fédération routière internationale (FRI); Union internationale des transports routiers (IRU); Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR); Union internationale des chemins de fer (UIC). L'Institut allemand de l'économie et de la logistique des transports maritimes a participé à la session à l'invitation du secrétariat.

## 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.24/122).

## III. LE COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS (CTI) DE LA CEE ET SES ORGANES SUBSIDIAIRES (Point 2 de l'ordre du jour)

3. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la soixante et onzième session du Comité des transports intérieurs (CTI) (24-26 février 2009), tenue en même temps que la Conférence de la CEE sur les incidences de la mondialisation sur les transports, la logistique et le commerce et organisée conjointement avec le Comité du commerce de la CEE<sup>2</sup>. La Conférence était censée formuler des propositions à l'intention du prochain Forum international des transports qui aura pour thème «Des transports pour une économie mondialisée» (Leipzig, 27-29 mai 2009).

4. Le Groupe de travail a pris note des autres activités menées actuellement dans le domaine des liaisons de transport entre les ports et l'arrière-pays par le Groupe d'experts sur les liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays (Genève, 23 juin 2009). Le Groupe de travail a également fait observer qu'à l'exception du transport par chemin de fer aucune nouvelle activité importante n'avait été planifiée dans le domaine de la sûreté des transports. Enfin, s'agissant des statistiques des transports, il a noté qu'un autre programme paneuropéen de recensement du trafic ferroviaire et routier serait mis en œuvre en 2010 et porterait sur les routes E (AGR) et les lignes internationales de chemin de fer importantes (AGC)<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> ECE/TRANS/206.

<sup>3</sup> <http://www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html>.

5. Après avoir examiné son rôle et ses fonctions, le Groupe de travail a décidé de demander à un groupe d'experts virtuel d'établir des lignes directrices concernant les activités et le fonctionnement futurs du Groupe de travail. Le Groupe de travail examinera ces lignes directrices à sa session suivante, en octobre 2009, en même temps que son programme de travail pour la période 2010-2014.

#### **IV. COMMISSION EUROPÉENNE (DG TREN) (Point 3 de l'ordre du jour)**

6. Le représentant de la CE a donné au Groupe de travail des informations sur les progrès enregistrés dans la mise en œuvre du plan d'action logistique qui avait été adopté en octobre 2007 dans le cadre d'un vaste programme de transport de marchandises portant également sur d'autres questions, notamment un réseau ferroviaire axé sur le transport de marchandises, une nouvelle politique portuaire, des autoroutes de la mer et un espace maritime européen sans frontière. Il convenait d'indiquer à cet égard que la Commission européenne avait mené une étude sur les modifications qui pourraient être apportées aux règles concernant les poids et les dimensions (définis dans la Directive 96/53/CE) des véhicules utilitaires lourds<sup>4</sup>.

7. La Commission européenne a également commencé à procéder à un vaste examen de la politique concernant le réseau de transport européen (RTE-T), en tenant compte des défis politiques et économiques qu'il faudra relever, notamment les objectifs en matière de changements climatiques et le maintien de la cohésion économique et sociale<sup>5</sup>.

#### **V. FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT INTERMODAL ET DE LA LOGISTIQUE (Point 4 de l'ordre du jour)<sup>6</sup>**

8. Comme suite aux renseignements détaillés qui lui avaient été communiqués à sa session d'octobre 2008 (ECE/TRANS/WP.24/121, par. 17 à 30), le Groupe de travail a pris note des résultats d'une enquête menée auprès de 113 opérateurs européens de transport intermodal (dont huit entreprises prestataires de services de transport accompagné (routes roulantes)) par l'UIC dans le cadre du projet DIOMIS<sup>7</sup>. En 2007, un total de 18,07 millions d'unités Équivalent Vingt Pieds (EVP/TEU) ont été transportées dans le cadre du transport intermodal route-rail, dont 17,11 millions (94,7 %) n'étaient pas accompagnées et 0,96 million (5,3 %) étaient accompagnées, soit une augmentation de 37 % entre 2005 et 2007 pour l'ensemble du transport intermodal en Europe.

---

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/doc/2009\\_01\\_weights\\_and\\_dimensions\\_vehicles.pdf](http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/doc/2009_01_weights_and_dimensions_vehicles.pdf).

<sup>5</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:EN:PDF>.

<sup>6</sup> Tous les documents informels et tous les exposés faits lors de la session sont disponibles sur le site Web suivant: <http://www.unece.org/trans/wp24/wp24-presentations/24presentations.html> .

<sup>7</sup> L'enquête menée dans le cadre du projet «DIOMIS» (développement de modèles d'utilisation et d'exploitation de l'infrastructure en vue d'un transfert intermodal des transports) a porté sur 30 pays européens, notamment la Turquie et l'Ukraine.

9. En 2007, environ 75 % de toutes les opérations de transport intermodal accompagné étaient effectuées par deux entreprises seulement à travers les Alpes<sup>8</sup>. Le transport intermodal de conteneurs dans l'arrière-pays (conteneurs maritimes) et le trafic intermodal continental représentaient respectivement 57 % (9,76 millions d'EVP) et 43 % (7,35 millions d'EVP) du transport total non accompagné en 2007.

10. En 2007, la part des sociétés UIRR dans le transport intermodal européen total était de 30 % (5,13 millions d'EVP) pour le transport intermodal non accompagné et de 82 % (0,78 million d'EVP) pour le transport intermodal accompagné.

11. Comme cela avait été prévu en octobre 2008<sup>9</sup>, l'accroissement du transport intermodal en Europe a subi un coup d'arrêt en 2008. Les sociétés UIRR ont signalé une baisse du transport de l'ordre de 1 % par rapport à 2007 correspondant à 2,94 millions d'envois ou 5,88 millions d'EVP<sup>10</sup>, alors que la hausse avait été de 9 % en 2007 et de 15 % en 2006. Si le premier semestre 2008 s'était encore caractérisé par une croissance soutenue, le second semestre a enregistré une baisse spectaculaire du trafic due à l'aggravation de la crise économique et, en particulier, à la réduction de la demande de transport dans le trafic entre les ports et l'arrière-pays et de la demande de transport de l'industrie automobile.

12. En 2008, les sociétés UIRR ont transporté 3,79 millions d'EVP en trafic international contre 2,09 millions d'EVP en trafic national. Le transport international a légèrement diminué (-2 %) tandis que le transport national a continué d'augmenter (+2 %). La différence entre les performances respectives du trafic international et du trafic national a été particulièrement marquée pour le transport accompagné: +30 % pour le transport national contre seulement +3 % pour le transport international. Au total, le transport accompagné a augmenté de 12 % tandis que le transport non accompagné a diminué d'environ 2 %.

13. Les volumes de trafic sur les principaux corridors de transport intermodal transalpins témoignaient également de la détérioration de la situation économique en Europe. En 2008, le transport intermodal non accompagné à travers la Suisse a diminué de 1,4 % (mesuré en tonnes). Si au premier semestre 2008 le trafic a continué de croître de 0,1 % (par le Gothard) et de 9,5 % (par le Lötschberg), une baisse de l'ordre de 8,6 % pour le Gothard et de 1,2 % pour le Lötschberg a par contre été enregistrée au deuxième semestre. En novembre et décembre 2008, la baisse du transport intermodal non accompagné total à travers la Suisse a été de l'ordre de 13 %.

14. Les chiffres préliminaires pour les deux premiers mois de 2009 confirment la baisse spectaculaire du transport intermodal européen (de l'ordre de 25 %, voire davantage). Il n'est pas possible, pour l'heure, de faire des prévisions quant à l'évolution du trafic en 2009 en raison de l'incertitude qui règne actuellement dans les domaines financier et économique et de

---

<sup>8</sup> OKOMBI (Autriche) et RALPIN (Suisse).

<sup>9</sup> ECE/TRANS/WP.24/121, par. 22.

<sup>10</sup> Un envoi UIRR (accompagné ou non accompagné) équivaut à deux unités équivalant à un conteneur ISO de 20 pieds (EVP).

l'impossibilité de prévoir la longueur de la crise économique actuelle et ses incidences sur la production de marchandises en Europe.

15. Les entreprises de transport intermodal ont déjà ajusté leur offre de transport, amélioré la coordination de leurs procédures et réduit la surcapacité et les coûts sur certains itinéraires. Toutefois, les entreprises de transport intermodal qui font circuler leurs trains moins d'une fois par jour ouvrable dans chaque direction risquent purement et simplement de perdre le marché. Cependant, celles qui ont acheté des trains blocs entiers à des entreprises ferroviaires et ont pris le risque de commercialiser ces capacités pourraient être contraintes de cesser l'exploitation de ces trains si la demande continue de s'étioler. Les petites entreprises risquent d'être les premières à être touchées car elles ont moins que les entreprises plus grandes la possibilité de profiter de la hausse de l'offre dans tel ou tel secteur pour compenser la baisse de l'offre dans tel autre secteur.

16. Le Premier Vice-Président des Chemins de fers russes (RZD) a donné au Groupe de travail des informations sur le développement du transport ferroviaire de marchandises en Fédération de Russie et sur le transport de conteneurs sur l'itinéraire transsibérien. En 2008, la RZD assurait 61 % du transport ferroviaire total de marchandises en Fédération de Russie, contre 65 % en 2007 et 74 % en 2003. En 2008, le transport ferroviaire de conteneurs a augmenté de 6,3 % pour atteindre 2,5 millions d'EVP, dont 46 % pour le transport intérieur. Le transport de conteneurs en transit représentait seulement 6,3 % de ce trafic (155 400 EVP). Le long des corridors de transport ferroviaire internationaux Est-Ouest entre l'Europe, la Chine et la Mongolie, 715 000 EVP ont été transportés en 2008, soit une augmentation de 12 % par rapport à 2007. La RZD estime que dans quelques années, la durée du trajet d'un transport ferroviaire commercial de conteneurs entre la Chine et l'Europe devrait pouvoir être abaissée à environ douze jours, ce qui permettrait de créer une niche commerciale viable pour les marchandises qui n'ont pas besoin d'être acheminées en une journée (durée du transport par air) mais doivent l'être en moins de trente jours (durée du transport par mer).

17. Le Groupe de travail a également été informé par le représentant de l'IRU des problèmes qui se posent dans les terminaux mis en évidence par l'industrie des transports routiers, en particulier les temps d'attente injustifiés et non prévus lors de l'enlèvement et de la livraison d'unités de chargement, qui font souvent du transport intermodal une opération dont le coût est élevé et souvent imprévisible. L'IRU a établi une fiche analytique sur les goulets d'étranglement dans les terminaux, où sont recensés les principaux problèmes, notamment la gestion médiocre des opérations de terminaux, les failles dans la communication entre les parties concernées et les retards des trains intermodaux au départ et à l'arrivée. En outre, l'emplacement des terminaux devrait être choisi plus judicieusement, et notamment répondre aux besoins des entreprises, et l'accès aux terminaux par la route devrait être satisfaisant.

18. Le Groupe de travail a aussi pris note des renseignements donnés par l'ISO concernant les activités menées par cette organisation dans les domaines du vocabulaire relatif aux conteneurs, de l'identification automatique et de la sûreté, notamment l'utilisation des scellés mécaniques et électroniques.

19. Le Groupe de travail a invité un groupe virtuel d'experts à analyser les incidences de la crise financière et économique actuelle sur le transport intermodal et à lui faire rapport à sa session suivante en octobre 2009.

## **VI. CHAÎNES DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE MODERNES (Point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. Plans d'action ou plans directeurs logistiques nationaux et sous-régionaux**

20. Le Groupe de travail a été informé des expériences menées récemment en Allemagne avec le Plan directeur national du transport de marchandises et de la logistique, qui avait été élaboré sous les auspices du Ministère fédéral des transports, de la construction et du logement et approuvé par le Conseil des ministres fédéral en juillet 2008. Ce plan directeur vise à fixer les grandes orientations de la politique des transports dans son ensemble en Allemagne, à améliorer la compétitivité du secteur de la logistique et à assurer une conception, un financement et une exploitation des systèmes de transport de marchandises dans des conditions optimales. Il s'agit aussi d'un guide censé faciliter les changements économiques structurels ouvrant la voie au développement durable et sensibiliser davantage le public à l'importance que revêtent les transports de marchandises et la logistique pour le développement économique. C'est pourquoi ce plan directeur ne s'adresse pas seulement aux pouvoirs publics (aux niveaux fédéral, régional et municipal) mais aussi à l'industrie (entreprises de transport, chargeurs, associations, entreprises de logistique) et au grand public (consommateurs finals).

21. Plus de 700 experts venant de divers ministères, d'autres autorités publiques, d'associations, d'universités et de groupes industriels ont été associés à l'élaboration de ce plan directeur. Ce réseau d'experts constitue un groupement consultatif qui continuera à être consulté pendant la mise en œuvre du plan directeur. À l'échelle fédérale, environ 10,2 milliards d'euros ont été affectés aux investissements dans la route, le rail, les voies navigables et le transport combiné et financeront la mise en œuvre des 35 mesures énoncées dans le plan directeur dans les domaines suivants: a) utilisation optimale des infrastructures de transport; b) non-réalisation des trajets qui peuvent être évités; c) report modal vers le rail et les voies navigables intérieures; d) modernisation des artères et des plaques tournantes; e) transports durables et sûrs; f) formation du personnel employé dans le transport de marchandises; et g) promotion de l'Allemagne comme centre de logistique<sup>11</sup>.

22. Le Groupe de travail a également reçu des informations sur un réseau indépendant d'entreprises et d'autorités qui collaborent dans le domaine de la mobilité durable, sûre et fiable aux Pays-Bas. Le réseau «Connekt» est le fruit d'un partenariat public-privé. Il se compose de 110 membres venant des administrations nationales, régionales et locales (notamment des administrateurs du réseau routier, des décideurs et des fournisseurs) de différents secteurs d'activité (notamment des prestataires de services de transport et des usagers, des entreprises de télécommunications et des administrateurs de routes privées), d'usagers des transports (entreprises de transport, associations d'automobilistes, groupes de pressions) d'universités et de cabinets de consultants.

---

<sup>11</sup> Pour plus de renseignements sur le plan directeur allemand, voir: <http://www.bmvbs.de/dokumente/-,302.1046512/Artikel/dokument.htm>. Une version anglaise peut être consultée au secrétariat de la CEE.

23. «Connekt» sert de cadre à l'échange de connaissances et de données d'expérience et à l'élaboration de stratégies dans des domaines tels que le transport de marchandises et la logistique. La Stratégie néerlandaise du transport de marchandises élaborée par «Connekt» vise à assurer l'accès aux principaux ports, à réconcilier mobilité et objectifs environnementaux et à encourager l'industrie à optimiser la gestion de la chaîne d'approvisionnement. Les mesures retenues visent à réduire le plus possible les volumes et les poids transportés, à améliorer l'efficacité logistique et à réduire l'utilisation de carburants fossiles. Les solutions concernant le transport de marchandises élaborées dans le cadre du projet «Connekt» prévoient des services de transport intermodal nouveaux et de meilleure qualité par chemin de fer et par voie navigable, le regroupement des marchandises grâce à des organismes qui centralisent les informations et la création d'un institut de la logistique aux Pays-Bas<sup>12</sup>.

24. Enfin, l'Institut allemand de l'économie et de la logistique des transports maritimes (ISL) a donné au Groupe de travail des informations sur les avantages et les bonnes pratiques concernant l'établissement de centres ou de plates-formes logistiques, qui constituent des nœuds dans les chaînes logistiques internationales en Europe. Un emplacement stratégique à proximité des centres économiques, un accès facile par les réseaux routiers et autoroutiers, une bonne accessibilité aux terminaux intermodaux et aux prestataires de services logistiques, notamment les douanes, ainsi qu'une ouverture vingt-quatre heures sur vingt-quatre sont autant d'atouts qui contribuent au succès de centres logistiques tels que ceux de Brême et de Berlin et dont il a été tenu compte lors de la mise en place de nouveaux centres tels que celui de Prilesie (Minsk).

#### **B. Rôle des gouvernements dans la conception et la gestion du transport intermodal de marchandises**

25. Le Groupe de travail a rappelé que son programme de travail contient le point suivant: «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» (ECE/TRANS/WP.24/117, annexe).

26. Afin de mieux définir et structurer ces activités, le Groupe de travail a invité les experts intéressés à partager leur savoir-faire et leur expérience entre ses sessions. Le secrétariat a été chargé d'aider le Président à organiser de telles activités intersessions pour les experts intéressés, en alimentant les débats de groupes d'experts virtuels communiquant par courrier électronique (ECE/TRANS/WP.24/119, par. 26 à 34).

27. Conformément à cette demande, le secrétariat a, en collaboration avec un groupe d'experts virtuel sur les chaînes de transport et la logistique et sur la base de contributions du GETC et de l'Autriche (documents informels n<sup>os</sup> 5 et 6 (2008) du WP.24), élaboré une étude sur la conception et la gestion du transport intermodal de marchandises et le rôle des gouvernements (ECE/TRANS/WP.24/2008/4).

---

<sup>12</sup> Pour plus d'informations sur le concept et le réseau «Connekt» aux Pays-Bas, voir: <http://www.connekt.nl/en/home>.

28. Se penchant sur l'étude, le Groupe de travail a examiné les différents concepts de logistique et de chaîne d'approvisionnement ainsi que leur incidence croissante sur les choix concernant le transport intermodal de marchandises. Il a reconnu que les systèmes de gestion de la chaîne d'approvisionnement et la logistique modernes allaient revêtir une importance capitale pour la compétitivité des économies de la région de la CEE. Cette évolution entraînera une transformation de fond de la manière dont les marchandises sont fabriquées, fournies, livrées et retournées. Du fait de la demande des consommateurs et de la mondialisation de la production et du commerce, les chaînes d'approvisionnement et de distribution deviennent plus longues, tandis que les systèmes d'approvisionnement, de production et de distribution à flux tendus et séquentiels nécessitent de plus en plus des systèmes de transport fiables, souples, rapides et efficaces et auront un impact majeur sur le choix du mode de transport fait par les industriels (route, rail, voie navigable, mer et/ou air).

29. Le Groupe de travail a reconnu que la planification, l'organisation, le suivi et l'exécution des opérations de transport de marchandises dans le cadre de la gestion de la chaîne d'approvisionnement ainsi que l'organisation des opérations de transport intermodal étaient avant tout des activités commerciales. Le Groupe de travail a toutefois estimé que les gouvernements avaient un rôle très important à jouer dans ce domaine dans la mesure où les processus logistiques organisés et optimisés par les secteurs privés ne sont pas nécessairement les meilleures solutions pour l'économie globale ou le pays dans son ensemble. Les gouvernements doivent mettre et maintenir en place le cadre institutionnel ainsi que les règles du jeu nécessaires pour que la conception et la gestion des services du transport intermodal de marchandises puissent se faire en accord avec les objectifs des politiques nationales du transport et aussi dans le respect des autres politiques, règles et règlements établis et appliqués par les pouvoirs publics en matière économique et sociale ainsi que dans les domaines de l'environnement et de l'aménagement du territoire.

30. Le Groupe de travail a mis en évidence trois domaines dans lesquels les pouvoirs publics devaient intervenir. Ces trois domaines, décrits dans le document ECE/TRANS/WP.24/2008/4, sont les suivants:

a) Adoption de politiques des transports qui mettent en place un cadre réglementaire, institutionnel et administratif approprié aux niveaux national (y compris provincial et municipal) et international;

b) Mise en place d'une infrastructure des transports qui permette aux services de transport modal et intermodal de fonctionner efficacement. Cela comprend un aménagement du territoire approprié qui permette à l'industrie des transports de mettre en place et de développer des installations portuaires, des terminaux intermodaux et des centres de distribution adaptés aux besoins en matière économique et sociale ainsi que dans les domaines de l'environnement et de l'aménagement du territoire;

c) Activités de recherche, d'éducation et de sensibilisation visant à mieux comprendre les incidences de la gestion de la chaîne logistique sur la demande de transport et les choix modaux, à répondre aux besoins des professionnels du secteur en matière d'acquisition de savoir-faire et d'expérience et à fournir au grand public, dans un esprit de transparence, des informations sur le rôle joué par le transport de marchandises et la logistique.

31. Le Groupe de travail a estimé qu'il pourrait jouer un rôle utile dans ces domaines en facilitant un échange d'informations et de bonnes pratiques entre pays de la région de la CEE et en mettant ses connaissances spécialisées au service de politiques et de mesures d'élaboration de règlements ou de renforcement des capacités.

32. Conformément à son mandat et à son domaine de compétence, le Groupe de travail a approuvé les conclusions formulées par son groupe d'experts virtuel, qui figurent dans le document ECE/TRANS/WP.24/2008/4, à l'exception des activités proposées dans les paragraphes 63 4) et 65 3) de ce document. Il a estimé que les activités proposées étaient susceptibles d'apporter une valeur ajoutée aux niveaux intergouvernemental et paneuropéen et que le Groupe de travail devrait les mettre en œuvre en coordination avec d'autres organisations internationales, en particulier la Commission européenne.

33. Les nouvelles activités concernant les chaînes de transport et la logistique approuvées par le Groupe de travail sont exposées dans l'annexe du présent rapport.

34. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir, pour examen à sa session suivante, en octobre 2009, un projet de programme révisé pour la période 2010-2014, qui contienne les nouvelles activités du Groupe de travail qui ont été approuvées concernant les chaînes de transport et la logistique.

35. Enfin, le Groupe de travail a réaffirmé que les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale tireraient tout particulièrement profit d'une participation à ces activités car l'évolution de la logistique et les chaînes d'approvisionnement modernes influaient de plus en plus sur les choix et la demande en matière de transport ainsi que sur l'action des pouvoirs publics.

## **VII. RAPPROCHEMENT ET HARMONISATION DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ CIVILE DANS LE TRANSPORT INTERMODAL (Point 6 de l'ordre du jour)**

36. Rappelant les débats qui avaient eu lieu pendant les sessions précédentes du Groupe de travail et qui sont résumés dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/3, les représentants de la CNUCED et de l'IMMTA ont informé le Groupe de travail des faits nouveaux intervenus récemment, de la teneur et des incidences possibles de la nouvelle Convention sur les contrats de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer. Cette convention avait été établie par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et adoptée par l'Assemblée générale le 11 décembre 2008.

37. La nouvelle convention, que l'on désignera sous le nom «Règles de Rotterdam», sera ouverte à la signature à l'issue d'une cérémonie de signature qui aura lieu le 23 septembre 2009 à Rotterdam. Pour entrer en vigueur, cette convention devra être ratifiée par 20 États. Tout État adhérent à la nouvelle convention devra, pour que sa ratification des Règles de Rotterdam devienne effective, dénoncer les autres conventions maritimes auxquelles il pourrait être partie, à savoir les Règles de La Haye, de La Haye-Visby ou de Hambourg.

38. Le Groupe de travail a noté que la nouvelle convention s'appliquerait à tous les contrats de transport par mer comprenant un parcours maritime international, quelles que puissent être les longueurs respectives du parcours maritime et du parcours terrestre. La Convention s'appliquera au transporteur, qui ne sera pas nécessairement responsable de la totalité du transport porte à porte si les pertes, les dégâts ou les retards à la livraison ne peuvent être localisés ou si aucune autre convention telle que la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) ou la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) n'est applicable. La responsabilité du transporteur est limitée à trois Droits de tirages spéciaux (DTS) par kilogramme de marchandise ou 875 DTS par emballage. Si la responsabilité du transporteur est limitée, celle de l'expéditeur devient, en vertu de la nouvelle convention, obligatoire et illimitée s'il fournit des informations inexactes ou s'il manque à ses obligations concernant le transport de marchandises dangereuses. La Convention tend donc à opérer un transfert de responsabilités, du transporteur vers l'expéditeur.

39. La nouvelle convention est très complexe et porte sur des domaines encore inexplorés sur le plan juridique tels que le transfert de droits, l'arbitrage et les clauses attributives de compétence. Elle ne contient pas de dispositions obligatoires et harmonisées concernant la responsabilité en matière de transport porte-à-porte en raison des clauses d'option négative autorisant la liberté contractuelle pour les «contrats de volume (de service)» qui sont largement utilisés, en particulier dans le trafic de ligne maritime.

40. Si elle entre en vigueur, la nouvelle convention créera une nouvelle strate du droit international susceptible d'être applicable à de nombreuses opérations européennes de transport intermodal, en particulier dans le trafic des ports avec l'arrière-pays. Or certaines de ses dispositions ne sont pas en harmonie avec les règles modales de la CMR ou de la COTIF applicables au transport international par route et par rail en Europe. En outre, la nouvelle convention ne prévoit pas de concentration du risque pour pertes, dégâts ou retards, quelle qu'en soit la cause et quel que soit le mode concerné, sur une seule partie (c'est-à-dire le transporteur contractuel), comme l'avait proposé précédemment le Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/111, par. 14 à 18).

41. Il ne semble donc pas que la nouvelle convention constitue un pas en direction d'un régime de responsabilité simple, transparent, homogène et objectif applicable aux chaînes de transport modernes et garantissant des chances égales aux opérations de transport unimodal et intermodal.

42. Dans ce contexte, le représentant de la CE a informé le Groupe de travail des progrès enregistrés dans la réalisation de l'étude juridique portant sur les régimes de responsabilité et les documents relatifs au transport intermodal, qui avait été commandée par la CE dans le cadre de son plan d'action logistique.

43. Le Groupe de travail s'est félicité des renseignements détaillés communiqués par les représentants de la CNUCED, de l'IMMTA et de la CE. Il a décidé de revenir sur cette question à sa session d'octobre 2009 afin d'examiner, en coopération avec la Commission européenne (DG TREN), les incidences et les avantages éventuels de la nouvelle convention pour le transport intermodal en Europe. Le Groupe de travail a invité les États membres de la CEE et les organisations professionnelles à examiner comment pourrait être élaboré, dans les circonstances actuelles, un régime de responsabilité civile approprié, s'appliquant aussi au transport maritime à

courte distance, et répondant aux préoccupations des opérateurs européens de transport intermodal et de leurs clients.

### **VIII. SUIVI ET ANALYSE DES MESURES NATIONALES VISANT À PROMOUVOIR LE TRANSPORT INTERMODAL (Point 7 de l'ordre du jour)**

44. Faute de temps, cette question n'a pu être examinée.

### **IX. DIRECTIVES OMI/OIT/CEE POUR LE CHARGEMENT DES CARGAISONS DANS DES UNITÉS DE TRANSPORT INTERMODALES (Point 8 de l'ordre du jour)**

45. Le Groupe de travail a rappelé qu'en 1996, il avait, en collaboration avec l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation internationale du Travail (OIT), établi sous leur forme définitive des directives internationales, répondant aux besoins de tous les modes de transport terrestres, relatives à la sécurité du chargement des cargaisons dans les conteneurs et engins de transport de marchandises (TRANS/WP.24/R.83 et Add.1)<sup>13</sup>. Il avait été proposé que ces directives soient actualisées périodiquement et complétées d'éléments supplémentaires, tels que des dispositions relatives à la désinfection (TRANS/WP.24/71, par. 32 à 36). En 1999, le CTI 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 combiné (ECE/TRANS/119, par. 124 à 126).

46. Le représentant de l'OIT a informé le Groupe de travail que son organisation et l'OMI avait décidé d'examiner et d'actualiser les directives qui sont largement utilisées par l'industrie des transports pour arrimer la marchandise dans les conteneurs et dans d'autres unités de chargement intermodales.

47. Le Groupe de travail a décidé de contribuer à l'examen et à l'actualisation de ces directives. Il a demandé au secrétariat d'assurer la coordination dans ce domaine avec l'OIT et l'OMI et de lui faire rapport sur les faits nouveaux et les procédures envisagées à sa session d'octobre 2009. Cette nouvelle activité devra être incorporée dans le programme de travail du Groupe de travail.

### **X. TRANSPORT INTERMODAL ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE (Point 9 de l'ordre du jour)**

48. Les représentants de l'Observatoire du transport intermodal établi en Ukraine étant absents, le secrétariat du Corridor paneuropéen III (Berlin-Kiev) a donné au Groupe de travail des informations sur les faits nouveaux intervenus en ce qui concerne la construction d'infrastructures et l'amélioration de l'interopérabilité technique sur cet important corridor de transport Est-Ouest.

---

<sup>13</sup> <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

## **XI. PROCÉDURES DE FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES RELATIVES AUX OPÉRATIONS DE TRANSPORT INTERMODAL DANS UN CONTEXTE PANEUROPÉEN (Point 10 de l'ordre du jour)**

49. Le Groupe de travail a été informé des progrès réalisés dans l'utilisation de la lettre de voiture commune CIM/SMGS<sup>14</sup>. D'après le représentant du CIT, cette lettre de voiture est utilisée aujourd'hui sur plus de 20 axes Ouest-Est le long de cinq corridors paneuropéens, en particulier entre l'Allemagne et l'Ukraine et entre la République tchèque/la Roumanie et la Fédération de Russie. Il est prévu d'étendre l'utilisation de la lettre de voiture commune CIM/SMGS à la Chine, la Mongolie et le Kazakhstan. Parallèlement à l'élaboration de mécanismes normalisés de gestion des plaintes, les travaux concernant la version électronique de la lettre de voiture se poursuivent et devraient être menés à bien avant le 1<sup>er</sup> 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).

50. Le Groupe de travail s'est félicité des efforts déployés sans relâche par le CIT et l'OSJD pour faciliter les formalités de franchissement des frontières sur les corridors Est-Ouest de transport intermodal, l'objectif final étant de mettre en place une législation du transport ferroviaire paneuropéenne ou eurasienne unifiée. En effet, ces activités sont pleinement conformes aux éléments stratégiques adoptés par le Groupe de travail en septembre 2005 (TRANS/WP.24/109, par. 18; ECE/TRANS/WP.24/115, par. 24 à 30).

## **XII. ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉES ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC) (Point 11 de l'ordre du jour)**

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

51. Le Groupe de travail a noté que l'Accord AGTC comptait 32 Parties contractantes<sup>15</sup>.

52. Des renseignements détaillés sur l'AGTC, y compris le texte complet et actualisé de l'Accord (ECE/TRANS/88/Rev.5)<sup>16</sup>, une carte du réseau AGTC, un inventaire des normes

---

<sup>14</sup> CIM = Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (Appendice B de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)) SMGS = Accord sur le trafic international des marchandises par chemin de fer.

<sup>15</sup> Albanie, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, République tchèque, Danemark, France, Géorgie, Allemagne, Grèce, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, République de Moldova, Monténégro, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Portugal, Roumanie, Fédération de Russie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suisse, Turquie, Ukraine.

<sup>16</sup> Il convient de noter que seul fait foi le texte conservé par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en sa qualité de dépositaire de l'AGTC.

énoncées dans l'Accord ainsi que toutes les notifications dépositaires pertinentes peuvent être consultés sur le site Web du Groupe de travail<sup>17</sup>.

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

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

54. Conformément à la notification dépositaire C.N.623.2008.TREATIES-4 du 3 septembre 2008, la période pendant laquelle les propositions d'amendements aux articles 14, 15 et 16 de l'AGTC peuvent faire l'objet d'objections s'achèvera le 3 septembre 2009. En l'absence d'objections, ces amendements entreraient en vigueur le 3 décembre 2009.

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

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

56. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de l'Autriche que la proposition d'amendement concernant l'Autriche (15) devrait être retirée pour les raisons données dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/1. Le représentant de la Turquie a dit être d'accord avec la proposition d'amendement concernant la ligne C-E 70 au Turkménistan (39).

57. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de prendre une nouvelle fois contact avec les Parties contractantes directement concernées par les propositions d'amendements restantes, en vue de mener à bien le processus de consultation nécessaire et de permettre au Groupe de travail de prendre, à sa session suivante, une décision finale au sujet de ces grandes lignes de transport international combiné.

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

58. Le Groupe de travail a examiné la question de savoir s'il serait judicieux de revoir les normes et les paramètres de performance et d'infrastructure minimaux visés dans les annexes III et IV de l'Accord AGTC. Ces normes et paramètres datant de la fin des années 80, il conviendrait peut-être de les aligner sur les prescriptions modernes en matière de transport ferroviaire et intermodal.

---

<sup>17</sup> <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

59. Le Groupe de travail a noté que, comme indiqué dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/2, plusieurs des 15 pays qui ont répondu au questionnaire du secrétariat sur cette question ont estimé que certains de ces paramètres et normes figurant dans l'accord AGTC devraient peut-être être actualisés, l'accent devant être mis, si possible, sur les normes et paramètres applicables à la construction des nouvelles lignes de chemin de fer. En outre, la liste des terminaux de transport combiné importants devrait peut-être être actualisée, éventuellement, dans un premier temps, indépendamment des terminaux qui figurent déjà dans l'annexe II de l'AGTC.

60. Afin d'avoir une vision détaillée de la taille et de l'éventail des normes et des paramètres qu'il est proposé d'adopter pour les lignes de transport international combiné existantes et nouvelles et les installations connexes figurant non seulement dans l'AGTC mais aussi dans l'Accord AGC, le secrétariat a été invité à demander également leur avis aux responsables d'infrastructures ferroviaires, aux exploitants de terminaux et aux compagnies de chemin de fer. Lorsque ces données seront disponibles, le Groupe de travail examinera ces normes et ces paramètres, en collaboration avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer de la CEE (SC.2), en vue d'élaborer les propositions d'amendements appropriés à l'Accord AGTC (SC.2 pour l'Accord AGC).

### **XIII. PROTOCOLE À L'AGTC CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ PAR VOIE NAVIGABLE (Point 12 de l'ordre du jour)**

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

61. Le Groupe de travail a noté que le Protocole à l'AGTC avait été signé par 15 pays et ratifié par huit pays<sup>18</sup>, mais n'était pas encore entré en vigueur. Le texte du Protocole est publié sous la cote ECE/TRANS/122 et Corr.1 et 2<sup>19</sup>. On trouvera sur le site Web du Groupe de travail des informations détaillées sur le Protocole, y compris le texte de cet instrument et toutes les notifications dépositaires pertinentes<sup>20</sup>.

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

62. Ce point n'a pas été examiné faute de temps.

### **XIV. DATE DE LA PROCHAINE SESSION (Point 13 de l'ordre du jour)**

63. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa session suivante les 12 et 13 octobre 2009 à Genève. Sa session de printemps a été provisoirement fixée aux 16 et 17 mars 2010.

---

<sup>18</sup> Bulgarie, Danemark, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie et Suisse.

<sup>19</sup> Il convient de noter que seul fait foi le texte conservé par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en sa qualité de dépositaire de l'AGTC.

<sup>20</sup> <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

**XV. RAPPORT (Point 14 de l'ordre du jour)**

64. Comme convenu et conformément à la décision du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/156, par. 6), le secrétariat a établi le présent rapport en coopération avec le Président, pour adoption à la session suivante du Groupe de travail en octobre 2009.

## Annexe

### CHAÎNES DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE MODERNES: CONCEPTION ET GESTION DU TRANSPORT INTERMODAL DE MARCHANDISES

#### Activités à inclure dans le programme de travail du Groupe de travail pour la période 2010-2014

#### Mesures gouvernementales et réglementaires relatives au transport international

- 1) Suivi et analyse des mesures nationales visant à agir sur la conception et la gestion du transport de marchandises dans le but de renforcer l'utilisation du transport intermodal, et mise au point d'une panoplie de mesures et de mécanismes qui, en fonction des circonstances nationales, pourrait être employée à ces fins. Les résolutions pertinentes de la CEMT sur le transport combiné devraient être prises en compte.
- 2) Examen et modification éventuelle des plans d'action et des accords de partenariat «types» de 2005, y compris les paramètres d'exploitation pour le développement du transport intermodal, accompagnés de prescriptions logistiques, d'indicateurs et de degrés de responsabilité.
- 3) Analyse du projet de convention de la CNUDCI et examen des travaux de la CEE sur les régimes de responsabilité civile et les dispositions y relatives pour le transport terrestre intermodal dans un cadre paneuropéen.

#### Infrastructure des transports internationaux et mesures de leur efficacité

- 1) Examen des normes relatives à l'infrastructure et à l'efficacité énoncées dans l'AGTC, y compris son Protocole sur le transport par voie navigable, en vue d'accroître la rigueur de celles qui ont trait à l'interopérabilité et d'établir des critères pour une conception et une gestion efficaces des services de transport intermodal international de marchandises. Les difficultés et les coûts liés à la modification de ces normes devraient être pris en compte.
- 2) Examen des normes minimales de l'AGTC pour les terminaux en vue d'optimiser les procédures de transbordement et les procédures logistiques et d'inclure des mécanismes permettant de faire le meilleur choix, s'agissant de l'emplacement, de la construction et de l'exploitation des terminaux, des plates-formes logistiques et des centres de distribution, des points de franchissement des frontières et de changement d'écartement ainsi que des liaisons par transbordeurs et des ports.
- 3) Introduction de prescriptions logistiques dans l'AGTC (éventuellement aussi dans l'AGR et dans l'AGC) en vue d'accroître la capacité et l'efficacité des services de transport entre les ports et l'arrière-pays.

Échange d'informations sur la recherche, l'éducation et la sensibilisation

- 1) Échange de bonnes pratiques concernant les nouveaux concepts, la conception, le poids et les dimensions des unités intermodales (de transport) de chargement en tenant compte des limites en vigueur pour les poids et les dimensions, énoncées dans les règlements nationaux, internationaux et sous-régionaux (Union européenne).
- 2) Échange de bonnes pratiques à employer lors de l'élaboration et de la mise en œuvre de plans d'action ou de plans directeurs logistiques nationaux.

-----