



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/103
12 mai 2004

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

**DÉCISIONS PRISES PAR LE GROUPE DE TRAVAIL
À SA QUARANTE ET UNIÈME SESSION²
(Paris, 25 mars 2004)**

PARTICIPATION

1. Ont assisté à la session les représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Fédération de Russie, France, Hongrie, Italie, Lituanie, Pays-Bas, Portugal, République tchèque, Roumanie, Serbie-et-Monténégro, Suisse et Ukraine. Un représentant de la Communauté européenne (CE) était présent. La Conférence européenne des ministres des

¹ La CEE et la CEMT ont adopté des modalités de coopération portant création du «Groupe de travail CEMT/CEE sur le transport intermodal et la logistique», constitué de composantes séparées CEMT et CEE, cette dernière sous la forme du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24).

² Le présent document a été établi par le secrétariat de la CEE en consultation avec le bureau élu de la session. Il sera officiellement adopté à la prochaine session du Groupe de travail (28 et 29 septembre 2004). Les documents officiels ainsi que d'autres renseignements concernant les activités du Groupe de travail sont disponibles sur le site Web de la CEE (www.unece.org/trans/wp24/welcome.html).

transports (CEMT) et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) étaient représentées, ainsi que les organisations non gouvernementales ci-après: European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services (CLECAT), Association européenne des cheminots (AEC), European Intermodal Association (EIA), Bureau international des conteneurs (BIC), Organisation internationale de normalisation (ISO), Union internationale des transports routiers (IRU), Union internationale des compagnies de transport combiné route/rail (UIRR), Union internationale des chemins de fer (UIC) et Groupement européen du transport combiné (GETC).

ÉLECTION DU BUREAU

2. M. M. Viardot (France) a été réélu Président du Groupe de travail pour ses sessions de l'année 2004.

3. M. Viardot a indiqué que, conformément aux décisions du Comité des transports intérieurs, le Groupe de travail non seulement avait changé de nom et modifié la portée de ses travaux, mais avait également décidé de se réunir désormais dans le cadre institutionnel du nouveau groupe conjoint CEMT/CEE (ECE/TRANS/156, par. 94). Cette décision devrait permettre à la fois de rationaliser les modalités de coopération actuelles entre les deux organisations et de créer des effets de synergie dans les activités intergouvernementales d'ordre politique, technique et juridique menées dans ce domaine à l'échelle paneuropéenne.

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

a) État de l'AGTC

Document: ECE/TRANS/88/Rev.2.

4. L'AGTC compte aujourd'hui 26 Parties contractantes³. Le Gouvernement ukrainien a informé le Comité des transports intérieurs de son intention d'adhérer à l'AGTC dans un proche avenir (ECE/TRANS/156, par. 31).

5. Le texte actualisé de l'AGTC, tel qu'établi par le secrétariat, figure dans le document ECE/TRANS/88/Rev.2 (en anglais et français seulement). La version russe sera mise au point par le secrétariat en temps opportun (pour plus de détails, consulter le site: www.unece.org/trans-legal_instruments). Il convient de noter que seul fait foi le texte conservé par le Secrétaire général de l'ONU en sa qualité de dépositaire de l'AGTC.

³ 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.

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

Document: TRANS/WP.24/97, annexes 1 et 2.

6. Le Groupe de travail a pris note de ce que, conformément aux notifications dépositaires C.N.749.2003.TREATIES-1 du 16 juillet 2003 et C.N.39.2004.TREATIES-1 du 19 janvier 2004, les amendements aux annexes 1 et 2 de l'AGTC, proposés par la Norvège et la Slovénie et adoptés par le Groupe de travail le 9 octobre 2002, étaient entrés en vigueur le 16 avril 2004 (pour plus de détails, voir: <http://www.unece.org/trans/wp24/depnot.html>).

c) Nouvelles propositions d'amendement

Documents: TRANS/WP.24/2004/1/Corr.1 et Add.1; TRANS/WP.24/2004/2.

7. Les Parties contractantes à l'AGTC représentées au sein du Groupe de travail ont, à l'unanimité, adopté les amendements proposés par la Fédération de Russie et parus sous la cote TRANS/WP.24/2004/Corr.1. Les amendements adoptés figurent à l'annexe du présent rapport.

8. Le Groupe de travail a noté que le secrétariat transmettrait les propositions d'amendement adoptées au Secrétaire général de l'ONU, en sa qualité de dépositaire de l'Accord, en vue de la publication des notifications dépositaires requises.

9. Conformément à la décision du Groupe de travail à sa quarantième session (TRANS/WP.24/101, par. 13), le secrétariat a établi un avant-projet de propositions d'amendement relatives à de nouvelles liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie, alignant le réseau AGTC sur celui de l'AGC concernant le transport ferroviaire (TRANS/WP.24/2004/2). Le Groupe de travail a décidé d'examiner ces propositions à sa prochaine session. Les pays concernés ont été invités à communiquer au secrétariat leurs vues et propositions relatives aux nouvelles liaisons de transport combiné et installations connexes à inclure.

d) Inventaire des normes et paramètres figurant dans l'AGTC

10. Le Groupe de travail a noté que le secrétariat avait transmis à l'ensemble des Parties contractantes des questionnaires préremplis (en anglais et français seulement) aux fins de la collecte des données de 2002 concernant l'AGTC et la pertinence des normes et paramètres qui y figurent («Livre jaune»).

11. Afin de donner aux pays davantage de temps pour remplir les deux questionnaires, qui sont complexes, il a été décidé de repousser au 31 mai 2004 la date limite pour l'envoi des réponses au secrétariat.

12. Des exemplaires supplémentaires des questionnaires peuvent être obtenus auprès du secrétariat (wp.24@unece.org).

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

Documents: ECE/TRANS/122 et Corr. 1 et 2; TRANS/WP.24/79.

13. Le Groupe de travail a pris note de la demande formulée par le Comité des transports intérieurs et relative à l'analyse des raisons ayant conduit à la non-acceptation de plusieurs instruments juridiques internationaux, notamment le Protocole à l'AGTC (ECE/TRANS/156, par. 29).

14. À ce jour, le Protocole a été ratifié par sept pays, mais il n'est pas encore entré en vigueur⁴.

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

15. À l'issue d'un échange de vues approfondi sur cette question lors de la dernière session du Groupe de travail (TRANS/WP.24/101), le Comité des transports intérieurs a recommandé la réalisation d'enquêtes sur l'opportunité de régimes de responsabilité civile régissant les opérations de transport en Europe (ECE/TRANS/156, par. 93). Prenant note des activités les plus récentes menées dans ce domaine par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), le Groupe de travail a décidé de convoquer son groupe spécial d'experts avant sa prochaine session de septembre et avant la session d'automne du Groupe de travail du droit des transports de la CNUDCI.

RÔLE DES CHEMINS DE FER DANS LA PROMOTION DU TRANSPORT COMBINÉ

Documents: TRANS/WP.24/2004/3; TRANS/WP.24/2003/6; TRANS/SC.2/2002/9; TRANS/WP.24/2002/1 à 4; TRANS/WP.24/2001/1 à 8; documents informels n^{os} 1 et 3 (2004); documents informels n^{os} 3, 5 et 12 (2003); document informel n^o 10 (2002); documents informels n^{os} 1 et 3 à 6 (2001).

16. Sur la base du document TRANS/WP.24/2004/3 et d'une note informelle (en français seulement) établie par son président, le Groupe de travail a poursuivi l'examen des plans d'action «types» ou accords-cadres ainsi que des accords de partenariat «types» ayant déjà reçu l'approbation de principe du Groupe de travail à sa quarantième session (TRANS/WP.24/2003/6). Ces plans et accords «types» sont censés servir à la définition d'«indicateurs» et de «pratiques optimales», afin d'aider les Parties contractantes à l'AGTC et tous les acteurs des services de transport combiné international à coopérer entre eux au niveau des décideurs ainsi qu'aux niveaux technique et commercial de façon à améliorer la compétitivité des services de transport intermodal international dans la région.

17. Le Groupe de travail a estimé que les «modèles» actuellement élaborés pourraient combler le vide entre, d'une part, l'AGTC qui définit les paramètres des infrastructures et des services souhaitables pour garantir la compétitivité du transport intermodal international et, d'autre part, le «Livre jaune» qui montre les réalités actuelles des infrastructures et des services du transport combiné ou intermodal en Europe. Ainsi, ces «modèles» non seulement permettraient de

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

disposer des moyens nécessaires pour favoriser la coopération internationale, mais pourraient en outre contribuer à mesurer les succès obtenus et à faciliter la transition des réalités du moment aux aspirations commerciales et politiques en matière de transport intermodal international.

18. À ce propos, il a été noté qu'il importait au plus haut point de définir clairement les responsabilités des différents acteurs de la chaîne de transport intermodal, y compris l'imposition de pénalités en cas de non-exécution d'une obligation.

19. Prenant note de l'avis juridique demandé au secrétariat et figurant dans le document informel n° 1 (2004), le Groupe de travail a lancé une mise en garde au sujet de l'incorporation éventuelle de ces «modèles» dans l'AGTC car les négociations juridiques avaient souvent tendance à réduire au plus petit dénominateur commun les prescriptions précises et complexes. Il conviendrait donc, pour faire connaître et appliquer ces «modèles», d'envisager d'autres solutions, telles que l'élaboration d'opinions, de recommandations ou de résolutions.

20. Le Groupe de travail a demandé à son groupe spécial d'experts de mettre la dernière main aux dispositions techniques des «modèles» et d'élaborer, si possible, d'autres procédures de publication et de mise en œuvre, pour examen à sa prochaine session.

SURVEILLANCE DES POIDS ET DES DIMENSIONS DES UNITÉS DE CHARGEMENT UTILISÉES EN TRANSPORT COMBINÉ

Documents: TRANS/WP.24/2004/4; document informel n° 4 (2004).

21. Le Groupe de travail a pris note des résultats de la session plénière du Comité technique TC 104 de l'ISO consacrée à la normalisation éventuelle des conteneurs de 45 pieds et a demandé à la CEE de fournir des précisions sur l'applicabilité de la résolution n° 241 du Comité des transports intérieurs (CTI), en date du 5 février 1993, relative à «l'augmentation des dimensions des unités de chargement utilisées en transport combiné» (TRANS/WP.24/101, par. 20 à 23). Sur la base du document TRANS/WP.24/2004/4 du secrétariat, le Groupe de travail a examiné le texte de la résolution n° 241 ainsi que les renseignements pertinents sur une résolution similaire adoptée lors du deuxième Séminaire mondial sur l'impact des dimensions croissantes des unités de chargement sur le transport combiné (Genève, 1^{er}-4 septembre 1992).

22. À ce propos, le Groupe de travail a été informé des travaux en cours concernant une directive européenne sur les unités de chargement utilisées en transport intermodal, texte qui propose l'introduction, sur une base volontaire, d'une unité de chargement intermodal européenne (UCIE) satisfaisant aux principales prescriptions intermodales en vigueur en Europe, en matière de sécurité, de sûreté, d'interopérabilité, de manutention, d'arrimage, de résistance, de codage et d'identification.

23. Notant que dans la plupart des pays européens la longueur du conteneur de 45 pieds envisagée par l'ISO serait en contradiction avec les règlements nationaux qui régissent le transport routier et dont il est peu vraisemblable qu'ils soient modifiés pour permettre le transport régulier de telles unités de chargement, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de consulter les États membres de la CEE afin d'obtenir une opinion représentative sur les propositions de l'ISO visant à normaliser les conteneurs maritimes ayant les dimensions suivantes: 45 x 8 x 9 x 6 (L x l x H).

QUESTIONS DIVERSES

a) Transport et sécurité

Documents: TRANS/2004/15; projet de rapport de la CEMT sur la sécurité du transport intermodal de conteneurs.

24. Le Groupe de travail a été informé des travaux entrepris par la CEMT, en collaboration avec l'OCDE, sur les moyens de vérifier l'identité et l'intégrité des cargaisons conteneurisées dans le transport intermodal. Sur la base de sa Déclaration ministérielle relative à la lutte contre le terrorisme dans les transports (2002), la CEMT met la dernière main à un rapport sur la sécurité du transport intermodal de conteneurs, en vue de la réunion de son Conseil des ministres prévue à Ljubljana en mai 2004.

b) Faits nouveaux intervenus dans le secteur du transport intermodal

Document: Document informel n° 5 (2004).

25. Le Groupe de travail a été informé des faits nouveaux intervenus dans le secteur du transport intermodal par les représentants de la Hongrie, des Pays-Bas (priorités en matière de transport durant la prochaine présidence néerlandaise de l'Union européenne), de la Commission européenne, du CLECAT, de l'OTIF et de l'UIRR.

c) Dates de la prochaine session

26. À l'invitation du Gouvernement ukrainien, le Groupe de travail envisage de tenir sa session d'automne les 28 et 29 septembre 2004 à Kiev, en même temps que la prochaine session du Groupe du transport intermodal et de la logistique de la CEMT et la Conférence internationale sur les liaisons de transport Europe-Asie.

ADOPTION DES DÉCISIONS

27. Sur la base des conclusions formulées par le Président à la fin de la session, le Groupe de travail a chargé le secrétariat d'établir, en concertation avec le Président, un rapport succinct qui sera formellement adopté lors de la session d'automne du Groupe de travail.

Annexe**ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT
INTERNATIONAL COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS CONNEXES
(AGTC)****Propositions d'amendement soumises par la Fédération de Russie
adoptées par le Groupe de travail le 25 mars 2004****Annexe I de l'AGTC**

Ajouter les lignes de chemin de fer ci-après:

Fédération de Russie⁵«C-E 20 Ekaterinbourg- Tyoumen
Kourgan-Petoukhovo (-Mamlyoutka-Petropavlovsk-Kara-Gouga-) Isilkoul

-Omsk-Novosibirsk-Krasnoyarsk-Taychet-Irkoutsk

-Oulan-Oude- Zaoudinsky- Karimskaya
Naouchki (-Soukhe-Bator)⁶ Zabaikalsk (-Mandchoulia)⁷
.....-Khabarovsk- Baranovsky -Nakhodka-Vostotchnaya»
Hasan (-Toumangan)⁸
.....⁵ Explication des numéros d'ordre des lignes

«C-E» indique les lignes de chemin de fer essentiellement identiques aux lignes E pertinentes de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) de 1985.

«C» indique d'autres itinéraires importants pour le transport international combiné. Les numéros d'ordre de ligne «C» sont identiques à ceux de la ligne «E» la plus proche et sont suivis, quelquefois, par un numéro de série.

Symboles – voir l'annexe I de l'AGTC

(-...) = Gares se trouvant hors du pays considéré.

— = Autres itinéraires.

---- = Partie d'une ligne AGC importante pour le transport international combiné (concerne les lignes C-E seulement).

.... = Partie d'une ligne importante pour le transport combiné, mais ne faisant pas partie de la ligne AGC pertinente (concerne les lignes C-E seulement).

⁶ Gare frontière en Mongolie.⁷ Gare frontière en Chine.⁸ Gare frontière en Mongolie.

Pays directement concernés (art. 15, par. 3 de l'AGTC): Belgique, Bélarus, Allemagne, Kazakhstan, Pologne, Fédération de Russie

«C-20/1 Saint-Pétersbourg-Vologda-Kotelnitch»

Pays directement concerné (art. 15, par. 3 de l'AGTC): Fédération de Russie

«C-20/2 Moscou-Kazan-Ekaterinbourg»

Pays directement concerné (art. 15, par. 3 de l'AGTC): Fédération de Russie

«C-20/3 Kaliningrad-Tcherniakhovsk-Nesterov (- Kibartai)⁹»

Pays directement concerné (art. 15, par. 3 de l'AGTC): Fédération de Russie

«C-E 24 Moskva-Ryazan-Rouzaevka-Samara-Oufa-Tchelyabinsk-Kourgan

-Zaouralie (-Presnogorskoyaya)» [Raison: alignement sur l'AGC]

Pays directement concerné (art. 15, par. 3 de l'AGTC): Fédération de Russie

«C-E 30 (Topoli)-Valouiki-Liski-Rtichevo-Sizran-Samara-Orenbourg (-Ilesk I)»

Pays directement concernés (art. 15, par. 3 de l'AGTC): Allemagne, Kazakhstan, Pologne, Fédération de Russie

Modifier la ligne existante C-E 50 comme suit: [Raison: alignement sur l'AGC]

«C-E 50 (Krasnaya Mogila-) Goukovo-Likhaya-Volgograd-Astrakhan (-Aksaraiskaya II)»

Pays directement concernés (art. 15, par. 3 de l'AGTC): Autriche, France, Hongrie, Kazakhstan, Fédération de Russie, Suisse

Annexe II de l'AGTC

Ajouter les terminaux suivants:

«Voinovka (Tyoumen)
Omsk-Vostochnyi
Kleschtchikha (Novosibirsk)
Bazaikha (Krasnoyarsk)
Batareinaya (Irkoutsk)
Taltsay (Oulan-Oude)
Tchita I
Mikhailo-Tchesnokavskaya (Belorsk)
Khabarovsk II
Oussourisk
Nakhodka-Vostotchnaya»

⁹ Gare frontière en Lituanie.

Ajouter les points de franchissement de frontière suivants:

«Nesterov (RZD)-Kibartai (Chemins de fer lituaniens)	[C-E 20/3]
Valouiki (RZD)-Topoli (UZ)	[C-E 30]
Goukovo (RZD)-Krasnaya Mogila (UZ)	[C-E 50]
Zaouralie (RZD)-Presnogorkovskaya (Chemins de fer kazakhs)	[C-E 24]
Petoukhovo (RZD)-Mamlyoutka (Chemins de fer kazakhs)	[C-E 20]
Isilkoul (RZD)/Kara-Gouga (Chemins de fer kazakhs)	[C-E 20]
Astrakhan (RZD)-Aksaraiskaya II (Chemins de fer kazakhs)	[C-E 50]
Orenbourg (RZD)-Ilets I (Chemins de fer kazakhs)	[C-E 30]
Naouchki (RZD)-Soukhe-Bator (Chemins de fer mongols)	[C-E 20]
Zabaikalsk (RZD)-Mandchoulia (Chemin de fer chinois)	[C-E 20]
Hasan (RZD)-Toumangan (Chemins de fer de la République populaire démocratique de Corée)	[C-E 20]

Ajouter les points de changement d'écartement suivants:

«Zabaikalsk (RZD)-Mandchoulia (Chemins de fer chinois)			
Changement d'essieux/bogies:	Oui	Oui	
Transbordement d'unités de chargement:	Oui	Oui	
Hasan (RZD)-Toumangan (Chemins de fer de la République populaire démocratique de Corée)			
Changement d'essieux/bogies:	Oui	Non	
Transbordement d'unités de chargement:	Oui	Oui».	

Ajouter les liaisons par navires transbordeurs/ports ci-après:

«Kaliningrad-Lübeck	(Fédération de Russie-Allemagne)
Baltisk-Lübeck	(Fédération de Russie-Allemagne)
Nakhodka-Yokohama	(Fédération de Russie-Japon)
Vostotchnyi-Poussan	(Fédération de Russie-République de Corée)».
