


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Genève, 10 et 11 novembre 2014

**Rapport du Groupe de travail du transport intermodal
 et de la logistique sur sa cinquante-septième session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-4	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	5	3
III. Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (point 2 de l'ordre du jour)	6-17	3
A. État de l'AGTC et des propositions d'amendements adoptées	6-8	3
B. Propositions d'amendements (actualisation et extension du réseau AGTC)	9-11	4
C. Propositions d'amendements (normes minimales en matière d'infrastructures et de performances)	12-17	4
IV. Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour)	18-25	5
A. État du Protocole	20-21	6
B. Propositions d'amendements	22-25	6
V. Code de bonne pratique pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) (point 4 de l'ordre du jour)	26-28	6



VI.	Changements climatiques et transport intermodal (point 5 de l'ordre du jour).....	29–38	7
A.	Atténuation	29–32	7
B.	Adaptation	33–35	8
C.	Moteurs diesel.....	36–38	8
VII.	Systèmes de transport intelligents et progrès techniques dans le transport intermodal (point 6 de l'ordre du jour).....	39–41	9
VIII.	Thèmes annuels relatifs au transport intermodal (point 7 de l'ordre du jour)	42–52	9
A.	Suivi de l'atelier de 2013 sur les poids et dimensions des unités de transport intermodales (UTI)	42–46	9
B.	Thème retenu pour 2014: «Le rôle des transitaires et de la logistique dans les chaînes de transport intermodal».....	47–51	10
C.	Choix du thème du débat de fond de 2015.....	52	11
IX.	Terminaux de transport intermodal (point 8 de l'ordre du jour)	53–56	11
X.	Préparation de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique (point 9 de l'ordre du jour).....	57–60	12
XI.	Faits nouveaux intervenus dans le secteur du transport intermodal et de la logistique et bonnes pratiques mises en œuvre (point 10 de l'ordre du jour).....	61–67	13
A.	Tendances et performances dans le secteur du transport intermodal et de la logistique	61–62	13
B.	Activités menées par la Commission européenne dans le domaine du transport intermodal et de la logistique.....	63	13
C.	Faits nouveaux intervenus à l'échelle paneuropéenne dans le transport intermodal et dans les politiques de transport.....	64–66	13
D.	Statistiques sur le transport intermodal.....	67	14
XII.	Activités du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 11 de l'ordre du jour)	68–69	14
XIII.	Élection du Bureau (point 12 de l'ordre du jour)	70	15
XIV.	Dates et lieu de la prochaine session (point 13 de l'ordre du jour).....	71	15
XV.	Liste des décisions prises (point 14 de l'ordre du jour).....	72	15

I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique a tenu sa cinquante-septième session les 10 et 11 novembre 2014 à Genève.
2. Ont participé à cette session des représentants des pays suivants: Allemagne, Belgique, Croatie, Fédération de Russie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Suisse et Turquie.
3. Les organisations non gouvernementales et intergouvernementales dont les noms suivent étaient représentées: Association russe de logistique intermodale (Russian Intermodal Logistics Association), Commission économique eurasienne, European Rail Infrastructure Managers (EIM), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Groupement européen du transport combiné (GETC), Union internationale des sociétés de transport combiné route-rail (UIRR) et Union internationale des transports routiers (IRU). L'Association suédoise de transport international de marchandises (SIFA), l'Association turque des transitaires et prestataires de services logistiques internationaux (UTIKAD) et Plaske JSC (Ukraine) ont pris part à la session, à l'invitation du secrétariat.
4. Conformément à la décision que le Groupe de travail avait prise à sa cinquante-sixième session (ECE/TRANS/WP.24/133, par. 69 à 71), la session a été présidée par M. I. Isik (Turquie).

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)¹

Document: ECE/TRANS/WP.24/134.

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/134).

III. Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (point 2 de l'ordre du jour)

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

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

6. Le Groupe de travail a noté que l'AGTC comptait actuellement 32 Parties contractantes². Des informations détaillées sur l'AGTC, notamment le texte complet et actualisé de l'Accord (ECE/TRANS/88/Rev.5), une carte du réseau AGTC, un inventaire des normes mentionnées dans l'Accord, ainsi que toutes les notifications dépositaires pertinentes, peuvent être consultées sur le site de la CEE (www.unece.org/trans/wp24/welcome.html).

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

² Albanie, Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suisse, Turquie et Ukraine.

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

8. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées. Il a également noté que le Comité de gestion avait besoin de temps supplémentaire en vue de l'adoption de plusieurs propositions d'amendements en suspens. Afin d'éviter de retarder encore la mise en application des amendements adoptés, le Groupe de travail a prié le secrétariat de transmettre au dépositaire de l'Accord AGTC les propositions d'amendements à l'annexe I de l'Accord adoptées en 2011, visant à modifier les noms de villes et de points de franchissement de la frontière au Kazakhstan (ECE/TRANS/WP.24/129, par. 34 et 35 et annexe).

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

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

9. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa dernière session il avait demandé au secrétariat de recontacter l'ensemble des États et des Parties contractantes concernés au sujet des propositions d'amendements visant l'Arménie, la Géorgie et le Turkménistan (ECE/TRANS/WP.24/2009/1), ainsi que l'Allemagne, le Danemark et la Suède (ECE/TRANS/WP.24/2009/4), en vue d'achever le processus de consultation requis avant l'adoption des amendements proposés.

10. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il avait envoyé des lettres (en juillet 2014) à tous les États et Parties contractantes concernés pour leur demander d'examiner et d'approuver les amendements proposés en vue de leur introduction dans le texte de l'Accord AGTC.

11. Le Groupe de travail et le Comité de gestion de l'Accord ont pris note des efforts accomplis par le secrétariat pour contacter les États et Parties contractantes concernés au sujet des propositions d'amendements. Le Comité de gestion a décidé d'attendre les réponses des différents pays avant de prendre une décision concernant lesdites propositions. Conscients de la longue période écoulée depuis la présentation initiale des propositions, le Comité de gestion a décidé qu'il étudierait les moyens d'aller de l'avant à la prochaine session, même en l'absence de nouvelles informations.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.24/2014/1-ECE/TRANS/SC.2/2014/1,
ECE/TRANS/WP.24/2012/5, ECE/TRANS/WP.24/2010/2
et ECE/TRANS/WP.24/2010/3.

12. Le Groupe de travail a rappelé que, comme indiqué dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/2, parmi les 15 pays ayant répondu au questionnaire du secrétariat sur la pertinence des normes et paramètres minimaux en matière de performances et d'infrastructures énoncés dans les annexes III et IV de l'Accord AGTC, plusieurs avaient estimé que certains de ces paramètres et normes pourraient être révisés et actualisés.

13. Il a également rappelé que, sur la base de deux documents du secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/2010/2 et ECE/TRANS/WP.24/2010/3), il avait procédé en 2010 et 2011 à un premier examen des nouveaux paramètres et normes minimaux pour les performances et les infrastructures qu'il serait possible d'inclure dans les annexes III et IV

de l'AGTC (ECE/TRANS/WP.24/129, par. 37 à 41; ECE/TRANS/WP.24/127, par. 37 à 42).

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

15. Le Groupe de travail a réaffirmé son point de vue sur l'applicabilité des STI dans le contexte de l'AGTC (ECE/TRANS/WP.24/129, par. 40 et ECE/TRANS/WP.24/131, par. 44) et a invité les experts à élaborer, avec le concours du secrétariat, des propositions appropriées d'amendements à l'AGTC, en étroite collaboration avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2).

16. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il élaborait avec le concours du secrétariat du SC.2 et l'Agence ferroviaire européenne le document ECE/TRANS/WP.24/2014/1, contenant des propositions d'amendements concernant de nouveaux paramètres et normes minimaux pour les infrastructures et les performances pouvant être introduits dans les annexes III et IV de l'Accord AGTC.

17. Le Groupe de travail a reporté sa décision sur les propositions d'amendements à l'Accord AGTC fondées sur le document officiel ECE/TRANS/WP.24/2014/1 – ECE/TRANS/SC.2/2014/1, sachant que le secrétariat et l'Agence ferroviaire européenne étaient en train d'élaborer ce document et afin d'attendre la décision du Groupe de travail des transports par chemin de fer au sujet des mêmes amendements. En outre, le Groupe de travail a prié le secrétariat de rédiger et d'envoyer aux Parties contractantes à l'Accord des lettres accompagnées des propositions d'amendements afin qu'elles puissent examiner et approuver celles-ci.

IV. Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.2.

18. Le Groupe de travail a rappelé que le Protocole avait pour objet de rendre le transport par conteneurs et par navires rouliers sur les voies navigables et les parcours côtiers d'Europe plus efficace et plus attrayant pour la clientèle. Le Protocole fixe un cadre juridique qui définit un plan coordonné pour le développement de services de transport intermodal sur les voies navigables et les parcours côtiers paneuropéens conformes à ceux figurant dans l'AGN, sur la base de paramètres et de normes convenus au plan international.

19. Le Protocole recense environ 14 700 kilomètres de voies navigables E et les principaux terminaux de transbordement pour le transport intermodal, régulier et international, en Allemagne, en Autriche, en Belgique, en Croatie, en Fédération de Russie, en France, en Hongrie, au Luxembourg, aux Pays-Bas, en Pologne, en République tchèque, en Roumanie, en Serbie, en Slovaquie, en Suisse et en Ukraine. Il fixe les exigences techniques et d'exploitation minimales des voies navigables et des terminaux portuaires nécessaires pour assurer la compétitivité des services de transport par conteneurs et navires rouliers.

A. État du Protocole

Documents: ECE/TRANS/122 et Corr.1 et 2.

20. Le Groupe de travail a pris note du document de référence établi par le secrétariat. Il a rappelé que le Protocole était entré en vigueur le 29 octobre 2009 et avait été signé par 15 pays. À ce jour, neuf pays l'ont ratifié³. Le texte du Protocole figure dans les documents ECE/TRANS/122 et Corr.1 et 2⁴. Des informations détaillées sur le Protocole, notamment le texte de l'instrument et les notifications dépositaires pertinentes, peuvent être consultées sur le site Web du Groupe de travail.

21. Le Groupe de travail a rappelé que le Comité des transports intérieurs (CTI) avait encouragé les Parties contractantes à l'AGTC concernées à adhérer au Protocole dès que possible.

B. Propositions d'amendements

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

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

23. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il avait envoyé des lettres (en juillet 2014) à tous les États et Parties contractantes concernés pour leur demander d'examiner et d'approuver les amendements proposés en vue de leur introduction dans le texte du Protocole.

24. Le Groupe de travail a pris note des efforts accomplis par le secrétariat pour contacter les États et Parties contractantes concernés au sujet des propositions d'amendements. Il a décidé d'attendre les réponses des différents pays avant de prendre une décision concernant lesdites propositions.

25. Enfin, le secrétariat a informé le Groupe de travail des possibilités d'alignement des annexes I et II du Protocole sur le texte révisé de l'Accord AGN. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'effectuer le travail d'analyse de ces possibilités en collaboration avec le secrétariat du Groupe de travail des transports par voie navigable et, si nécessaire, d'élaborer des propositions d'amendements auxdites annexes pour examen à sa prochaine session.

V. Code de bonne pratique pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) (point 4 de l'ordre du jour)

26. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des faits nouveaux concernant l'adoption du Code CTU par les organes compétents de la CEE, de l'Organisation internationale du Travail (OIT) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

³ Bulgarie, Danemark, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie, Serbie et Suisse.

⁴ Il convient de noter que seul fait foi le texte conservé par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en sa qualité de dépositaire de l'AGTC et de son Protocole.

27. Le Groupe de travail a noté que depuis sa dernière session, tenue en novembre 2013, le Code CTU, fruit de deux années de travail en coordination avec l'OIT et l'OMI, avait été adopté par les organes suivants: le Comité des transports intérieurs de la CEE, en février 2014, et le Comité de la sécurité maritime de l'OMI, en juillet 2014. Le secrétariat a en outre informé le Groupe de travail que l'OIT avait fait savoir officiellement que le Code CTU avait été approuvé par son Conseil d'administration, mais qu'elle n'avait pas encore apporté de confirmation officielle. Actuellement, le Code est disponible sous forme électronique dans la version anglaise originale, ainsi qu'en espagnol et en français grâce aux efforts de l'OMI. L'OMI poursuit son travail de traduction, si bien que le Code sera bientôt disponible en allemand et en russe. La CEE a mis au point un projet de site Web pour le Code et le publiera sous peu, après que le Conseil d'administration de l'OIT aura confirmé son accord. Les trois organisations avaient convenu de la nécessité de débattre de nouvelles actions de promotion du Code. Les membres du Groupe de travail ont échangé des idées et des points de vue sur ces actions.

28. Le Groupe de travail a noté que le Code CTU représentait un progrès important et renforçait la sécurité du trafic et du personnel dans le secteur du transport. Il a prié le secrétariat de le tenir informé à sa prochaine session de tous faits nouveaux concernant le Code.

VI. Changements climatiques et transport intermodal (point 5 de l'ordre du jour)

A. Atténuation

29. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de l'évolution en 2013-2014 du projet relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS), financé initialement (2013) au moyen du Compte de l'ONU pour le développement.

30. Dans le cadre du projet ForFITS, l'évaluation de la durabilité des transports peut s'effectuer par simulation de politiques consistant à éviter, adopter et améliorer, et tenant compte en outre de l'évolution attendue des paramètres macro-économiques pertinents. L'outil ForFITS est disponible en ligne avec un manuel d'utilisation qui contient toutes les informations nécessaires pour utiliser l'outil, ainsi que des exemples pratiques qui facilitent l'auto-apprentissage⁵.

31. Au cours de la dernière phase du projet, des ateliers de renforcement des capacités ont été organisés aux niveaux régional et national. Ces ateliers avaient pour but de sensibiliser les participants aux émissions de CO₂ imputables aux transports intérieurs et de leur fournir des informations sur l'outil ForFITS. Chaque fois que cela a été possible, les ateliers régionaux et nationaux ont été organisés au moment du lancement des projets pilotes. Durant la phase d'exécution des projets pilotes, ForFITS a été éprouvé dans sept pays qui représentaient les cinq régions des Nations Unies, à savoir le Chili, l'Éthiopie, la France, la Hongrie, le Monténégro, la Thaïlande et la Tunisie.

32. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées au sujet de l'outil ForFITS et a réaffirmé son appui à son développement. Il a prié le secrétariat de lui présenter à sa session suivante tous faits nouveaux pertinents.

⁵ Pour de plus amples renseignements sur le projet ForFITS, consulter la page Web à l'adresse www.unece.org/trans/theme_forfits.html.

B. Adaptation

Document: Publication de la CEE sur les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements pour ce qui concerne les réseaux de transport internationaux (en anglais).

33. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'un document avait été publié sur la question en décembre 2013 et avait été distribué à l'ensemble des experts et participants du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements pour ce qui concerne les réseaux de transport internationaux.

34. Le Groupe de travail a également pris note du mandat confié au Groupe d'experts dans le cadre de la poursuite de ses travaux. Ce mandat comprend les tâches suivantes:

a) Dans la mesure du possible, recenser à l'échelle de la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE) les réseaux de transport vulnérables aux effets des changements climatiques et en établir la liste;

b) Utiliser/mettre au point des modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques tenant compte des risques extrêmes (températures élevées et inondations, par exemple) pour certaines infrastructures de transport intérieur dans la région de la CEE selon différents scénarios d'évolution du climat;

c) Recenser et analyser les études de cas axées sur les conséquences économiques, sociales et environnementales que peuvent avoir les changements climatiques et fournir une analyse coûts-avantages des solutions envisageables en matière d'adaptation.

35. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat sur la poursuite des travaux du Groupe d'experts et de la modification du nom du Groupe, qui serait rebaptisé «Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements pour ce qui concerne les réseaux et les nœuds de transport». Il a proposé que les terminaux intermodaux soient pris en compte dans le programme de travail du Groupe d'experts.

C. Moteurs diesel

Document: Publication de la CEE intitulée «Diesel engine exhausts: Myths and realities» (Gaz d'échappement des moteurs diesel: mythes et réalités).

36. Le secrétariat a présenté au Groupe de travail le document de réflexion qu'il avait établi, intitulé «Diesel engine exhausts: Myths and realities».

37. Ce document avait pour objet:

a) De présenter un aperçu équilibré des débats en cours sur les effets nocifs des émissions d'échappement des moteurs diesel sur la santé et l'environnement;

b) De présenter les conclusions d'études récentes sur les effets néfastes des gaz d'échappement des moteurs diesel pour la santé publique;

c) De fournir des informations sur les émissions des moteurs diesel dans différents secteurs économiques, y compris les transports intérieurs;

d) De donner une vue d'ensemble des mesures prises récemment en matière de réduction des émissions de polluants afin de répondre aux préoccupations relatives à la santé et à l'environnement;

e) De donner une vue d'ensemble des progrès techniques concernant les moteurs diesel qui permettent de réduire, voire d'éliminer les effets nocifs de ces moteurs sur la santé publique.

38. Il a été noté que dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe, des progrès avaient été accomplis sur les plans de l'amélioration des moteurs diesel et de la réduction des émissions. Le Groupe de travail a examiné le document de réflexion et a échangé des idées sur la façon d'en diffuser les conclusions et éventuellement d'y donner suite pour ce qui était des aspects intéressant le transport intermodal. Le Groupe de travail a en outre suggéré que le document soit mis à jour avec les toutes dernières données disponibles, si possible. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat d'avoir établi le document et l'a prié de le tenir au courant des faits nouveaux dans ce domaine à sa prochaine session.

VII. Systèmes de transport intelligents et progrès techniques dans le transport intermodal (point 6 de l'ordre du jour)

39. Le Groupe de travail a remercié M. B. Buthe (Allemagne) pour son exposé et pour sa participation aux débats du Groupe. Le représentant de l'Allemagne a présenté un outil électronique montrant les flux de marchandises des chaînes d'approvisionnement nationales à l'échelle de son pays. Cet outil, qui combine des statistiques sur les transports et des statistiques de production, fait apparaître l'importance de certains corridors/itinéraires de transport pour l'économie nationale et fournit les données permettant de calculer les émissions de CO₂ que produisent certains corridors.

40. Le représentant de la Belgique et Vice-Président du Groupe de travail, M. K. Schockaert, a informé les délégations de la tenue à Bruxelles les 17 et 18 novembre 2014 d'un atelier commun CEE-Belgique sur les systèmes de transport intelligents («Vers une nouvelle culture des transports: des innovations technologiques au service d'une mobilité sûre, efficace et durable»). Cet atelier devait réunir des experts des STI en vue d'un débat sur le rôle des innovations fondées sur l'information et la communication dans l'instauration d'une culture de la conduite automobile et des transports qui contribue à une mobilité sûre, efficace et durable. L'atelier figure parmi les vingt initiatives à l'échelle mondiale inscrites dans le plan d'action de la CEE pour la promotion des STI.

41. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de le tenir informé à sa prochaine session des faits nouveaux concernant les STI et les autres technologies pour le transport intermodal.

VIII. Thèmes annuels relatifs au transport intermodal (point 7 de l'ordre du jour)

A. Suivi de l'atelier de 2013 sur les poids et dimensions des unités de transport intermodales (UTI)

Document: ECE/TRANS/WP.24/2014/2.

42. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet du suivi de l'atelier de 2013 sur les poids et dimensions des unités de transport intermodales (UTI). Il a été indiqué que la Directive 96/53 de l'Union européenne constituait une révision en la matière⁶.

⁶ La Directive peut être consultée à l'adresse suivante:
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31996L0053>.

43. L'atelier de suivi, organisé par l'Union internationale des chemins de fer (UIC), s'est tenu les 6 et 7 février 2014 à Paris. Dix-huit experts étaient présents. Sous la direction de M. H. Maillard, ancien Président du Groupe de travail, l'atelier a examiné les exigences d'interopérabilité pour le transport par route, par chemin de fer et par voie navigable des diverses unités de transport intermodales (UTI). Les participants à l'atelier ont noté que pour assurer la sécurité du transport par route des UTI rectangulaires, il faudrait que la longueur de chargement admissible dépasse d'environ 15 cm les 13,60 m autorisés pour les semi-remorques. Ils ont également examiné des propositions d'amélioration de l'aérodynamisme et de la sécurité routière des UTI, qui se traduiraient nécessairement par une augmentation de la longueur totale de ces unités ou des véhicules de transport routier.

44. Le représentant de l'Association turque des transitaires et prestataires de services logistiques internationaux (UTIKAD), M. K. O. Turan, a fait observer que la disposition sur les véhicules articulés comportant cinq ou six essieux devait être révisée afin de tenir compte des conteneurs ISO de 45 pieds. La révision de la disposition actuelle, qui autorise la circulation de véhicules tracteurs à trois essieux auxquels sont attelées des semi-remorques à deux ou trois essieux portant des conteneurs de 40 pieds aux fins d'une opération de transport combiné (44 tonnes), contribuerait à promouvoir le transport intermodal.

45. Les participants à l'atelier ont aussi noté que pour le transport intermodal européen correspondant à des opérations entre les ports et l'arrière-pays, les conteneurs ISO de grande capacité étaient la référence et pouvaient être transportés sans difficultés dans le cadre de services de transport intermodal par la route, le rail et les voies navigables. La possible mise au point d'une norme universelle pour les unités de transport maritime et terrestre (53 pieds-16,15 m de longueur, 8,6 pieds-2,6 m de largeur et 9,6 pieds-2,9 m de hauteur) dépendrait dans une grande mesure de la demande du secteur des transports pour ces unités de grande capacité.

46. Le 7 février 2014, les participants à l'atelier se sont rendus au quai de la Bourdonnais, le long de la Seine. Tous les matins, grâce à un gerbeur à fourche télescopique, 26 conteneurs sur mesure sont déchargés d'une barge et chargés sur sept camions qui assurent leur distribution finale à 80 supermarchés de la ville de Paris (à des distances comprises entre 4 et 7 km).

B. Thème retenu pour 2014: «Le rôle des transitaires et de la logistique dans les chaînes de transport intermodal»

Documents: ECE/TRANS/WP.24/2014/3 et document informel WP.24 n° 2 (2014).

47. Le Groupe de travail a pris note du document de référence qui avait été établi sur l'atelier consacré au thème du rôle des transitaires et de la logistique dans les chaînes de transport intermodal.

48. Le représentant de la Belgique et Vice-Président du Groupe de travail, M. K. Schockaert, a donné des informations sur les débats qui avaient eu lieu au cours de l'atelier, organisé par le Gouvernement belge (à Bruxelles, les 12 et 13 juin 2014). Sous la direction de M. H. Maillard, ancien Président du Groupe de travail, l'atelier s'était déroulé en quatre séances sur les sujets suivants: a) conditions et statuts; b) acteurs de la multimodalité; c) acteurs de la chaîne d'approvisionnement; et d) pertinence d'un statut international. Ces quatre sujets avaient été débattus et des informations avaient été fournies par des représentants du secteur privé, sous la forme d'exposés, et des représentants du secteur public.

49. Les participants à l'atelier avaient débattu de la terminologie à employer pour les titres fonctionnels des professions ainsi que du statut et de l'existence (dans la forme et le contenu) de dispositifs juridiques par pays. Lors d'un exposé, l'Association européenne pour les expéditions, le transport, la logistique et les services douaniers (CLECAT) avait fait valoir que les gouvernements disposaient de marges d'action pour aider à instaurer un climat dans lequel le mode de transport pouvait être choisi en fonction de l'efficacité. En effet, ils pouvaient harmoniser les mesures législatives au niveau international, mieux évaluer la nécessité de certaines règles ou certains règlements, et supprimer les obstacles institutionnels à l'interopérabilité. La FIATA avait présenté une vue d'ensemble des services fournis par les transitaires. On avait souligné qu'il importait de «garantir les liaisons logistiques» et recensé les obstacles à ces liaisons, notamment d'ordre réglementaire. Les participants avaient ensuite eu un débat au cours duquel les représentants du secteur avaient précisé qu'il était dans l'intérêt des transitaires d'atténuer les difficultés rencontrées pour se repérer parmi les différentes réglementations et règles nationales. Les avis des participants quant à la nécessité d'établir un statut pour les transitaires étaient variés. Certains estimaient que ce statut serait très avantageux dans la mesure où il permettrait d'accroître la confiance dans le secteur d'activité; d'autres pensaient en revanche qu'il aurait des effets secondaires non désirés, notamment une moindre concurrence sur le marché. Il a été noté que l'établissement d'un statut pouvait se faire sur la base de la notion d'opérateur économique agréé et de la certification ISO, par exemple.

50. M. T. Pilarp, Conseiller juridique principal de la SIFA, a présenté au Groupe de travail un exposé au cours duquel il a souligné l'importance de chaque mode de transport dans la chaîne de transport globale et la nécessité pour les législateurs de prendre conscience de cette situation afin d'éviter toutes restrictions appliquées à un mode de transport qui auraient pour effet de réduire l'efficacité de toute la chaîne.

51. Le Groupe de travail a remercié les intervenants pour leurs exposés et leur participation. Il a décidé, à la lumière des résultats de l'atelier, que le secrétariat devait élaborer une étude sur le statut des transitaires dans les différents pays. Cette étude serait fondée sur un questionnaire comportant toutes les questions pertinentes. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir ce questionnaire pour examen à sa prochaine session.

C. Choix du thème du débat de fond de 2015

Document: ECE/TRANS/WP.24/2014/4.

52. Le Groupe de travail a pris note du document établi par le secrétariat sur le thème envisageable pour la session de l'année suivante et a décidé que le thème serait l'intermodalité au bénéfice de la durabilité. Un atelier de haut niveau devrait être organisé par le secrétariat lors d'une journée de la session du Groupe de travail. Le Groupe de travail a également décidé que, pour des raisons d'efficacité, un atelier devrait être organisé chaque année lors de sa session.

IX. Terminaux de transport intermodal (point 8 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.24/2014/5.

53. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.24/2014/5, établi par le secrétariat sur les terminaux de transport intermodal. Il a rappelé qu'il avait abordé cette question à sa trente-septième session (18 et 19 avril 2002), lors de laquelle il avait créé un groupe d'experts chargé d'étudier des mesures visant à accroître l'efficacité des opérations

dans les terminaux de transport combiné, et à sa cinquante-quatrième session (2 et 3 novembre 2011), lorsque le thème du débat de fond était le rôle des terminaux et des centres logistiques dans le transport intermodal.

54. Le Groupe de travail a estimé que des activités concrètes de suivi pourraient être entreprises pour soutenir le développement d'un système international fluide de transport ferroviaire et intermodal à l'échelle paneuropéenne, notamment les activités suivantes: a) Établissement d'une carte et d'un classement des terminaux par type (terminal simple ou terminal d'accès, par exemple), avec des informations sur les services qu'ils offrent (bureaux de douane, manutention des marchandises dangereuses, etc.); b) Communication d'informations sur les heures d'ouverture et de fonctionnement des terminaux de transport combiné, qui déterminent dans une large mesure le niveau de service qu'ils offrent pour le transport multimodal; c) Actualisation de l'Accord AGTC sur la base des dernières informations recueillies et éventuellement du nouveau classement des terminaux par type.

55. Un grand nombre de représentants ont indiqué que les informations recherchées existaient déjà en partie sur Internet, où elles pouvaient aisément être recueillies. Le Groupe de travail a néanmoins décidé qu'il devait en premier lieu convenir de la structure requise pour les informations, avant d'examiner les moyens de recueillir celles-ci et de les mettre à disposition.

56. Le Groupe de travail a décidé que le secrétariat devait réaliser une étude pratique sur l'établissement d'une carte et d'un classement des types de terminaux existants dans la région de la CEE et des services qu'ils offraient. Il a prié le secrétariat d'élaborer en vue de sa prochaine session un document officiel indiquant la façon dont cette étude devrait être structurée, aux fins d'approbation à la session. Le rapport de la CEE sur les liaisons avec l'arrière-pays pouvait être utile dans ce contexte.

X. Préparation de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique (point 9 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.24/2014/6.

57. Le Groupe de travail a pris note du document établi par le secrétariat sur la question de la préparation de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique. Il a rappelé qu'à sa cinquante et unième session (19 et 20 mars 2009) il avait abordé le sujet des chaînes de transport modernes, des plans directeurs nationaux sur la logistique et du rôle des gouvernements dans la conception et la gestion du transport intermodal de marchandises. Le secrétariat avait, en collaboration avec un groupe virtuel d'experts des chaînes de transport et de la logistique, et sur la base de contributions de l'Autriche et du Groupement européen du transport combiné (GETC) (documents informels n^{os} 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).

58. Le Groupe de travail a examiné la contribution du WP.24 au développement de plans directeurs nationaux pour le transport de marchandises et la logistique dans le cadre des activités suivantes: a) Échange de bonnes pratiques dans l'élaboration et la mise en œuvre de plans d'action ou de plans directeurs nationaux pour la logistique; b) Suivi et analyse des mesures nationales ayant une influence sur la conception et la gestion du transport de marchandises, de manière à renforcer l'usage du transport intermodal.

59. Le Groupe de travail a examiné des initiatives concrètes envisageables, notamment: a) l'élaboration, sur la base des expériences au plan national et des conseils d'experts, d'un cadre d'orientation sur la façon d'établir un plan directeur national pour le transport de marchandises et la logistique; et b) l'élaboration d'un ensemble de mesures et mécanismes politiques qui, selon les conditions nationales, pourraient être utilisés à cette fin.

60. Le Groupe de travail a estimé qu'il était nécessaire de réaliser une analyse complémentaire de la question et que quelques initiatives concrètes devaient être prises. Il a prié le secrétariat d'établir en vue de la prochaine session un document officiel donnant davantage d'informations sur l'idée de lignes directrices relatives aux initiatives envisageables.

XI. Faits nouveaux intervenus dans le secteur du transport intermodal et de la logistique et bonnes pratiques mises en œuvre (point 10 de l'ordre du jour)

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

Document: Document informel n° 5 du WP.24 (2014).

61. À partir d'un exposé présenté par le représentant de l'IRU et des interventions des représentants d'autres organisations internationales telles que le GETC et EIM, le Groupe de travail a procédé à un échange de vues sur l'évolution récente et les tendances du transport intermodal et de la logistique dans les pays membres de la CEE.

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

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

63. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat sur les activités menées par la Commission européenne dans le domaine du transport intermodal et de la logistique. Le secrétariat a été prié de continuer à suivre les faits nouveaux et les bonnes pratiques au sein de la Commission européenne dans ce domaine et d'en rendre compte à la prochaine session.

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

Documents: Documents informels n°s 3 et 6 du WP.24 (2014).

64. Le Groupe de travail a été informé par le représentant des Pays-Bas, M. B. Oudshoorn, de faits nouveaux concernant les Règles de Rotterdam. Les Règles de Rotterdam constituent un cadre juridique moderne, complet et uniforme régissant les droits et les obligations des expéditeurs, des transporteurs et des destinataires qui établissent des contrats pour des expéditions de porte à porte donnant lieu à des transports maritimes internationaux. Elles prévoient notamment la numérisation des données et comportent des dispositions renforcées sur la responsabilité. M. Oudshoorn a indiqué au Groupe de travail que les Pays-Bas souhaiteraient inviter tous les pays à envisager de ratifier cette convention. Selon les informations fournies par le représentant des Pays-Bas, les Règles de Rotterdam couvrent tous les aspects de l'intermodalité dans les dispositions ci-après:

a) Article 82. Conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes;

- b) Article 26. Transport précédant ou suivant un transport par mer;
- c) Article 12. Durée de la responsabilité du transporteur;
- d) Article 59. Limites de responsabilité.

65. Le représentant de l'Association turque des transitaires et prestataires de services logistiques internationaux (UTIKAD), M. K. O. Turan, a fait observer qu'il était possible de renforcer les corridors paneuropéens dans le cadre des projets entrepris par la Turquie, visant à relier l'Asie, le Moyen-Orient et l'Europe au moyen du corridor IV. Il a expliqué que l'amélioration de l'interopérabilité entre les réseaux, la réalisation d'infrastructures adaptées et durables, l'élimination des obstacles régionaux et économiques, l'harmonisation et l'uniformisation des unités de chargement utilisées dans le transport intermodal et l'utilisation de la lettre de voiture commune CIM/SMGS contribuaient avec efficacité à obtenir les meilleurs résultats sur le terrain.

66. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par les gouvernements et les représentants des organisations internationales sur les faits nouveaux dans le domaine du transport intermodal et de la logistique, et a prié le secrétariat de continuer à suivre les faits nouveaux relatifs au transport intermodal et aux politiques de transport à l'échelle paneuropéenne et de lui rendre compte à sa prochaine session.

D. Statistiques sur le transport intermodal

Document: Document informel n° 4 du WP.24 (2014).

67. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat au sujet des statistiques sur le transport intermodal et a prié ce dernier de l'informer de tous faits nouveaux concernant l'équipe spéciale chargée de ces statistiques.

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

Document: Document informel n° 1 du WP.24 (2014).

68. Le Groupe de travail a été informé des activités en cours au sein de la CEE en relation avec le transport intermodal et la logistique, en particulier celles du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires.

69. Le Groupe de travail a en outre examiné le document informel n° 1 du WP.24 (2014) sur la participation des pays non membres de la CEE qui sont Parties contractantes à des conventions de la CEE aux activités du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires. Il a noté que, conformément au document ECE/EX/1 du Comité exécutif en date du 9 octobre 2006, tous les États membres de la CEE pouvaient prendre part aux travaux des différents groupes de travail. Les États non membres de la CEE pouvaient y participer en qualité d'observateurs ou, avec l'accord du comité sectoriel principal, en tant que membres à part entière. En outre, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales (ONG) compétentes pouvaient aussi être invitées en qualité d'observateurs, conformément aux règles et pratiques de l'ONU en la matière. Ainsi, les pays non membres de la CEE étaient clairement admis en tant que membres à part entière au sein des groupes de travail, sous réserve de l'approbation du comité sectoriel compétent, en l'occurrence le Comité des transports intérieurs. De plus, il était raisonnable de supposer que le règlement intérieur du groupe de travail concerné devait être modifié de façon à permettre cette participation.

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

70. Le Groupe de travail a élu M. I. Isik (Turquie) Président et M. K. Schockaert (Belgique) Vice-Président du Groupe pour les sessions de 2015 et 2016.

XIV. Dates et lieu de la prochaine session (point 13 de l'ordre du jour)

71. Le secrétariat a provisoirement programmé la cinquante-huitième session du Groupe de travail les 30 novembre et 1^{er} décembre 2015 au Palais des Nations (Genève).

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

72. Comme convenu et conformément à la décision prise par le CTI (ECE/TRANS/156, par. 6), le secrétariat, avec le concours du Président et en concertation avec les représentants, a établi le présent rapport en vue de le communiquer au CTI à sa session suivante (24-26 février 2015).
