



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/2008/6
25 juillet 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport intermodal
et de la logistique

Cinquantième session
Genève, 6 et 7 octobre 2008
Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**CINQUANTIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL:
BILAN ET PERSPECTIVES**

Note du secrétariat

I. INTRODUCTION

1. La présente session est la cinquantième session du Groupe de travail qui, sous sa configuration actuelle, a été créé en 1979 sous l'appellation «Groupe d'experts des transports combinés». À cette occasion, le secrétariat a établi le présent document, qui retrace brièvement l'histoire du Groupe de travail de la CEE et de ses prédécesseurs et met en exergue certaines de ses réalisations et ses activités futures.

II. HISTORIQUE DU GROUPE DE TRAVAIL

A. Le Groupe de travail et ses précurseurs

2. Dès 1951, le Comité des transports intérieurs (CTI) crée, par le biais de la résolution n° 93 du 7 juillet 1951, «un Groupe de travail des containers chargé de définir et d'étudier les divers problèmes qui, dans ce domaine, exigent une action gouvernementale» et de rédiger «un accord général sur les conditions exigées par la douane en matière de transport international de marchandises au moyen de containers» (E/ECE/TRANS/286, résolution n° 93).

3. En 1954, le Groupe de travail change d'appellation pour devenir le «Groupe de travail des engins utilisés pour les transports combinés» (E/ECE/TRANS/473, par. 33). En 1964, le Comité des transports intérieurs renomme de nouveau le Groupe de travail «Groupe de travail des transports combinés» (E/ECE/TRANS/535, par. 70).
4. En 1965, le Groupe de travail crée un «Groupe de rapporteurs sur les transports intercontinentaux par containers» (TRANS/302 – TRANS/WP.24/36) que le Comité des transports intérieurs renomme en 1968 «Groupe de rapporteurs sur les transports par containers» (E/ECE/TRANS/554, par. 123 et 124). En 1979, le Comité des transports intérieurs décide que ledit Groupe de rapporteurs s'appellera désormais le «Groupe d'experts du transport combiné» (ECE/TRANS/37, par. 158).
5. Le Groupe d'experts tient sa première session du 10 au 13 septembre 1979 au Palais des Nations à Genève, sous la présidence de M. Beazley (Royaume-Uni). Y participent des représentants des pays suivants: Allemagne, République fédérale d'; Belgique; Canada; Espagne; États-Unis d'Amérique; Finlande; France; Italie; Pays-Bas; Royaume-Uni; Suisse; Tchécoslovaquie; Union des Républiques socialistes soviétiques et Yougoslavie. Outre la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), l'Organisation internationale du Travail (OIT), l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) devenue depuis l'OMI et la Communauté économique européenne, sont représentées, au même titre que l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'Union internationale des chemins de fer (UIC), la Chambre internationale de marine marchande (ICS), le Bureau international des conteneurs (BIC) et l'Organisation internationale de normalisation (ISO). L'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR) ne participe régulièrement à ces sessions qu'à partir de 1989. En 1988, le Groupe d'experts, au même titre que d'autres organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs, est de nouveau renommé pour devenir le Groupe de travail du transport combiné.
6. Le Groupe de travail tient des sessions annuelles jusqu'en 1989, année à partir de laquelle il décide de tenir une session extraordinaire supplémentaire pour accélérer l'élaboration de l'Accord AGTC. En 1992, le Groupe de travail tient trois sessions ordinaires à la suite du deuxième Séminaire mondial sur l'impact des dimensions croissantes des unités de chargement sur le transport combiné (1^{er}-4 septembre 1992). Depuis lors, le Groupe de travail tient deux sessions ordinaires par an, sans que le nombre annuel de jours de réunion qui lui est attribué, en l'occurrence quatre, ait augmenté.
7. En octobre 2003, le Groupe de travail prend le nom de «Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique» avant de faire partie intégrante en 2004 du Groupe de travail conjoint CEMT/CEE sur le transport intermodal et la logistique, qui se réunit une fois par an à Genève et une fois par an à Paris, au siège de la CEMT. Consécutivement à la dissolution du Groupe de travail de la CEMT en 2006, le Groupe de travail reçoit de nouveau en 2007 l'appellation «Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique».
8. Depuis 1979, le Groupe d'experts ou le Groupe de travail a eu successivement pour présidents les personnes suivantes:
 - 1979-1981 M. M. Beazley (Royaume-Uni)
 - 1982-1987 M. W. van Zijst (Pays-Bas)

- 1988-1994 M. E. Volk (Allemagne)
- 1995-2000 M. H. Maillard (Belgique)
- 2001-2002 M^{me} M. Masclee (Pays-Bas)
- 2003 à ce jour M. M. Viardot (France)

B. Principales réalisations

9. Depuis 1951, le Groupe de travail et ses prédécesseurs servent, au niveau paneuropéen, de lieu d'échange d'informations et de bonnes pratiques aux plans technique, juridique et politique dans le domaine du transport combiné et du transport intermodal, aux fins de l'élaboration de conseils en matière politique et de la négociation et de l'administration d'instruments juridiques multilatéraux. Ces travaux visent, de manière générale, à promouvoir le transport combiné et le transport intermodal dans les 56 États membres de la CEE et à garantir «une utilisation maximale du matériel, de l'infrastructure et des terminaux servant à ce transport» (programme de travail 2008-2012).

10. Par le passé, le Groupe de travail et ses prédécesseurs ont toujours accordé une importance particulière à l'échange d'informations, de statistiques, de bonnes pratiques et de travaux de recherche entre les ministères des transports, les organisations intergouvernementales et le secteur privé. Entre le début des années 50 et la fin des années 70, ils ont essentiellement mis l'accent sur les questions techniques, administratives et de sécurité liées au ferroutage et au transport de conteneurs en Europe occidentale et en Amérique du Nord (voir par exemple le document informel du WP.24 n° 3 (2008)).

11. Dans les années 80, le Groupe a axé ses travaux sur les mesures techniques et politiques susceptibles de promouvoir les services de transport combiné en Europe, parmi lesquelles la normalisation des engins, notamment celle des dimensions des conteneurs, les statistiques relatives au transport combiné et les moyens propres à faciliter la fourniture des documents nécessaires dans le cadre de l'utilisation de plusieurs modes de transport.

12. À compter des années 90, à la suite des changements politiques intervenus en Europe après la chute du rideau de fer, le Groupe de travail s'est intéressé en particulier aux nouvelles technologies émergentes, telles que les techniques de transport bimodal, la sécurité du chargement et l'arrimage de la cargaison dans les unités de chargement intermodal, notamment les conteneurs et, plus important encore, à la création, à partir d'un réseau paneuropéen de lignes ferroviaires et de voies navigables intérieures, de services internationaux de transport combiné et de transport intermodal conformes aux normes d'infrastructures et aux normes opérationnelles de fonctionnement généralement acceptées.

13. Enfin, depuis l'an 2000, le Groupe de travail concentre ses travaux sur les moyens d'améliorer la performance ferroviaire aux fins de la mise en place, à terme, de services internationaux compétitifs de transport intermodal, concernant la facilitation des procédures de passage des frontières, la création d'un régime commun de responsabilité civile pour le transport intermodal et l'intégration des concepts de la logistique moderne dans les politiques de transport intermodal.

14. En règle générale, le Groupe de travail a joué un rôle particulièrement important de sensibilisation des pays membres de la CEE, notamment les ministères des transports, aux tendances actuelles et futures et à l'évolution de la situation en matière de transport combiné et de transport intermodal en Europe et en Amérique du Nord. Il a réuni d'éminents experts issus des gouvernements et des industries des pays membres de la CEE et, grâce à sa structure et à ses méthodes de travail, il a toujours été en mesure de répondre rapidement aux nouvelles questions ou tendances qui se faisaient jour. Cet aspect a été particulièrement important pendant la période de la guerre froide, lorsque le Groupe de travail a servi d'organe technique et de lien entre les experts d'Amérique du Nord et d'Europe orientale et occidentale. À l'époque, le Groupe de travail fournissait également des conseils à plusieurs organes de l'ONU, notamment la CNUCED sur les questions de transport maritime et de transport multimodal (Convention sur le transport multimodal international de 1980) et l'OMI sur la sécurité des conteneurs (Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC) de 1972).

15. Concrètement, au cours des 50 sessions écoulées, le Groupe de travail a obtenu un certain nombre de résultats concrets qui ont contribué à la promotion du transport combiné et du transport intermodal, conformément aux politiques des transports des pays membres de la CEE:

1. Création de réseaux paneuropéens et de normes relatives au transport combiné

16. En 1987, le Groupe de travail a décidé de définir un réseau de grandes lignes de transport international combiné susceptible de répondre aux normes uniformes généralement acceptées, conformément aux bonnes pratiques en vigueur, afin d'améliorer les normes de qualité relatives aux services internationaux de transport combiné et de tenir compte des différentes «conditions de marché» existantes. Ce travail a conduit à l'adoption, en février 1991, de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), entré en vigueur au mois d'octobre 1993 et comptant actuellement 32 Parties contractantes. Le Groupe de travail a constamment suivi l'application des normes et paramètres figurant dans l'AGTC dans les États membres de la CEE, tout d'abord par le biais de la série des «livres jaunes» puis à compter de 2006, via un outil Internet en ligne géré par le secrétariat de la CEE.

17. En 1992, le Groupe de travail, reconnaissant l'importance croissante des voies navigables intérieures et des itinéraires de navigation côtière européens pour le transport intermodal et le transport en conteneurs, a établi la version définitive d'un rapport sur les prescriptions techniques minimales pour de tels services de transport, rapport qui a conduit à l'élaboration d'un Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable, lequel a été adopté au mois de janvier 1997 et ouvert à la signature à l'occasion de la Conférence ministérielle sur les transports et l'environnement tenue à Vienne un peu plus tard dans l'année.

2. Unités de chargement intermodal performantes

18. En 1989, le Groupe de travail a organisé et dirigé le premier Séminaire mondial sur l'impact des dimensions croissantes des unités de chargement sur le transport combiné (Genève, novembre 1989). Ce séminaire a été l'occasion pour les gouvernements et l'industrie de se pencher sur les conséquences de l'éventuelle utilisation de conteneurs plus grands que les conteneurs conformes aux normes ISO actuellement utilisés pour les opérations de transport terrestres. Après la tenue en septembre 1992 d'un deuxième Séminaire mondial consacré à la

question, le Groupe de travail a établi la résolution n° 241, adoptée par le Comité des transports intérieurs en février 1993, qui conclut qu'aucun consensus sur des normes dimensionnelles relatives aux conteneurs acceptables à l'échelle mondiale et également applicables aux transports terrestres n'a pu être obtenu par les gouvernements et par l'industrie des conteneurs maritimes. En conséquence, l'ISO n'a pas procédé à la normalisation d'une nouvelle série de conteneurs (conteneurs ISO de la série 2). En mars 2005, le Groupe de travail a adopté un avis sur la normalisation des conteneurs ISO de 45 pieds dans lequel il soulignait leur incompatibilité au plan juridique avec les règlements et les normes de sécurité en matière de transport routier en vigueur dans la plupart des pays membres de la CEE.

3. Promotion des liaisons interrégionales (Europe-Asie) de transport terrestre

19. En étroite collaboration avec la CEMT (d'alors), le Groupe de travail a analysé l'évolution de la situation depuis 1995 et souligné le potentiel des liaisons de transport terrestre Europe-Asie, y compris un accès ferroviaire et routier performant aux pays d'Asie centrale et du Caucase via l'Europe du Sud-Est. C'est ainsi qu'a été organisé en 2004 à Kiev un séminaire sur les liaisons de transport intermodal, dont les conclusions ont été approuvées ensuite par le Conseil des ministres de la CEMT (Moscou, 2005) et consacrées dans un plan d'action ministériel définissant les problèmes de franchissement des frontières rencontrés dans le transport routier et le transport ferroviaire comme une question clef à résoudre.

20. En 2005, le Groupe de travail est convenu qu'un certain nombre d'éléments devraient constituer les principaux axes de l'action internationale visant à rendre les services de transport ferroviaire et de transport intermodal plus efficaces dans un contexte paneuropéen et Europe-Asie. Parmi ceux-ci, on retiendra a) la négociation d'un régime ferroviaire unique, qui se substituerait aux actuels régimes de la COTIF et de la SMGS, actuellement séparés, b) la mise en place d'un régime de transit douanier ferroviaire paneuropéen et c) l'établissement d'une nouvelle annexe à la «Convention sur l'harmonisation» de la CEE consacrée à des procédures efficaces de franchissement des frontières.

21. En 2006, le Groupe de travail a créé en Ukraine un observatoire du transport intermodal chargé de fournir des renseignements sur les services de transport intermodal le long de deux grands corridors de transport Europe-Asie traversant l'Ukraine.

4. Sécurité des opérations de transport intermodal

22. En 1996, le Groupe de travail a élaboré, en collaboration avec l'OIT et l'OMI, un ensemble de directives relatives à la sécurité du remorquage et de l'arrimage des marchandises dans les unités de chargement intermodal.

5. Élaboration d'un régime de responsabilité pour le transport intermodal

23. Depuis la fin des années 90, le Groupe de travail examine la possibilité de rapprocher et d'harmoniser les régimes de responsabilité civile régissant les opérations de transport intermodal à l'échelle paneuropéenne. En 1999 et 2000, il a dressé un inventaire des régimes de responsabilité civile régissant le transport international de marchandises applicables au transport européen et organisé deux auditions avec les groupes industriels intéressés. Le Groupe de travail a ensuite constitué un groupe d'experts qui, en 2002, a rédigé l'ébauche d'un éventuel instrument

juridique international sur la responsabilité des transporteurs multimodaux effectuant des opérations de transport routier, ferroviaire et de navigation intérieure en Europe, y compris les services de transport maritime à courte distance et les services de transbordeurs. Compte tenu des travaux en cours de la CNUDCI et de la Commission européenne (plan d'action logistique), le Groupe de travail a décidé en 2007 d'interrompre ses activités en la matière et d'attendre les résultats de ces initiatives.

6. Terminologie du transport combiné

24. En 2000, le Groupe de travail a approuvé et publié un glossaire du transport combiné établi par un groupe de travail intersecrétariat (Commission européenne, CEMT et CEE).

7. Qualité du service ferroviaire dans le transport intermodal

25. Après avoir analysé le rôle des chemins de fer et la qualité du service offert depuis 1999, le Groupe de travail a élaboré un plan d'action et un accord de partenariat types, afin de faciliter la mise en place d'accords de coopération entre les acteurs du secteur public et du secteur privé participant à des services internationaux de transport intermodal. Ces «modèles», qui ont été établis sous leur forme définitive en 2005 et adoptés par le Conseil des ministres de la CEMT en 2006, contiennent des exemples de pratiques optimales, des listes de pointage et des valeurs de référence permettant d'évaluer l'efficacité des opérations de transport intermodal.

8. L'intégration du transport intermodal aux chaînes de transport et à la logistique modernes

26. Sur la base d'une étude réalisée par le secrétariat, le Groupe de travail avait déjà étudié, en 1992, les tendances des besoins logistiques influant les opérations de transport intermodal et reconnu que «les chaînes logistiques de production et de transport (distribution)» jouaient un rôle de plus en plus important dans le choix des gouvernements en matière de politiques des transports. Le Groupe d'experts du transport combiné de la CEMT a continué d'examiner ces questions jusqu'à sa dissolution. En 2006, le Groupe de travail a de nouveau été chargé de poursuivre ses travaux dans le domaine. Après avoir procédé en 2007 et au début de l'année 2008 à une étude approfondie des concepts de la logistique, de leur évolution et de leurs répercussions sur les chaînes de transport modernes et sur le transport intermodal, le Groupe de travail devrait décider en 2008-2009 des actions concrètes qu'il convient de mener en matière de politiques à l'échelle internationale.

III. LES ANNÉES À VENIR

27. En février 2008, le Comité des transports intérieurs a adopté un nouveau programme de travail pour les années 2008 à 2012 qui confère au Groupe de travail le mandat général de continuer d'examiner, selon que de besoin, les aspects juridiques, administratifs, documentaires, techniques, économiques et environnementaux du transport intermodal, en vue de la mise au point de mesures susceptibles de promouvoir les opérations de transport intermodal.

28. Concrètement, le Groupe de travail devrait suivre et analyser les mesures nationales de promotion du transport intermodal et analyser les moyens permettant de mettre en œuvre un ensemble harmonisé de meilleures pratiques et de modèles de partenariat pour les opérations de

transport intermodal au niveau paneuropéen. Ce travail a déjà été entamé en 2007 et en 2009, les membres du Groupe devraient disposer d'une première analyse des réponses fournies par les pays à un questionnaire du secrétariat et de directives sur les futures mesures à mettre en œuvre.

29. Le Groupe de travail a également été prié d'étendre le réseau de l'Accord AGTC aux pays d'Asie centrale, du Caucase, voire au-delà, pour augmenter la fluidité du transport intermodal, en particulier le transport ferroviaire de conteneurs, entre l'Europe et l'Asie. Une première série de propositions d'amendement à l'AGTC a déjà été approuvée par le Groupe de travail en mars 2008 et d'autres mesures sont en cours d'élaboration. Ainsi, il pourrait être procédé à un examen des normes d'infrastructure et de service de l'AGTC afin d'améliorer la sécurité, les normes en vigueur dans les domaines de l'énergie et de la protection de l'environnement, et l'interopérabilité entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure dans les pays membres de la CEE mais pas uniquement (Chine). En outre, étant donné que le Protocole à l'AGTC relatif aux voies de navigation intérieures pourrait entrer en vigueur en 2008-2009, le Groupe de travail pourrait contribuer à renforcer l'utilisation faite du grand réseau européen de voies de navigation intérieures et de navigation côtière dans le cadre du transport intermodal.

30. Autre domaine d'action, le Groupe de travail devrait procéder à un tour d'horizon des facteurs et des besoins logistiques qui déterminent la demande de transport, la qualité des services de transport et l'occupation des sols. Les gouvernements de la CEE doivent mieux comprendre les besoins des chaînes d'approvisionnement et de la logistique modernes. Si l'on veut relever ces défis souvent planétaires et si l'on veut qu'elles aient un impact, les politiques nationales de transport doivent tenir compte de ces aspects et être coordonnées et harmonisées au niveau international. Le Groupe de travail pourrait jouer un rôle utile dans ce domaine en facilitant un échange d'informations et de bonnes pratiques entre pays de la région de la CEE, en contribuant à la mise au point de concepts et d'indicateurs pour mesurer cette évolution logistique et en mettant ces connaissances spécialisées au service de politiques et de mesures d'élaboration de règlements ou de renforcement des capacités qui appellent une approche intergouvernementale et paneuropéenne.

31. Sur la base du présent document, le Groupe de travail souhaitera peut-être passer en revue les travaux qu'il a accomplis au cours de ses 50 dernières sessions et procéder à un bref échange de vues avec les délégations sur son rôle et ses activités futurs. Cela pourrait lui permettre de réunir des idées et des éléments préliminaires en vue de l'examen en profondeur de son programme de travail prévu pour 2009.
