



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique****Soixante-troisième session**

Genève, 28-30 octobre 2020

Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire

**Questions nouvelles dans le domaine du transport de marchandises et de la logistique :****Enjeux, tendances et performances du secteur****Réunion des Amis du Président du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique sur les incidences de la COVID-19 sur le transport intermodal et la logistique – résultats et perspectives****Note du secrétariat****I. Contexte**

1. Une réunion des Amis du Président du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) s'est tenue le 26 juin 2020, à l'initiative du Président, pour examiner les incidences de la COVID-19 sur le transport intermodal et la logistique.
2. Cette réunion avait été organisée pour :
  - Examiner les enseignements tirés et les mesures prises par les États membres de la CEE en vue de limiter les incidences négatives de la COVID-19 sur le transport intermodal et la logistique ;
  - Étudier les moyens de promouvoir le transport intermodal et une logistique durable à la suite de la pandémie de COVID-19, en particulier par des mesures visant à relancer les économies nationales et régionales ;
  - Réfléchir aux nouveaux modèles de transport intermodal et de logistique en tant que moyens de renforcer la durabilité des activités de transport de marchandises.
3. La réunion, qui s'est tenue en ligne, a suscité l'intérêt de plus de 70 professionnels du transport de marchandises et de la logistique, représentant des gouvernements nationaux, le secteur privé, des instituts de recherche, ainsi que des organisations internationales et non gouvernementales.
4. Le débat lancé de manière informelle à la réunion des Amis du Président sur les incidences de la COVID-19 sur le transport intermodal et la logistique devrait être poursuivi par le WP.24 dans le cadre de sa session ordinaire. À cette fin, le présent document rend compte des résultats de la réunion informelle ; il suggère en outre des moyens de poursuivre la réflexion, en s'appuyant sur lesdits résultats, que le WP.24 souhaitera sans doute examiner.



## II. Programme de la réunion des Amis du Président

5. La réunion des Amis du Président avait été organisée en trois parties :
  - a) Enseignements tirés et mesures prises par les États membres de la CEE pour limiter les incidences négatives de la COVID-19 sur le transport intermodal et la logistique ;
  - b) Modèles de transport intermodal et de logistique durable après la Covid-19 ;
  - c) Le transport intermodal et une logistique durable dans le cadre des mesures de relance de l'économie.
6. Le Président et le secrétariat ont apprécié les contributions des experts suivants aux débats menés au cours des trois parties de la réunion :

### Première partie

- M<sup>me</sup> Julia Elsinger, Vice-Présidente du WP.24 et Directrice adjointe du Département I/K4 – Transport combiné au Ministère de l'action pour le climat, de l'environnement, de l'énergie, de la mobilité, de l'innovation et de la technologie, Autriche ;
- M. Rati Devadze, Directeur adjoint du Département des politiques de développement des transports et de la logistique au Ministère de l'économie et du développement durable, Géorgie ;
- M<sup>me</sup> Natasia de Gama, Administratrice du Programme des couloirs de transport multimodal, Département du transport ferroviaire, Ministère des infrastructures et de la gestion de l'eau, Pays-Bas ;
- M<sup>me</sup> Larysa Nazarenko, Administratrice de projet hors classe, Groupe d'appui à la réforme, Ministère des infrastructures, Ukraine ;
- M. Marco Terranova, Directeur général, FerCargo ;
- M. Enric Pons, Chef de projet, CETMO ;
- M. Alexander Oleynikov, Directeur de la coopération avec les GR et les organisations internationales, Freight Village, RU.

### Deuxième partie

- M<sup>me</sup> Olena Hula, Administratrice de projet hors classe, Groupe d'appui à la réforme, Ministère des infrastructures, Ukraine ;
- M. Matthias Plehm, Chef de projet principal, Association allemande de recherche sur le transport combiné ;
- M. Jan Hoffmann, Chef du Service de la logistique commerciale de la Division de la technologie et de la logistique de la CNUCED.

### Troisième partie

- M<sup>me</sup> Julia Elsinger, Vice-Présidente du WP.24 et Directrice adjointe du Département I/K4 – Transport combiné au Ministère de l'action pour le climat, de l'environnement, de l'énergie, de la mobilité, de l'innovation et de la technologie, Autriche ;
- M. Bartosz Guszczak, Institut de la logistique et de l'entreposage, Pologne ;
- M<sup>me</sup> Annika Kroon, Chef d'unité adjoint, unité D1 – Transport maritime et logistique, et M. Laurent Prat, Chargé des affaires juridiques et politiques – Espace ferroviaire unique européen, Direction générale de la mobilité et des transports, Commission européenne ;
- M. Alberto Grisone, Directeur du développement pour la Russie et les pays de la CEI, Hupac Intermodal SA.

### III. Résultats des débats

7. Les débats qui ont eu lieu au cours de la réunion des Amis du Président ont mis en lumière les enseignements suivants dans le contexte de la situation d'urgence liée à la COVID-19 :

- Dès le début, la pandémie de COVID-19 a eu des incidences sur les activités de transport ainsi que sur les infrastructures de transport. Dans le second cas, des projets de construction d'infrastructures ont été retardés ;
- Les activités de transport routier de marchandises ont été principalement touchées par la fermeture des frontières ou par les restrictions de circulation imposées au début de la pandémie ;
- Le transport ferroviaire et le transport combiné de marchandises semblent avoir été moins touchés, surtout au cours de la phase initiale ; dans certains cas, ils ont même bénéficié de la disponibilité d'un plus grand nombre de sillons pour les services de fret, en raison de l'annulation de trains de voyageurs ;
- L'application en temps utile de mesures visant à faciliter le transport routier transfrontière de marchandises, comme par exemple les voies vertes sur le territoire de l'Union européenne, ou le changement de remorque en Turquie, a permis de relancer les activités de transport routier. Le secteur du transport routier a ainsi pu récupérer les activités qu'il avait initialement perdues au profit du rail ou du transport combiné ;
- Durant la pandémie, le transport ferroviaire et le transport combiné ont semble-t-il accru leur part du marché des transports intercontinentaux entre l'Europe et l'Asie ;
- Le transport par wagon isolé et le transport combiné non accompagné paraissent mieux résister aux situations d'urgence comparables à celle de la COVID-19, puisqu'ils demandent peu d'interactions humaines pour le transport des marchandises ;
- Les mesures de sécurité prises pour les routes roulantes ont permis de maintenir ce service à un bon niveau, malgré les restrictions imposées au transport routier ;
- Les acteurs du secteur intermodal ont pu travailler ensemble et parler généralement d'une même voix, ce qui a aidé le secteur à réagir de façon efficace à la situation d'urgence liée à la COVID-19, mais cette voix a dû être amplifiée pour renforcer l'appui au transport intermodal ;
- Les exploitants des terminaux et des ports ont adapté ou amélioré leurs procédures en vue de prévenir la transmission du virus ;
- Aucun plan détaillé d'organisation des mesures d'urgence, dont l'application aurait permis d'assurer la continuité du fonctionnement des principaux réseaux, n'avait été établi pour les activités de transport ;
- La COVID-19 a provoqué un ralentissement économique susceptible de déboucher sur une récession. Les échanges commerciaux ont diminué et continueront probablement à diminuer. La demande dans le secteur du transport va donc baisser et la concurrence entre les modes de transport augmenter. Cette situation risque également d'entraîner des déséquilibres entre les importations et les exportations, ce qui se répercutera sur le transport combiné et rendra plus difficile la planification des activités dans ce domaine ;
- La situation découlant de la COVID-19 remet en question l'adéquation des chaînes logistiques longues et complexes. Le renforcement de la résilience face aux futures situations d'urgence semblables à celle de la COVID-19 pourrait conduire à réorganiser les chaînes d'approvisionnement en réduisant leur complexité et leur longueur par le déplacement de la production et des fournisseurs des principaux intrants de production. Cela pourrait se traduire par une contraction de la demande de transport à moyen ou à long terme ;

- Enfin, la COVID-19 a révélé que les réseaux de transport n'étaient pas suffisamment intégrés et qu'il était nécessaire d'accroître les échanges de données et la transparence.

8. Il est également ressorti des débats que pour continuer de rendre les transports plus durables et réussir sur ce plan, les gouvernements devaient s'assurer que les mesures de relance à la suite de la COVID-19 ne désavantagent pas le transport intermodal par rapport au transport routier. De plus, les mesures de relance devaient favoriser les conditions d'un accroissement de la compétitivité du transport intermodal par rapport aux autres offres de transport, en particulier le transport routier. Parmi les mesures que les gouvernements pouvaient envisager, on pouvait citer celles-ci :

- Un appui financier au transport combiné non accompagné, aux routes roulantes et aux solutions d'optimisation du transport intermodal de marchandises ;
- Une réduction des droits d'accès aux trains pour le fret intermodal ;
- Un avantage donné au trafic intermodal parallèlement au trafic de voyageurs sur les lignes ferroviaires ;
- Un accroissement des investissements dans les infrastructures et les technologies de transport intermodal, et la poursuite de l'intégration des réseaux ;
- Une plus grande transparence dans le secteur et la facilitation des échanges de données.

9. Il est nécessaire de poursuivre l'optimisation du transport de marchandises, et plus particulièrement du transport intermodal de marchandises. Des moyens de le faire sont fournis notamment dans le document sur l'établissement des plans directeurs nationaux que le WP.24 est en train d'achever (voir les documents ECE/TRANS/WP.24/2020/6 et ECE/TRANS/WP.24/2020/7). L'optimisation concerne à la fois les activités et les infrastructures de transport. La numérisation est considérée comme un moyen d'optimiser ces activités et infrastructures.

## IV. Perspectives

10. Une plus grande coopération internationale et intergouvernementale pourrait contribuer au renforcement de la position du transport intermodal de marchandises, de sorte qu'il constitue non seulement une solution plus durable pour le transport des marchandises, mais aussi une solution moins vulnérable aux situations d'urgence comparables à celle liée à la COVID-19.

11. Le WP.24, en tant qu'organe du Comité des transports intérieurs (CTI) chargé du transport intermodal et principal organe intergouvernemental compétent dans la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE), pourrait réfléchir à son futur rôle dans le renforcement de la coopération internationale au profit du transport intermodal de marchandises.

12. Ce renforcement pourrait se faire avec les moyens suivants :

- Des protocoles d'interopérabilité des données, pour une meilleure transparence, et une intégration des réseaux permettant de mettre en place des plateformes de transport de marchandises et de regrouper des services ;
- Un guide des meilleures pratiques des pays de la CEE en matière d'automatisation dans le transport intermodal ;
- Des réseaux de collaboration contribuant à renforcer la position du secteur du transport intermodal dans la région de la CEE ;
- Des réseaux de collaboration permettant de planifier les activités de transport avec souplesse et d'intégrer les modes de transport ;

- Des programmes communs, bilatéraux ou multilatéraux, en faveur du transport combiné non accompagné et des routes roulantes, ainsi que des infrastructures intermodales, ou des interactions renforcées pour inciter à utiliser le transport intermodal ;
- Une politique commune en ce qui concerne les droits d'accès aux trains et les sillons pour le fret intermodal, qui pourrait éventuellement privilégier ce dernier par rapport aux autres modes de transport ferroviaire ;
- L'établissement d'objectifs convenus pour la part de marché du transport intermodal dans le secteur du fret ;
- Des plans d'organisation pour le transport intermodal dans les situations d'urgence, y compris un cadre commun pour l'attribution des sillons dans ces situations, les flux intermodaux étant privilégiés pour le transport de marchandises en cas de pandémie et dans d'autres situations ;
- La numérisation des documents utilisés dans le cadre du transport intermodal.

13. L'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), ainsi que son Protocole concernant le transport combiné par voie navigable, qui servent de plans de développement coordonné pour le transport combiné et le transport combiné par voie navigable, respectivement prévus dans ces cadres juridiques, pourraient jouer un rôle plus grand dans l'accroissement du transport intermodal de marchandises.

14. Ces instruments juridiques pourraient également comporter des plans d'organisation pour les situations d'urgence et une liste des principaux réseaux. Des procédures spéciales pour les activités dans les situations d'urgence pourraient aussi y être introduites.

15. Les caractéristiques techniques des réseaux, les indicateurs de performance pour les trains et les normes minimales pour les infrastructures (annexes III et IV de l'AGTC) pourraient être examinés dans le but de mettre en évidence les améliorations susceptibles de contribuer à renforcer le transport intermodal de marchandises. L'application de solutions informatiques et l'utilisation de systèmes de transport intelligents devrait en outre être envisagée.

16. L'examen de la mise en œuvre de l'AGTC et l'établissement d'objectifs peuvent aussi contribuer à stimuler le transport intermodal de marchandises.

17. On peut en outre promouvoir les initiatives et les mesures visant à améliorer le transport de marchandises et la logistique, telles qu'elles sont décrites dans le document sur l'établissement des plans directeurs nationaux, en cours d'achèvement. Des programmes d'appui à l'établissement des plans directeurs nationaux pour le transport de marchandises et la logistique privilégiant les solutions intermodales, et d'appui à la mise en œuvre de ces plans pourraient déboucher sur des résultats tangibles.

18. Afin de faciliter la mise en œuvre de ces mesures, le WP.24 souhaitera peut-être examiner le projet de résolution sur le renforcement du transport intermodal de marchandises qui est présenté en annexe, en vue de le soumettre à son organe de tutelle, le Comité des transports intérieurs, pour adoption à sa quatre-vingt-troisième session, en février 2021.

## Annexe

### Projet de résolution sur le renforcement du transport intermodal de marchandises

*Le Comité des transports intérieurs,*

*Rappelant* son rôle, tel qu'énoncé dans sa stratégie jusqu'en 2030, de plateforme des Nations Unies pour la promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables par les transports intérieurs régionaux et interrégionaux, et, à ce titre, *mettant en avant* les travaux sur la connectivité et la mobilité durables par les infrastructures intermodales intégrées,

*Conscient* de la contribution que les transports intérieurs, dans leur transition vers la durabilité, apportent à la réalisation des objectifs de développement durable,

*Sachant que* le transport intermodal de marchandises contribue dans une large mesure à une plus grande viabilité du secteur du fret et, à cet égard, *constatant* la nécessité d'accroître la part de marché du transport intermodal dans ledit secteur,

*Conscient* de l'importance de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (Accord AGTC) et du Protocole concernant le transport combiné par voie navigable à l'Accord AGTC, ainsi que de la contribution de ces instruments juridiques à une plus grande efficacité et une plus grande attractivité du transport intermodal international de marchandises pour les clients de la région de la CEE,

*Sachant gré* au Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de promouvoir le transport intermodal et de soutenir son développement par l'élaboration d'orientations ou de guides,

*Constatant* une plus grande résilience du transport intermodal de marchandises face aux situations d'urgence telles que celle liée à la pandémie de COVID-19,

*Souhaite* renforcer encore le transport intermodal de marchandises dans la région de la CEE, et pour ce faire :

*Invite* les États membres de la CEE à adhérer à l'AGTC, ou à son Protocole, s'ils ne l'ont pas déjà fait,

*Encourage* les Parties contractantes à ces deux instruments juridiques à renforcer leur mise en œuvre et, ce faisant, à mettre à jour s'il y a lieu les plans coordonnés de développement et d'exploitation des réseaux intermodaux prévus dans les instruments et à les mettre en application au moyen de programmes d'investissement nationaux,

*Invite* les Parties contractantes à établir, par l'intermédiaire du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique, un mécanisme permettant de suivre la mise en service de réseaux intermodaux efficaces conformément aux dispositions des instruments juridiques, en accordant une attention particulière au respect de l'environnement dans le domaine de la logistique,

*Invite également* les Parties contractantes à désigner un réseau intermodal principal dans les deux instruments, ainsi qu'à définir des procédures spéciales pour les activités sur ce réseau principal dans les situations d'urgence, y compris les pandémies,

*Prie* les Parties contractantes et les autres États membres de la CEE, sous les auspices du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique, d'accroître l'interopérabilité des données, pour améliorer la transparence, et l'intégration des réseaux, dans le but de mieux regrouper les services de transport de marchandises, et d'examiner les moyens d'introduire dans l'Accord AGTC les dispositions relatives à l'interopérabilité des données,

*Propose* que les Gouvernements des États membres de la CEE intéressés conviennent, dans le cadre du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique, d'objectifs appropriés pour la part de marché du transport intermodal dans le secteur du fret et élaborent un plan pour atteindre ces objectifs, consistant par exemple à donner la priorité sur le réseau ferroviaire aux trains de marchandises effectuant des transports intermodaux internationaux,

*Encourage* le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique à contribuer à l'accélération de l'automatisation dans le transport intermodal et, à ce titre, à élaborer un guide des meilleures pratiques relatives à l'automatisation dans le secteur,

*Invite* en outre le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique à envisager de soutenir des réseaux de collaboration en vue de planifier les activités de transport avec souplesse et d'intégrer les modes de transport, et pour renforcer la position du secteur du transport intermodal,

*Suggère* au Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique d'appuyer les efforts de numérisation des documents de transport,

*Prie* le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique, avec l'appui du secrétariat de la CEE, de rendre compte d'ici à cinq ans des progrès accomplis en ce qui concerne les questions ci-dessus.

---