


**Commission économique pour l'Europe**

## Comité des transports intérieurs

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

 Genève, 30 novembre-1<sup>er</sup> décembre 2015

**Rapport du Groupe de travail du transport intermodal  
 et de la logistique sur sa cinquante-huitième 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. Atelier : « Intermodalité et durabilité » (point 2 de l'ordre du jour) .....	6–10	3
IV. Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (point 3 de l'ordre du jour) .....	11–27	5
A. État de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et des propositions d'amendements adoptées .....	11–14	5
B. Propositions d'amendements (actualisation et extension du réseau AGTC) ..	15–20	5
C. Propositions d'amendements (normes minimales en matière d'infrastructures et de performances) .....	21–27	6
V. Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour) .....	28–40	7
A. État du Protocole .....	30–31	8
B. Propositions d'amendements .....	32–40	8
VI. Code de bonne pratique pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) (point 5 de l'ordre du jour) .....	41–47	9



VII.	Changements climatiques et transport intermodal (point 6 de l'ordre du jour).....	48-57	10
A.	Atténuation .....	48-51	10
B.	Adaptation .....	52-54	11
C.	Moteurs diesel.....	55-57	11
VIII.	Systèmes de transport intelligents et progrès techniques dans le transport intermodal (point 7 de l'ordre du jour).....	58-60	12
IX.	Thèmes annuels relatifs au transport intermodal (point 8 de l'ordre du jour) .....	61-72	12
A.	Suivi de l'atelier de 2013 sur les poids et dimensions des unités de transport intermodal .....	61-64	12
B.	Thème retenu pour 2014 : « Le rôle des transitaires et de la logistique dans les chaînes de transport intermodal ».....	65-69	13
C.	Thème retenu pour 2015 : « Intermodalité et durabilité ».....	70	13
D.	Choix du thème du débat de fond de 2016.....	71-72	13
X.	Terminaux de transport intermodal (point 9 de l'ordre du jour) .....	73-79	14
XI.	Préparation de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique (point 10 de l'ordre du jour).....	80-84	15
XII.	Faits nouveaux intervenus dans le secteur du transport intermodal et de la logistique et bonnes pratiques mises en œuvre (point 11 de l'ordre du jour).....	85-90	16
A.	Tendances et performances dans le secteur .....	85-86	16
B.	Activités menées par la Commission européenne dans le domaine du transport intermodal et de la logistique.....	87	16
C.	Faits nouveaux intervenus à l'échelle paneuropéenne dans les politiques de transport .....	88-89	16
D.	Statistiques sur le transport intermodal.....	90	17
XIII.	Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 12 de l'ordre du jour) .....	91-93	17
XIV.	Programme de travail, évaluation biennale et projet de plan de travail (point 13 de l'ordre du jour).....	94-100	17
A.	Projet de programme de travail et évaluation biennale pour 2016-2017 .....	94-97	17
B.	Projet de plan de travail pour 2016-2020.....	98-100	18
XV.	Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal (point 14 de l'ordre du jour).....	101-106	18
XVI.	Transport intermodal et Convention TIR (point 15 de l'ordre du jour).....	107-109	19
XVII.	Date et lieu de la prochaine session (point 16 de l'ordre du jour).....	110	19
XVIII.	Liste des décisions prises (point 17 de l'ordre du jour).....	111	19
Annexes			
I.	Propositions d'amendements à l'Accord AGTC en suspens .....		20
II.	Propositions d'amendements au Protocole à l'Accord AGTC .....		23

## I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique a tenu sa cinquante-huitième session les 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre 2015 à Genève.
2. Ont participé à cette session des représentants des pays suivants : Allemagne, Belgique, Grèce, Fédération de Russie, Italie, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Suisse, Turquie et Ukraine. Une institution spécialisée des Nations Unies, l'Organisation internationale du Travail, était également représentée.
3. Les organisations non gouvernementales et intergouvernementales suivantes étaient représentées : Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Groupement européen du transport combiné (GETC), Observatoire des transports de l'Europe du Sud-Est (SEETO), Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR) et Union internationale des transports routiers (IRU). L'Association turque des transitaires et prestataires de services logistiques internationaux (UTIKAD), les Chemins de fer ukrainiens (Ukraine), l'entreprise privée « Firma Gloria » (Ukraine), Innovatrain (Suisse), Plaske JSC (Ukraine), la société nationale Temir Zholy (JSC) (Kazakhstan) et l'Université d'Anvers (Belgique) ont également pris part à la session.
4. Conformément à la décision que le Groupe de travail avait prise à sa cinquante-septième session (ECE/TRANS/WP.24/135, par. 70), la session devait être présidée par M. I. Isik (Turquie) qui n'a pas été en mesure d'y participer. Elle a donc été présidée par le Vice-Président, M. K. Schockaert.

## II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)<sup>1</sup>

*Document* : ECE/TRANS/WP.24/136.

5. Le Groupe de travail a adopté, tel qu'il avait été modifié, l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/136).

## III. Atelier : « Intermodalité et durabilité » (point 2 de l'ordre du jour)

6. L'atelier a été un succès et le Vice-Président du Groupe de travail a énoncé les conclusions suivantes.
7. Introduction : L'intermodalité conduit à la durabilité :
  - L'intermodalité et le Groupe de travail jouent un rôle important pour relever les défis du Programme de développement durable à l'horizon 2030 ;
  - Il est difficile de faire la différence entre durabilités économique, environnementale et sociale ; il faut les examiner ensemble, en y associant également « les trois P » ;
  - Il est important d'effectuer un suivi régulier des contributions concrètes pour la région de la CEE.

<sup>1</sup> Tous les documents et exposés de la session sont disponibles sur le site Web suivant : [www.unece.org/trans/wp24/welcome.html](http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html).

8. Débat 1 : L'intermodalité conduit à la durabilité économique
- Concernant le passage de la route au rail pour des marchandises spécifiques et des itinéraires courts : l'idée actuelle qui veut que le transport combiné soit seulement intéressant pour des distances supérieures à 500 km pourrait être remise en question. Les données d'une étude de cas montrent que ce n'est pas le coût direct du transport ferroviaire qui est important, mais d'« autres » coûts (tels que ceux des manœuvres, du transbordement, etc.) ;
  - Les secteurs ferroviaire et routier sont souvent vus comme « la Belle et la Bête ». En réalité, souvent ils ne peuvent vivre l'un sans l'autre. Toutefois, il importe de créer une cohérence réglementaire et de réfléchir à des façons concrètes de garantir des règles de concurrence équitables.
9. Débat 2 : L'intermodalité conduit à la durabilité environnementale
- Il a été rappelé aux participants à l'atelier que la capacité d'innovation et le taux de succès étaient médiocres dans les transports, le message étant « échouez, mais échouez rapidement » pour faire en sorte que les innovations ultérieures puissent réussir ;
  - Innovations : Les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> sont plus souvent le fruit du hasard que le fruit d'actions délibérées ;
  - Il n'existe pas de recette unique pour réussir ;
  - Certains des principaux goulets d'étranglement identifiés apparaissent aux phases suivantes : partage de données/documents électroniques/actualisation de la législation douanière ;
  - Il importe que les responsabilités soient partagées ; le succès devrait être le résultat de la collaboration entre tous les acteurs intervenant dans la chaîne d'approvisionnement ;
  - Les politiques nationales devraient mettre l'accent sur des liaisons logistiques fluides permettant une liberté de choix entre les divers modes.
10. Débat 3 : L'intermodalité conduit à la durabilité sociale
- Des intervenants ont examiné comment les gouvernements et les professionnels du secteur abordaient la question ;
  - Au niveau national, la Turquie a fourni des données théoriques sur le coût social des transports (notamment : les embouteillages, les accidents, les émissions) ;
  - Au niveau des plans de politique nationale, il importe d'identifier les moyens de renforcer le transport combiné : incitations financières, fiscales et administratives ;
  - Le secteur se préoccupe des questions de durabilité depuis 1996 ;
  - Il importe de traduire les défis en opportunités commerciales sur la base des trois I (Innovation, Infrastructure, Incitations) ;
  - En pratique, une attention plus grande doit être accordée au code CTU, au concept modulaire et au principe du pollueur payeur par opposition au principe de prévention des dommages au moindre coût.

## **IV. Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (point 3 de l'ordre du jour)**

### **A. État de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et des propositions d'amendements adoptées**

*Documents* : ECE/TRANS/88/Rev.6 ; C.N.2015.TREATIES-XI.E.2.

11. Le Groupe de travail a noté que l'AGTC comptait actuellement 32 Parties contractantes<sup>2</sup>. 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/depnot.html](http://www.unece.org/trans/wp24/depnot.html)).

12. À la cinquante-septième session, il a été mentionné que huit amendements à l'Accord AGTC étaient entrés en vigueur, dont le dernier le 10 décembre 2009.

13. En outre, à la cinquante-septième session, le Groupe de travail avait prié le secrétariat de transmettre au dépositaire de l'Accord AGTC les propositions d'amendements à l'annexe I de l'Accord, 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) adoptées en 2011. Ces amendements ont été communiqués au dépositaire à New York qui a publié une notification le 5 mai 2015 (C.N.2015.TREATIES-XI.E.2). Au cours des six mois qui ont suivi, aucune objection aux amendements n'a été reçue et le Groupe de travail a été prié de ratifier ces modifications afin de procéder à l'élaboration d'un texte consolidé actualisé.

14. Le Groupe de travail et le Comité de gestion de l'AGTC ont pris note du fait que les modifications de l'annexe I de l'AGTC pour le Kazakhstan avaient été notifiées au dépositaire à New York et qu'aucune objection n'avait été reçue au cours de la période mentionnée. Le Groupe de travail a ratifié les amendements et a prié le secrétariat de fournir avant la fin de l'exercice biennal une version mise à jour de l'AGTC incorporant tout amendement supplémentaire arrêté à sa cinquante-huitième session et notifié au dépositaire.

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

*Documents* : ECE/TRANS/WP.24/2009/4, ECE/TRANS/WP.24/2009/1.

15. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa cinquante-sixième 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

<sup>2</sup> 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.

(ECE/TRANS/WP.24/2009/4), en vue d'achever le processus de consultation requis avant l'adoption des amendements proposés.

16. 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.

17. Le Groupe de travail et le Comité de gestion de l'Accord AGTC ont noté les efforts déployés par le secrétariat pour contacter les États et Parties contractantes concernés au sujet des propositions d'amendements. Le Comité de gestion a pris note de la déclaration par laquelle l'Allemagne indiquait avoir répondu à la demande du secrétariat et confirmait que les amendements concernant le territoire allemand étaient acceptables pour elle. Comme aucune réponse n'avait été reçue du Gouvernement danois, l'autre Partie contractante concernée par l'amendement allemand, le Comité de gestion de l'Accord AGTC avait décidé d'attendre une réponse du Danemark afin de prendre une décision finale sur ces amendements à sa cinquante-neuvième session.

18. Le Comité de gestion a prié le secrétariat de fournir une liste de tous les amendements à l'Accord AGTC en suspens parmi ceux soumis en 2009 dans le rapport de la cinquante-huitième session afin d'examiner les moyens d'aller de l'avant concernant ces amendements lors de sa prochaine session, même en l'absence d'informations nouvelles. Cette liste se trouve dans l'annexe I du présent document.

19. Plusieurs représentants ont demandé au secrétariat d'étudier la possibilité de regrouper les amendements pour faciliter le travail des États membres. Le secrétariat a décidé d'examiner cette question.

20. Le Groupe de travail a été informé par le Gouvernement polonais de sa proposition de modifier l'Accord AGTC énoncée dans le document ECE/TRANS/WP.24/2015/11. Le Comité de gestion de l'Accord AGTC est convenu d'approuver les amendements proposés par le Gouvernement polonais et a demandé au secrétariat de transmettre ces amendements au dépositaire à New York.

### **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,  
ECE/TRANS/WP.24/2010/3.

21. 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.

22. 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).

23. 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).

24. 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).

25. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il avait élaboré 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.

26. À sa cinquante-septième session, le Groupe de travail est convenu de reporter 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 établi par le secrétariat et l'Agence ferroviaire européenne et d'attendre la décision que le Groupe de travail des transports par chemin de fer prendrait au sujet des mêmes amendements. À sa cinquante-huitième session, le Groupe de travail a été informé que le Groupe de travail des transports par chemin de fer avait approuvé les propositions d'amendements.

27. À la suite de discussions sur ces amendements, le Comité de gestion de l'Accord AGTC a décidé d'approuver les propositions d'amendements à l'Accord fondées sur le document officiel ECE/TRANS/WP.24/2014/1-ECE/TRANS/SC.2/2014/1 établi par les secrétariats du SC.2 et du WP.24 en collaboration avec l'Agence ferroviaire européenne et a prié le secrétariat d'établir la notification dépositaire appropriée avec les amendements convenus pour la Pologne pour faciliter le travail des États membres.

## **V. Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour)**

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

28. 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 pour le développement de services de transport intermodal sur les voies navigables et les parcours côtiers paneuropéens un plan coordonné conforme à ceux figurant dans l'AGN, sur la base de paramètres et de normes convenus à l'échelle internationale.

29. Le Protocole recense environ 14 700 km 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.

30. Le Groupe de travail a pris note de l'état du Protocole tel qu'il a été présenté 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 ratifié<sup>3</sup>. Le texte du Protocole figure dans les documents ECE/TRANS/122 et Corr.1 et 2<sup>4</sup>. 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.

31. 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. Il les a invitées à donner suite à cet appel du CTI.

## B. Propositions d'amendements

*Documents* : ECE/TRANS/WP.24/2012/4, ECE/TRANS/WP.24/2010/6, ECE/TRANS/WP.24/2015/7, ECE/TRANS/SC.3/2015/3-ECE/TRANS/WP.24/2015/12.

32. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa cinquante-troisième session il avait examiné le document ECE/TRANS/WP.24/2010/6 (anglais seulement) 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 une proposition d'amendement de l'Autriche avait été examinée et acceptée par le Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/127, par. 50).

33. 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 approuver les amendements proposés en vue de leur intégration dans le texte du Protocole.

34. Le Gouvernement roumain a répondu par une proposition d'amendement au Protocole (ECE/TRANS/WP.24/2015/7). Après discussion, le Comité de gestion du Protocole à l'AGTC est convenu d'approuver ces amendements et a demandé au secrétariat de les transmettre au dépositaire à New York.

35. 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 restantes. Étant donné qu'aucune réponse ne lui était parvenue des gouvernements concernant ces autres amendements, le Comité de gestion du Protocole à l'AGTC a décidé d'attendre encore ces réponses afin de prendre une décision finale concernant ces amendements lors de sa cinquante-neuvième session.

36. Le Comité de gestion a demandé au secrétariat de fournir une liste de tous les amendements au Protocole à l'AGTC en suspens, parmi ceux soumis en 2009, dans le cadre du rapport de la cinquante-huitième session afin d'examiner les moyens d'aller de l'avant lors de sa prochaine session, même en l'absence d'informations nouvelles. Cette liste est présentée dans l'annexe II du présent document.

---

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

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



37. Plusieurs représentants ont demandé au secrétariat d'étudier la possibilité de regrouper les modifications d'amendements afin de faciliter le travail des États membres. Le secrétariat a décidé d'examiner la question.

38. En outre, suite à l'examen du document ECE/TRANS/WP.24/2012/4 lors de sa cinquante-sixième session et aux discussions qui ont suivi à sa cinquante-septième session, les secrétariats du WP.24 et du SC.3 ont examiné la meilleure façon d'aligner les annexes I et II du Protocole sur l'Accord AGN révisé. Le secrétariat a élaboré le document ECE/TRANS/SC.3/2015/3-ECE/TRANS/WP.24/2015/12 recensant les différences entre le Protocole et l'Accord AGN qui a initialement été examiné et approuvé à la session de juin 2015 du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure, puis examiné et approuvé pour soumission au WP.24 à la session du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) en novembre 2015.

39. Le Comité de gestion du Protocole à l'Accord AGTC a pris note de l'analyse entreprise par les secrétariats du SC.3 et du WP.24 concernant les différences existant entre les Protocoles des Accords AGTC et AGN et est convenu d'approuver la mise à jour du Protocole de l'AGTC de façon à ce qu'il reste aligné sur l'Accord AGN. En outre, il a demandé au secrétariat de transmettre ces amendements au dépositaire à New York, de même que les amendements approuvés pour la Roumanie, afin de faciliter le travail des États membres.

40. Le Comité de gestion a pris note des observations de la délégation néerlandaise et a demandé au secrétariat d'établir une note sur la possibilité d'amendements à l'annexe III du Protocole et d'identifier tout autre terminal qu'il faudrait ajouter au Protocole et de faire rapport à ce sujet à la cinquante-neuvième session du Groupe de travail.

## **VI. Code de bonne pratique pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) (point 5 de l'ordre du jour)**

41. 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).

42. Le Groupe de travail a noté que le Code CTU avait été adopté par le Comité des transports intérieurs de la CEE, en février 2014, et le Comité de la sécurité maritime de l'OMI, en juillet 2014, ainsi que par le Conseil d'administration de l'OIT, lors de sa session de novembre 2014. Actuellement, le Code est disponible sous forme électronique sur le site Web de la CEE dans ses versions officielles anglaise, espagnole, française, russe, arabe et chinoise grâce aux efforts faits par l'OMI. Le Gouvernement allemand a également traduit le Code CTU en allemand et cette traduction est également disponible sur le site Web.

43. Le Groupe de travail a été informé que le Code CTU était de plus en plus utilisé par les professionnels du secteur et serait incorporé dans la législation nationale sud-africaine en 2016.

44. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la réunion sectorielle tripartite sur les transports de 2015 organisée par l'OIT entre les 14 et 16 octobre 2015. En particulier, le Groupe de travail a été informé des recommandations suivantes ayant un rapport direct avec le Code CTU : les gouvernements devraient « encourager et promouvoir l'incorporation des dispositions du Code CTU dans la législation nationale afin de contribuer à rendre l'industrie des transports plus sûre, plus saine et plus productive dans toute la chaîne d'approvisionnement » et le bureau devrait « collaborer avec d'autres organismes des Nations Unies et des organisations internationales, régionales, gouvernementales et non

gouvernementales pour mettre au point des outils permettant de promouvoir et de diffuser des informations » sur le Code CTU. Le Groupe de travail a remercié le représentant de l'OIT pour ces informations.

45. Le Groupe de travail a pris note des renseignements fournis par le secrétariat sur les différentes versions linguistiques du Code CTU actuellement disponibles sur le site Web de la CEE, demandé au secrétariat de le tenir au courant de tous faits nouveaux concernant le Code et encouragé les États membres à transmettre leurs versions en langue nationale au secrétariat pour qu'elles soient affichées sur le site Web.

46. La délégation néerlandaise a déclaré que la version actuelle du texte relatif aux documents d'information sur le Code CTU figurant sur le site Web ne convenait pas et devrait être modifiée, étant donné que le Comité de la sécurité de l'OMI avait récemment approuvé ces documents. Suite aux discussions tenues lors de la session, le texte suivant a été arrêté : « De nouveaux conseils pratiques et des informations générales relatives au Code CTU sont disponibles en tant que documents d'information, approuvés par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI à sa quatre-vingt-quatorzième session (17-21 novembre 2014) et publiés sous forme de circulaire dudit Comité (MSC.1/Circ.1498). Ces documents d'information ne font pas partie du Code CTU. ».

47. Le Groupe de travail a pris note de la discussion qui a eu lieu sur la formulation du site Web concernant les documents d'information relatifs au Code CTU et a demandé au secrétariat de modifier le texte en conséquence.

## **VII. Changements climatiques et transport intermodal (point 6 de l'ordre du jour)**

### **A. Atténuation**

48. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de l'évolution en 2015 du projet relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS), financé initialement (2013) au moyen du Compte de l'ONU pour le développement.

49. 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 macroéconomiques 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-apprentissage<sup>5</sup>.

50. Le Groupe de travail a été informé de l'utilisation de l'outil ForFITS dans le cadre de l'évaluation, du suivi et de la planification de politiques de transport durables durant l'année écoulée. En particulier, des informations ont été fournies sur l'utilisation de l'outil ForFITS par la Division des transports durables de la CEE pour l'Étude de performance environnementale (EPE) de la Géorgie, l'EPE du Bélarus et l'étude régionale, à l'échelle de la CEE, sur les émissions futures dans le secteur des transports.

51. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet de l'outil ForFITS et l'a prié de lui présenter tous faits nouveaux pertinents à sa cinquante-neuvième session.

---

<sup>5</sup> Pour de plus amples renseignements sur le projet ForFITS, consulter la page Web à l'adresse [www.unece.org/trans/theme\\_forfits.html](http://www.unece.org/trans/theme_forfits.html).

## B. Adaptation

*Document* : Publication de la CEE intitulée « Climate Change Impacts and Adaptation for International Transport Networks » (Effets des changements climatiques et adaptation à ces changements pour ce qui concerne les réseaux de transport internationaux).

52. Le secrétariat a rappelé au 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.

53. En outre, le Groupe de travail a été informé de la poursuite des travaux du Groupe d'experts et en particulier de la relation entre ces travaux et le transport intermodal.

54. Le Groupe de travail a également pris note des informations fournies par le secrétariat sur l'adaptation aux changements climatiques et lui a demandé de l'informer, lors de sa cinquante-neuvième session, de tous faits nouveaux survenus à ce sujet.

## C. Moteurs diesel

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

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

56. 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 éliminer les effets nocifs de ces moteurs sur la santé publique.

57. 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 noté les informations fournies par le secrétariat concernant la publication relative aux moteurs diesel et lui a demandé de l'informer, lors de sa cinquante-neuvième session, de tout fait nouveau survenu à ce sujet.

## **VIII. Systèmes de transport intelligents et progrès techniques dans le transport intermodal (point 7 de l'ordre du jour)**

58. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat du prochain débat de politique générale du Comité des transports intérieurs sur les systèmes de transport intelligents (STI), ainsi que des résultats du Congrès mondial des STI tenu à Bordeaux en octobre 2015.

59. Il a été noté que, cette année, il y avait eu des exposés au titre de ce point de l'ordre du jour et le secrétariat a exprimé l'espoir que, lors de sessions futures, des États membres ou des parties prenantes concernées pourraient présenter les évolutions survenues dans ce domaine dans le contexte du transport intermodal et de la logistique.

60. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat sur les aspects relatifs aux STI, en particulier dans le contexte du Congrès mondial des STI à Bordeaux et prié le secrétariat de l'informer, à sa prochaine session, des faits nouveaux survenus à ce sujet.

## **IX. Thèmes annuels relatifs au transport intermodal (point 8 de l'ordre du jour)**

### **A. Suivi de l'atelier de 2013 sur les poids et dimensions des unités de transport intermodal**

*Documents* : ECE/TRANS/WP.24/2014/2 ; document informel n° 1 (2015), document informel n° 2 (2015).

61. Le Groupe de travail a rappelé qu'après l'atelier de 2013 sur les poids et dimensions des unités de transport intermodales (UTI) un atelier de suivi avait été accueilli par l'Union internationale des chemins de fer (UIC) (Paris, 6 et 7 février 2014) et qu'il avait reçu un compte rendu de cet atelier à sa cinquante-septième session.

62. Au cours de la cinquante-huitième session, le Groupe de travail a visionné deux exposés, l'un présenté par le GETC et intitulé « An Innovation carrying Globalization or a Unified, Greener, Seamless Transport System » (Une innovation porteuse de mondialisation ou un système de transport unifié, homogène et plus écologique) et l'autre émanant d'une société privée, « Firma Gloria », intitulé « Unités de chargement modulaires et complexes de transport de charges modulaires ». Les deux exposés portaient sur la question des poids et dimensions et, en particulier, sur les nouvelles dimensions des unités de chargement.

63. La délégation néerlandaise a fait état de la mise en place d'un accord de l'OMI visant à réduire la perte de conteneurs. Selon cet accord, la masse des conteneurs doit être déterminée avant leur chargement (voir la circulaire 1475 du Comité de la sécurité maritime de l'OMI). Cet accord mondial améliorera la qualité des données fournies par l'expéditeur, en particulier lorsque que des systèmes numériques sont utilisés (eFret, eCMR, eTIR, etc.) et aboutira à une réduction de la surcharge des véhicules. Cette numérisation pourrait également accroître la possibilité d'utiliser un transport intermodal durable et conduire à un allègement des tâches administratives.

64. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par les intervenants concernant les poids et dimensions et a décidé de maintenir cette question à l'ordre du jour de ses futures sessions, mais en tant que point distinct de l'ordre du jour du fait de son importance.

## **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, ECE/TRANS/WP.24/2015/1, ECE/TRANS/WP.24/125.

65. Comme convenu par le Groupe de travail à sa cinquante-sixième session, et conformément au plan pour ses futurs travaux et activités (ECE/TRANS/WP.24/131, par. 35 et 36, et ECE/TRANS/WP.24/125, par. 18 à 22, 40 et 41), le thème choisi pour le débat de fond de 2014 était le suivant : « Le rôle des transitaires et de la logistique dans les chaînes de transport intermodal. ». Les discussions ont été préparées lors d'un atelier organisé par le Gouvernement belge (Bruxelles, 12 et 13 juin 2014).

66. À sa dernière session, le Groupe de travail 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 portant sur tous les points pertinents. Un projet de questionnaire a été publié sous la cote ECE/TRANS/WP.24/2015/1. Le Groupe de travail a examiné ledit projet et demandé au secrétariat d'apporter quelques modifications à la question 1, suite à une demande de la délégation allemande.

67. Le Groupe de travail a approuvé le projet de questionnaire ainsi modifié et établi par le secrétariat pour l'étude sur les transitaires et a demandé qu'il soit adressé à tous les États membres dès que possible et il a encouragé ces États à y répondre pour que l'on puisse mettre la dernière main à une étude concrète sur le sujet fondée sur les informations données en réponse au questionnaire.

68. Le Groupe de travail a demandé que les aspects relatifs aux transitaires soient traités dans le cadre d'un point distinct de l'ordre du jour lors de ses futures sessions.

69. Suite à une question posée par le représentant du GETC sur l'utilisation du terme « transitaire » et au débat qui s'est ensuivi durant la session, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'examiner la terminologie existante.

## **C. Thème retenu pour 2015 : « Intermodalité et durabilité »**

*Documents* : Programme de l'atelier et exposés.

70. Les conclusions de l'atelier figurent sous le point 2 de l'ordre du jour. Le Groupe de travail a remercié les participants à l'atelier et a demandé au secrétariat de le tenir informé de toute évolution concernant le rôle du transport intermodal et les objectifs de développement durable.

## **D. Choix du thème du débat de fond de 2016**

*Document* : ECE/TRANS/WP.24/2015/6.

71. Dans le document ECE/TRANS/WP.24/2015/6, le secrétariat a énoncé un certain nombre de thèmes possibles pour le débat de fond de la cinquante-neuvième session du Groupe de travail. Suite aux suggestions émises par les délégations proposant de traiter de la numérisation (Pays-Bas et IRU), des incitations au transport intermodal (Belgique et Turquie) et des procédures douanières dans le transport intermodal (Turquie et IRU), les participants se sont mis d'accord sur un titre de compromis.

72. Le Groupe de travail a pris note du document ECE/TRANS/WP.24/2015/6 et est convenu que le thème annuel pour 2016 devrait être « Promouvoir le transport intermodal

durable au moyen de solutions innovantes ». Il faudrait s'efforcer d'axer le débat qui se tiendra lors de l'atelier sur la numérisation et les mesures d'incitation.

## **X. Terminaux de transport intermodal (point 9 de l'ordre du jour)**

*Documents* : ECE/TRANS/WP.24/2014/5, ECE/TRANS/WP.24/2015/2.

73. À sa session précédente, le Groupe de travail avait examiné le document ECE/TRANS/WP.24/2014/5 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.

74. À sa cinquante-septième session, le Groupe de travail avait estimé que des activités concrètes de suivi devraient être entreprises pour soutenir le développement d'un système international fluide de transport ferroviaire et intermodal à l'échelle paneuropéenne, dont 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 (pour les opérations douanières, les 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.

75. Lors de la session précédente, un grand nombre de représentants avaient 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 débattre et parvenir à un accord sur la structure requise pour les informations, avant d'examiner les moyens de recueillir celles-ci et de les mettre à disposition.

76. Conséquemment, le Groupe de travail se rappellera peut-être qu'à sa cinquante-septième session il avait 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 avait prié le secrétariat d'élaborer en vue de sa cinquante-huitième session un document officiel indiquant la façon dont cette étude devrait être structurée, aux fins d'approbation à sa prochaine session. Le rapport de la CEE sur les liaisons avec l'arrière-pays pourrait être utile en fournissant des informations de base. Le secrétariat a établi le document ECE/TRANS/WP.24/2015/2 à cette fin.

77. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour ce document détaillé et l'a examiné attentivement, en particulier pour s'assurer que l'étude ne faisait pas double emploi avec les activités d'autres institutions. La délégation turque a indiqué que la CESAP réalisait actuellement une étude sur les ports secs et que la CEE devrait l'examiner pour s'assurer qu'elle était complémentaire de la sienne, tout en reconnaissant que l'objectif de celle-ci était différent. L'UIRR a décrit l'« Étude sur le dernier kilomètre » à laquelle elle apportait sa contribution et qui était élaborée par la Commission européenne. Il a été noté que cette étude aussi avait un objectif différent mais aborderait l'ensemble des domaines couverts par l'étude de la CEE. La délégation néerlandaise a indiqué qu'une grande partie des informations qui devaient être recueillies aux fins de cette étude étaient disponibles sur Internet et que ceci devrait constituer la première étape dans la conduite de cette analyse.

78. Le Groupe de travail a pris note du document ECE/TRANS/WP.24/2015/2, établi par le secrétariat sur la structure d'une étude des terminaux de transport intermodal, et demandé au secrétariat de débattre sur l'étude relative aux ports secs avec la CESAP, sur l'évolution future de l'Étude sur le dernier kilomètre avec la Commission européenne, ainsi que sur d'autres études en cours pertinentes avec leurs auteurs afin d'éviter les doubles emplois et de mieux intégrer les besoins des États membres de la CEE dans l'étude que le secrétariat devait réaliser.

79. Le Groupe de travail a encouragé les États membres de la CEE à fournir tous renseignements tirés de sites Web concernant les terminaux intermodaux au secrétariat pour faciliter l'élaboration de cette étude.

## **XI. Préparation de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique (point 10 de l'ordre du jour)**

*Documents* : ECE/TRANS/WP.24/2015/5 ; documents informels n<sup>os</sup> 5 et 6 du WP.24 (2008) ; ECE/TRANS/WP.24/2008/4.

80. L'examen de ce point a débuté par un exposé de la délégation ukrainienne sur le rôle du transport intermodal en Ukraine et les projets de ce pays pour l'avenir.

81. Le Groupe de travail a rappelé qu'il a abordé, à sa cinquante et unième session (19 et 20 mars 2009), la question 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, en collaboration avec un groupe d'experts virtuel sur les chaînes de transport et la logistique (documents informels WP.24 n<sup>os</sup> 5 et 6 (2008)), avait 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).

82. À sa cinquante-septième session, le Groupe de travail avait décidé qu'il fallait poursuivre les travaux dans ce domaine et établir un document officiel énonçant des lignes directrices à ce sujet. Le secrétariat a établi le document ECE/TRANS/WP.24/2015/5 pour examen durant le séminaire. Ce document énonce des lignes directrices sur la façon d'établir un plan directeur national pour le transport de marchandises et la logistique et mentionne la formulation d'une panoplie de mesures et de mécanismes politiques qui pourraient être utilisés pour établir des plans directeurs nationaux.

83. Le secrétariat a indiqué qu'un échantillon de 20 plans directeurs avait été utilisé pour l'élaboration des lignes directrices et, comme les discussions à ce propos avaient été très intenses au cours de la journée, il a encouragé d'autres États membres à communiquer leurs plans directeurs au secrétariat pour élargir sa base de données. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour le document, que de nombreux représentants ont jugé très utile. Il a examiné le document de façon approfondie. En outre, la délégation turque a fait savoir qu'elle était en train de mettre au point un plan directeur actualisé et qu'elle veillerait à ce que ce document soit transmis aux consultants travaillant à l'élaboration de ce plan. La délégation allemande a indiqué que son pays était également en train d'actualiser le plan directeur national et qu'il le communiquerait lorsqu'il serait prêt. L'OIT a dit qu'elle était prête à apporter sa contribution et à formuler des observations sur les futures versions du document.

84. Le Groupe de travail a pris note du document contenant les lignes directrices détaillées élaboré par le secrétariat et lui a demandé de soumettre une version actualisée de ce document au Comité des transports intérieurs pour examen et observations. Il a demandé que l'on élabore des lignes directrices plus détaillées sur la base du document ECE/TRANS/WP.24/2015/5 établi par le secrétariat en en faisant appel

à un appui extérieur et en prenant en compte les observations reçues des États membres et des institutions intergouvernementales concernées.

## **XII. Faits nouveaux intervenus dans le secteur du transport intermodal et de la logistique et bonnes pratiques mises en œuvre (point 11 de l'ordre du jour)**

### **A. Tendances et performances dans le secteur**

85. S'appuyant sur les exposés présentés par les représentants du SEETO et de Plaske, 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.

86. Le Groupe de travail a remercié les intervenants pour les informations fournies sur les pratiques optimales dans le domaine du transport intermodal et de la logistique et a encouragé les parties prenantes à fournir des informations similaires à sa prochaine session. Il a également demandé au secrétariat de continuer à suivre les faits nouveaux et les bonnes pratiques dans le secteur du transport intermodal et de la logistique et de lui rendre compte des nouvelles tendances à sa prochaine session.

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

87. Le Groupe de travail a été informé par l'IRU des travaux de la Commission européenne concernant le Forum sur le numérique dans les transports et la logistique. Le secrétariat l'a informé de la Directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 modifiant la Directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international. Le Groupe de travail a pris note des observations des intervenants relatives aux activités entreprises par la Commission européenne sur le transport intermodal et la logistique et a demandé au secrétariat de continuer à suivre les activités de la Commission européenne et de lui rendre compte à sa prochaine session.

### **C. Faits nouveaux intervenus à l'échelle paneuropéenne dans les politiques de transport**

88. La délégation italienne a présenté la situation actuelle du transport intermodal en Italie. Des discussions portant sur le contenu de l'exposé ont suivi, avec des interventions de la délégation turque et du GETC.

89. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par les gouvernements sur les faits nouveaux intervenus 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 des aspects le concernant à sa prochaine session.



## **D. Statistiques sur le transport intermodal**

90. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur les statistiques du transport intermodal et lui a demandé de l'informer de tous faits nouveaux à sa prochaine session.

## **XIII. Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 12 de l'ordre du jour)**

*Document* : ECE/TRANS/248.

91. 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 et en particulier des décisions prises par le Comité des transports intérieurs en février 2015 (ECE/TRANS/248) au sujet des activités du Groupe de travail.

92. Le Groupe de travail a été informé de la séance privée (réservée aux représentants des gouvernements) des présidents des organes subsidiaires du CTI, qui a porté sur la participation des pays qui ne sont pas membres de la CEE mais qui sont parties contractantes aux conventions et accords sur le transport de la CEE, aux travaux des groupes de travail et d'autres organes intergouvernementaux de la CEE. Le Groupe de travail a aussi été informé de la publication intitulée «Transport for Sustainable Development: The Case of Inland Transport» (Transports dans la perspective du développement durable : le cas des transports intérieurs), une version actualisée de l'étude de 2011 comprenant désormais des contributions des autres Commissions régionales de l'ONU, ainsi que de l'IRU et de l'UIC.

93. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur les activités du Comité des transports intérieurs.

## **XIV. Programme de travail, évaluation biennale et projet de plan de travail (point 13 de l'ordre du jour)**

### **A. Projet de programme de travail et évaluation biennale pour 2016-2017**

*Documents* : ECE/TRANS/WP.24/2015/8, ECE/TRANS/200,  
ECE/TRANS/WP.24/2011/9.

94. Conformément à la décision prise par le Comité des transports intérieurs de réexaminer son programme de travail tous les deux ans (ECE/TRANS/200, par. 120), le Groupe de travail est invité à réexaminer et adopter son programme de travail pour 2016-2017 ainsi que les paramètres pertinents pour permettre son évaluation biennale. Le projet de programme de travail pour 2016-2017 et les indications sur les réalisations escomptées figurent dans le document ECE/TRANS/WP.24/2015/8. Le Groupe de travail a examiné les principaux changements apportés au document, ses résultats par rapport à ses objectifs et les objectifs pour la prochaine période biennale.

95. Le Groupe de travail a approuvé son projet de programme de travail tel qu'il a été modifié, ainsi que l'évaluation biennale pour 2016-2017.

96. Il a été rappelé au Groupe de travail que son mandat avait été adopté à sa session du 3 novembre 2011 et approuvé par le CTI le 1<sup>er</sup> mars 2012 (ECE/TRANS/WP.24/2011/9).

Le secrétariat a rappelé au Groupe de travail que ce mandat devait être revu tous les cinq ans (il sera donc revu à sa cinquante-neuvième session).

97. Dans ce contexte, afin de réserver suffisamment de temps à l'examen du nouveau mandat, le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour son exposé sur l'actualisation de son mandat et a demandé qu'un document plus détaillé soit distribué aux États membres dès que possible afin d'actualiser ledit mandat à sa prochaine session.

## **B. Projet de plan de travail pour 2016-2020**

*Documents* : ECE/TRANS/WP.24/2015/9, ECE/TRANS/224, ECE/TRANS/WP.24/2011/9.

98. Comme le Bureau du CTI l'a demandé le 20 juin 2011, le Groupe de travail devrait examiner et approuver son traditionnel plan de travail sur quatre ans pour la période 2016-2020, en plus du programme de travail obligatoire et de l'évaluation biennale pour 2016-2017.

99. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.24/2015/9, qui contient le projet de plan de travail actualisant celui qui a été adopté par le Groupe de travail le 3 novembre 2011 (ECE/TRANS/WP.24/129, par. 69) et approuvé par le CTI le 1<sup>er</sup> mars 2012 (ECE/TRANS/224, par. 94). Les suppressions, modifications et ajouts proposés y sont mis en évidence.

100. À la suite de discussions, le Groupe de travail a approuvé son projet de plan de travail modifié.

## **XV. Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal (point 14 de l'ordre du jour)**

*Documents* : ECE/TRANS/192, ECE/TRANS/WP.24/2015/3, ECE/TRANS/WP.24/2015/4, ECE/TRANS/WP.24/2015/10.

101. Conformément à une décision prise par le CTI, le Groupe de travail poursuit les travaux entrepris par l'ex-Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) en ce qui concerne : a) le suivi et l'analyse des mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal ; b) la surveillance de l'application et l'examen de la résolution d'ensemble CEMT sur le transport combiné (ECE/TRANS/192, par. 90).

102. Des informations comparables concernant 16 pays membres de la CEE sont actuellement disponibles en anglais, français et russe (<http://apps.unece.org/NatPolWP24/>).

103. À sa cinquante-sixième session, le Groupe de travail a décidé de continuer de veiller à ce que les informations soient tenues à jour et a demandé que le questionnaire soit envoyé de nouveau aux États membres en 2015, ce qui a été fait en avril 2015. Les réponses actualisées ont été fournies sur la base d'une version complétée et mise à jour du questionnaire fourni par le Gouvernement autrichien et distribuée comme exemple aux États membres.

104. Les réponses reçues par le secrétariat sont reproduites dans les documents ECE/TRANS/WP.24/2015/3, ECE/TRANS/WP.24/2015/4 et ECE/TRANS/WP.24/2015/10. Les États membres qui ont répondu étaient les suivants : Albanie, Allemagne, Autriche, République tchèque, Roumanie et Slovénie. Le Groupe de travail a examiné les documents et les communications des États membres.

105. Le secrétariat a expliqué que ces nouvelles informations seraient complétées par une version actualisée du site Web pour qu'elles soient plus faciles d'accès et plus utiles aux États membres.

106. Étant donné les longs débats qui ont eu lieu lors de la réunion, la référence faite à cette question lors de l'atelier « Intermodalité et durabilité », les discussions relatives aux politiques intermodales dans le cadre d'autres points de l'ordre du jour et le thème de la session de 2016 mentionné au point 8 d), le Groupe de travail a remercié les États membres qui avaient répondu au questionnaire sur les mesures nationales et a demandé à ceux qui n'avaient pas encore rendu le questionnaire rempli de le faire dès que possible. Il a également prié le secrétariat de télécharger les nouvelles informations sur la base de données en ligne et d'actualiser l'interface du site Web afin de faciliter l'accès aux informations fournies par les gouvernements.

## **XVI. Transport intermodal et Convention TIR (point 15 de l'ordre du jour)**

107. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de la collaboration entre les secrétariats du WP.24 et de la Convention TIR dans le domaine du transport intermodal. Le secrétaire de la Commission de contrôle TIR a présenté les travaux menés à ce jour et a expliqué qu'une note conjointe était en cours d'élaboration par les deux secrétariats et l'IRU sur les modalités de fonctionnement du transport intermodal avec la Convention TIR. Dans cette perspective, il a demandé aux délégations du WP.24 de lui communiquer les appréciations et les données d'expérience provenant de sociétés de transport intermodal et de l'informer de leur application de la Convention TIR aux fins de l'identification des goulets d'étranglement.

108. La délégation néerlandaise a noté que cette collaboration pourrait bénéficier aux Groupes de travail en leur permettant de rationaliser leurs travaux et de tirer parti de l'expérience d'États membres dans les deux Groupes de travail. Elle a aussi demandé que le document TIR<sup>6</sup> soit téléchargé sur le site Web du WP.24.

109. Le Groupe de travail a pris note de la collaboration entre les secrétariats du WP.24 et de la Convention TIR, leur a demandé de poursuivre cette collaboration et de le tenir informé de tout progrès accompli à sa cinquante-neuvième session.

## **XVII. Date et lieu de la prochaine session (point 16 de l'ordre du jour)**

110. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que sa cinquante-neuvième session était provisoirement programmée pour les 31 octobre et 1<sup>er</sup> novembre 2016 au Palais des Nations, à Genève.

## **XVIII. Liste des décisions prises (point 17 de l'ordre du jour)**

111. 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 qui sera communiqué au CTI à sa prochaine session (23-25 février 2016).

---

<sup>6</sup> [www.unece.org/tir/tirexb/tirexb-activities-infdocs-2015.html](http://www.unece.org/tir/tirexb/tirexb-activities-infdocs-2015.html)

## Annexe I

### Propositions d'amendements à l'Accord AGTC en suspens

1. Les propositions d'amendements à l'Accord AGTC figurant dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/1 qui restent en suspens sont les suivantes :

#### Annexe I de l'AGTC

(35) ARMÉNIE

*Ajouter*

C-E 692 (Sadakhlo-) Ayrum-Gyumri-Akhuryan (-Dogu Kapi)

(37) GÉORGIE

*Ajouter*

C-E 99 (Veseloe-) Gantiadi-Poti

C-E 60 Batumi -Tbilisi-Gardabani (-Beyuk)  
Poti

C-E 692 (Ayrum-) Sadakhlo -Tbilisi  
(Kars-) Akhalkalaki

(39) TURKMÉNISTAN

*Ajouter*

C-E 597 (Nukus-) Dashhowuz (-Urganch-) Chardzhev

C-E 60 (Baku-) Turkmenbashi-Ashgabat-Chardzhev (-Alat)

C-E 695 (Termis-) (-Karshi)

C-E 70 (Sarakhs-) Serahs-Tecen

#### Annexe II de l'AGTC

##### A. Terminaux importants pour le transport international combiné

*Avant*

AUTRICHE

*insérer*

ARMÉNIE

Karmin Blur

*Après*

FRANCE

*insérer*

## GÉORGIE

Khashuri

Kutaisi

Poti

Tbilisi

*Après*

## TURQUIE

*insérer*

## TURKMÉNISTAN

Turkmenbashi

Ashgabat

**B. Points de franchissement des frontières importants pour le transport international combiné***Après*

Kars (TCDD)-Akhalkalaki (Chemins de fer géorgiens)

*Insérer*

Ayrum (ARM)-Sadakhlo (GR)

Nukus (UR)-Dashhowuz (TRK)

Dashhowuz (TRK)-Urganch (UR)

Urganch (UR)-Chardzhev (TRK)

2. Les propositions d'amendements à l'Accord AGTC figurant dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/4 qui restent en suspens sont les suivantes :

**Annexe I de l'AGTC**

## (9) ALLEMAGNE

*Modifier comme suit la ligne C-E 45*

C-E 45 (Rodby-) Puttgarden) -Hamburg-Hannover-Würzburg-  
Nürnberg-(Padborg-) Flensburg)  
Ingolstadt-München (-Kufstein)

*Supprimer la ligne C-E 51**Modifier comme suit la ligne C-E 451*

C-E 451 Rostock-Berlin- Halle -Erfurt-Nürnberg-Passau  
(-Wels) Leipzig

## (13) SUÈDE

*Modifier comme suit la ligne C-E 45*

C-E 45 (Kornsjø-) Göteborg-Malmö (-København)

(14) DANEMARK

*Modifier comme suit* la ligne C-E 45

C-E 45 (Malmö-) København-Ringsted- Nykøbing-Rødby  
(-Puttgarden) Odense-Fredericia-Padborg (-Flensburg)

*Supprimer* la ligne C-E 530

*Modifier comme suit* la ligne C 45/1

C 45/1 (Göteborg-) Frederikshavn-Arhus-Fredericia

## **Annexe II de l'AGTC**

### **B. Points de franchissement des frontières importants pour le transport international combiné**

*Remplacer*

Helsingborg (SJ)-København (DSB)

*par*

Malmö (SJ)-København (DSB)

*Supprimer*

Gedser (DSB)-Rostock (DB)

### **D. Liaisons/ports de navires transbordeurs faisant partie du réseau international de transport combiné**

*Supprimer*

København-Helsingborg (Danemark-Suède)

Gedser-Rostock (Warnemünde) (Danemark-Allemagne)

## Annexe II

### Propositions d'amendements au Protocole à l'Accord AGTC

1. Les propositions d'amendements au Protocole à l'Accord AGTC en suspens figurant dans le document ECE/TRANS/WP.24/2010/6 sont :

#### Annexe I du Protocole à l'AGTC

1. (1) FRANCE  
Rhône  
*Supprimer*  
[Saint-Jean-de-Losne – Mulhouse] (prévu) C-E 10
2. *Pour* (12) YOUGOSLAVIE  
*lire* (12) SERBIE

#### Annexe II du Protocole à l'AGTC

1. (13) BULGARIE  
*Après*  
C-P 80-56 Rousse (Danube, 495,0 km)  
*insérer*  
C-P 80-53 Lom (Danube, 743,0 km)  
C-P 80-56 Svishtov [Rousse] (Danube, 495,0 km)  
C-P 80-56 Silistra [Rousse] (Danube, 495,0 km)
2. (10) HONGRIE  
*Remplacer*  
C-P 80-42 Budapest (Danube, 1 640,0 km)  
*par*  
C-P 80-42 Győr-Gönyü (Danube, 1 794,0 km)  
C-P 80-43 Budapest (Danube, 1 652,1 km)  
C 80-44 Budapest (Danube, 1 639,8 km) [conteneurs et automobiles]  
C-P 80-45 Budapest-Nagytötöny (Danube, 1 629,5-1 630,0 km)  
C-P 80-46 Baja (Danube, 1 479,1-1 480,0 km)
3. *Pour* (12) YOUGOSLAVIE  
*lire* (12) SERBIE