



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique****Cinquante-neuvième session**Genève, 31 octobre-1^{er} novembre 2016

Point 9 de l'ordre du jour provisoire

Terminaux de transport intermodal**Résumé de deux études sur les terminaux de transport intermodal****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. À sa cinquante-septième session, le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique a décidé que le secrétariat devait réaliser une étude pratique sur l'établissement d'une carte et d'un classement des types de terminaux qui existent dans la région de la CEE ainsi que des services qu'ils offrent. À la cinquante-huitième session du Groupe de travail, le secrétariat a présenté un projet d'étude sur les terminaux de transport intermodal. Le Groupe de travail a décidé que le secrétariat devait passer en revue les autres études menées sur la question avant d'aller plus avant.

2. Le Groupe de travail : a) a signalé qu'une étude de la CESAP sur les ports avancés et une étude de la Commission européenne (CE) sur l'infrastructure du dernier kilomètre pouvaient être considérées comme pertinentes ; et b) a demandé aux États membres de transmettre au secrétariat d'autres études méritant d'être examinées. Le secrétariat n'ayant rien reçu, l'analyse a porté sur les deux études susmentionnées. Le présent document en propose un résumé.



II. Planification, développement et fonctionnement des ports avancés d'importance internationale¹

3. Le rapport en question, qui a été établi par la Division des transports de la CESAP en novembre 2015, présente le développement des ports intérieurs (ou ports avancés) et les politiques menées dans ce domaine par certains pays de la région de la CESAP, à savoir l'Australie, la Chine, l'Inde, la République de Corée et la Thaïlande.

4. L'étude s'appuie sur les informations récoltées à l'occasion de missions d'enquête menées dans les pays susmentionnés, qui sont considérés comme ayant fait de nets progrès en matière de création et d'exploitation de ports intérieurs.

5. Le rapport comporte deux sections : la section A (huit chapitres) est consacrée à la planification, au développement et au fonctionnement des ports avancés et la section B (cinq chapitres) est consacrée aux rapports de mission.

6. Les chapitres 1 à 3 de la section A contiennent une présentation de l'étude et la définition des ports avancés assortie de la description de leurs principales caractéristiques. Le chapitre 4 présente le niveau de développement des ports avancés dans certains pays de la région de la CESAP. Pour chaque pays, il donne des informations sur la localisation géographique des ports avancés, les modes de transport desservis, les marchandises traitées et les unités de chargement utilisées. Le chapitre 5 s'intéresse aux propriétaires des ports avancés et le chapitre 6 passe en revue les mesures gouvernementales visant à inciter le secteur privé à développer ce type de port. Le chapitre 7 traite des politiques et des enjeux relatifs à l'exploitation et à la durabilité des ports avancés. Ces points sont résumés dans la conclusion de la section A, au chapitre 8.

7. La section B du rapport présente les conclusions des missions effectuées dans les différents pays sélectionnés. Chacune d'entre elle fait l'objet d'un chapitre détaillé.

8. Bien qu'elle n'ait pas les mêmes objectifs que l'étude sur les terminaux de transport intermodal de la CEE, l'étude de la CESAP contient des informations d'ordre général qui pourraient être d'une grande utilité. Qui plus est, le chapitre 4 sur la localisation géographique des ports avancés, les modes de transport, les marchandises et les unités de chargement contient de toute évidence des réponses aux questions posées au paragraphe 9 du document ECE/TRANS/WP.24/2015/2. Cette étude peut donc constituer un apport majeur pour l'étude de la CEE.

III. Étude de la Commission européenne sur l'infrastructure du dernier kilomètre pour le fret ferroviaire

9. La combinaison du bouleversement du marché du fret ferroviaire européen intervenu au cours des dernières décennies et de l'accroissement de la concurrence dans le secteur routier rend la gestion du « dernier kilomètre » problématique. Les clients ont besoin d'accéder simplement et rapidement aux informations relatives à l'infrastructure du dernier kilomètre pour le fret ferroviaire pour mieux planifier les services, en particulier au franchissement des frontières. C'est pourquoi la Commission européenne a mené en 2014 une étude sur la commodité d'accès aux informations relatives à l'infrastructure du dernier kilomètre pour le fret ferroviaire.

¹ www.unescap.org/sites/default/files/Study%20on%20Planning%2C%20Development%20and%20Operation%20of%20Dry%20Ports%20of%20International%20Importance_26-02-2016.pdf (en anglais uniquement).

10. Cette étude a eu pour principal résultat la création d'un portail Web en accès libre et axé sur la satisfaction du client qui fournit, pour l'ensemble de l'Europe, toutes les informations nécessaires dans ce domaine². Le portail a été mis en place après recensement des besoins des utilisateurs potentiels et des sources de données existantes et après évaluation des ressources en ligne fournissant ces informations. L'étude formule également un certain nombre de recommandations sur le perfectionnement ultérieur du site.

11. Le portail fournit des informations détaillées sur environ 4 000 sites de fret ferroviaire issues de systèmes d'information géographique³. On y trouve :

- L'adresse, les coordonnées, l'exploitant et les horaires d'ouverture de l'installation ;
- Le type d'installation (terminal de transport intermodal, terminal/centre logistique ferroviaire, gare équipée d'une voie de garage publique/privée/autre) ;
- La nature de la zone (port maritime, port intérieur, centre de fret, autre) ;
- Les modes de transport desservis (ferroviaire, routier, maritime, fluvial, autres)
- Le couloir de transport ferroviaire de marchandises desservi (RFC 1 à RFC 9) ;
- Les unités de chargement (conteneur, caisse mobile, remorque, camion + remorque (route roulante), trains de marchandises classiques ;
- Les types de fret (marchandises sur palettes, vrac, marchandises dangereuses, bois, chargement lourd, transport frigorifique, autres ;
- L'équipement des infrastructures (installations de transbordement (grues, grues mobiles, nombre et longueur des voies de chargement), infrastructure ferroviaire (nombre total de voies, etc.)).

12. Cette liste correspond en grande partie au cahier des charges figurant au paragraphe 9 du document ECE/TRANS/WP.24/2015/2, mais il existe quelques différences entre l'étude de la Commission européenne et celle que propose de mener la CEE. Les deux études diffèrent tout d'abord de par leur portée géographique, dans la mesure où la CEE compte davantage de membres que l'Union européenne. En second lieu, la base de données en ligne de la Commission européenne ne donne aucune information sur le coût de l'accès au terminal et sur le temps moyen de traitement. Cette étude sera cependant très utile dans le cadre de la réflexion sur les prochaines étapes de l'étude de la CEE sur les terminaux intermodaux.

IV. Prochaines étapes

13. Compte tenu des informations fournies dans le présent document, le Groupe de travail voudra sans doute réfléchir aux prochaines étapes de l'étude relative aux terminaux intermodaux. Il pourrait notamment être envisagé :

- De déterminer la meilleure manière d'associer les États membres de la CEE aux travaux de la Commission européenne ;
- De collecter les informations issues des études de la Commission européenne et de la CESAP et de concevoir une étude exhaustive distincte ;

² Le portail Web est accessible à l'adresse suivante : www.railfreightlocations.eu/.

³ Information disponible à l'adresse suivante : <http://combined-transport.eu/open-data-and-intermodal-freight>.

- De concevoir une étude pilote pour un ou plusieurs États membres afin de déterminer s'il existe le même niveau d'information que pour l'étude sur le dernier kilomètre.

14. Les représentants voudront sans doute explorer l'une ou plusieurs de ces idées ou faire d'autres propositions.
