



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Quatre-vingtième session

Genève, 20-23 février 2018

Point 5 e) de l'ordre du jour provisoire

#### Questions stratégiques à caractère modal et thématique :

#### Transport ferroviaire

## Éléments stratégiques pour le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

### Note du secrétariat

#### Résumé

La présente note expose les principaux éléments stratégiques dégagés aux fins de l'élaboration, par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), d'une stratégie pour 2019-2023, pour adoption par le WP.24, puis par le Comité des transports intérieurs, si possible en 2019. Cette stratégie devrait avoir pour objectif principal de revitaliser les activités du WP.24, avec pour effet d'accroître le nombre total d'États représentés et de délégués présents à ses sessions, d'obtenir des résultats concrets et de faire reconnaître le rôle qui est le sien dans la réalisation des objectifs de développement durable.

Le Comité des transports intérieurs voudra sans doute **prendre note** des informations figurant ci-après et donner des orientations concernant l'élaboration de la stratégie du WP.24.

## I. Introduction

### A. Portée

1. Afin de dégager les principaux éléments à incorporer dans une stratégie, il fallait évaluer la réalisation des objectifs principaux du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), qui consistent à renforcer le cadre des activités et politiques de transport intermodal et de logistique durables dans la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ainsi qu'à améliorer la coopération entre les États membres dans l'examen des questions abordées, grâce à l'échange de données d'expérience et de bonnes pratiques. Ces questions concernent notamment les infrastructures et le passage des frontières, ainsi que le suivi et la mise à jour des instruments juridiques pertinents que sont



l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et son Protocole concernant le transport combiné par voie navigable.

2. L'analyse qui suit est fondée sur des données quantitatives et qualitatives pour la période 2010-2017. Cette longue période a été retenue car les travaux du WP.24 donnent lieu essentiellement à des activités analytiques et multinationales (mise en place coordonnée de réseaux, codes, équipes spéciales, ateliers, etc.) et pas à des réalisations mesurées statistiquement, si bien qu'il faut disposer de données sur plusieurs années pour obtenir des résultats fiables.

## **B. Méthode**

3. La méthode employée, qui a consisté à effectuer un examen historique avec collecte de données et une analyse stratégique, a permis d'évaluer la mesure dans laquelle le Groupe de travail avait permis : a) de renforcer le cadre des activités et politiques de transport intermodal et de logistique durables dans la région de la CEE ; et b) d'améliorer la coopération entre les États membres de la CEE grâce à l'échange de données d'expérience et de bonnes pratiques.

4. Cette méthode offrait deux grands avantages en ce qu'elle permettait : a) d'analyser l'environnement externe dans lequel le WP.24 avait opéré au cours des sept dernières années et, partant, de déterminer sa position stratégique et d'évaluer son incidence sur ses clients (gouvernements) ; et b) de mesurer ses résultats pour ces années et d'obtenir ainsi des renseignements de première main sur les restrictions d'exploitation à surmonter afin de produire une évaluation complète, équitable et objective.

## **II. Résultats**

### **A. Examen historique**

5. L'examen historique a consisté à évaluer la mesure dans laquelle les questions traitées par le WP.24 correspondaient aux tendances du transport intermodal paneuropéen dégagées pour la période 2010-2017. Les mesures que le Groupe de travail avait décidées et la suite que les États leur avaient donnée avaient également été évaluées. L'examen historique visait à :

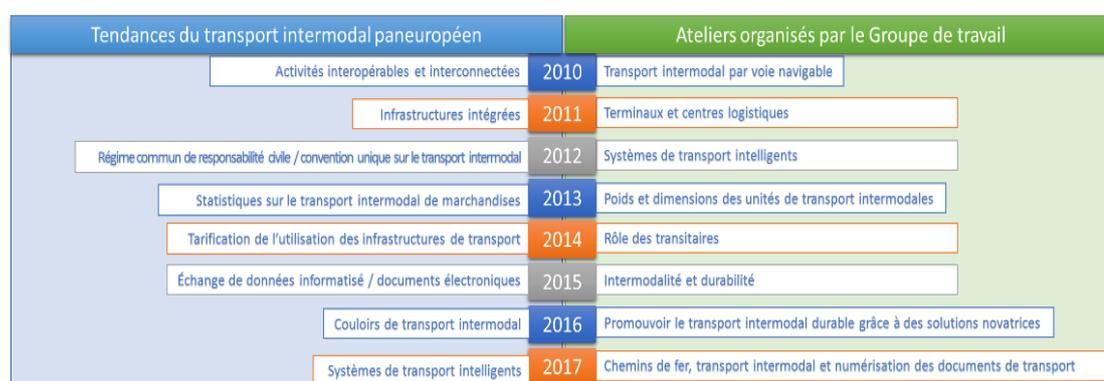
a) Évaluer la mesure dans laquelle le WP.24 était parvenu à détecter les tendances actuelles et faits nouveaux en matière de transport intermodal ;

b) Évaluer l'action menée par le WP.24 à la lumière de ces tendances et faits nouveaux ; et

c) Réaliser une analyse qualitative et quantitative des activités mises en œuvre ;

6. La figure 1 illustre les tendances du transport intermodal paneuropéen et les thèmes des ateliers organisés par le Groupe de travail au cours de la période considérée.

Figure 1

**Tendances du transport intermodal paneuropéen et ateliers organisés par le WP.24**

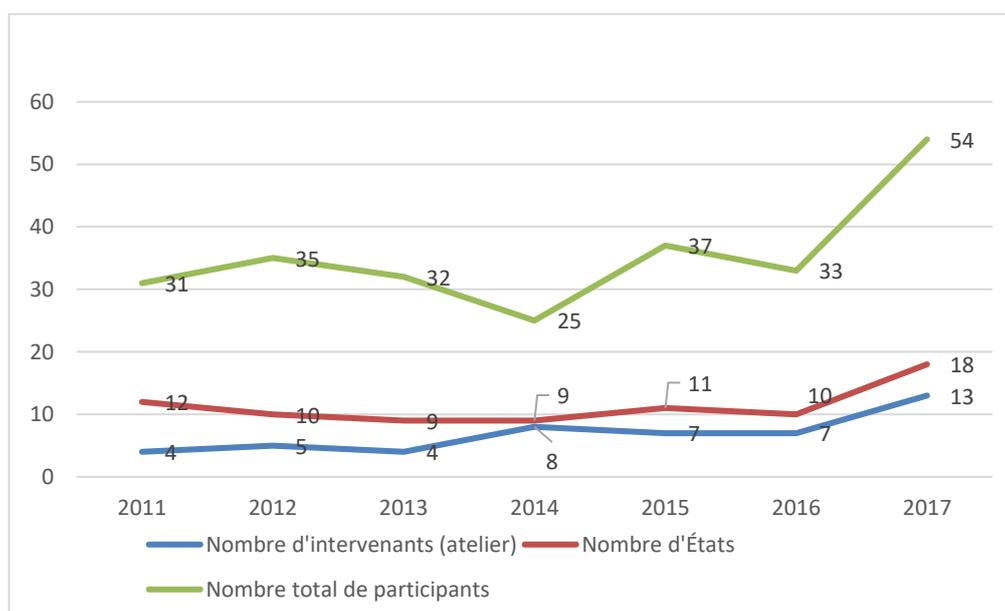
Source : Division des transports de la CEE.

7. Dans la partie gauche ou bleue figurent les principales questions liées au transport intermodal paneuropéen pour la période 2010-2017. Ces questions ont été examinées lors de réunions organisées par les principales organisations internationales et régionales de transport concernées. On a considéré que la méthode mentionnée ci-dessus était la plus fiable pour déterminer en toute objectivité, à des fins de comparaison, quelles étaient les « principales questions liées au transport intermodal paneuropéen ».

8. Dans la partie droite ou verte figurent les thèmes principaux des ateliers organisés par le WP.24 au cours de la même période. Il a chaque fois (année) débattu de sujets plus ou moins en rapport avec les tendances et questions liées au transport intermodal qui avaient particulièrement retenu l'attention durant la période considérée. Certaines questions telles que la tarification de l'utilisation des infrastructures, l'échange informatisé de données, les corridors de transport intermodal et les infrastructures intégrées n'avaient en effet pas été examinées.

9. La figure 2 indique le nombre d'États, le nombre total de participants et le nombre d'intervenants qui étaient présents aux ateliers organisés par le WP.24 au cours de la période considérée.

Figure 2

**Nombre d'États, nombre total de participants et nombre d'intervenants présents aux sessions du WP.24**

Source : Division des transports de la CEE.

10. Ainsi qu'il ressort clairement de la figure 2, les efforts déployés en 2017 par le secrétariat pour revitaliser les sessions du Groupe de travail ont porté leurs fruits auprès des gouvernements. À la session de 2017 par rapport aux trois sessions antérieures, on a effectivement enregistré une augmentation de 80 % du nombre d'États représentés (18 contre 10 en moyenne), de 70 % du nombre de participants (54 contre 31 ) et de 95 % du nombre d'intervenants (13 contre 6). Cela étant, le secrétariat a fait observer qu'il fallait redoubler d'efforts pour faire encore augmenter le nombre d'États représentés et le nombre total de participants présents aux sessions du WP.24. Des résultats concrets, de nouveaux points de l'ordre du jour, un atelier d'une journée et une session de trois jours étaient quelques-unes des mesures proposées par le secrétariat.

## B. Analyse PEST

11. L'analyse du contexte politique, écologique, social et technologique a permis de cerner l'environnement dans lequel opère le WP.24 et de dégager les facteurs d'action et de changement.

12. Contexte politique : Le Groupe de travail opère sous la direction du Comité des transports intérieurs, dont la Division des transports assure le secrétariat. La région de la CEE englobe la région de la Communauté d'États indépendants (CEI), où il est absolument nécessaire de faciliter les transports et d'apporter une assistance technique. Il s'y trouve notamment une zone géographique où la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) participe à plusieurs projets et initiatives de transport intermodal, parmi lesquels l'accord sur les ports secs. La CESAP ne semble pas être aussi limitée que la CEE sur le plan financier, si bien que dans le domaine du transport intermodal, son action est davantage axée sur les projets que ne l'est celle de la CEE.

13. L'avantage principal de la Division des transports de la CEE par rapport à d'autres organismes réside dans les 57 conventions et accords internationaux relatifs aux transports qu'elle administre. Bien que le WP.24 assure le secrétariat du Comité de gestion de l'AGTC et de son Protocole concernant le transport combiné par voie navigable, seules quelques-unes des Parties contractantes (7 ou 8 sur 32) participent aux sessions du Comité de gestion.

14. Contexte économique : La réduction des budgets à tous les niveaux affecte les travaux du WP.24 directement et indirectement, car elle ne va pas sans provoquer une diminution des effectifs de délégués présents aux réunions, des fonds disponibles pour financer les projets et les déplacements, du nombre de publications et des possibilités d'obtenir des financements de sources externes.

15. Contexte social : Les États membres de la CEE composent un tableau hétéroclite sur les plans de la culture, du développement, de l'économie et de l'histoire ; ils diffèrent considérablement les uns des autres par les besoins, priorités et possibilités qui leur sont propres (mise en place de corridors de transport intermodal en Europe et en Asie, élaboration d'un plan directeur national sur le transport de marchandises et la logistique, etc.). Les besoins, manières de procéder et questions liées à l'interopérabilité qui sont spécifiques aux uns et aux autres, ainsi que les différences technologiques qui existent entre eux, constituent autant de défis auxquels il faudrait s'atteler.

16. Contexte technologique : L'innovation technologique est un facteur déterminant du changement et de l'efficacité opérationnelle. Le seul dispositif technologique dont se sert le WP.24 est son site Internet. Afin de pouvoir fonctionner de manière plus efficace et efficiente, il devrait recourir aux outils spécialisés, que ce soit pour les communications courantes liées à ses travaux ou pour les différentes démarches administratives, tâches pour lesquelles il procède encore comme il était d'usage autrefois. Il existe de nombreuses possibilités d'avoir davantage recours à des dispositifs technologiques, en particulier pour le WP.24 qui cherche à renforcer sa position en tant que Groupe de travail qui assure le lien entre tous les Groupes de travail s'occupant de questions relatives aux infrastructures.

## C. Analyse SWOT

17. Une analyse SWOT pourrait s'avérer utile pour dégager les points forts et les points faibles du Groupe de travail, les possibilités qui s'offrent à lui et les risques auxquels il est exposé, afin d'avoir une meilleure idée de la situation actuelle et d'élaborer une stratégie propre à revitaliser ses activités.

<i>Points forts</i>	<i>Points faibles</i>
<p>a) La diversité des États membres de la CEE présente un grand avantage non seulement parce qu'elle se traduit par une foule de meilleures pratiques en matière de transport intermodal et de logistique, mais aussi parce qu'elle offre de nombreuses possibilités de mettre en œuvre ces pratiques ;</p> <p>b) L'intermodalité est au centre des objectifs de développement durable et de transport durable. Le WP.24 n'a pas encore mis à profit cet avantage unique.</p>	<p>a) Plusieurs des autres Groupes de travail se composent de membres originaires du monde entier ou sont reconnus mondialement, ce qui n'est pas le cas du WP.24 ;</p> <p>b) Les différents groupes de travail ne collaborent pas de manière systématique pour bénéficier d'un retour d'information continu sur les questions et défis essentiels qui se posent dans leurs domaines de travail respectifs.</p>
<i>Possibilités</i>	<i>Risques</i>
<p>a) Un grand nombre de questions considérées comme « brûlantes » par le marché, comme la responsabilité civile établie par les différents accords internationaux, l'absence de convention unique sur le transport intermodal, les documents électroniques ou l'échange informatisé de données, la logistique urbaine et le transport intermodal de passagers, ne sont pour l'heure pas examinées par le WP.24 ;</p> <p>b) Le Code CTU pourrait constituer pour le WP.24 un moyen de faire davantage reconnaître son action ;</p> <p>c) Il existe des possibilités de mettre en place de meilleures synergies entre les résultats des travaux menés par les différents groupes de travail, en particulier entre les mesures orientées vers l'action qu'ils mettent en œuvre dans leurs domaines de travail respectifs. Le WP.24 devrait exploiter ou mieux mettre à profit ces possibilités ;</p> <p>d) Le WP.24 devrait exploiter les résultats de ses travaux et les convertir, par exemple, en de nouveaux projets ou de nouvelles publications ou études ;</p> <p>e) Il faudrait collecter des données de première main et réaliser une analyse économique sur le transport intermodal. Il faudrait également faire connaître les tendances originelles. Des groupes de travail constitués d'experts pour chaque question devraient par conséquent être mis sur pied aux fins de la compilation de données et d'éléments de réflexion de première main.</p>	<p>a) Les gouvernements pourraient estimer que le programme de travail du WP.24 n'est pas suffisamment pertinent pour qu'ils puissent y souscrire ;</p> <p>b) Il n'existe aucun lien opérationnel entre les organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales et le WP.24. Il est indispensable d'établir un tel lien afin de fournir des contributions théoriques et des données de recherche fondamentale pour analyse et débat, et de renforcer le programme de travail du WP.24 ;</p> <p>c) Faute de disposer de fonds suffisants, le WP.24 sera peut-être incapable de s'organiser et de produire des études plus nombreuses, de nouveaux outils ou des publications qui offriraient quelque chose en plus aux gouvernements et permettraient à terme d'améliorer la participation à ses sessions.</p>

### III. Défis à relever dans le domaine du transport intermodal dans différentes parties de la région de la CEE<sup>1, 2, 3</sup>

18. Le transport intermodal est confronté à un certain nombre de défis et de possibilités, qui dépendent de différents facteurs (région et infrastructures qu'elle offre, réglementation et structure du marché). On trouvera ci-dessous une liste de ces défis et possibilités, qui pourraient soit être incorporés en tant qu'objectifs dans la stratégie du Groupe de travail, soit être examinés à intervalles réguliers, dans le cadre par exemple de l'ordre du jour du WP.24 ou d'ateliers.

19. Les principaux défis en matière de transport intermodal qui concernent les pays de la région de la CEE sont :

- a) La révision de la directive (UE) n° 92/106 ;
- b) L'adoption de l'ensemble de mesures proposées dans le cadre de l'initiative « L'Europe en mouvement », qui ont pour but de réviser les règles du transport routier afin de supprimer les disparités réglementaires qui le favorisent [élimination des lacunes législatives en matière de protection sociale, de durée du travail et de contrôle du respect des dispositions en vigueur qui sont exploitées par les transporteurs à des fins de réduction des coûts, et application effective du principe de l'utilisateur payeur en ce qui concerne les péages routiers] ;
- c) La modification de la directive (UE) n° 2003/96 relative à la taxation de l'énergie visant à mettre en œuvre le principe du pollueur payeur ;
- d) La réalisation dans le domaine des transports d'initiatives de numérisation telles que l'introduction du document UE électronique unique de transport de marchandises, la mise en place d'un portail Internet des services ferroviaires et la mise en œuvre de la version modernisée du Code des douanes ;
- e) L'établissement de plans de gestion des risques et d'organisation des mesures d'urgence, notamment de gestion des crises. L'interruption de trafic causée par l'incident survenu à Rastatt montre qu'il est nécessaire de disposer de plans d'urgence fondés sur une robuste gestion des risques. Pour chaque grande ligne, des solutions de remplacement doivent être arrêtées à l'avance et continuellement actualisées en collaboration avec les entreprises ferroviaires et les partenaires du transport multimodal ;
- f) L'élimination des obstacles à l'échelon national : les incompatibilités qui existent entre les systèmes ferroviaires nationaux et leurs particularités empêchent d'exploiter les capacités disponibles sur les réseaux ferroviaires de pays voisins. L'interopérabilité du système ferroviaire doit être renforcée ;
- g) La coordination internationale des travaux d'infrastructure : il s'agit de gérer les fermetures de lignes et les restrictions de trafic, qu'elles soient planifiées ou non planifiées, de manière à proposer des solutions viables pour le trafic existant et à limiter les répercussions sur la qualité des services offerts aux usagers ;
- h) La gestion opérationnelle transfrontalière : les corridors de fret ferroviaire, que ce soit le corridor européen ou les corridors Europe-Asie, fournissent une excellente base pour l'établissement d'une coopération internationale en matière de services de fret ferroviaire, mais ne disposent pas actuellement des compétences opérationnelles indispensables pour assurer la compétitivité des services ferroviaires. Il faudrait peut-être mettre en place pour chaque corridor un centre d'exploitation solide afin de gérer efficacement le transport de marchandises à longue distance sur les différents réseaux ;

<sup>1</sup> M. Ralf-Charley Schultze, Président, Union internationale des sociétés de transport combiné route-rail (UIRR), [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp24/Schultze.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp24/Schultze.pdf).

<sup>2</sup> M<sup>me</sup> Natalia Stepanova, Vice-Secrétaire générale, Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT).

<sup>3</sup> M. Manuel Francisco Martínez Torres, Secrétaire général, Europlatforms, et Directeur, Zone logistique d'Algésiras, Red Logística de Andalucía (Espagne).

i) La mise en place de mesures incitatives visant à réduire au minimum les effets des perturbations de trafic sur les services ferroviaires. Le gestionnaire de l'infrastructure doit être incité financièrement à mieux planifier les travaux d'infrastructure et à trouver des solutions permettant d'en limiter les incidences sur les services ferroviaires et, donc, les répercussions économiques sur son entreprise ;

j) L'un des principaux défis à relever pour organiser le transport intermodal au sein du corridor Europe-Asie sera d'améliorer le système d'échange transfrontalier de documents électroniques à valeur juridique en application de différents instruments juridiques. À cet égard, le problème qui se pose est que les dispositifs des différents pays impliqués dans le transport intermodal sont plus ou moins informatisés. Les parties intéressées ne sont pas toutes prêtes à se passer complètement de papier, d'où des discontinuités dans le flux d'échange électronique des documents. Actuellement, une grande partie des démarches liées aux changements de moyen de transport dans la chaîne de transport intermodal s'effectuent encore sur papier. Qui plus est, chaque pays a son propre système et ses propres programmes de gestion électronique visant à améliorer les processus de traitement et de validation des documents. Un système bien établi commun à l'ensemble des participants au processus de transport est donc nécessaire ;

k) Le développement du transport intermodal d'envois postaux internationaux et de produits électroniques au sein du corridor Chine-Europe ;

l) La nécessité manifeste de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il existe une demande pour la mise au point de systèmes de transport plus durables. Lorsque la durabilité constitue l'un des objectifs du transport combiné, les marchandises devraient être transportées le plus loin possible par rail, voie de navigation intérieure ou mer, puis transportées (aux fins de leur distribution) par la route sur des distances aussi courtes que possible ;

m) L'incorporation des différents modes de transport dans un système intégré unique, qui permettrait d'en synchroniser l'utilisation et la gestion. L'interaction a lieu dans les terminaux de transport intermodal, si bien que la mise en place de tels terminaux ou de plates-formes logistiques est indispensable au développement du transport intermodal ;

n) La réduction des coûts logistiques et, partant, du coût du produit final facturé au consommateur. Les terminaux de transport intermodal et les plates-formes logistiques permettent de réaliser des économies d'échelle grâce à la gestion collaborative du fret, qui fait que les camions et camionnettes de livraison ne circulent plus à vide et, donc, que les coûts de transport à l'unité ainsi que tous les coûts indirects du transport (pollution, trafic, etc.) sont moindres.

#### **IV. Orientations du Comité des transports intérieurs**

20. Le Comité des transports intérieurs voudra sans doute examiner les informations figurant ci-dessus et indiquer au secrétariat en quoi il pourrait approfondir son analyse et sur quels points il devrait axer ses efforts en vue de l'élaboration d'une stratégie globale pour le Groupe de travail.