



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Quatre-vingtième session**

Genève, 20-23 février 2018

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Intermodalité : la clef des transports durables et de l'écomobilité**Débat de politique générale : document de réflexion
et projet de programme de travail****« Intermodalité : la clef des transports durables
et de l'écomobilité »****Note du secrétariat***Résumé*

Lors de sa réunion de juin 2017, le Bureau a décidé que le débat de politique générale de la première journée de la quatre-vingtième session du Comité porterait sur le thème suivant : « Intermodalité : la clef des transports durables et de l'écomobilité ». On trouvera dans le présent document les principaux objectifs du débat de politique générale de cette année sur ce thème horizontal et les messages clefs à retenir.

I. Contexte général : intermodalité et durabilité

1. Après l'adoption en 2015 des objectifs de développement durable, la communauté internationale s'est intéressée de plus près à l'importance de la durabilité des transports et de l'écomobilité pour aider l'humanité à retrouver la voie vertueuse du développement durable et à atteindre les objectifs fixés. Elle a de plus en plus conscience que l'intermodalité est l'un des piliers du transport durable de marchandises et de l'écomobilité urbaine.

2. En outre, dans la résolution ministérielle sur le thème « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité » signée le 21 février 2017 à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs (CTI), les États Membres des Nations Unies ont été *instamment priés* « d'améliorer encore les services de transport intermodal et d'intégrer efficacement les modes de transport pour atteindre les objectifs de développement durable ».



3. En choisissant d'axer son débat de politique générale sur ce thème, le CTI contribue à la réalisation des ambitieux objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030 en s'efforçant d'analyser :

a) Les principales politiques et stratégies qui permettent de développer une écomobilité urbaine et de mettre en place des modes de transports publics durables, y compris le vélo et la marche ;

b) Les principaux facteurs et mesures qui favorisent le transport intermodal de marchandises et permettent notamment de faciliter le passage des frontières, de rendre les transports ferroviaires plus compétitifs et de renforcer la coopération entre les différentes parties prenantes ;

c) La mesure dans laquelle l'intermodalité contribue à la viabilité économique, environnementale et sociale.

II. Transport intermodal de marchandises et mobilité des passagers : défis et perspectives

4. Pour atteindre les buts et objectifs de la communauté internationale à l'horizon 2030, il faudra mettre en œuvre des politiques et des mesures visant à promouvoir un transport intérieur efficace, propre, sûr et abordable. La combinaison harmonieuse de différents modes de transport pour les passagers et les marchandises permet d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport et, bien souvent, de l'accélérer et d'en réduire les coûts.

5. Pour le transport de marchandises sur de longues distances, la solution optimale consiste à utiliser les routes pour les premières et dernières étapes du transport et les chemins de fer ou les voies navigables pour les étapes intermédiaires. Il s'agit d'avoir recours aux chemins de fer/voies navigables comme mode de transport principal, d'utiliser les routes pour faciliter la distribution (logistique urbaine – camionnettes électriques de distribution – trans-cargos) et, parallèlement, de libérer le réseau routier et de lutter contre la congestion du trafic pour rendre l'environnement urbain plus propre et plus écologique.

6. Concernant la mobilité des passagers, le défi consiste à développer une écomobilité urbaine et à mettre en place des modes de transports publics durables, notamment le vélo et la marche, ainsi que des services intégrés pour aider et encourager les passagers à les utiliser. Étant donné que 60 % de la population mondiale vivra en ville d'ici à 2030, il est essentiel de définir des stratégies et des politiques favorisant l'écomobilité urbaine et les transports publics durables. À cet égard, l'une des principales mesures à adopter consiste à laisser de côté les moyens de transport individuels motorisés pour limiter la pollution, les embouteillages et les risques liés à la sécurité. La mobilité en tant que service pourrait être, sous certaines conditions, la clef pour atteindre cet objectif.

7. Les systèmes de transport intelligents pourraient constituer un autre moyen de faciliter le transport intermodal de marchandises et la mobilité des passagers. La mise en relation des infrastructures, des véhicules et des utilisateurs permet d'optimiser le flux d'informations et la gestion du trafic et de la mobilité. L'innovation technologique pourrait améliorer la connectivité et donc faciliter les opérations de transport intermodal en améliorant leur empreinte environnementale.

8. Compte tenu de ce qui précède, les participants au débat de politique générale de haut niveau adopteront une approche globale en matière de transport intermodal de marchandises et de mobilité des passagers pour atteindre les objectifs de développement durable, en particulier les objectifs 3, 8, 9, 11 et 13. Une attention particulière sera accordée aux questions de gouvernance ; à la nécessité de renforcer, par exemple, la coopération entre les entreprises ferroviaires afin de mettre en place des services intégrés long-courriers ; ainsi qu'à la nécessité de concevoir et de mettre en place dans les villes des systèmes de transport public intégrés auxquels tous les citoyens pourraient avoir accès à un coût abordable.

9. Les questions suivantes peuvent orienter le débat :
- a) Concernant le transport intermodal de marchandises :
- Quels types de mesures, de politiques ou d'initiatives sont nécessaires pour rendre les transports ferroviaires plus compétitifs ?
 - Comment renforcer la coopération entre les entreprises ferroviaires et concevoir, exploiter et développer des services ferroviaires internationaux ?
 - Comment les chemins de fer peuvent-ils faciliter et promouvoir le transport de porte-à-porte en tirant parti du rendement et de la productivité des routes et voies navigables ?
 - Comment les différentes organisations régionales actives dans le domaine des transports – notamment dans la région de l'Europe et de l'Asie – peuvent-elles renforcer leur coopération et assurer le développement du transport intermodal ?
 - Comment mieux suivre et évaluer la mise en œuvre de différents régimes juridiques, tels que celui prévu à l'annexe 9 de la Convention sur l'harmonisation, qui rendent les transports ferroviaires plus compétitifs et permettent donc de renforcer l'efficacité des services de transport intermodal ?
 - L'informatisation des documents de transport pourrait-elle encourager davantage le développement du transport intermodal ?
 - Peut-on renforcer davantage les efforts des pouvoirs publics en faveur du transport intermodal de marchandises en mettant au point des lignes directrices pour l'élaboration de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique ou pour décider où et comment construire et exploiter des gares intermodales/centres de fret/centres logistiques ?
 - Faudrait-il considérer que la logistique urbaine fait partie du réseau de transports publics (trams-cargos), et, en parallèle, concevoir et construire des gares de marchandises, promouvoir l'utilisation de véhicules de distribution électrique, etc. ?
- b) Concernant la mobilité intermodale des passagers :
- Faudrait-il considérer que les réseaux de transport public urbains font partie intégrante des réseaux de transport nationaux et donc les concevoir comme tel ?
 - Les réseaux de transports publics et de mobilité urbaine qui offrent une solution de mobilité aux citoyens à moins de cinq minutes de marche peuvent-ils être considérés comme durables ?
 - Devrait/pourrait-on tenir compte de la mobilité en tant que service et des réseaux de partage de vélos et de voitures dans la conception et le développement des transports publics ?
 - Au lieu de construire davantage de places de stationnement, les villes ne devraient-elles pas plutôt consacrer les budgets correspondants à la promotion de la pratique du vélo, de la marche et du covoiturage ?
 - Les réseaux de transports publics durables devraient-ils proposer des billets uniques pour les trajets de porte à porte (trajets entre le domicile, les lieux de partage de véhicules ou de vélos, l'arrêt de bus ou de tramway et le travail) ou en faire la promotion ?
 - Quel rôle la technologie (billets électroniques) et les systèmes de transport intelligents devraient-ils jouer dans la promotion de l'écomobilité urbaine et des transports publics durables ?
 - S'agit-il d'une question de culture ou d'offre de services ?

III. Rôle du Comité des transports intérieurs de la CEE dans la promotion du transport intermodal et de la mobilité

10. La question du transport intermodal de marchandises et de passagers est abordée par plusieurs groupes de travail sous différents angles :

- Les travaux du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique portent sur la promotion et la facilitation du transport intermodal de marchandises grâce à l'administration de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes, ainsi que sur d'autres sujets pertinents tels que les plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique, les terminaux de transport intermodal, etc. ;
- Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, groupe de réflexion du Comité, a abordé par le passé (atelier, recherche et publication) le thème de l'écomobilité urbaine et des transports publics durables ainsi que le rôle important que joue l'intermodalité dans la conception et la mise en œuvre de tels systèmes ;
- D'autres groupes, tels que le Groupe de travail des transports routiers, le Groupe de travail des transports par chemin de fer et le Groupe de travail des transports par voie navigable, ont mis en avant le rôle déterminant joué par chaque mode de transport dans une chaîne intermodale ;
- Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses et le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports, plus spécialisés, facilitent le transport intermodal de marchandises et mettent l'accent sur les marchandises dangereuses et le passage des frontières.

11. Le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), partenariat tripartite dont le pilier transports est du ressort de la Division des transports durables, promeut activement l'écomobilité urbaine et les transports publics durables, y compris le vélo et la marche.

12. L'écomobilité et les transports durables sont au cœur des travaux du Comité des transports intérieurs, qui couvrent tous les modes de transport intérieur et garantissent un haut niveau d'efficacité, de sécurité et de respect de l'environnement dans le domaine du transport international routier, ferroviaire, fluvial et intermodal. L'intermodalité a le potentiel de débloquer la situation en ce qui concerne le transport durable et l'écomobilité sur les plans international, régional et local et au niveau des villes et elle contribue ainsi à la réalisation des objectifs de développement durable. Sur la base de ce qui précède, le thème « Intermodalité : la clef de la durabilité des transports et de l'écomobilité » est particulièrement important et opportun et il convient de l'aborder d'un point de vue global.

IV. Projet de programme de travail pour le débat

« Intermodalité : la clef des transports durables et de l'écomobilité »	
20 février 2018	
11 h 00-18 h 00	
Salle XII	
Palais des Nations, Genève	
11 h 00-11 h 20	<i>Ouverture de la réunion et allocution de bienvenue</i>
11 h 20-13 h 00	<i>Séance I : Intermodalité et durabilité</i>
	Cette séance portera sur l'importance d'adopter une approche globale en matière de transport durable et d'écomobilité dans tous les modes de transport pour atteindre les objectifs de développement durable. Une attention particulière sera accordée aux questions de gouvernance, à la nécessité d'une coordination et d'une harmonisation internationales et aux différents avantages qu'offre l'intermodalité par rapport aux approches et initiatives qui reposent sur un seul mode de transport. Les représentants des gouvernements pourront partager le fruit de leur expérience et faire part de leurs projets visant à mettre en œuvre les objectifs de développement durable pertinents, en particulier les objectifs 8, 9 et 11.
13 h 00-15 h 00	<i>Pause</i>
15 h 00-16 h 10	<i>Séance II : Transport intermodal de marchandises</i>
	Cette séance sera consacrée à l'examen des nouvelles mesures permettant de faciliter les échanges commerciaux et d'optimiser les déplacements des véhicules dans le cadre des transports intérieurs, ainsi que les activités logistiques selon les différents modes, que ce soit sur le plan international ou au niveau des villes. Les représentants des gouvernements pourront faire part de leur expérience.
16 h 10-16 h 40	<i>Pause-café</i>
16 h 40-17 h 50	<i>Séance III : Mobilité intermodale des passagers</i>
	Cette séance portera sur les moyens de gérer judicieusement les modes de gestion de la mobilité des passagers dans des environnements urbains de plus en plus denses ainsi que sur les transports publics et la gestion intelligente de la mobilité individuelle. Les représentants des gouvernements pourront faire part de leur expérience.
17 h 50-18 h 00	<i>Observations finales de l'animateur</i>