



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

##### Soixantième et unième session

Genève, 19-21 novembre 2018

Point 1 de l'ordre du jour provisoire

##### Adoption de l'ordre du jour

## Rapport du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique sur sa soixantième et unième session

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–6	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	7	3
III. Atelier « Transports intermodaux régionaux : difficultés pratiques et solutions novatrices » (point 2 de l'ordre du jour).....	8–12	3
IV. Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (point 3 de l'ordre du jour) .....	13–17	5
A. État de l'Accord et des propositions d'amendements adoptées .....	13–14	5
B. Propositions d'amendement (actualisation et extension du réseau).....	15–17	6
V. Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour).....	18–22	6
A. État du Protocole.....	18–19	6
B. Propositions d'amendements .....	20–22	7
VI. Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (point 5 de l'ordre du jour) .....	23–30	7
VII. Changements climatiques et transport intermodal (point 6 de l'ordre du jour).....	31–33	8
VIII. Problèmes posés au transport intermodal le long des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (point 7 de l'ordre du jour).....	34–37	9
IX. Examen des systèmes nationaux de transport et de logistique (point 8 de l'ordre du jour).....	38	9
X. Systèmes de transport intelligents et progrès techniques du transport intermodal (point 9 de l'ordre du jour).....	39–41	9



XI.	Thèmes annuels relatifs au transport intermodal et à la logistique (point 10 de l'ordre du jour) .....	42	10
XII.	Terminaux de transport intermodal (point 11 de l'ordre du jour).....	43–46	10
XIII.	Élaboration de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique (point 12 de l'ordre du jour).....	47–49	11
XIV.	Faits nouveaux et bonnes pratiques dans le secteur du transport intermodal et de la logistique (point 13 de l'ordre du jour).....	50–56	11
	A. Tendances et résultats dans le secteur.....	50–52	11
	B. Activités de la Commission européenne et de différentes entités des Nations Unies .....	53–54	12
	C. Faits nouveaux intervenus à l'échelle paneuropéenne dans les politiques de transport .....	55	12
	D. Statistiques du transport intermodal.....	56	13
XV.	Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal (point 14 de l'ordre du jour) .....	57–59	13
XVI.	Transport intermodal et Convention TIR (point 15 de l'ordre du jour).....	60–61	13
XVII.	Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 16 de l'ordre du jour) .....	62–64	13
XVIII.	Élection du Bureau pour les années 2019 et 2020 (point 17 de l'ordre du jour) .....	65	14
XIX.	Questions diverses (point 18 de l'ordre du jour).....	66	14
XX.	Dates et lieu de la session suivante (point 19 de l'ordre du jour).....	67	14
XXI.	Résumé des décisions (point 20 de l'ordre du jour).....	68	14
Annexes			
I.	Mandat du Groupe d'experts CEE du Code de bonne pratique OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (code CTU) .....		15

## I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a tenu sa soixante et unième session du 19 au 21 novembre 2018 à Genève, sous la présidence de M. Massimo Costa (Italie), Vice-Président du Groupe.
2. Ont participé à cette session des représentants des États membres de la CEE ci-après : Allemagne, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Chypre, Croatie, Fédération de Russie, Grèce, Italie, Lituanie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Suisse et Turquie. Une institution spécialisée des Nations Unies, le Bureau international du Travail (BIT), était également présente.
3. L'Union européenne (UE) était aussi représentée.
4. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient représentées : Commission économique eurasiennne et Projet de chemin de fer transeuropéen (TER).
5. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient également représentées : Association internationale de coordination de la manipulation des chargements (AICMM), Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), Groupement européen du transport combiné (GETC), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Fédération routière internationale (FRI), Union internationale des transports routiers (IRU) et Union internationale des sociétés de transport combiné route-rail (UIRR).
6. Ont participé à la session à l'invitation du secrétariat : l'École de commerce et de gestion technologique de l'Université d'État du Belarus, ETS Consulting, Freight Village RU, Hupac Intermodal SA, le Centre scientifique et pratique interdisciplinaire pour les systèmes d'identification et le commerce en ligne de Université des transports de Moscou, l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et Transcontainer Europe, GmbH.

## II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

7. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat et contenu dans le document ECE/TRANS/WP.24/142.

## III. Atelier « Transports intermodaux régionaux : difficultés pratiques et solutions novatrices » (point 2 de l'ordre du jour)

8. Comme il avait été décidé lors de sa soixantième session, le Groupe de travail a organisé dans le cadre de sa soixante et unième session un atelier sur le thème « Transports intermodaux régionaux : difficultés pratiques et solutions novatrices ». Le programme de cet atelier figure dans le document informel n° 1.
9. L'atelier reposait sur les considérations suivantes : le transport intermodal contribue à la réalisation des objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030 dans la mesure où il entraîne une durabilité économique, environnementale et sociale. Le transport intermodal est susceptible de faciliter le passage des frontières, d'accroître la compétitivité des chemins de fer et des transports sur de courtes distances, ainsi que de renforcer la coopération entre les différents partenaires. Au stade actuel du développement technologique, et pour améliorer la viabilité des transports, il est recommandé que les marchandises soient transportées autant que possible par rail, par voie de navigation intérieure ou par mer, et collectées et distribuées par la route sur des distances les plus courtes possible.
10. Toutefois, le transport intermodal est confronté à des difficultés pratiques qui peuvent varier selon les régions. Il s'agit d'identifier ces difficultés pour pouvoir les surmonter. Des experts issus de différentes régions de la CEE et représentant des États membres, des organisations internationales ou le secteur privé ont eu la possibilité de débattre de ces divers problèmes et ont échangé des idées concernant les solutions possibles.

11. Les participants ont établi la liste des problèmes pratiques et les ont regroupés comme suit :

a) Compétitivité :

i) La compétitivité du transport ferroviaire sur de longues distances est compromise par :

- L'absence de normes internationales communes en ce qui concerne, par exemple, l'enregistrement des locomotives, le poids sur les essieux, la longueur des trains ou les gabarits ;
- L'absence de cadre juridique commun en ce qui concerne le contrat de transport, les procédures administratives complexes (notamment relatives au passage des frontières) et de connexion dans la gestion des opérations ;
- Manque de partenaires logistiques ;
- Disponibilité limitée de fret au retour ;

ii) La compétitivité du transport ferroviaire sur de courtes distances (distribution locale) est compromise par le manque de volumes de marchandises susceptibles de lui permettre de bénéficier d'économies d'échelle ;

iii) La compétitivité des voies navigables est compromise par leur manque d'intégration efficace dans les processus logistiques et par le manque de disponibilité de nœuds multimodaux ;

b) Capacité et souplesse d'acheminement :

i) La capacité de l'infrastructure ferroviaire est limitée, ce qui limite également les sillons disponibles pour les trains de marchandises, d'où une ponctualité qui laisse à désirer car ces trains sont retardés pour laisser la priorité aux trains de voyageurs, que ce soit dans l'horaire normal ou en cas de perturbations ;

ii) Les itinéraires ferroviaires sont souvent prédéfinis et les itinéraires de rechange ne sont pas toujours facilement disponibles, ce qui peut affecter la ponctualité du service en cas d'incident même mineur sur les itinéraires concernés ;

iii) Les terminaux de fret intermodaux manquent de capacité ;

iv) Les investissements dans l'infrastructure ferroviaire, dans le matériel roulant destiné au fret et dans les locomotives sont insuffisants dans certains pays et régions ;

v) Des segments ferroviaires manquants subsistent ;

vi) Le nombre des conteneurs disponibles est limité ;

c) Rôle du principe pollueur-payeur : le défaut de mise en œuvre de ce principe empêche les différents modes de transport d'être sur un pied d'égalité ;

d) Fonctionnement efficace des centres de fret/plateformes logistiques : la législation n'est pas conçue pour faire la différence entre le fonctionnement des centres de fret/plateformes logistiques et les opérations de transit ;

e) Autres :

i) Les données et informations dans les chaînes de transport multimodal ne sont pas partagées ou ne le sont que dans une mesure limitée ; et

ii) Le processus de numérisation de la logistique n'est adopté que par un nombre limité d'opérateurs dans certains pays et régions.

12. Les participants ont en outre pris note et débattu de diverses solutions ou orientations susceptibles d'aider à relever les défis opérationnels énumérés plus haut dans le cadre des groupes de questions spécifiques suivants :

a) Compétitivité :

i) Les couloirs ferroviaires devraient être créés (ou améliorés) aux mêmes normes techniques pour assurer l'interopérabilité, y compris l'utilisation des mêmes

wagons et locomotives tout au long du couloir de transport, la possibilité pour les conducteurs de trains d'opérer au-delà des frontières et l'utilisation d'un système de signalisation commun ;

ii) Il faut renforcer la coopération entre les entités ferroviaires et le long des couloirs de transport par-delà les frontières ;

iii) Les documents électroniques devraient être mis en œuvre (guichet unique numérique) ;

iv) L'innovation devrait être favorisée (par exemple pour simplifier la composition des trains, pour réduire les prescriptions en matière de contrôle technique) ;

v) Il faut encourager la mise au point de nouvelles méthodes d'internalisation de coûts externes ;

b) Capacité et souplesse d'acheminement :

i) Il importe de mettre en œuvre des garanties d'utilisation à long terme et équitable des sillons ferroviaires (droit de passage) tant pour les marchandises que pour les passagers ;

ii) Il faut encourager et accroître les investissements pour créer de nouveaux sillons ferroviaires pour le transport des marchandises (y compris pour le transport à grande vitesse) ainsi que pour construire ou agrandir des terminaux de fret intermodaux de différentes tailles en assurant la mise au point d'installations normalisées ;

iii) Les prêts à la construction d'installations intermodales et auxiliaires devraient être rendus accessibles en fonction des besoins ;

iv) Les politiques d'aménagement du territoire devraient tenir compte de l'évolution des infrastructures ferroviaires, routières et portuaires et devraient donc être en phase avec les objectifs généraux de développement ;

v) Il faudrait élaborer/encourager des solutions automatisées (en ligne) pour les demandes de sillons ;

c) Rôle du principe pollueur-payeur :

i) Des compensations financières au titre de la réduction des émissions peuvent être accordées pour des opérations de transport de marchandises délaissant la route au profit des voies navigables et/ou du chemin de fer (en fonction par exemple du nombre de kilomètres de parcours routier évités, comme cela se fait déjà dans certains États membres) ;

ii) Les conditions d'admissibilité applicables aux mesures de soutien, le cas échéant, doivent être précisées afin de promouvoir les investissements dans les terminaux de transbordement ;

d) Fonctionnement efficace des centres de fret/plateformes logistiques : par l'introduction de règlements spécifiques applicables au fonctionnement des plateformes logistiques ;

e) Autres : Il faut encourager la numérisation pour permettre une meilleure circulation de l'information et une meilleure intégration des processus logistiques.

#### **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 et des propositions d'amendements adoptées**

13. Le secrétariat a fait savoir au WP.24 qu'il n'y avait aucun changement à signaler dans le statut de l'Accord AGTC, qui comptait 32 Parties contractantes au moment de la

soixante et unième session<sup>1</sup>. On trouvera sur le site du Groupe de travail ([www.unece.org/trans/wp24/welcome.html](http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html)) des renseignements détaillés concernant l'accord, y compris une version récapitulative de son texte (ECE/TRANS/88/Rev.6), une carte du réseau AGTC, un inventaire des mesures prises en application des normes énoncées dans l'Accord, ainsi que les notifications dépositaires pertinentes.

14. Le secrétariat a également fait savoir qu'il avait travaillé à la consolidation des amendements apportés à l'accord au cours des neuf dernières années et que la nouvelle version consolidée de l'accord serait prochainement disponible.

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

15. Lors de sa dernière session, le Comité de gestion avait approuvé les propositions d'amendements soumises par le Gouvernement allemand telles qu'elles sont contenues dans le document ECE/TRANS/WP.24/2017/1 et Corr.1. Ces propositions étaient des modifications supplémentaires aux propositions d'amendements contenues dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/4. Le Comité de gestion a convenu que ces amendements devaient être soumis au dépositaire. Le secrétariat a dans un premier temps été incapable de le faire car les traductions n'avaient pas été fournies dans toutes les langues officielles de la CEE. C'est pour cette raison, ainsi que pour assurer la traduction en trois langues, que le document ECE/TRANS/WP.24/2018/1 a dû être soumis pour la présente session. Toutefois, en raison du fait que la traduction était entre-temps devenue disponible, le secrétariat a soumis la version en trois langues des propositions d'amendements adoptées au dépositaire avant le début de la présente session. Le document ECE/TRANS/WP.24/2018/1 n'a donc pas été publié.

16. Le secrétariat a informé le WP.24 que les propositions d'amendements adoptées soumises par le Gouvernement du Kazakhstan et contenues dans le document ECE/TRANS/WP.24/2017/2 et Corr.1 avaient été soumises au dépositaire.

17. La Fédération de Russie a soumis le document informel n° 4 qui propose d'inclure dans l'Accord : i) une voie ferrée importante pour le transport intermodal ; ii) de nouveaux terminaux importants ; iii) de nouveaux points de passage des frontières ; et iv) une gare de changement d'écartement. Le WP.24 a pris note du document et prié la Fédération de Russie de soumettre un document officiel à la prochaine session.

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

### **A. État du Protocole**

18. Le secrétariat a rappelé que le Protocole à l'AGTC (ECE/TRANS/122/Rev.1)<sup>2</sup> était entré en vigueur le 29 octobre 2009 et avait été signé par 15 pays. Neuf pays ont jusqu'à présent ratifié le Protocole<sup>3</sup>. Des informations détaillées ainsi que le texte du Protocole et les notifications dépositaires pertinentes peuvent être consultées sur le site du groupe de travail<sup>4</sup>.

19. Le secrétariat a réaffirmé que le Comité des transports intérieurs (CTI) avait encouragé les Parties contractantes à l'Accord AGTC intéressées à adhérer au Protocole le plus vite possible.

<sup>1</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.

<sup>2</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.

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

<sup>4</sup> [www.unece.org/trans/wp24/welcome.html](http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html).

## B. Propositions d'amendements

20. Le secrétariat du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a informé le WP.24 d'une série d'amendements apportés à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) au cours de sa soixante et unième session (du 4 au 6 octobre 2018 à Genève), avec notamment les nouvelles voies navigables E 40-01 et E-50-01-01, ainsi que l'actualisation de la liste des ports de navigation intérieure d'importance internationale. Conformément à la procédure établie dans le cadre de l'Accord AGN, ces amendements sont entrés en vigueur le 6 novembre 2018. Le secrétariat a également présenté une carte actualisée du réseau des voies navigables à la suite des derniers amendements à l'Accord AGN. Le secrétariat du SC.3 a invité le WP.24 à tenir compte de ces amendements et à envisager les mesures à prendre pour aligner le Protocole en conséquence.

21. Le secrétariat du WP.24 a proposé que soit établi un document recensant les différences entre l'AGN et le Protocole à l'AGTC qui puisse servir de base pour procéder à l'alignement souhaité. Les Parties contractantes pourraient ensuite tirer profit de ce travail pour soumettre à la session suivante des propositions d'amendements au Protocole. Le WP.24 a accueilli favorablement cette suggestion.

22. Le secrétariat du SC.3 a informé le Groupe de travail qu'un recensement du réseau des voies navigables devait être lancé en 2018 et que le SC.3, avec l'appui du Groupe de travail des statistiques des transports, devait commencer à travailler en 2019 à la révision de la terminologie utilisée dans le domaine des voies navigables. Le WP.24 a pris note de cette information supplémentaire. Il a demandé au secrétariat de rendre compte de cet examen de la terminologie lors de prochaines sessions, notamment en ce qui concerne les termes se rapportant au transport combiné.

### Document(s)

ECE/TRANS/SC.3/2017/3, C.N.56.2018.TREATIES-XI.D.5.

## VI. Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (point 5 de l'ordre du jour)

23. Le Groupe de travail avait reconnu à sa précédente session que le Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (code CTU) était utilisé principalement par le secteur privé. On ne disposait cependant d'aucune statistique indiquant par qui (dans quel pays et dans quel secteur) ce code était utilisé et pour quelles raisons. Cela rendait difficile, voire impossible, pour le secrétariat ou d'autres organes, de collecter des statistiques sur les incidents liés à l'utilisation du code CTU. Le secrétariat a donc proposé d'étudier deux façons différentes de recueillir des informations sur l'utilisation du code CTU (ECE/TRANS/WP.24/2018/2). La première consisterait à recueillir des informations au moyen d'un formulaire d'inscription qui apparaîtrait lorsqu'on télécharge le code et permettrait d'en choisir n'importe quelle version linguistique en remplissant un petit questionnaire de trois questions. La seconde passerait par la mise au point d'une application mobile qui, en détectant le type de fret (grâce à une caméra) orienterait l'utilisateur vers la section du CTU qui convient à l'emballage de telles marchandises, tout en recueillant des données sur l'utilisation du code.

24. Le Groupe de travail a examiné ces deux options et a conclu que la seconde serait particulièrement utile car elle permettrait d'accéder plus facilement au code CTU et de mieux l'utiliser, ce qui aurait pour effet de réduire le nombre des incidents touchant la sécurité provoqués par des cargaisons mal chargées. Le WP.24 a reconnu cependant qu'un financement était nécessaire pour mettre au point une telle application et que le secrétariat devrait s'efforcer de trouver des bailleurs de fonds. Dans ce contexte, le WP.24 a prié le secrétariat de mettre en œuvre la première option, en tant que solution simple ainsi que de trouver le budget nécessaire et des donateurs éventuels pour la mise au point de l'application mobile de la seconde option, et de lui en rendre compte à la prochaine session.

25. Le WP.24 s'est ensuite penché sur la demande du Comité des transports intérieurs (CTI) lors de sa dernière session (la quatre-vingtième, du 20 au 23 février 2018, Genève) (ECE/TRANS/274, par. 71) d'envisager de mettre à jour le code CTU, y compris les prescriptions techniques. Dans ce contexte, le WP.24 a examiné le document informel n° 5 de la Fédération de Russie, le document informel n° 6 de l'AICMM et le document informel n° 9 de l'ISO.

26. Ces documents ont mis en évidence certaines déficiences du code CTU susceptibles d'être éliminées par une mise à jour et par l'ajout de nouvelles normes concernant notamment :

- a) Le calcul de la répartition de la charge et le choix des méthodes d'arrimage des cargaisons ;
- b) Le chargement des marchandises dangereuses en vrac dans des conteneurs pour vrac d'utilisation générale ;
- c) L'examen des facteurs de frottement dans le contexte des évolutions nouvelles en matière d'arrimage des cargaisons ;
- d) Les responsabilités divergentes des emballeurs et de conducteurs ; et
- e) La révision du Guide d'arrimage rapide à la lumière de la nouvelle norme européenne sur la sécurité des emballages au transport – prescriptions minimales et épreuves.

27. Le secrétariat a présenté le document informel n° 7 proposant de créer un Groupe d'experts du code CTU. Un tel groupe d'experts se pencherait sur les déficiences du code et ferait une proposition en vue de sa mise à jour.

28. L'OIT s'est félicitée de ce que le WP.24 paraisse intéressé à mettre à jour le code CTU, soulignant toutefois que l'OMI et l'OIT devaient être mandatés par leurs mandants pour aider aux travaux du groupe d'expert proposé. Le calendrier des activités du groupe d'experts devrait donc être modifié pour en tenir compte.

29. Le Groupe de travail a décidé d'établir le groupe d'experts du code CTU et il a adopté son mandat avec les modifications proposées par l'OIT. Le mandat adopté figure en annexe. Il a aussi demandé au secrétariat de le soumettre au Comité des transports intérieurs pour approbation.

30. Le WP.24 a une fois de plus encouragé les États membres à continuer à promouvoir le code CTU pour faire en sorte qu'il soit largement connu et utilisé.

#### **Document(s)**

ECE/TRANS/WP.24/2018/2, Document informel WP.24 n° 5 (2018), Document informel WP.24 n° 6 (2018), Document informel WP.24 n° 7 (2018), Document informel WP.24 n° 9 (2018)

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

31. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des travaux du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport.

32. Les travaux du Groupe d'experts consistent essentiellement à :

- a) Identifier et, si possible, inventorier les réseaux de transport qui, dans la région de la CEE, sont vulnérables aux effets des changements climatiques, de préférence dans le cadre d'un système d'information géographique (SIG) ;
- b) Utiliser/mettre au point des modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques qui tiennent compte des risques extrêmes (températures élevées et inondations, par exemple) susceptibles de toucher certaines infrastructures de transport intérieur dans la région de la CEE selon différents scénarios d'évolution du climat ;



c) Recenser et analyser les études de cas portant sur les conséquences économiques, sociales et environnementales que peuvent avoir les changements climatiques et fournir une analyse coûts-avantages des solutions envisageables en matière d'adaptation.

33. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées et prié le secrétariat d'en fournir davantage à ce sujet lors de la prochaine session.

## **VIII. Problèmes posés au transport intermodal le long des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (point 7 de l'ordre du jour)**

34. À sa quatre-vingtième session, le Comité des transports intérieurs a demandé au Groupe de travail (ECE/TRANS/274, par. 71) d'examiner régulièrement les questions relatives au transport intermodal sur les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

35. Le Groupe de travail a noté que les phases I (2002-2007), II (2008-2012) et III (2013-2017) du projet de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie ont fait de ces liaisons une réalité. La détermination des itinéraires, la hiérarchisation des projets d'investissement dans l'infrastructure, la création d'une base de données fondée sur un système d'information géographique, l'analyse des obstacles non physiques au transport, la comparaison entre transports maritimes et terrestres, l'organisation de plusieurs ateliers nationaux de renforcement des capacités en matière de facilitation des transports et les activités visant à rendre les couloirs fonctionnels en établissant des horaires et des tarifs communs ont contribué à jeter les bases d'un réseau de transport fonctionnel entre l'Europe et l'Asie. Le projet a également accordé une attention particulière aux besoins spécifiques des pays en développement sans littoral et apporté une contribution importante à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty.

36. Le Groupe de travail a également été informé des faits nouveaux survenus en rapport avec la mise en place d'un Observatoire international des infrastructures de transport financé par la Banque islamique de développement. Une fois installé, il constituera un nouvel outil pour illustrer les infrastructures de transport avec ses éléments matériels directs et ses éléments indirects, les flux commerciaux sur ces infrastructures et même les coûts estimés des sections de l'infrastructure pour offrir des outils de référence pour le financement de nouveaux projets.

37. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées et a demandé au secrétariat de faire le point sur les nouveaux développements à sa prochaine session.

## **IX. Examen des systèmes nationaux de transport et de logistique (point 8 de l'ordre du jour)**

38. Le secrétariat a reçu ces dernières années des fonds destinés à des études d'évaluation des systèmes de transport et de logistique de différents pays. À cette fin, le Groupe de travail a été informé des résultats d'études visant à permettre au Kazakhstan et au Kirghizistan d'améliorer leurs systèmes nationaux de transport et de logistique. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées et prié le secrétariat d'en fournir davantage à ce sujet lors de la prochaine session.

## **X. Systèmes de transport intelligents et progrès techniques du transport intermodal (point 9 de l'ordre du jour)**

39. Conformément à la feuille de route de la CEE destinée à promouvoir l'utilisation de systèmes de transport intelligents (STI), qui prévoit 20 mesures à prendre au niveau mondial pour 2012-2020 (publication de la CEE, *Intelligent Transport Systems (ITS) for sustainable mobility*, 2012), le Groupe de travail doit être régulièrement informé, et doit pouvoir débattre, de la manière dont les technologies modernes de l'information et de la

communication peuvent aider à rendre les systèmes de transport intermodal attrayants et harmonieux parmi les différents modes de transport.

40. Le secrétariat a donné des informations sur les activités entreprises par la Division des transports durables et ses groupes de travail en vue de promouvoir les STI dans les transports. Il a notamment rendu compte du symposium sur les futures voitures branchées qui a été organisé conjointement par l'Union internationale des télécommunications et la CEE et qui a permis aux industries de télécommunications et de l'automobile de discuter ensemble de défis tels que les communications spécialisées à courte portée DSRC/STI – G5 et les applications automobiles de la 5G, les véhicules connectés et automatisés, la cybersécurité et l'intelligence artificielle.

41. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées et a demandé au secrétariat de continuer à le tenir au courant des faits nouveaux en matière de STI à sa prochaine session.

#### **Document(s)**

Publication de la CEE « Intelligent Transport Systems (ITS) for sustainable mobility » (2012).

## **XI. Thèmes annuels relatifs au transport intermodal et à la logistique (point 10 de l'ordre du jour)**

42. Le Groupe de travail s'est penché sur les thèmes à retenir pour sa soixante-deuxième session prévue en 2019. Il a examiné la proposition du secrétariat portant sur la logistique urbaine en tant que principal facteur de la mise en œuvre de l'objectif de développement durable 11 « Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables ». Le Groupe de travail a décidé d'organiser pendant la soixante-deuxième session son atelier d'une journée sur le thème « Comment le transport intermodal et la logistique peuvent contribuer à rendre les villes et les établissements humains ouverts à tous, sûrs, résilients et durables. ».

## **XII. Terminaux de transport intermodal (point 11 de l'ordre du jour)**

43. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait décidé à sa cinquante-septième session de faire préparer par le secrétariat une étude spécifique visant à cartographier et à catégoriser les types de terminaux qui existent dans la région de la CEE ainsi que les installations disponibles.

44. Lors de sa dernière session le Groupe de travail a décidé que le secrétariat utiliserait l'ensemble des informations et travaux disponibles pour mener cette étude. Il coopérerait avec l'Union internationale des sociétés de transport combiné route-rail (UIRR) et Europlatforms en vue d'élaborer un modèle commun de questionnaire destiné à la collecte de toutes les données pertinentes, qui serait utilisé par le secrétariat pour les pays dans lesquels les informations ne sont pas mises à la disposition du public. Il a été convenu que l'UIRR et Europlatforms fourniraient au secrétariat toutes les informations dont disposaient leurs membres pour lui permettre de réaliser cette étude.

45. Le Groupe de travail a examiné le document officiel ECE/TRANS/WP.24/2018/3, dans lequel figurait le modèle commun de questionnaire. Comme l'a expliqué le secrétariat, ce modèle de questionnaire exige exactement les mêmes données que celles qui sont déjà disponibles pour avoir été collectées par l'UIRR et Europlatforms auprès de leurs membres. Puisqu'il a été décidé que ce modèle de questionnaire serait utilisé par le secrétariat pour les pays où les informations ne sont pas encore accessibles au public, le secrétariat devait, à des fins de comparaison, veiller à ce que les mêmes données que celles qui sont collectées par l'UIRR et Europlatforms le soient pour le reste des pays de la CEE. Ces données doivent être fournies au secrétariat par l'UIRR et Europlatforms pour les pays de la CEE qu'ils couvrent. L'UIRR a fait savoir au Groupe de travail qu'elle était partie prenante, avec l'UE et les États membres, d'une étude en cours portant sur l'obligation de transparence en

matière d'information et de bonnes pratiques dans le domaine des installations ferroviaires. Cette étude sera achevée en 2019 et l'UIRR sera alors en mesure de communiquer les informations pertinentes au secrétariat.

46. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies et a demandé au secrétariat de faire le point sur cette question à sa prochaine session.

**Document(s)**

ECE/TRANS/WP.24/2018/3.

### **XIII. Élaboration de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique (point 12 de l'ordre du jour)**

47. Lors de sa dernière session, le Groupe de travail s'était entendu sur les principes essentiels du manuel destiné à l'élaboration de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique. Ce manuel devait mettre à profit toutes les informations disponibles et notamment les mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal qui avaient été fournies au secrétariat par les États membres de la CEE. L'objectif principal de ce manuel serait de faire prendre conscience de la valeur de tels plans directeurs pour le secteur du transport de marchandises et de la logistique, et donc pour les économies nationales. Ce manuel devait en outre résumer les principes sur lesquels différents pays de différentes régions ont basé l'élaboration de leur plans directeurs nationaux et être enrichi du plus grand nombre possible d'études de cas et de bonnes pratiques. S'étant mis d'accord sur les principes susmentionnés, le Groupe de travail avait demandé au secrétariat, à sa sixième session, d'entreprendre l'élaboration de ce manuel et, si possible, d'en présenter une première ébauche à la soixante et unième session.

48. Le secrétariat a présenté le document informel n° 2 contenant l'avant-projet de manuel annoté, dont les principaux chapitres étaient les suivants :

- Chapitre 1 : Rôle des gouvernements en matière de transport de marchandises et de logistique ;
- Chapitre 2 : Importance du secteur de la logistique pour les économies nationales ;
- Chapitre 3 : Analyse des bonnes pratiques des États membres de la CEE ;
- Chapitre 4 : Lignes directrices pour l'élaboration de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique ;
- Chapitre 5 : Mesures prévues ou déjà mises en œuvre en faveur de l'élaboration de plans directeurs nationaux ;
- Chapitre 6 : Conclusions et recommandations.

49. Le Groupe de travail a approuvé la structure proposée et demandé au secrétariat d'établir une première ébauche du manuel pour examen à sa prochaine session.

**Document(s)**

Document informel n° 2.

### **XIV. Faits nouveaux et bonnes pratiques dans le secteur du transport intermodal et de la logistique (point 13 de l'ordre du jour)**

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

50. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de l'UIRR des évolutions en cours en matière de transport intermodal et de logistique. Dix priorités fixées par l'équipe spéciale du transport de marchandises ont été précisées :

- a) Projet de refonte du calendrier ;

- b) Concept d'offre de capacité sur les couloirs de fret ferroviaire ;
- c) Améliorations en matière de coordination concernant les restrictions temporaires de capacité ;
- d) Renforcement de l'utilisation du système de coordination des itinéraires ;
- e) Meilleure harmonisation des processus au passage des frontières ;
- f) Suivi des trains et heure d'arrivée prévue ;
- g) Hiérarchisation des priorités, instrument de financement, surveillance des paramètres du réseau transeuropéen de transport TEN – T ;
- h) Facilitation de la mise en œuvre concrète de l'ERTMS ;
- i) Contrôle de la qualité des services de fret à l'aide d'indicateurs clefs de performance établis/partagés ;
- j) Harmonisation du document d'information sur les couloirs.

51. Deux principes ont été respectés : a) utilisateur-payeur et b) pollueur-payeur.

52. Par ailleurs, le représentant du Groupement européen du transport combiné (GETC) a exposé les défis et tendances en matière de transport et d'environnement. Il s'agissait notamment de mettre sur pied un système de transport mondial, unifié et homogène pour éliminer les émissions de CO<sub>2</sub> produites par le transport de marchandise.

## **B. Activités de la Commission européenne et de différentes entités des Nations Unies**

53. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de l'Union européenne des activités récentes et des projets de travaux futurs de la Commission européenne (Direction générale de la mobilité et des transports) dans le domaine du transport intermodal et de la logistique.

54. Le représentant de l'Union européenne a indiqué que les modifications apportées à la directive relative aux transports combinés avaient principalement pour but d'en préciser la définition, d'en faciliter la mise en œuvre, d'en permettre la numérisation et d'actualiser les mesures d'incitation. La définition utilisée dans la Directive en vigueur avait causé de nombreuses difficultés tant pour les autorités que pour l'industrie en raison de son ambiguïté. Elle ne prévoyait aucune mesure efficace pour prouver l'admissibilité du régime spécial applicable aux tronçons routiers qui créent des lacunes permettant de contourner le cabotage et les règles sociales du transport routier. La proposition fixait des conditions très détaillées pour prouver l'admissibilité des opérations sous la forme de documents préétablis, en version papier ou électronique, à vérifier lors de contrôles routiers, ce qui permet de résoudre le problème du contournement. Il était aussi prévu d'imposer aux États membres l'obligation de prendre des mesures pour soutenir les terminaux et en accroître la capacité en cas de besoin. L'objectif à long terme était d'offrir dans toute l'Union européenne (où une demande de transport existe) la possibilité d'effectuer le tronçon routier court (maximum 150 km) dans le cadre d'opérations de transport combiné. Les États membres devaient également être capables de recourir à d'autres mesures de soutien pour le transport combiné mais devaient les revoir tous les quatre ans et les modifier le cas échéant. Il était en outre prévu d'améliorer l'établissement des rapports et la coopération pour permettre une meilleure évaluation des succès ou des échecs rencontrés.

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

55. Aucun fait nouveau intervenu à l'échelle paneuropéenne dans les politiques de transport n'a été présenté à la présente session.

## **D. Statistiques du transport intermodal**

56. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des derniers développements en matière de statistiques du transport. Il a en particulier été question des efforts en cours pour visualiser les volumes de trafic routier et ferroviaire recensés sur les routes E et sur les lignes ferroviaires E, ainsi que des répercussions potentielles sur les liaisons de transport Europe-Asie et les possibilités de transfert modal. Le secrétariat a également indiqué que la cinquième édition du Glossaire des statistiques de transport était attendue en 2019.

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

57. Conformément à une décision du Comité des transports intérieurs, le Groupe de travail devait poursuivre les travaux de l'ex-Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT) concernant : a) le suivi et l'analyse de mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal ; et b) le suivi de l'application et révision de la Résolution d'ensemble sur le transport combiné adoptée par la CEMT (ECE/TRANS/192, par. 90).

58. Le Groupe de travail avait décidé à sa cinquante-sixième session de continuer à veiller à ce que les informations soient maintenues à jour et il a demandé que le questionnaire soit envoyé à nouveau aux États membres en 2015. En 2015 et 2016 le secrétariat a reçu un certain nombre de réponses à ce questionnaire et il a actualisé la base de données en conséquence. Des informations comparables concernant 16 États membres de la CEE sont disponibles en anglais, français et russe (<http://apps.unece.org/NatPolWP24/>) et ont été présentées lors des cinquante-neuvième et soixante et unième sessions.

59. Le Groupe de travail a accepté que le questionnaire soit envoyé à nouveau en 2019.

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

60. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat et le représentant de l'IRU des travaux menés par la Commission de contrôle TIR concernant l'utilisation du régime TIR pour le transport intermodal et les stratégies possibles pour l'avenir. La Convention TIR autorise le transport intermodal de marchandises pour autant qu'au moins un segment du voyage se fasse par route. Durant un segment non routier, la garantie TIR peut ou non être suspendue. Si elle est suspendue, le transport TIR peut reprendre au poste de douane situé à la fin du segment non routier. Le régime TIR est le plus souvent utilisé dans des opérations intermodales de transport routier par des services de traversiers, même si l'intérêt pour le transport par conteneurs sous régime TIR et les volumes transportés ont commencé à augmenter. Le recours au régime TIR pour le transport intermodal présente plusieurs avantages :

- a) Sécurité : compartiments de chargement scellés, possibilité de suivre le transit des conteneurs grâce aux déclarations environnementales du régime TIR (TIR-EPD) ;
- b) Possible traitement préférentiel des conteneurs/navires rouliers sous régime TIR dans les ports (par exemple Aktau et d'autres à venir) – ce qui permet un gain de temps ;
- c) Accès à un réseau de transporteurs routiers fiables par l'intermédiaire des associations TIR (facilitation de cet accès via l'application TIR-EPD à l'avenir) ;
- d) Pas de contrôle physique des cargaisons au cours du trajet (seulement au départ et à l'arrivée).

61. En outre, des essais pilotes concrets ont été présentés et examinés. Le Groupe de travail a pris note de ces informations.

## **XVII. Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 16 de l'ordre du jour)**

62. Le Groupe de travail a été informé des principales décisions prises par le Comité des transports intérieurs (CTI) à sa quatre-vingtième session (20-23 février 2018) sur des

questions présentant un intérêt pour lui. Il a aussi été informé du projet de stratégie du Comité à l'horizon 2030 élaboré par le Bureau du CTI avec le concours du secrétariat (ébauche du document ECE/TRANS/2019/R.1). Conformément aux décisions du Comité transports intérieurs (ECE/TRANS/274, par. 17), le Bureau a demandé : a) que la discussion sur cette stratégie soit ajoutée à l'ordre du jour des réunions des groupes de travail jusqu'à la fin de l'année ; et b) que le document présentant le projet de stratégie soit communiqué aux gouvernements afin d'en faciliter la consultation. Compte tenu de ce qui précède, le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/2019/R.1 au Groupe de travail et sollicité ses commentaires.

63. Le Président a informé le groupe de travail de la contribution qu'il avait apportée au secrétariat dans le cadre de l'élaboration du projet de stratégie du Comité à l'horizon 2030. Il avait notamment fait observer que :

a) Le transport de passagers et de marchandises engendre des externalités susceptibles d'affecter le bien-être humain et l'environnement. Plus elles sont limitées, plus le transport est durable ;

b) Ces externalités doivent être évaluées à l'aune des avantages économiques recherchés ou obtenus par ce transport de marchandises ou de passagers ;

c) Outre l'amélioration des performances en matière d'émission de polluants (les valeurs du niveau de pollution émis par les véhicules munis de moteurs à combustion interne), il est fondamental de réduire l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre ;

d) Il s'agit d'un défi essentiel dans la perspective de limiter la valeur absolue de la pollution rejetée sans altérer les avantages économiques escomptés ;

e) Il est essentiel d'optimiser la logistique. Les meilleurs modèles mathématiques doivent être appliqués pour optimiser les itinéraires quel que soit le mode de transport ainsi que pour améliorer le coefficient de chargement des véhicules ;

f) Dans le même temps, il est important de choisir une combinaison optimale de modalités de transport différentes. Cette optimisation doit elle aussi reposer sur des modèles mathématiques et des politiques stratégiques visant à réduire autant que possible le transport de masses supplémentaires (poids des véhicules à vide) qui ne sont pas strictement nécessaires.

64. Le groupe de travail a pris note de ces informations.

## **XVIII. Élection du Bureau pour les années 2019 et 2020 (point 17 de l'ordre du jour)**

65. Le Groupe de travail a élu M. Massimo Costa Président et M<sup>me</sup> Julia Elsinger Vice-Présidente du Groupe pour les sessions de 2019 et 2020.

## **XIX. Questions diverses (point 18 de l'ordre du jour)**

66. Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **XX. Dates et lieu de la session suivante (point 19 de l'ordre du jour)**

67. Le Groupe de travail a été informé que sa soixante-deuxième session se tiendrait à Genève du 30 octobre au 1<sup>er</sup> novembre 2019.

## **XXI. Résumé des décisions (point 20 de l'ordre du jour)**

68. Le Président a récapitulé les principales décisions prises lors de la soixante et unième session.

## Annexe

### **Mandat du Groupe d'experts CEE du Code de bonne pratique OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (code CTU)**

#### **I. Travaux à accomplir et résultats escomptés**

1. Conformément à la décision prise par le Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/274, par. 71) à sa session de 2018 (20 au 23 février 2018), et sur la base de la version actuelle du Code de bonne pratique pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport, établie conjointement par l'OMI, l'OIT et la CEE en 2014, le Groupe d'experts consacrera son mandat aux travaux suivants :

- a) Développer les dispositions du code CTU correspondant aux prescriptions techniques requises (par exemple, le transport ferroviaire par conteneur), afin de les compléter dans la mesure du possible ;
- b) Après avoir étudié toutes les options envisageables, mettre en évidence et analyser l'option la plus appropriée et la plus pratique pour élaborer une version électronique du code CTU qui comprendrait les éléments suivants :
  - i) Une source (base) de diverses études de cas (bonnes pratiques ou incidents) ;
  - ii) Une source de statistiques et d'informations sur l'utilisation du code, mais aussi sur les raisons pour lesquelles il est utilisé et par qui ;
  - iii) Un mécanisme qui met à jour automatiquement les prescriptions techniques ou suggère de les mettre à jour sur la base de bonnes pratiques mises en œuvre ;
  - iv) Un outil utilisable au quotidien (une application pour smartphone, par exemple).

#### **II. Méthodes de travail**

2. Le Groupe d'experts sera établi et mènera ses activités conformément aux Directives de la CEE relatives aux équipes de spécialistes, approuvées par le Comité exécutif de la Commission le 31 mars 2010 (ECE/EX/2/Rev.1). Lors de sa première réunion, le Groupe d'experts adoptera un plan de travail indiquant clairement ses objectifs et les tâches à accomplir, assorti d'un calendrier d'exécution.

3. Le Groupe d'experts ne devrait commencer à accomplir ses tâches que lorsque les deux autres partenaires, l'OMI et l'OIT, auront également approuvé le mandat du Groupe conformément à leurs procédures administratives. Le Groupe pourrait se fixer le calendrier suivant à titre indicatif : deux réunions la première année, trois au moins la deuxième année et deux au minimum la troisième année, au Palais des Nations, à Genève ; il achèverait ses activités par la communication de son rapport final au WP.24 lors de sa session se déroulant au cours de la troisième année du projet, ainsi qu'aux organes compétents de l'OIT et de l'OMI. Ce rapport devra également contenir des propositions visant à mettre en place des procédures de contrôle et des activités de suivi.

4. Pour les sessions tenues au Palais des Nations à Genève, la traduction des documents et l'interprétation simultanée en anglais, français et russe seront assurées par les services compétents de l'Office des Nations Unies à Genève.

5. La participation aux travaux du Groupe d'experts est ouverte à tous les représentants des États Membres de l'ONU et experts concernés. Les organisations intergouvernementales et non gouvernementales concernées ainsi que les compagnies ferroviaires et les entreprises de transport et de transit intéressées sont invitées à participer et à donner des avis spécialisés conformément aux règles et pratiques de l'ONU.

### **III. Secrétariat**

6. La CEE fournira des services de secrétariat au Groupe d'experts et veillera à une coopération étroite avec toutes les parties prenantes, notamment l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation internationale du Travail (OIT), la Commission européenne et les commissions régionales concernées des Nations Unies.

---