


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique
Soixantième session

Genève, 23-24 novembre 2017

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–5	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	6	3
III. Atelier – Les chemins de fer, le transport intermodal et la numérisation des documents de transport (point 2 de l'ordre du jour).....	7–10	3
IV. Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (point 3 de l'ordre du jour).....	11–16	5
A. État de l'Accord et des propositions d'amendements adoptées	11–13	5
B. Propositions d'amendements (actualisation et extension du réseau AGTC).....	14–15	6
C. Propositions d'amendements (normes minimales en matière d'infrastructures et de performances)	16	6
V. Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour).....	17–25	6
A. État du Protocole.....	17–19	6
B. Propositions d'amendements	20–25	7
VI. Code de bonne pratique pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) (point 5 de l'ordre du jour)	26–29	8
VII. Changements climatiques et transport intermodal (point 6 de l'ordre du jour).....	30–32	9
VIII. Systèmes de transport intelligents et progrès techniques dans le transport intermodal (point 7 de l'ordre du jour).....	33–35	9
IX. Thèmes annuels relatifs au transport intermodal (point 8 de l'ordre du jour).....	36–37	10



X.	Terminaux de transport intermodal (point 9 de l'ordre du jour)	38-40	10
XI.	Préparation de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique (point 10 de l'ordre du jour).....	41-43	11
XII.	Faits nouveaux intervenus dans le secteur du transport intermodal et de la logistique et bonnes pratiques mises en œuvre (point 11 de l'ordre du jour).....	44-53	11
A.	Tendances et performances dans le secteur	44-46	11
B.	Activités de la Commission européenne et d'autres entités des Nations Unies	47-49	12
C.	Faits nouveaux intervenus à l'échelle paneuropéenne dans les politiques de transport.....	50	12
D.	Statistiques sur le transport intermodal.....	51-53	13
XIII.	Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal (point 12 de l'ordre du jour).....	54	13
XIV.	Transport intermodal et Convention TIR (point 13 de l'ordre du jour).....	55-56	13
XV.	Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 14 de l'ordre du jour)	57-59	14
XVI.	Programme de travail et évaluation biennale pour 2018-2019 et Plan de travail pour 2018-2022 (point 15 de l'ordre du jour)	60-63	14
A.	Projet de programme de travail et évaluation biennale pour 2018-2019	60-62	14
B.	Projet de plan de travail pour 2018-2022.....	63	15
XVII.	Date et lieu de la prochaine session (point 16 de l'ordre du jour).....	64	15
XVIII.	Résumé des décisions (point 17 de l'ordre du jour).....	65	15

I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a tenu sa soixantième session les 23 et 24 novembre à Genève. La réunion a été présidée par 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, Chypre, Espagne, Fédération de Russie, Grèce, Israël, Italie, Kazakhstan, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suisse, Turquie et Ukraine. Une institution spécialisée des Nations Unies, le Bureau international du Travail (BIT), était également représentée.
3. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient représentées : Commission économique eurasiennne, Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et Union internationale des transports routiers (IRU).
4. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées : Comité international des transports ferroviaires (CIT), Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Groupement européen du transport combiné (GETC) et Union internationale des sociétés de transport combiné route-rail (UIRR).
5. Ont participé à la session à l'invitation du secrétariat PLASKE JSC, Hupac Intermodal SA, UTLC JSC et l'Université technique de Rhénanie-Westphalie (RWTH) à Aix-la-Chapelle.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.24/140.

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/140).

III. Atelier – Les chemins de fer, le transport intermodal et la numérisation des documents de transport (point 2 de l'ordre du jour)

7. Conformément à une décision prise à la session de l'année dernière, le Groupe de travail a organisé un atelier sur la contribution des chemins de fer au transport intermodal et la numérisation (informatisation) des documents de transport. La question a fait l'objet de deux tables rondes. La première table ronde, qui portait sur la contribution des chemins de fer au transport intermodal, était animée par huit orateurs originaires de différents pays et représentant différentes organisations internationales. La deuxième table ronde, qui avait pour thème principal l'informatisation des documents de transport, était animée par cinq orateurs. Si les ateliers annuels du Groupe de travail occupent habituellement la première demi-journée de la session, celui-ci a pris presque toute la première journée de la session en raison des attentes très vives des États pour y participer et s'y exprimer.
8. En ce qui concerne la contribution des chemins de fer au transport intermodal, les participants :
 - a) Ont pris note des nouvelles mesures prises en Slovénie afin d'y améliorer le transport intermodal et de promouvoir davantage la situation géographique de ce pays, en mettant notamment en avant les couloirs de la Baltique, de l'Adriatique et de la Méditerranée, les projets de développement clefs mis en œuvre dans le port de Koper et les projets d'infrastructures de transport ferroviaire ;

¹ Tous les documents et exposés de la session sont disponibles sur le site Web suivant : <http://www.unece.org/fr/transport/areas-of-work/intermodal-transport/transport-intermodal-et-logistique-accueil.html>.

b) Ont été informés de l'évolution de la situation dans les couloirs de transport internationaux Est-Ouest et Nord-Sud et du développement des infrastructures ferroviaires en Russie orientale ;

c) Ont été informés de l'amélioration de la législation adoptée par la Fédération de Russie pour y renforcer le secteur du transport intermodal et aussi des orientations prioritaires pour le développement des transports dans ce pays ;

d) Ont pris note du cadre stratégique mis en œuvre par la Serbie pour développer davantage le transport intermodal, comportant notamment : a) un plan pour le développement des transports ferroviaires, routiers, fluviaux, aériens et intermodaux pour la période 2015-2020 ; b) un plan (directeur) général régissant le développement des transports de 2009 à 2027 ; c) une loi sur les chemins de fer et un règlement sur les mesures incitatives visant à promouvoir le transport combiné ;

e) Ont pris note du plan directeur pour le roulage des marchandises mis en œuvre par Israël, lequel plan comporte des politiques visant à encourager l'utilisation de trains plutôt que de camions pour le transport du fret, l'investissement dans les infrastructures de transport ferroviaire de marchandises, l'amélioration de la connectivité des modes de transport et le renforcement de la réglementation au moyen de lois, d'ordonnances et d'activités de surveillance, ainsi que de mesures d'exécution ayant pour objectif d'améliorer le camionnage des marchandises ;

f) Ont été informés de la mise en place d'un service de conteneurs sur les couloirs Chine-Europe, de la dynamique du transport international de marchandises tout le long du Transsibérien en 2011-2016, de l'intégration des services logistiques sur ce dernier et des problèmes auxquels doivent faire face les réseaux ferroviaires transeursiens ;

g) Ont constaté le rôle important joué par les centres de fret dans le développement et la promotion du transport intermodal et ont réfléchi au terme « syncromodalité » ;

h) Ont réfléchi aux principaux avantages stratégiques du transport ferroviaire en particulier en Europe et en Asie et estimé que pour rendre le chemin de fer encore plus compétitif, il faudrait que les transporteurs, les transitaires et les autres acteurs du secteur ferroviaire conjuguent leurs efforts ;

i) Ont considéré qu'à l'heure actuelle, en Europe, les points revêtant la plus haute importance pour le développement du transport intermodal et de la logistique étaient ceux-ci :

- Réviser comme escompté la directive 92/106/CEE ;
- Adopter 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 ;
- Modifier comme escompté la directive 2003/96/CE relative à la taxation des produits énergétiques de manière à appliquer le principe pollueur-payeur ;
- Mener dans le domaine des transports des initiatives de numérisation efficaces, notamment l'introduction du document UE électronique unique de transport de marchandises, la mise en place d'un portail Internet des services ferroviaires et celle de la version modernisée du Code des douanes ;

9. S'agissant de l'informatisation des documents de transport, les participants :

a) Ont été informés des problèmes qui se posent dans le cadre de la mise en œuvre du Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR) ;

b) Ont pris note de l'informatisation totale du régime TIR, à savoir le système eTIR, un partenariat public-privé dont les grands principes sont : a) la gestion par les services douaniers des données figurant dans la garantie électronique ; b) l'échange de données entre les administrations douanières ; et c) l'interopérabilité dans le traitement des écritures commerciales et des documents relatifs au transport ;

c) Ont été informés de la directive comparant les régimes juridiques (CMR, COTIF/CIM, SMGS) et les clauses et conditions générales applicables à la cotraitance du trafic de marchandises fer-mer (clauses et conditions générales du trafic fer-mer), publiées par le Comité international des transports ferroviaires (CIT) respectivement en 2017 et en 2015 ;

d) Ont pris note des informations fournies à propos de la « feuille de route pour les chemins de fer à l'ère du numérique » et de la lettre de voiture électronique (Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)) (Réseau européen de la concurrence (ECN)), notamment la publication, le 1^{er} janvier 2017, des manuels du CIT ;

e) Ont été informés du système de contrôle automatique des chemins de fer russes, dont les principaux objectifs sont l'augmentation de la vitesse à laquelle les trains franchissent les postes de contrôle, la rationalisation et l'accélération des opérations douanières ainsi qu'un gain d'efficacité sur le plan des interactions entre le transporteur, les autorités douanières et les acteurs du commerce extérieur.

10. Les travaux, les exposés et tous les autres documents de l'atelier ont été téléchargés sur le site Web de la CEE, à l'adresse suivante : www.unece.org/trans/wp24/wp24-themes/2017.html. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que grâce à un modeste financement, un consultant avait pu être engagé pour procéder à une analyse documentaire du thème auquel l'atelier était consacré. Cette analyse, accompagnée des exposés des différents intervenants, ferait l'objet d'une publication appelée à figurer parmi les résultats concrets de la session du Groupe de travail.

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

A. État de l'Accord et des propositions d'amendements adoptées

Document(s) : C.N.86.2016.TREATIES-XI.E.2, ECE/TRANS/88/Rev.6.

11. Le Groupe de travail a noté que l'AGTC comptait actuellement 32 Parties contractantes². Des informations détaillées sur l'AGTC, notamment le texte complet et actualisé de l'Accord (ECE/TRANS/88/Rev.6), une carte du réseau AGTC, un inventaire des normes mentionnées dans l'Accord, ainsi que toutes les notifications dépositaires pertinentes, peuvent être consultées sur le site Web de la CEE (www.unece.org/trans/wp24/depnot.html).

12. Le Secrétariat a informé le Groupe de travail du nombre de Parties contractantes aux accords AGC et AGTC et du nombre d'États membres de la CEE qui ne sont parties ni à l'AGC ni à l'AGTC. Le Groupe de travail a rappelé que le secrétariat avait notamment pour tâche de prendre des initiatives afin de promouvoir l'AGTC. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il axerait ses activités sur la promotion de l'Accord auprès des États membres de la CEE qui, tout en étant membres de la Commission européenne, ne sont pas parties à cet instrument.

13. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de lui fournir le plus tôt possible une version mise à jour de tous les amendements approuvés jusqu'en 2016.

² 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.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.24/2017/1 et Corr.1, ECE/TRANS/WP.24/2017/2 et Corr.1, ECE/TRANS/WP.24/2009/4, ECE/TRANS/WP.24/2016/2, document informel WP.24 n° 2 (2017).

14. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa dernière session, le Comité de gestion de l'Accord AGTC avait décidé de ne pas envoyer au depositaire à New York les propositions d'amendements en suspens figurant dans le document ECE/TRANS/WP.24/2009/4 et d'attendre les propositions d'amendements actualisées du Gouvernement allemand en lien avec ce document. Le Comité de gestion a examiné le document ECE/TRANS/WP.24/2017/1 et Corr.1 et le document informel WP.24 n° 2 (2017), dans lequel figurent les propositions d'amendement actualisées communiquées par le Gouvernement allemand, et a décidé d'envoyer ces amendements au depositaire à New York.

15. En outre, le Groupe de travail a rappelé qu'à sa dernière session, le Gouvernement kazakh avait présenté des propositions d'amendements aux annexes I et II de l'AGTC. Ces propositions ont été incluses dans le document ECE/TRANS/WP.24/2016/2. Toutefois, compte tenu de l'incertitude relative aux différentes versions linguistiques des propositions d'amendements présentées par le Gouvernement kazakh, le Comité de gestion de l'AGTC a demandé au secrétariat de confirmer, avec le Kazakhstan, le texte exact de ces propositions et est convenu de les examiner à nouveau lors de la soixantième session du Groupe de travail. Le Comité de gestion a examiné les documents ECE/TRANS/WP.24/2017/2 et Corr.1, dans lesquels figurent les propositions d'amendement présentées par le Gouvernement kazakh et a décidé d'envoyer ces amendements au depositaire à New York.

C. Propositions d'amendements (normes minimales en matière d'infrastructures et de performances)

16. Le Comité de gestion a rappelé qu'à la cinquante-huitième session du Groupe de travail, il avait été informé par le secrétariat que les secrétariats du Groupe de travail des transports par chemin de fer, du WP.24 et de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) avaient établi les documents ECE/TRANS/SC.2/2014/1-ECE/TRANS/WP.24/2014/1. Ces documents contenaient des propositions d'amendements concernant de nouveaux paramètres et normes minimaux pour les infrastructures et les performances pouvant être introduits dans les annexes III et IV de l'AGTC. À sa dernière session, le Comité de gestion a constaté que les modifications apportées aux normes minimales en matière d'infrastructures et de performances avaient été notifiées au depositaire à New York, que la notification correspondante avait été publiée le 23 mars 2016 et qu'aucune objection n'avait été reçue au cours de la période considérée. À la dernière session du Groupe de travail, les Parties contractantes à l'AGTC ont demandé au secrétariat de leur fournir le texte devant être incorporé à l'Accord avant d'établir la version complète de celui-ci. Le secrétariat a communiqué les informations demandées aux Parties contractantes.

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

A. État du Protocole

Document(s) : ECE/TRANS/122 et Corr.1-2, ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3.

17. Le Groupe de travail a rappelé que le Protocole avait pour objet de rendre le transport par conteneurs et le transroulage sur les voies navigables et les parcours côtiers d'Europe plus efficace et plus attrayant pour la clientèle. Le Protocole fixe un cadre juridique qui définit un plan coordonné pour le développement des services de transport intermodal sur les voies navigables et les parcours côtiers paneuropéens, conformes à ceux visés dans l'Accord

européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), sur la base de paramètres et de normes convenus au plan international.

18. Le Groupe de travail a pris note de l'état du Protocole tel que présenté par le secrétariat. Il a rappelé que le Protocole était entré en vigueur le 29 octobre 2009 et avait été signé par 15 pays. À ce jour, 9 pays l'ont ratifié³. Le texte du Protocole figure dans les documents ECE/TRANS/122 et Corr.1 et 2⁴. Des informations détaillées sur le Protocole, notamment le texte de l'instrument et les notifications dépositaires pertinentes, peuvent être consultées sur le site Web du Groupe de travail.

19. Le Groupe de travail a rappelé que le Comité des transports intérieurs (CTI) avait encouragé les Parties contractantes à l'AGTC concernées à adhérer au Protocole dès que possible. Il les a invitées à donner suite à cet appel du CTI.

B. Propositions d'amendements

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2015/3-ECE/TRANS/WP.24/2015/12,
C.N.100.2016.TREATIES-XI.E.2-a.

20. Le Comité de gestion a rappelé que le document ECE/TRANS/SC.3/2015/3-ECE/TRANS/WP.24/2015/12, qui énonce les différences entre le Protocole et l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), avait été approuvé à la session de novembre 2015 du WP.24 et du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3). Le secrétariat avait notifié ces changements au dépositaire le 23 mars 2016 (C.N.100.2016.TREATIES-XI.E.2.a). Aucune objection à ces propositions d'amendements n'avait été reçue. Toutefois, lors de la dernière session du Groupe de travail, en 2016, le Comité de gestion a demandé au secrétariat de lui fournir le texte correspondant, qui serait inclus dans la version consolidée du Protocole de l'AGTC. Le secrétariat a communiqué les informations demandées au Comité de gestion.

21. En outre, à la dernière session du Groupe de travail, le Comité de gestion du Protocole de l'AGTC a prié le secrétariat d'achever ses travaux visant à aligner les dispositions du Protocole avec celles de l'AGN s'agissant des ports, des terminaux et d'autres aspects. Il a également prié le secrétariat de présenter un document conjoint au Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure pour examen initial, puis au SC.3 et au WP.24 en 2017 pour examen final.

22. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des activités menées par le SC.3 et le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) qui présentent un intérêt pour l'AGN. La Pologne avait adhéré à l'Accord en 2017, ce qui portait à 19 le nombre de Parties contractantes à l'AGN. À sa soixante et unième session, tenue du 4 au 6 octobre 2017, le SC.3 avait adopté la série suivante d'amendements à l'AGN (ECE/TRANS/SC.3/2017/3). Ces amendements avaient été élaborés en tenant compte des propositions des États membres et de la troisième édition révisée de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu) parue en 2017 (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3). Étaient notamment concernés : a) deux nouvelles branches dans le réseau de voies navigables E : E 40-01, le Dniepr, de Nizhnie Zhary jusqu'à l'embouchure de la Pripyat (les parties contractantes directement intéressées sont le Bélarus et l'Ukraine), et E 50-01-01, la Belaya, de l'embouchure au canal d'Aguidel-terminal pétrolier (la partie contractante directement intéressée est la Fédération de Russie) ; et b) les amendements à l'annexe II, liste des ports de navigation intérieure d'importance internationale. Les amendements adoptés ont été transmis au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies (ONU) en vue de la publication de la notification dépositaire requise.

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

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

23. Le secrétariat a indiqué qu'il n'y avait pas eu de propositions tendant à l'alignement du Protocole à l'AGTC sur l'Accord AGN outre celles énoncées dans le document ECE/TRANS/SC.3/2015/3-ECE/TRANS/WP.24/2015/12. Toutefois, les amendements à l'AGN récemment adoptés sont susceptibles d'entraîner des modifications du Protocole à l'AGTC, et le WP.24 et le SC.3 pourraient traiter conjointement cette question.

24. Le Comité a également été informé des résultats de l'atelier « Voies et ports de navigation intérieure : passerelles d'intermodalité » qui s'est tenu le 14 juin 2017, à la cinquante et unième session du SC.3/WP.3. L'atelier avait pour objet de mettre en commun les pratiques optimales, de mettre en évidence les principaux problèmes et de faire des recommandations sur les mesures pertinentes que pourrait prendre le SC.3 afin de renforcer le rôle du transport par voie navigable dans les chaînes intermodales de transport et de créer de la valeur ajoutée à l'échelle paneuropéenne. Les participants ont estimé que plus ample considération devrait être accordée aux thèmes suivants :

- Prendre immédiatement des dispositions pour garantir les conditions de navigation voulues sur les principales voies navigables et pour lutter contre les changements climatiques ;
- Poursuivre les efforts menés pour garantir l'existence d'infrastructures de haute qualité et le développement d'un réseau de voies navigables d'importance internationale conforme à l'AGN, qui est un élément essentiel des chaînes logistiques de transport, tout en œuvrant pour de bonnes liaisons intermodales ;
- Réduire l'engorgement et lutter contre les effets des changements climatiques en intensifiant la réorientation vers le transport par voie navigable ;
- Promouvoir les innovations et la numérisation du secteur ;
- Répondre aux nouvelles exigences du marché ;
- Prendre en compte la participation du secteur privé et d'autres questions pertinentes.

25. Les exposés peuvent être consultés à l'adresse suivante : www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2017.html.

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

26. À sa dernière session, le Groupe de travail a pris note des activités du secrétariat en ce qui concerne la formation au Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) et a prié le secrétariat d'étudier, en collaboration avec l'Organisation internationale du Travail et l'Organisation maritime internationale, les moyens de recueillir des statistiques sur les incidents liés à la manutention des engins de transport afin de mieux comprendre comment mettre en œuvre le Code CTU de la manière la plus efficace. Le Groupe de travail a également demandé au secrétariat d'afficher sur son site Web les informations disponibles sur l'utilisation du Code CTU.

27. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa session précédente, l'OIT avait annoncé que son Conseil d'administration avait adopté en 2011 un mandat visant à trouver des moyens d'améliorer la collecte et la publication de données sur les accidents dus au mauvais emballage des conteneurs. Le secrétariat de la CEE avait pris contact avec le Département des politiques sectorielles du BIT et avait assisté aux réunions des organes consultatifs du Département en janvier 2017. L'Unité des transports et des questions maritimes du BIT envisage de soumettre une proposition pour l'exercice budgétaire 2018-2019 et de demander des fonds pour ses travaux relatifs au mandat.

28. Le Groupe de travail s'est dit conscient du fait que le code CTU était principalement utilisé par le secteur privé et que personne ne signalait vraiment quand et pour quelles raisons il l'était. De ce fait il sera difficile, voire impossible, pour le secrétariat ou d'autres organes de collecter des statistiques sur les incidents liés à la manutention des engins de transport ou même de diffuser les informations disponibles sur l'utilisation du code CTU. Le secrétariat

a proposé d'examiner différentes possibilités afin de mieux faire connaître le code CTU ou de recueillir des informations utiles concernant son utilisation, par exemple par le biais d'un formulaire d'enregistrement à remplir avant le téléchargement du code en différentes langues afin de recueillir des statistiques indicatives sur l'utilisation possible du code. On pourrait même utiliser un outil plus complexe si les ressources supplémentaires le permettent.

29. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction cette proposition et a prié le secrétariat de fournir davantage d'informations sur la question à sa prochaine session.

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

30. 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 internationaux.

31. Le Groupe d'experts s'est attaché à :

a) Recenser et, autant que faire se peut, inventorier les réseaux de transport qui, dans la région de la CEE, sont vulnérables aux effets des changements climatiques, si possible dans le cadre d'un système d'information géographique (SIG) ;

b) Utiliser/mettre au point des modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques tenant compte des risques extrêmes (températures élevées et inondations, par exemple) qui peuvent toucher certaines infrastructures de transport intérieur dans la région de la CEE selon différents scénarios d'évolution du climat ;

c) Recenser et analyser des 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.

32. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées et a prié le secrétariat de lui présenter des renseignements complémentaires sur cette question à sa prochaine session.

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

Document(s) : Publication de la CEE *Intelligent Transport Systems (ITS) for sustainable mobility, 2012*

33. Le Groupe de travail a rappelé que la Division avait établi une feuille de route afin de promouvoir l'utilisation des 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*). Sur cette base, le Groupe de travail a examiné de quelle manière les technologies modernes de l'information et de la communication pouvaient contribuer à rendre les systèmes de transport intermodal attrayants et « fluides » par rapport à d'autres modes de transport. Le secrétariat a invité M^{me} Alexia SOLVAY, responsable du groupe de recherche Mobilité et logistique, à présenter le projet « Tellisys » pour animer le débat.

34. Le projet « Tellisys » porte sur la conception d'une solution complexe pour optimiser les volumes dans le transport intermodal, notamment au moyen d'une gamme de produits de nouvelles unités de chargement intermodal, qui répondent aux exigences actuelles du marché. Cette solution améliore la performance des chaînes logistiques intermodales en répondant à la demande de l'Union européenne de disposer de réseaux logistiques plus économes en énergie et à faibles émissions, tout en contribuant à accroître l'efficacité des transports, en facilitant la transition entre les différents modes de transport.

35. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées et a prié le secrétariat de présenter des renseignements complémentaires sur cette question à sa prochaine session.

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

36. Le Groupe de travail a eu l'occasion d'examiner l'intérêt qu'il y avait pour ses travaux et ses débats à réexaminer les différents thèmes des ateliers organisés depuis 2013. Il a souscrit à la proposition du secrétariat visant à retirer ces thèmes de l'ordre du jour. Étant donné, par exemple, que peu de pays ont répondu au questionnaire sur le rôle des transitaires et de la logistique dans les chaînes de transport intermodal, il n'a pas été possible de réaliser une étude sur la question ; par ailleurs, aucune nouvelle mesure concrète n'a été décidée concernant les autres ateliers organisés ; le Groupe de travail a donc décidé qu'il n'y avait pas lieu de continuer à inscrire ces questions à l'ordre du jour.

37. Le Groupe de travail a eu des discussions fructueuses concernant le thème à traiter lors de son atelier de l'année prochaine. Il a été convenu de choisir un thème stratégique abordant les besoins et les difficultés auxquelles toutes les régions sont confrontées pour développer le transport intermodal et donnant l'occasion de présenter des approches novatrices et des solutions efficaces. C'est pourquoi le Groupe de travail a décidé que l'atelier de l'année prochaine porterait principalement sur « les difficultés opérationnelles du transport intermodal régional et les solutions novatrices ».

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.24/2017/3.

38. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa cinquante-septième session, il avait décidé de charger le secrétariat d'élaborer une étude pratique afin d'établir une carte et un classement des terminaux existants dans la région de la CEE et des services qu'ils offraient. En outre, à sa cinquante-huitième session, le secrétariat a préparé le document ECE/TRANS/WP.24/2015/5, qui décrit la structure de l'étude envisagée. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de prendre connaissance d'autres études similaires avant d'entreprendre l'étude sur le transport intermodal. Au cours de sa dernière session, le secrétariat a élaboré le document ECE/TRANS/WP.24/2016/2, qui résumait le contenu d'autres études. Toutefois, à sa dernière session, le Groupe de travail est convenu qu'il serait important de mener une étude pilote dans un État membre afin de déterminer si les informations nécessaires à l'étude étaient disponibles dans les États membres qui échappaient au cadre de la Commission européenne ou de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP). Le Gouvernement turc s'est porté volontaire pour mener à bien un projet pilote visant à examiner la situation des terminaux situés sur son territoire. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP24/2017/3, établi par la Turquie, qui présente les résultats de ce projet pilote.

39. Le Groupe de travail a souscrit à la proposition du secrétariat visant à ne pas réinventer la roue pour l'élaboration de cette étude mais à utiliser toutes les informations et tous les travaux existants pour mener à bien cette tâche. Le Groupe de travail s'est en outre félicité de la coopération entre le secrétariat, l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR) et Europlateformes en vue d'élaborer un modèle/questionnaire commun pour la collecte de toutes les données pertinentes. Ce modèle sera utilisé par le secrétariat pour les pays dans lesquels les informations ne sont pas disponibles. Il a été convenu que l'UIRR et Europlateformes fourniraient au secrétariat toutes les informations dont disposent leurs membres afin de réaliser cette étude. De plus, le secrétariat a fait part au Groupe de travail d'une autre initiative menée par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) concernant la mise en place d'un Observatoire international des infrastructures de transport. Cet observatoire est conçu sur une plateforme SIG (système d'information géographique) et l'un de ses objectifs principaux est la collecte de données sur les centres logistiques et les terminaux intermodaux. L'étude sur les terminaux de transport intermodal pourrait tirer parti de cette initiative et être élaborée dans le cadre du SIG.

40. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées et a prié le secrétariat de lui fournir des renseignements complémentaires sur l'évolution de l'étude à sa prochaine session.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.24/2015/5.

41. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa cinquante-huitième session, il avait demandé au secrétariat que soient élaborées des directives plus détaillées sur la manière d'établir des plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique sur la base du document ECE/TRANS/WP.24/2015/5, avec l'aide de sources extérieures et compte tenu des observations communiquées par les États membres et les institutions intergouvernementales concernées. À sa dernière session, il a pris note des progrès réalisés dans l'élaboration des plans directeurs nationaux et a demandé au secrétariat de continuer à étudier comment mener au mieux les travaux jusqu'au stade de l'étude complète.

42. Le Groupe de travail est convenu que les travaux relatifs aux directives sur la manière d'établir des plans directeurs nationaux devaient être fondés sur les principes suivants :

- L'idée principale est de préparer un manuel de bonnes pratiques sur la manière d'élaborer des plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique ;
- Ce manuel devrait tirer parti de toutes les informations disponibles, y compris des mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal fournies au secrétariat par les États membres de la CEE ;
- Il ne s'agit pas de comparer ou d'évaluer les politiques des pays, mais plutôt de leur faire prendre conscience de l'utilité que ces plans directeurs peuvent avoir pour le secteur national du transport de marchandises et de la logistique et, partant, pour l'économie nationale ;
- Le manuel devrait résumer les principes sur la base desquels différents pays de différentes régions ont élaboré leur plan directeur national et être enrichi du plus grand nombre possible d'études de cas/de bonnes pratiques afin de bien remplir son rôle de document d'orientation.

43. Après avoir convenu des principes susmentionnés, Le Groupe de travail a prié le secrétariat de s'atteler à l'élaboration du manuel et de lui présenter si possible un avant-projet à sa prochaine session.

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

A. Tendances et performances dans le secteur

44. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de l'UIRR des tendances récentes et des faits nouveaux dans le secteur, en particulier de l'incident de Rastatt. Cet incident montre à quel point une coordination internationale efficace des services de transport ferroviaire par les ministères et les gestionnaires d'infrastructure des différents pays est urgente et nécessaire et doit être menée avec le soutien résolu de la Commission européenne. L'incident a mis en lumière :

- a) L'ampleur de la perturbation, tant en termes de durée que d'impact sur les services internationaux ;

b) L'absence de solides outils internationaux de gestion des crises ;

c) L'absence d'itinéraires de remplacement viables, en particulier sur les réseaux voisins, les obstacles nationaux et les connaissances linguistiques exigées des conducteurs de train s'opposant à l'utilisation sans restriction de ces itinéraires.

45. Le Groupe de travail a également pris note de l'exposé présenté par le représentant du Groupement européen du transport combiné (GETC) sur un système mondial unique de transport sans barrières, bénéfique pour les industries, le climat, les personnes, la qualité de l'air et la santé.

46. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de continuer à suivre les faits nouveaux et les bonnes pratiques dans le secteur du transport intermodal et de la logistique et de lui rendre compte des nouvelles tendances à sa prochaine session.

B. Activités de la Commission européenne et d'autres entités des Nations Unies

47. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des activités menées par la Commission européenne qui ont des incidences sur le transport intermodal. Le Collège de commissaires a adopté sa proposition d'amélioration de la Directive 92/106/CE relative au transport combiné lors de sa réunion du 8 novembre 2017.

48. La révision proposée :

a) Étendra le champ d'application à toutes les opérations de transport combiné, qu'il s'agisse du transport intérieur ou transfrontière, par rail, voies navigables intérieures et/ou du transport maritime ;

b) Précisera la définition du transport combiné et contribuera à sa mise en œuvre en édictant des prescriptions claires ;

c) Facilitera l'introduction de technologies numériques améliorant la productivité en imposant l'identification normalisée des unités de chargement au moyen des codes BIC et ILU ;

d) Prescrira un régime visant à faciliter la construction des terminaux de transbordement manquants et la modernisation des terminaux existants ;

e) Permettra aux aides publiques de compenser l'écart de compétitivité causé par les déséquilibres réglementaires entre les différents modes de transport ;

f) Mettra en place un système fiable de collecte de données, de communication d'informations et de coopération entre les autorités concernées des États membres.

49. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat sur les activités de la Commission européenne et a prié le secrétariat et la Commission européenne de lui fournir des renseignements actualisés à sa prochaine session.

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

50. Aucun exposé n'a été présenté au titre de ce point de l'ordre du jour.

D. Statistiques sur le transport intermodal

51. Un atelier d'une demi-journée sur la collecte des statistiques ferroviaires a eu lieu en juin dans le cadre du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6). Les difficultés que pose la collecte de données en raison de la libéralisation du marché ferroviaire ont été examinées. La séance a également porté sur l'évolution de la révision du glossaire. En outre, plusieurs ateliers de renforcement des capacités portant sur l'amélioration de la disponibilité des données, le partage de meilleures pratiques entre les pays et le rôle de la CEE dans la

réalisation des objectifs de développement durable 3,9 et 11, ont été organisés à Achgabat (septembre 2016), Podgorica (octobre 2017), Astana (octobre 2017) et Ljubljana (novembre 2017).

52. Le Groupe de travail a noté que :

a) Les statistiques relatives au transport intermodal ne peuvent être obtenues qu'auprès des organisations définissant le cadre juridique existant pour chaque mode de transport ;

b) La notion de poids n'est pas harmonisée (les transports routiers utilisent le poids brut, les transports ferroviaires et les voies navigables intérieures le poids brut-brut, le transport maritime le poids brut-brut estimé) ;

c) La collecte des données relatives aux conteneurs n'est pas harmonisée (grands conteneurs et autres conteneurs pour les transports routiers ; tous les conteneurs et caisses mobiles pour le transport ferroviaire et le transport par voies navigables et grands conteneurs uniquement pour les transports maritimes).

53. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat sur les statistiques relatives au transport intermodal et a demandé au secrétariat de lui rendre compte des faits nouveaux à sa prochaine session.

XIII. Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal (point 12 de l'ordre du jour)

54. Cette question a été examinée conjointement avec le point 10 de l'ordre du jour.

XIV. Transport intermodal et Convention TIR (point 13 de l'ordre du jour)

55. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat du rôle que la Convention TIR pouvait jouer dans le transport intermodal. Une étude de cas a été présentée à ce sujet. En général, la possibilité pour un sous-traitant de réaliser ou non une partie d'une opération de transport TIR pour le compte d'un titulaire de carnet TIR agréé dépend de la législation du pays concerné. De fait, certaines Parties contractantes autorisent, avec l'aval de l'association garante nationale, certains titulaires de carnets TIR agréés à sous-traiter tout ou partie d'opérations de transport TIR à certains transporteurs présélectionnés, tandis que d'autres ne le font pas. En tout état de cause, le recours à un sous-traitant ne décharge pas le titulaire de carnet TIR de sa responsabilité au titre du paragraphe 2 de l'article 11. On peut consulter l'étude de cas à l'adresse suivante : www.unece.org/tir/news/161017.html.

56. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat sur le rôle que la Convention TIR pouvait jouer dans le transport intermodal et a demandé à celui-ci de lui rendre compte des faits nouveaux à sa prochaine session.

XV. Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 14 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/254.

57. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'à sa soixante-dix-huitième session, le Comité des transports intérieurs avait reconnu la nécessité de s'adapter aux nouvelles réalités et dynamiques de l'environnement stratégique dans lequel il opérait. Le Comité avait décidé que le secrétariat établirait, en concertation avec le Bureau, les présidents des organes subsidiaires et les comités de gestion des conventions sur les transports relevant du Comité, un document stratégique énonçant les priorités et les grandes orientations. Le Comité a eu l'occasion d'examiner l'avant-projet du résumé analytique du document de stratégie (ECE/TRANS/TRANS/2017/R.1), contenant les principales conclusions et

recommandations, afin d'examiner les moyens de renforcer le rôle et l'impact du Comité et de ses organes subsidiaires face aux nouveaux défis et opportunités au niveau mondial.

58. Le Comité s'est également félicité de la discussion qui s'est déroulée lors de la réunion des présidents des organes subsidiaires sur le renforcement de son propre rôle dans un environnement mondial en mutation rapide. Il a examiné les moyens d'accroître son influence et celle de ses groupes de travail face aux perspectives et aux défis actuels au plan mondial, conformément à la résolution ministérielle du 21 février 2017, adoptée lors de la soixante-dix-neuvième session du Comité, notamment en incluant dans le mandat des groupes de travail les questions relatives à la mise en œuvre des objectifs de développement durable intéressant les transports. À cet égard, les groupes de travail devraient envisager d'élaborer des contributions au projet de stratégie du CTI, qui seront examinées par le Comité à sa session de 2018 et, si nécessaire, des feuilles de route pour la mise en œuvre des objectifs de développement durable.

59. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur le document de stratégie du CTI et l'a prié de lui communiquer des renseignements sur les décisions du Comité à sa prochaine session.

XVI. Programme de travail et évaluation biennale pour 2018-2019 et Plan de travail pour 2018-2022 (point 15 de l'ordre du jour)

A. Projet de programme de travail et évaluation biennale pour 2018-2019

Document(s) : ECE/TRANS/WP.24/2017/4.

60. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des activités qu'il menait pour revitaliser les sessions, les travaux et l'ordre du jour du Groupe. Le Groupe de travail a noté que ces efforts avaient porté leurs fruits ; au cours de la session de cette année, le nombre de pays participants a augmenté de 80 % (18 cette année contre une moyenne de 10 pour les trois dernières années). Le nombre de participants a augmenté de 70 % (54 cette année, par rapport à une moyenne de 31 pour les trois dernières années) et le nombre d'intervenants à l'atelier a augmenté de 95 % (13 cette année, contre 6 en moyenne au cours des trois dernières années). Toutefois, le secrétariat a fait observer que des efforts supplémentaires étaient nécessaires pour accroître encore le nombre de pays et le nombre total des participants aux sessions. Il a proposé plusieurs mesures à cet effet parmi lesquelles la production de résultats concrets, l'inscription de nouveaux points de l'ordre du jour, l'organisation d'ateliers d'une journée et d'une session de trois jours.

61. Le Groupe de travail a rappelé que, par le passé, il tenait deux sessions par an, puis que l'on était passé à une session annuelle de deux jours. Le Groupe de travail a pris note de l'augmentation du nombre de pays et de participants à la session, s'est félicité des efforts déployés par le secrétariat pour revitaliser ses travaux et a approuvé la proposition du secrétariat visant à porter de deux à trois le nombre de jours par session.

62. En outre, le Groupe de travail a rappelé qu'à sa cinquante-huitième session, les 30 novembre et 1^{er} décembre 2015, il avait approuvé les indicateurs de succès élaborés pour mesurer ses réalisations escomptées en 2016 et 2017 (ECE/TRANS/WP.24/137, par. 94). Conformément à la décision du CTI d'examiner son programme de travail tous les deux ans, le prochain examen devant avoir lieu en 2018, le Groupe de travail a examiné et adopté son programme de travail pour 2018-2019 tel que modifié, ainsi que les paramètres pertinents pour son évaluation biennale. Le projet de programme de travail pour 2018-2019 et les indicateurs de réalisation escomptée figurent dans le document ECE/TRANS/WP.5/2017/4.

B. Projet de plan de travail pour 2018-2022

63. À sa soixante-dix-huitième session (23-26 février 2016, à Genève), le Comité a noté (ECE/TRANS/254, par. 159) que la formule du plan de travail quadriennal s'était avérée très utile par le passé pour établir les mandats de ses organes subsidiaires pour les années paires, en servant de « passerelle » pour les mois s'écoulant entre la fin d'un exercice biennal et l'approbation par le Comité du programme de travail de l'exercice biennal suivant. Toutefois, le format du programme de travail ayant été modifié en 2015, la formule du plan de travail quadriennal ne devrait plus être appliquée. Compte tenu de ce fait nouveau, le Comité a décidé de suspendre la publication de ce document à l'avenir.

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

64. La soixante et unième session du Groupe de travail devrait en principe se tenir à Genève du 28 au 30 novembre 2018.

XVIII. Résumé des décisions (point 17 de l'ordre du jour)

65. Le Groupe de travail a adopté la liste des principales décisions prises à sa trentième session et a prié le secrétariat et le Président d'établir un rapport complet pour le diffuser auprès des membres du Groupe de travail, afin qu'ils formulent des observations sur les points ne figurant pas sur la liste des principales décisions.
