



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

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

#### Soixante-troisième session

Genève, 28-30 octobre 2020

## Rapport du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique sur sa soixante-troisième 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) .....	6–7	3
III. Atelier de session 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 » (point 2 de l'ordre du jour) .....	8–10	3
IV. Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (point 3 de l'ordre du jour) .....	11–21	5
A. État de l'Accord .....	11–14	5
B. Propositions d'amendements .....	15–20	5
C. Mise en œuvre de l'Accord .....	21	6
V. Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour) .....	22–24	6
A. État du Protocole .....	22	6
B. Propositions d'amendements .....	23	6
C. Mise en œuvre du Protocole .....	24	6
VI. Politiques et mesures en faveur du transport intermodal (point 5 de l'ordre du jour) .....	25–52	6
A. Mesures destinées à promouvoir l'efficacité du transport intermodal et à éliminer les goulets d'étranglement dans les services de transport intermodal au niveau paneuropéen .....	25–46	6
B. Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal .....	47–52	9



VII.	Nouveaux enjeux du transport de marchandises et de la logistique (point 6 de l'ordre du jour).....	53–72	10
A.	Enjeux, tendances et résultats dans le secteur.....	53–64	10
B.	Plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique.....	65–68	11
C.	Faits nouveaux intervenus à l'échelle paneuropéenne dans les politiques de transport.....	69	12
D.	Thèmes annuels relatifs au transport intermodal et à la logistique.....	70–73	12
VIII.	Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (point 7 de l'ordre du jour).....	74–80	12
IX.	Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 8 de l'ordre du jour).....	81–85	13
X.	Programme de travail (point 9 de l'ordre du jour).....	86–88	14
XI.	Élection du Bureau pour les années 2021 et 2022 (point 10 de l'ordre du jour).....	89	14
XII.	Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour).....	90	15
XIII.	Dates et lieu de la prochaine session (point 12 de l'ordre du jour).....	91	15
XIV.	Résumé des décisions (point 13 de l'ordre du jour).....	92	15
Annexe			
	Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) – Propositions d'amendement.....		16

## I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a tenu sa soixante-troisième session du 28 au 30 octobre 2020. Cette session s'est tenue sous forme hybride, avec la participation physique des représentants au Palais des Nations à Genève le 30 octobre, l'interprétation simultanée étant assurée en anglais, français et russe sur la plateforme Interprefy, ainsi que sous forme de réunion virtuelle par WebEx les 28 et 29 octobre, en anglais uniquement. La réunion était présidée par M. Costa (Italie).
2. Ont participé à cette session des représentants des États membres de la CEE ci-après : Allemagne, Autriche, Croatie, Fédération de Russie, Géorgie, Grèce, Italie, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Slovénie et Suisse. Un État non membre de la CEE, la Mongolie, a participé à la réunion. La Verband Region Stuttgart, représentant les autorités régionales, était présente. Les institutions spécialisées des Nations Unies suivantes ont participé à la réunion : Bureau international du travail (BIT), Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et Programme des Nations Unies pour les établissements humains.
3. L'Union européenne (UE) était représentée.
4. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : Union internationale des transports routiers (IRU), International Cargo Handling Coordination Association (ICHCA), AbsolutAssets, Architecture Life Sagl, Associazione Fercargo, BDO Operational excellence, ETS Consulting, ICHCA International, Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), POLIS, Union internationale des chemins de fer (UIC) et World Shipping Council.
5. Les membres du secteur privé présents à la réunion représentaient les entreprises Corporate Couriers Logistics, GEO-SPATIAL SOLUTIONS Ltd, Freight Village RU, Hupac Intermodal SA, IMT, JSC UTLC ERA, KeyLine Logistics Co. Ltd, Movmi, Systematica, tbw research GesmbH, Tel Aviv DOT et thinkport VIENNA – smart urban logistics lab. Un expert indépendant de l'Agence de développement économique de la ville de Dortmund était présent.

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

6. Le WP.24 a adopté l'ordre du jour de sa soixante-troisième session, qui figure dans le document ECE/TRANS/WP.24/146.
7. Il a regretté que sa session ait souffert d'une réduction considérable des moyens mis à la disposition des services des conférence par l'Office des Nations Unies à Genève par rapport au niveau de service qui avait été initialement accepté. Le WP.24 a souligné l'importance que revêtent les délibérations intergouvernementales officielles pour la promotion du transport intermodal et pour une plus grande viabilité des transports et de la logistique dans les pays de la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE). Il a déploré les effets négatifs des coupes sur ses délibérations et a exprimé le souhait qu'une telle situation ne se reproduise plus.

## III. Atelier de session 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 » (point 2 de l'ordre du jour)

8. Le WP.24 a organisé à sa soixante-troisième session un atelier 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 ».

9. L'atelier reposait sur les considérations suivantes :
- Le transport de marchandises en zone urbaine joue un rôle essentiel dans le développement et la prospérité des villes, car il permet l'acheminement de nombreuses marchandises là où elles sont vendues, transformées ou consommées ;
  - Le transport de marchandises en zone urbaine a des effets négatifs sur la santé et le bien-être des citoyens en raison des émissions atmosphériques et sonores qu'il produit et des risques pour la sécurité routière qu'il génère ;
  - Le transport de marchandises en zone urbaine requiert des solutions qui favorisent l'accessibilité et la connectivité tout en limitant le plus possible leurs effets externes négatifs.

On trouvera dans le document informel WP.24 n° 1 (2020) des informations plus détaillées sur le séminaire, ainsi que le programme complet de celui-ci.

10. Les participants à l'atelier ont examiné différentes mesures et pratiques d'ordre politique, logistique et technique visant à soutenir le développement viable du transport de marchandises en zone urbaine. Ils sont convenus de ce qui suit :

- Les administrations municipales chargées de la zone métropolitaine dans son ensemble devraient être les principales entités responsables de la gestion du transport de marchandises en zone urbaine ;
- Les administrations municipales devraient recevoir le soutien politique, financier et, le cas échéant, réglementaire nécessaire de la part des autorités nationales. Il faudrait leur accorder la souplesse nécessaire pour qu'elles puissent choisir les solutions les plus appropriées, car il n'y a pas de solution universelle ;
- Les administrations municipales pourraient bénéficier de la collaboration d'autres villes membres d'un même réseau, afin d'établir des réseaux de logistique urbaine ;
- Les administrations municipales devraient travailler en étroite collaboration avec les universités ou avec le secteur privé pour trouver des solutions innovantes ; des entités telles que des catalyseurs ou des incubateurs d'entreprises pourraient être créées pour contribuer à la mise en œuvre de ces solutions dans les villes ;
- Les administrations municipales devraient associer le public à la recherche de solutions et rechercher un consensus populaire pour développer la logistique urbaine ;
- Il faudrait favoriser les mesures d'ordre logistique à même de garantir un développement viable du transport de marchandises en zone urbaine en soutenant ces mesures et faisant valoir leur pertinence plutôt qu'en se contentant d'interdire les activités concurrentes ;
- Certains aspects des mesures logistiques et techniques peuvent bénéficier d'une aide dans le cadre de programmes d'incitations financières, en particulier dans les premières phases de leur mise en œuvre ;
- Les modifications apportées à l'aménagement des quartiers devraient intégrer des solutions efficaces et qui ont fait leurs preuves pour le transport de marchandises dans ces quartiers ;
- Des progrès techniques supplémentaires doivent être réalisés, notamment pour réduire le coût de l'adoption des technologies existantes et améliorer leur rentabilité ;
- Une organisation reposant sur l'Internet physique et la conteneurisation semble être un concept prometteur qui pourrait transformer la logistique et faciliter la logistique urbaine ; l'élaboration de normes internationales devrait contribuer au développement de l'Internet physique ;

- Les solutions favorisant un transport de marchandises efficace, comme par exemple les incitations financières à la décarbonisation, peuvent fournir des arguments en faveur d'une logistique plus viable.

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

Document informel WP.24 n° 1 (2020).

## **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**

11. Le secrétariat a informé le WP.24 que le Turkménistan avait adhéré à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), ce qui portait à 33 le nombre total de Parties contractantes.

12. Le WP.24 s'est félicité de l'adhésion du Turkménistan à l'AGTC.

13. À sa dernière session, le WP.24 avait entrepris de remédier aux incohérences et problèmes relevés par le secrétariat dans le cadre de l'élaboration d'une nouvelle version récapitulative de l'AGTC (incohérences entre les propositions d'amendements adoptées et le texte récapitulatif, et incohérences découlant des propositions adoptées). À cet égard, il avait été demandé au secrétariat de se mettre en contact avec les Parties contractantes concernées et de clarifier les problèmes recensés. Le secrétariat a indiqué au WP.24 qu'il s'était acquitté de sa tâche et a présenté le document informel WP.24 n° 2 (2020), qui contient un récapitulatif des révisions et apporte un certain nombre d'éclaircissements.

14. Le WP.24 s'est félicité des progrès réalisés dans la clarification des problèmes. Il a ensuite demandé au secrétariat de poursuivre ces efforts dans le cadre de communications informelles avec les pays qui avaient répondu à sa sollicitation. Le secrétariat a été prié d'adresser une lettre officielle, par l'intermédiaire de leur mission permanente à Genève, aux pays qui n'avaient pas donné suite à la prise de contact informelle.

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

Document informel WP.24 n° 2 (2020).

### **b) Propositions d'amendements**

15. Le secrétariat a informé le WP.24 de la publication de la notification dépositaire du 28 août 2020, qui confirme l'acceptation des propositions d'amendement adoptées par le Groupe d'expert le 31 octobre 2019, à sa soixante-deuxième session, et qui figurent à l'annexe I du document ECE/TRANS/WP.24/145. Ces amendements entreront en vigueur le 28 novembre 2020.

16. L'Autriche, la Suisse et la République tchèque ont présenté leurs propositions d'amendements à l'AGTC telles qu'elles figurent respectivement dans les annexes I, II et III du document ECE/TRANS/WP.24/2020/1. L'Allemagne et la Serbie ont également présenté leurs propositions d'amendement, contenues respectivement dans les annexes I et II du document ECE/TRANS/WP.24/2020/9. Enfin, la Grèce a présenté ses propositions d'amendement, qui figurent dans le document ECE/TRANS/WP.24/2020/10.

17. Conformément à l'article 15 de l'AGTC, le WP.24 a examiné ces propositions et a décidé ce qui suit :

- Les propositions de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Grèce et de la République tchèque ont été adoptées à l'unanimité, telles que proposées ;
- Les propositions de la Serbie ont été adoptées à l'unanimité, à l'exception de la proposition concernant la ligne C710 en Croatie. Le WP.24 a estimé que cette proposition devait être examinée en même temps qu'une proposition d'amendement qui devrait être présentée par la Croatie ;

- La proposition de la Suisse sera examinée dès réception d'éventuelles propositions d'amendement de la France et de l'Italie. Le WP.24 a demandé au secrétariat de travailler avec la France et l'Italie à cet égard.

18. Le WP.24 a ensuite demandé au secrétariat de communiquer les amendements adoptés au Bureau des affaires juridiques à New York. Les amendements adoptés figurent à l'annexe I du présent rapport à des fins de clarté.

19. Le WP.24 est en outre convenu qu'une fois que les incohérences repérées dans l'AGTC auraient été corrigées, éventuellement par des propositions d'amendement supplémentaires, le secrétariat ne devrait à l'avenir soumettre au Bureau des affaires juridiques les amendements acceptés que périodiquement, par exemple tous les cinq ans, lorsqu'ils sont suffisamment nombreux.

20. Le WP.24 a pris note des informations communiquées par la Fédération de Russie concernant sa proposition d'amendement à l'AGTC et a demandé au secrétariat d'élaborer avec la Fédération de Russie un document officiel qui serait présenté à la prochaine session.

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

ECE/TRANS/WP.24/2020/1, ECE/TRANS/WP.24/2020/9 et ECE/TRANS/WP.24/2020/10.

#### **c) Mise en œuvre de l'Accord**

21. Il est rendu compte des débats sur cette question au point VI. a) i).

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

#### **a) État du Protocole**

22. Le secrétariat a informé le WP.24 qu'il n'y avait aucun changement à signaler dans l'état du Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (Protocole à l'AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable, qui comptait neuf Parties contractantes au moment de la soixante-troisième session. On trouvera des renseignements détaillés sur le Protocole à l'AGTC à l'adresse <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

#### **b) Propositions d'amendement**

23. Le secrétariat a informé le WP.24 qu'il n'avait reçu aucune proposition d'amendement.

#### **c) Mise en œuvre du Protocole**

24. Le WP.24 a décidé de commencer par élaborer un mécanisme qui permettrait d'évaluer le degré de mise en œuvre de l'AGTC (comme indiqué au point VI. a) i)). Une fois qu'il y serait parvenu, il envisagerait la mise au point d'un outil similaire pour le Protocole à l'AGTC.

### **VI. Politiques et mesures en faveur du transport intermodal (point 5 de l'ordre du jour)**

#### **a) Mesures destinées à promouvoir l'efficacité du transport intermodal et à éliminer les goulets d'étranglement dans les services de transport intermodal au niveau paneuropéen**

25. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le WP.24 a poursuivi ses délibérations concernant les questions suivantes : i) problèmes posés au transport intermodal le long des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (LTEA) ; ii) systèmes de transport intelligents et progrès techniques du transport intermodal ; iii) terminaux de transport intermodal ; et iv) transport intermodal et Convention TIR.

i) *Problèmes posés au transport intermodal le long des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie*

26. Le WP.24 a examiné les dernières initiatives relatives à la mise en œuvre opérationnelle des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA), à savoir : i) le Forum sur la connectivité durable des transports entre l'Europe et l'Asie, qui s'était tenu dans le cadre de sa précédente session ; et ii) la soumission du document informel WP.24 n° 3 (octobre 2020), dans lequel il expose ses vues sur la manière de faire progresser la mise en service des couloirs une fois achevée la phase III du projet LTEA.

27. À cet égard, le secrétaire du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a informé le WP.24 des conclusions de ses débats et des solutions proposées pour poursuivre la mise en service des liaisons de transport Europe-Asie. Le WP.5 avait proposé la création de groupes de gestion pour certains couloirs, pour les pays traversés qui se déclareraient intéressés. Il avait décidé de continuer à examiner les meilleurs moyens d'appuyer le renforcement de la mise en œuvre des liaisons de transport Europe-Asie. Il avait demandé à son secrétariat de sonder, à moindres frais, l'intérêt des pays, du secteur privé ou des universités à mettre en place des groupes de gestion des couloirs ou à présenter leur point de vue sur la mise en œuvre des liaisons de transport Europe-Asie. Le secrétariat du WP.5 organiserait des consultations supplémentaires à cet égard.

28. Le WP.24 a examiné ces conclusions à la lumière de son argument, présenté dans le document informel WP.24 n° 3 (2020), selon lequel la mise en œuvre des liaisons de transport Europe-Asie peut être renforcée en s'appuyant sur l'adhésion à l'AGTC et sur son application. Il a réaffirmé que la désignation et le développement du réseau AGTC de manière à garantir sa conformité aux caractéristiques techniques, aux paramètres d'efficacité et aux normes opérationnelles minimales de l'Accord contribueraient à la mise en service non seulement du réseau en général, mais aussi des lignes reliant l'Europe à l'Asie en particulier.

29. À cet égard, le WP.24 a décidé de mettre au point un mécanisme qui lui permettrait d'évaluer le degré de mise en œuvre de l'AGTC, non seulement en ce qui concerne la désignation des lignes du réseau, mais aussi s'agissant de leur adaptation aux normes techniques et aux paramètres d'efficacité. Il a décidé qu'un groupe de volontaires serait chargé d'élaborer une proposition de mécanisme avec l'aide du secrétariat et, le cas échéant, en collaboration avec d'autres initiatives en cours. La proposition devrait être soumise pour examen à la prochaine session. Les délégations souhaitant se joindre à ce groupe de volontaires ont été priées de contacter le secrétariat après la réunion.

30. Le WP.24 a également décidé de s'atteler à la numérisation du réseau AGTC dans le cadre du système d'information géographique (SIG) géré par la Division des transports durables de la CEE. Le secrétariat a indiqué que ce travail pourrait être facilité dans le cadre des projets en cours de la Division.

31. Le WP.24 a en outre indiqué que les États membres de la CEE également membres de l'Union européenne pouvaient appliquer l'AGTC dans le cadre de la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour les lignes ferroviaires. Il a donc demandé qu'un document comparant les lignes ferroviaires de l'AGTC/AGC et du RTE-T ainsi que leurs normes techniques et paramètres opérationnels soit élaboré, en tenant compte des travaux connexes menés dans ce domaine à la CEE.

32. Le WP.24 a demandé au secrétariat d'informer le Comité des transports intérieurs (CTI), par l'intermédiaire de son Bureau, des travaux futurs qu'il s'appête à mener à l'appui du renforcement de l'application de l'AGTC, qui contribueront de fait à la mise en service des liaisons de transport Europe-Asie.

33. Le WP.24 a ensuite examiné des informations sur l'avancement du projet d'élaboration d'une série d'indicateurs de la connectivité durable des transports intérieurs, financé par le Compte de l'ONU pour le développement. Il s'est félicité que le projet vise en priorité à aider les pays à évaluer la réalisation des objectifs de développement durable et le respect de leurs engagements dans le cadre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral.

**Document(s)**

Document informel WP.24 n° 3 (2020).

*ii) Systèmes de transport intelligents et progrès techniques du transport intermodal*

34. Le WP.24 a examiné brièvement le document informel WP.24 n° 8 (2020) portant sur une révision de la feuille de route de la CEE concernant les systèmes de transport intelligents (STI). Le secrétaire du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) a présenté ce document ainsi que le processus de révision, en sa qualité de coordonnateur pour les STI.

35. La révision de la feuille de route avait été entreprise pour donner suite à la décision prise par le CTI à sa quatre-vingt-deuxième session, en février 2020 (ECE/TRANS/294, par. 32). La participation de tous les groupes de travail et organes subsidiaires concernés était sollicitée. Le coordonnateur pour les STI avait mis en place un outil en ligne afin d'intégrer les changements et les commentaires dans le document à réviser. La contribution du WP.24 concernant la mesure n° 15 de la feuille de route (« Renforcer le rôle des STI en matière d'intégration modale ») était particulièrement attendue.

36. Le WP.24 a demandé au secrétariat de lui donner accès à l'outil en ligne et a invité les délégations qui le souhaitaient à faire part de leurs commentaires et propositions le vendredi 6 novembre 2020 au plus tard. Comme on pouvait consulter en temps réel le fichier contenant tous les changements apportés, les représentants ont été priés d'examiner les modifications apportées à la mesure n° 15 le 9 novembre au plus tard.

37. Le WP.24 a ensuite poursuivi son débat sur la numérisation des documents pour le transport intermodal. Cette discussion avait commencé à la session précédente avec la présentation par la Fédération de Russie de son projet INTERTRAN, qui visait à mettre au point une technologie de l'information unifiée pour l'échange électronique de documents entre le secteur ferroviaire et les ports.

38. Dans le cadre de ce débat, le secrétaire du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) a présenté les principes de base de la dématérialisation ainsi que les travaux de son organisation dans ce domaine. Il a rappelé que la dématérialisation des documents papier était facile à réaliser sur le plan technique. Toutefois, pour tirer pleinement parti des avantages de l'information présentée sous forme électronique, celle-ci devait être harmonisée non seulement au niveau du secteur d'activité, mais aussi à l'échelle d'une chaîne d'approvisionnement mondiale. Le secrétaire du CEFACT-ONU a décrit l'approche prenant en compte l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement du CEFACT-ONU avec son modèle « acheter-expédier-payer », ainsi que le Modèle de données de référence pour le transport multimodal, et a brièvement présenté certains des processus dématérialisés, de même que les listes de codes correspondantes. Il a rappelé que la plupart des documents nécessaires au transport intermodal avaient déjà été dématérialisés dans le cadre des modèles du CEFACT-ONU et a invité le WP.24 à continuer de collaborer avec le CEFACT-ONU sur toute question relative au processus de dématérialisation.

39. Le WP.24 a pris note de cette information. Il est convenu de poursuivre les échanges d'informations sur la numérisation des documents à l'appui du transport intermodal et d'examiner plus attentivement les possibilités de soutenir l'effort de numérisation pendant les prochaines sessions.

**Document(s)**

Document informel WP.24 n° 8 (2020).

*iii) Terminaux de transport intermodal*

40. À sa précédente session, le WP.24 avait examiné le portail des installations ferroviaires (<https://railfacilitiesportal.eu/>) présenté par l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR). Il avait aussi demandé au secrétariat de diffuser auprès des États membres de la CEE n'appartenant pas à l'Union européenne le questionnaire sur les terminaux de transport intermodal et les centres de fret, tel qu'il avait été examiné à

la soixante et unième session, et de recueillir auprès de ces pays des données similaires à celles disponibles sur le portail des infrastructures ferroviaires. Le secrétariat avait en outre été prié de réfléchir, en collaboration avec l'UIRR, aux moyens de permettre l'accès à l'information sur les terminaux dans l'ensemble de la région de la CEE, d'une manière qui serait accueillie favorablement par tous les pays.

41. Le secrétariat a indiqué au WP.24 qu'il avait diffusé le questionnaire le 3 mars 2020 et qu'au moment où se tenait la présente session, il n'avait reçu aucun questionnaire rempli. Le secrétariat était d'avis que cette absence de réaction pouvait signifier que les États membres ne voyaient pas l'intérêt de créer une source d'information supplémentaire sur les terminaux de transport intermodaux et les centres de fret. Le secrétariat a proposé que l'emplacement des terminaux de transport intermodaux recensés dans l'AGTC soit numérisé en même temps que les lignes AGTC dans le système d'information géographique de la CEE.

iv) *Transport intermodal et Convention TIR*

42. Le WP.4, qui avait souhaité disposer d'études de cas sur les aspects intermodaux de la Convention TIR, a examiné le document informel WP.24 n° 4 (2020) qui présente de telles études. Il a également pris connaissance de l'exposé du secrétariat TIR sur le régime TIR et le système eTIR, notamment s'agissant de son architecture et de ses messages, des pays intéressés par des connections au système eTIR et de l'application de ce système au transport intermodal. Le WP.24 a également entendu un exposé de l'IRU sur l'utilisation des carnets TIR pour le transport intermodal.

43. Le WP.24 a pris note de l'information selon laquelle le carnet TIR n'avait pas été beaucoup utilisé dans sa version papier pour le transport intermodal (à l'exception du transroulage) mais le projet eTIR était une solution qui permettrait de rendre le régime TIR plus intéressant pour le transport intermodal.

44. Le WP.24 a constaté que certaines questions étaient encore sans réponse, par exemple s'agissant du traitement du document d'accompagnement eTIR dans le cadre du transport intermodal, de la manière dont la procédure eTIR serait suspendue pour les parties du transport effectuées dans les eaux internationales ou lorsqu'il existait des procédures offrant de plus grandes facilités pour certains modes de transport, et de quelle manière elle reprendrait.

45. Le WP.24 a réfléchi à la proposition du secrétariat TIR concernant la collecte d'informations sur les procédures et documents utilisés à des fins douanières dans divers scénarios de transport intermodal. Il a décidé qu'un modèle élaboré par le secrétariat TIR à cet effet serait diffusé aux délégations du WP.24 par l'intermédiaire de son secrétariat afin de recueillir les informations souhaitées.

46. Le WP.24 a aussi décidé que le débat sur ce point devait se poursuivre au cours des prochaines sessions, notamment s'agissant des résultats de l'analyse visant à déterminer les segments du transport intermodal sur lesquels le régime TIR pourrait être appliqué efficacement ou apporterait certains avantages concurrentiels.

**Document(s)**

Document informel WP.24 n° 4 (2020).

**b) Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal**

47. Conformément à une décision prise par le Comité des transports intérieurs, le WP.24 poursuit les travaux entrepris par l'ex-Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) en ce qui concerne : a) le suivi et l'analyse des mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal ; b) le suivi de l'application et de la révision de la Résolution d'ensemble sur le transport combiné adoptée par la CEMT (ECE/TRANS/192, par. 90).

48. Des informations comparables concernant 19 États membres de la CEE sont actuellement disponibles en anglais, en français et en russe (<http://apps.unece.org/NatPolWP24/>).

49. Le secrétariat a indiqué qu'en plus des six questionnaires remplis reçus avant la soixante-deuxième session, un autre questionnaire rempli avait été reçu de la Fédération de Russie en réponse au rappel qu'il avait envoyé à la demande du WP.24 après la soixante-deuxième session, le 3 mars 2020.

50. Les documents ECE/TRANS/WP.24/2020/2, ECE/TRANS/WP.24/2020/3 et ECE/TRANS/WP.24/2020/4 contiennent des informations actualisées sur les mesures prises, sur la base des réponses fournies par sept pays (Allemagne, Autriche, Bélarus, Fédération de Russie, Lituanie, République tchèque et Suisse). Ces informations figurent également sur la plateforme électronique.

51. Le WP.24 a déploré que seuls sept pays soient disposés à fournir des informations actualisées sur les mesures prises.

52. Le WP.24 a décidé d'examiner la Résolution d'ensemble de la CEMT sur le transport combiné à la prochaine session, à laquelle il a demandé au secrétariat de soumettre la Résolution en tant que document officiel.

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

ECE/TRANS/WP.24/2020/2, ECE/TRANS/WP.24/2020/3 et ECE/TRANS/WP.24/2020/4.

## **VII. Nouveaux enjeux du transport de marchandises et de la logistique (point 6 de l'ordre du jour)**

### **a) Enjeux, tendances et résultats dans le secteur**

53. Le WP.24 s'est dit conscient que l'année 2020 avait été marquée par la pandémie de COVID-19, qui avait non seulement fait peser une pression immense sur les systèmes de santé et les chaînes de production, mais avait également perturbé le transport international de fournitures essentielles dans les pays membres de la CEE en raison des restrictions aux déplacements et de la fermeture des frontières, en particulier pendant la première phase de la réponse à la crise.

54. Dans ce cadre, le WP.24 a noté avec satisfaction que le Président avait organisé, avec l'aide du secrétariat, une réunion virtuelle informelle des Amis du Président le 26 juin 2020, afin d'examiner les incidences de la COVID-19 sur le transport intermodal et la logistique, ainsi que le rôle que devrait jouer le Groupe de travail au lendemain de la pandémie. Le WP.24 a pris note avec intérêt des résultats de la réunion, tels qu'ils figurent dans le document ECE/TRANS/WP.24/2020/5.

55. À la session en cours, avec l'appui d'un groupe de discussion animé par le Président, auquel ont participé les représentants de l'Autriche, de la Géorgie, de la CNUCED, de la FIATA, de l'Associazione Fercargo et de Hupac International, le WP.24 a examiné l'évolution de la pandémie et ses conséquences, les mesures de riposte adoptées et les perspectives pour le transport de marchandises. Il s'est également penché sur les mesures de relance envisagées pour l'après-COVID-19 et sur les changements apportés aux chaînes d'approvisionnement.

56. Le débat a confirmé la plus grande partie des enseignements tirés de la COVID-19 tels qu'ils figurent dans le document ECE/TRANS/WP.24/2020/5. Le WP.24 a également confirmé la nécessité d'adopter des mesures de relance à même d'accroître la compétitivité du transport intermodal, notamment par rapport au transport routier, et a mis en garde contre les subventions injustifiées au transport routier, qui faussent le marché des transports.

57. Le WP.24 a également constaté que la pandémie avait poussé les gouvernements à reconnaître la nécessité de numériser les documents de transport. La numérisation devrait faire partie du processus d'optimisation des transports, en termes d'exploitation et d'infrastructure, dont le besoin se fait fortement ressentir.

58. Le WP.24 a également estimé que la pandémie pouvait entraîner une diversification accrue des chaînes d'approvisionnement, qui auraient davantage recours à l'approvisionnement local. Une telle évolution pourrait avoir des conséquences positives sur les transports à moyen terme. À court terme, en raison des nouvelles mesures de confinement

prises en réponse à la deuxième vague d'infections à la COVID-19 à l'automne 2020, un nouveau ralentissement économique était attendu, qui devrait avoir des effets négatifs sur les transports.

59. Le WP.24 a ensuite examiné un projet de résolution sur le renforcement du transport intermodal de marchandises, qu'il a approuvé. Il a demandé au secrétariat de présenter la résolution au CTI pour adoption à sa session de 2021.

60. L'UIC a présenté les conclusions de son Rapport 2020 sur le transport combiné, qui rassemble des informations actualisées sur les volumes de transport combiné rail/route pour l'année 2019, pour tous les segments du marché, et présente l'évaluation faite par les acteurs du marché des structures de ce dernier et de son évolution future. Le rapport faisait ressortir des disparités entre certaines régions d'Europe et mettait l'accent sur les unités de chargement intermodales, qui étaient examinées sous l'angle de leur utilisation dans le transport combiné. Il donnait également un aperçu du rôle des terminaux dans la chaîne de transport combiné, de leurs capacités et des services qu'ils offraient.

61. Le rapport indiquait que la part du transport ferroviaire, et notamment du transport combiné, avait augmenté entre 2009 et 2018, en particulier pour ce qui était du transport combiné international. Sa croissance faisait du transport combiné un élément essentiel de la réalisation des objectifs « 30by2030 » (30 % d'ici à 2020) que s'était fixé le secteur ferroviaire, qui se présentait comme un système fiable même en temps de crise, ce que corroboraient les perspectives positives du secteur pour 2022 à 2024 en termes de volume et de revenus.

62. Le rapport avait été publié par l'UIC, en collaboration avec l'UIRR. Le WP.24 a remercié l'UIC pour son rapport et de la présentation de ses conclusions et l'a félicité pour son rôle dans la promotion et la défense du transport combiné, conjointement avec l'UIRR.

63. Enfin, le secrétaire du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a présenté un exposé portant principalement sur deux sujets. Le premier avait trait à la manière dont les données à court terme étaient recueillies et diffusées afin de suivre l'incidence de la COVID-19 sur les volumes du transport. Le second mettait en évidence l'importance des recensements de la circulation sur les routes E et les lignes ferroviaires de la CEE, qui sont effectués tous les cinq ans. Il a également présenté d'autres types de visualisation des flux de transport qui s'appuient sur des sources de données existantes et peuvent être utilisées pour comparer les modes de transport dans des couloirs de transport précis et définir des possibilités de transfert modal.

64. Le WP.24 a remercié le secrétaire pour ces informations. Il a pris note des différentes possibilités d'analyse et de visualisation des données pour les lignes intégrées dans les SIG.

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

ECE/TRANS/WP.24/2020/5.

#### **b) Plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique**

65. À sa précédente session, le WP.24 avait examiné et accueilli favorablement le projet de manuel pour l'élaboration de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique. Il avait également demandé que le manuel soit enrichi de contributions supplémentaires et comporte en particulier des exemples de mesures d'appui à la mise en œuvre des plans directeurs nationaux.

66. À la présente session, le secrétariat a présenté au WP.24 les documents ECE/TRANS/WP.24/2020/6 et ECE/TRANS/WP.24/2020/7. Le premier document traitait de l'importance du secteur de la logistique pour les économies nationales, analysait le rôle des gouvernements dans le transport de marchandises et la logistique et exposait les bonnes pratiques des États membres de la CEE en matière de conception de plans directeurs dans les domaines du transport de marchandises et de la logistique. Le deuxième document contenait le projet de lignes directrices pour l'élaboration de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique, ainsi que des exemples de mesures d'appui à la mise en œuvre des plans directeurs nationaux. Ces informations étaient reprises dans le document informel WP.24 n° 5 (2020), qui présentait la version intégrale du manuel.

67. Le WP.24 a approuvé le manuel et remercié tous ceux qui avaient contribué à son élaboration. Il a demandé au secrétariat de le publier en tant que publication de la CEE en 2020.

68. Le BIT s'est dit reconnaissant d'avoir pu participer aux travaux de la CEE en vue de l'établissement du manuel.

**Document(s)**

ECE/TRANS/WP.24/2020/6, ECE/TRANS/WP.24/2020/7, document informel WP.24 n° 5 (2020).

**c) Faits nouveaux intervenus à l'échelle paneuropéenne dans les politiques de transport**

69. Ce point n'a pas été examiné.

**d) Thèmes annuels relatifs au transport intermodal et à la logistique**

70. Le secrétariat a présenté le document informel WP.24 n° 6 (2020) contenant une proposition de thème pour l'atelier de 2021. Compte tenu de l'établissement du manuel pour l'élaboration de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique, le secrétariat a proposé que l'atelier soit consacré au partage de données d'expérience concernant la mise en œuvre des mesures recommandées dans le manuel, et à une évaluation des effets de ces mesures sur le développement du secteur du transport de marchandises et de la logistique. L'atelier aurait donc un thème en lien avec l'appui au développement durable du transport intermodal et de la logistique.

71. Le secrétariat a en outre proposé d'élargir le débat aux mesures prises dans d'autres domaines présentant un intérêt pour le développement du transport intermodal et de la logistique, tels que la résilience des transports face aux changements climatiques. Dans ce contexte, le secrétariat a rendu compte des travaux du Groupe d'experts chargé d'évaluer les effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et l'adaptation à ces changements qui, entre autres, cherche à comprendre les besoins des différents acteurs en ce qui concerne la prise en compte des considérations liées aux changements climatiques dans les processus de planification des transports et les processus opérationnels.

72. Le WP.24 a accueilli favorablement l'idée présentée par le secrétariat pour l'atelier. Il a demandé que la séance qui serait consacrée aux changements climatiques traite à la fois des mesures d'atténuation et des mesures d'adaptation.

73. Le secrétariat a demandé aux délégations du WP.24 de lui indiquer dans les meilleurs délais si elles souhaitaient prendre la parole lors du prochain atelier et de présenter leurs mesures pour le développement viable du transport intermodal de marchandises et de la logistique ainsi qu'une évaluation des effets de celles-ci.

**Document(s)**

Document informel WP.24 n° 6 (2020).

**VIII. Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (point 7 de l'ordre du jour)**

74. Le secrétariat a rendu compte des résultats de la collecte d'informations sur les utilisateurs du Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU). Ces informations sont recueillies au moyen d'un formulaire d'inscription à remplir pour pouvoir télécharger le Code CTU depuis le site Web de la CEE.

75. ICHCA International a présenté un guide pratique du Code CTU, qui figure dans le document informel WP.24 n° 9 (2020). Ce guide, qui comprend une liste de vérification du chargement des conteneurs, élaborée par les organisations qui le parrainent – Container Owners Association, Global Shippers Forum, ICHCA, TT Club et World Shipping Council – avait été conçu afin d'aider le secteur du transport maritime à améliorer les processus de chargement des cargaisons dans des engins de transport. C'est l'analyse réalisée par le TT Club qui avait incité les organisations qui parrainent le guide à élaborer celui-ci et à le

promouvoir. D'après cette analyse, 66 % des dommages causés aux marchandises étaient le fait de mauvaises pratiques de chargement ou étaient exacerbés par ces pratiques. Il pouvait s'agir de problèmes de répartition de la charge et d'arrimage des cargaisons, mais aussi d'erreurs de classement, de documentation et de déclaration ou encore de lacunes dans le transfert des données. Le coût de ces incidents pour l'industrie du transport et de la logistique était estimé à plus de 6 milliards de dollars des États-Unis par an.

76. Le WP.24 a salué le travail accompli pour l'établissement du guide pratique du Code CTU, y compris la liste de contrôle pour le chargement des conteneurs. Il a jugé qu'il s'agissait d'une ressource utile, qui contribuerait aux travaux du futur groupe d'experts du Code CTU et notamment à l'élaboration d'une application mobile destinée aux utilisateurs du Code.

77. Le secrétariat a indiqué au WP.24 que les travaux préparatoires demandés, qui devaient consister en une évaluation des sections du Code CTU à actualiser en priorité et en la recherche de solutions en vue de la possible intégration du texte du Code dans une application mobile, n'avaient pu être menés. Une réunion consacrée à ces travaux prévue les 27 et 28 mai 2020 avait dû être annulée en raison de la pandémie de COVID-19.

78. La Fédération de Russie a présenté le document ECE/TRANS/WP.24/2020/8, dans lequel elle proposait d'actualiser certaines dispositions du Code CTU. Il était notamment proposé d'ajouter au chapitre 5 des catégories de coefficients d'accélération pour le transport ferroviaire, et de préciser au chapitre 6 les valeurs autorisées en ce qui concerne les charges exercées sur les parois des conteneurs également lorsque la cargaison n'occupe pas la totalité du volume de chargement du conteneur. La Fédération de Russie proposait d'apporter des modifications aux points 2.3.4 à 2.3.6 et 2.3.8 ainsi que 2.4.2, 2.4.4, 2.4.5 et 4.4.3 à 4.4.6 et des ajouts aux points 3.1.4, 3.3.6 et 4.1.3 du Code.

79. Le BIT a indiqué au WP.24 que son Conseil d'administration pourrait décider à sa 340<sup>e</sup> session (2-12 novembre 2020) de réunir les organes consultatifs sectoriels du 13 au 15 janvier 2021, et qu'il en informerait le secrétariat de la CEE dès que possible. La décision relative à la création du groupe d'experts était subordonnée à la recommandation des organes consultatifs sectoriels du BIT.

80. Le WP.24 a décidé de poursuivre les travaux, soit dans le cadre du groupe d'experts, si celui-ci était officiellement créé en janvier 2021, soit dans le cadre de travaux préparatoires informels, comme convenu lors de la session précédente. Il a demandé au secrétariat de faire le nécessaire.

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

ECE/TRANS/WP.24/2020/8, document informel WP.24 n° 9 (2020).

### **IX. Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 8 de l'ordre du jour)**

81. Le secrétariat a informé le WP.24 des principales décisions prises à la quatre-vingt-deuxième session du Comité des transports intérieurs et aux réunions que le Bureau avait consacrées en 2020 à des questions intéressant le WP.24, en particulier des décisions relatives à la mise en œuvre de la stratégie du Comité. Le document informel WP.24 n° 7 (2020) sur l'état d'avancement des travaux de mise en œuvre de la stratégie du Comité qui intéressent le WP.24 a été présenté dans ce cadre. Le document indiquait également quelles pourraient être les mesures à prendre pour faire progresser la mise en œuvre de la stratégie du CTI, à examiner avec le WP.24, notamment la création éventuelle d'un groupe d'experts du transport intermodal de passagers, qui relèverait partiellement ou totalement du WP.24. Il y était également indiqué que le WP.5 avait estimé que le transport intermodal de passagers au niveau urbain était visé par son programme de travail dans le volet sur la mobilité urbaine durable. C'est pourquoi il n'avait pas jugé nécessaire de créer un groupe d'experts du transport intermodal de passagers. Le WP.5 était disposé par ailleurs à examiner la question du transport intermodal de passagers en dehors des villes si le Comité des transports intérieurs le chargeait de ce travail.

82. Le WP.24 a examiné le document informel n° 7 ainsi que la décision du WP.5. Il a rappelé que son rôle et ses compétences avaient trait au transport de marchandises et a donc pleinement soutenu la proposition du WP.5 de se pencher sur le transport intermodal de passagers dans le contexte urbain et interurbain. Le WP.24 a demandé au secrétariat d'informer le CTI de sa décision, par l'intermédiaire de son Bureau.

83. Le secrétariat a également annoncé l'adoption par le CTI de la version révisée de son règlement intérieur et de son mandat et a précisé que ces deux documents étaient subordonnés à des approbations supplémentaires.

84. Enfin, le secrétariat a brièvement présenté les travaux du nouveau Groupe d'experts chargé d'évaluer les effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et l'adaptation à ces changements. Le Groupe est chargé : i) de mener un travail de sensibilisation, de renforcer les capacités et de prendre en compte les connaissances des États et de la communauté scientifique en matière d'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et d'adaptation à ces changements ; et ii) de faire progresser l'état des connaissances dans le domaine et les évaluations des effets qu'ont les changements climatiques sur les transports intérieurs, ainsi que de proposer des mesures d'adaptation appropriées et présentant un bon rapport coût-efficacité. Outre les informations fournies au titre du point VII d), le secrétariat a fait savoir que le Groupe d'experts lancerait une enquête simple auprès des professionnels des transports pour savoir sur quel aspect des incidences futures des changements climatiques sur les transports ils souhaiteraient avoir des informations supplémentaires. Le secrétariat a conseillé au WP.24 de participer à cette enquête.

85. Le WP.24 a remercié le secrétariat pour les informations communiquées. Il a également convenu que son secrétariat diffuserait l'enquête.

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

Document informel WP.24 n° 7 (2020).

### **X. Programme de travail (point 9 de l'ordre du jour)**

86. À sa précédente session, le WP.24 avait arrêté à titre provisoire les quatre principaux modules de son programme de travail à long terme (2020-2030), ainsi que les activités particulières à mener et les réalisations escomptées au titre de chaque module dans le cadre de son programme de travail biennal pour 2020-2021. Il avait en outre décidé que la Fédération de Russie pourrait formuler des observations sur les programmes de travail provisoires à la soixante-troisième session. La Fédération de Russie a fait savoir qu'elle n'avait pas d'autres observations à formuler sur les programmes.

87. Le WP.24 est également convenu qu'il n'était pas nécessaire d'apporter de nouvelles modifications à son programme de travail à long terme et à son programme de travail biennal à ce stade.

88. Enfin, le WP.24 a décidé d'évaluer son mandat en fonction de son programme de travail à long terme afin de savoir s'il convenait de le modifier. Il a demandé qu'un groupe de volontaires se charge de ce travail, avec l'appui du secrétariat, en vue de la prochaine session. Les délégations souhaitant se joindre à ce groupe de volontaires devaient contacter le secrétariat après la réunion.

### **XI. Élection du Bureau pour les années 2021 et 2022 (point 10 de l'ordre du jour)**

89. Le WP.24 a élu M<sup>me</sup> J. Elsinger (Autriche) à la présidence et M<sup>me</sup> P. Tomkova (République tchèque) à la vice-présidence pour ses sessions de 2021 et 2022. Il a également remercié M. M. Costa (Italie) des efforts qu'il avait déployés pendant ses mandats de Président et lui a souhaité tout le succès dans ses projets futurs.

**XII. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)**

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

**XIII. Dates et lieu de la prochaine session (point 12 de l'ordre du jour)**

91. Le secrétariat a indiqué au WP.24 que sa soixante-quatrième session devrait en principe se tenir à Genève du 20 au 22 octobre 2021.

**XIV. Résumé des décisions (point 13 de l'ordre du jour)**

92. Le WP.24 a adopté provisoirement son rapport sur les travaux de sa soixante-troisième session. Conformément à la décision prise par le Comité exécutif de la CEE à sa réunion du 5 octobre 2020, les décisions figurant dans ce rapport doivent être soumises à une procédure d'approbation tacite de soixante-douze heures, qui sera notifiée à toutes les missions permanentes à Genève par le bureau du Chef de cabinet de la CEE. Les décisions seront adoptées si le silence n'est pas rompu.

## Annexe

### Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) – Propositions d'amendement

Adoptées par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique à sa soixante-troisième session le 30 octobre 2020, à la suite des propositions faites par l'Allemagne, l'Autriche, la Grèce, la République tchèque et la Serbie :

#### I. Proposition de l'Autriche

##### Annexe I de l'AGTC : Lignes de chemin de fer importantes pour le transport international combiné

###### (15) Autriche :

Ajouter la section suivante à la ligne C-E 55 avant Linz :

###### **Horní Dvořiště-) Summerau**

Autre Partie contractante concernée : République tchèque.

Supprimer la section suivante de la ligne C-E 551 :

###### **(Horní Dvořiště-) Summerau**

Autre Partie contractante concernée : République tchèque.

##### Annexe II de l'AGTC, partie A : Terminaux importants pour le transport international combiné

###### Autriche

Ajouter le terminal suivant : Güterzentrum Wien Süd

Supprimer le terminal suivant : Wien Nordwestbahnhof

#### II. Proposition de la République tchèque

##### Annexe I de l'AGTC : Lignes de chemin de fer importantes pour le transport international combiné

###### (17) République tchèque :

Ajouter la section suivante à la ligne C-E 55 après Praha :

###### **Horní Dvořiště (-Summerau)**

Autre Partie contractante concernée : Autriche.

Modifier la ligne existante comme suit :

###### **C-E 59 (Chalupki-) Bohumín-Ostrava**

Autre Partie contractante concernée : Pologne.

Supprimer la ligne suivante :

###### **C-E 551 Praha-Horní Dvořiště (-Summerau)**

Autre Partie contractante concernée : Autriche.

## **Annexe II de l'AGTC, partie A : Terminaux importants pour le transport international combiné**

### **République tchèque :**

Ajouter les terminaux suivants :

**Česká Třebová, Havířov, Paskov, Přerov, Ústí nad Labem**

Supprimer le terminal suivant :

**Praha Žižkov**

## **Annexe II de l'AGTC, partie B : Points de franchissement des frontières importants pour le transport international combiné**

Modifier les points de franchissement des frontières existants comme suit :

Chalupki (PKP)-Bohumín (SZCZ)

Schirnding (DB)-Cheb (SZCZ)

Bad Schandau (DB)-Děčín (SZCZ)

Bernhardsthal (OBB)-Břeclav (SZCZ)

Summerau (OBB)-Horní Dvořiště (SZCZ)

Zebrzydovice (PKP)-Petrovice u Karviné (SZCZ)

Zawidów (PKP)-Frýdlant v Čechách (SZCZ)

Medzylesie (PKP)-Lichkov (SZCZ)

Čadca (ŽSR)-Mosty u Jablunkova (SZCZ)

Lúky pod Makytou (ŽSR)-Horní Lideč (SZCZ)

Kúty (ŽSR)-Lanžhot (SZCZ)

Parties contractantes concernées : République tchèque, Pologne, Allemagne, Autriche, Slovaquie.

### **III. Proposition de l'Allemagne**

#### **Annexe I de l'AGTC : Lignes de chemin de fer importantes pour le transport international combiné**

##### **(9) Allemagne**

Modifier les lignes existantes comme suit :

C-E 451 (Gedser-) Rostock-Berlin-<sup>Halle</sup>/<sub>Leipzig</sub> -Erfurt-Nürnberg-Passau (-Wels)

Autres Parties contractantes concernées : Danemark, Autriche.

C 45/1 (Padborg-) Flensburg-Hamburg

Autre Partie contractante concernée : Danemark.

Pays concerné : Suède.

Supprimer la ligne suivante :

C-E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin-<sup>Halle</sup>/<sub>Leipzig</sub> -Erfurt-Nürnberg

Autre Partie contractante concernée : Danemark.

**(13) Suède**

Modifier la ligne existante comme suit :

C-E 45 (Kornsjø-) Göteborg-Malmö (-København)

Autres Parties contractantes concernées : Norvège, Danemark, Allemagne, Autriche, Italie.

**(14) Danemark**

La ligne C-E 530 devient la ligne C-E 451, comme suit :

C-E 451 Nykøbing-Gedser (-Rostock)

Autres Parties contractantes concernées : Allemagne, Autriche.

Modifier les lignes existantes comme suit :

C-E 45 (Malmö-) København-Nykøbing-Rødby (-Puttgarden)

Autres Parties contractantes concernées : Norvège, Allemagne, Autriche, Italie.

Pays concerné : Suède.

C 45/1 (Göteborg-) Frederikshavn-Arhus – Fredericia-Padborg (-Flensburg)  
København

Autre Partie contractante concernée : Allemagne.

Pays concerné : Suède.

**(16) Pologne**

Modifier la ligne existante comme suit :

C-E 30 Zgorzelec-Wroclaw-Katowice-Kraków-Przemysl-Medyka (-Mostika)

Autre Partie contractante concernée : Ukraine.

**Annexe II, de l'AGTC, partie B : Points de franchissement des frontières importants pour le transport international combiné**

Ajouter le point de franchissement de frontière ci-après :

Malmö (SJ)-København (DSB)

Partie contractante concernée : Danemark.

Pays concerné : Suède.

Supprimer le point de franchissement de frontière ci-après :

Helsingborg (SJ)-København (DSB)

Partie contractante concernée : Danemark.

Pays concerné : Suède.

**Annexe II de l'AGTC, partie D : Liaisons/ports de navires transbordeurs faisant partie du réseau international de transport combiné**

Supprimer la liaison et les ports ci-après :

København (Danemark)-Helsingborg (Suède)

Partie contractante concernée : Danemark.

Pays concerné : Suède.

#### IV. Proposition de la Grèce

##### Annexe I de l'AGTC : Lignes de chemin de fer importantes pour le transport international combiné

Ajouter la ligne suivante :

**C-E 853** Larissa-Volos [-Latakia (République arabe syrienne)]

Autre Partie contractante concernée : -

Pays concerné : République arabe syrienne

Modifier les lignes existantes comme suit :

**C 85/2 Thessaloniki-Amindeo-Mesonisi-Kafkasos (-Kremenica)**

Autre Partie contractante concernée : -

Pays concerné : Macédoine du Nord.

**C 85/3** Igoumenitsa-Kalabaka-Palaiofarsalos-Larissa-Volos [-Latakia (République arabe syrienne)]

Autre Partie contractante concernée : -

Pays concerné : République arabe syrienne.

« **C 70/2** Strymonas-Alexandroupolis-Pythion  $\xrightarrow{\text{(-Uzunköprü)}}$   
Dikea (-Svilengrad) »

Autre Partie contractante concernée : Turquie.

##### Annexe II de l'AGTC, partie A : Terminaux importants pour le transport international combiné

Modifier la liste des terminaux comme suit :

Alexandroupolis

Thessaloniki

Igoumenitsa

Volos

Centre de transport de marchandises de Thriassio

Ikonio

Patras (terminal important pour le transport international combiné en ce qui concerne le transport multimodal de marchandises/le transport maritime depuis et vers l'Italie)

Autres Parties contractantes concernées : Bulgarie, Italie.

Pays concernés : République arabe syrienne, Macédoine du Nord.

##### Annexe II de l'AGTC, partie B : Points de franchissement des frontières importants pour le transport international combiné

Modifier la liste des points de franchissement des frontières existants comme suit :

Kulata (BDZ)-Promachon (OSE)

Gevgelia (CFARYM)-Idomeni (OSE)

Dikea (OSE)-Svilengrad (BDZ)

Kristallopigi (OSE)-... (-HSH)

Patras/Igoumenitsa (OSE)-Brindisi (FS)

Patras/Igoumenitsa (OSE)-Trieste (FS)

Patras/Igoumenitsa (OSE)-Ancona (FS)

Patras/Igoumenitsa (OSE)-Bari (FS)

Volos (OSE)-Latakia (CFS)

Pythion (OSE)-Uzunköprü (TCDD)

Ajouter le point de franchissement de frontière ci-après :

Kafkasos (OSE)-Kremenica (CFARYM)

Autres Parties contractantes concernées : Bulgarie, Italie et Turquie.

Pays concernés : République arabe syrienne, Macédoine du Nord.

## V. Proposition de la Serbie

### Annexe I de l'AGTC : Lignes de chemin de fer importantes pour le transport international combiné

#### (23) Serbie

Modifier la ligne existante comme suit :

C-E-79 Beograd-Prijepolje/Vrbnica (-Bijelo Polje, Bar)

Autre Partie contractante concernée : Monténégro.

### Annexe II de l'AGTC, partie A : Terminaux importants pour le transport international combiné :

Modifier la liste des terminaux comme suit :

Beograd-ZIT Beograd

Beograd-NELT

Beograd-Port de Beograd

Smederevo-Port de Smederevo

Prahovo-Port de Prahovo

Senta-Port de Senta

Sremska Mitrovica-Port de Sremska Mitrovica

Novi Sad-Port de Novi Sad

Šabac-Port de Šabac

Pančevo-Port de Pančevo

Port de Bogojevo

### Annexe II de l'AGTC, partie B : Points de franchissement des frontières importants pour le transport international combiné

Ajouter le point de franchissement de frontière ci-après :

Prijepolje/Vrbnica (IŽS)-Bijelo Polje (ŽICG). Ce point de franchissement devrait être ajouté après Dimitrovgrad (IŽS)-Dragoman (BDZ).

Modifier les points de franchissement des frontières existants comme suit :

Kelebija (MAV)-Subotica (IŽS)

Preševce (IŽS)-Tabanovce (CFAYM)

Đeneral Janković (UNMIK Railways)-Volkovo (CFARYM)

Dimitrovgrad (IŽS)-Dragoman (BDZ)

Stamora Moravita (CFR)-Vrsac (IŽS)

Erdut (HZ)-Bogojevo (**IŽS**)

Tovarnik (HZ)-Sid (**IŽS**)

Autres Parties contractantes concernées : Hongrie, Bulgarie, Roumanie, Croatie.

Pays concerné : Macédoine du Nord.

---