


Commission économique pour l'Europe
Comité des transports intérieurs
Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique
Soixante-sixième session

Genève, 18-20 octobre 2023

**Rapport du Groupe de travail du transport intermodal
 et de la logistique sur sa soixante-sixième 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. Ateliers de la session : comment créer une demande pour le transport intermodal, et analyse du potentiel de transfert modal (point 2 de l'ordre du jour) | 7–16 | 3 |
| IV. Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (point 3 de l'ordre du jour) | 17–34 | 5 |
| A. État de l'Accord | 17–21 | 5 |
| B. Propositions d'amendements | 22–25 | 6 |
| C. Application de l'Accord | 26–32 | 6 |
| D. Réseaux principaux | 33–34 | 7 |
| V. Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour) | 35–39 | 8 |
| A. État du Protocole | 35 | 8 |
| B. Propositions d'amendements | 36–37 | 8 |
| C. Application du Protocole | 38–39 | 8 |
| VI. Politiques et mesures en faveur du transport intermodal (point 5 de l'ordre du jour) | 40–63 | 9 |
| 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 | 40–58 | 9 |
| B. Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal | 59–63 | 11 |



| | | | |
|---------|--|-------|----|
| VII. | Nouveaux enjeux du transport de marchandises et de la logistique (point 6 de l'ordre du jour) | 64-76 | 12 |
| A. | Enjeux, tendances et résultats dans le secteur | 64-70 | 12 |
| B. | Faits nouveaux intervenus à l'échelle paneuropéenne dans les politiques de transport | 71-75 | 13 |
| C. | Thèmes annuels relatifs au transport intermodal et à la logistique | 76 | 14 |
| VIII. | Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (point 7 de l'ordre du jour) | 77-85 | 14 |
| IX. | Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 8 de l'ordre du jour) | 86-90 | 15 |
| X. | Programme de travail (point 9 de l'ordre du jour) | 91-92 | 16 |
| XI. | Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour) | 93 | 16 |
| XII. | Dates et lieu de la prochaine session (point 11 de l'ordre du jour) | 94-95 | 16 |
| XIII. | Résumé des décisions (point 12 de l'ordre du jour) | 96 | 16 |
| Annexes | | | |
| I. | Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) – Propositions d'amendements | | 17 |
| II. | Programme de travail pour la période 2024-2025 | | 20 |

I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a tenu sa soixante-sixième session en présentiel du 18 au 20 octobre 2023 au Palais des Nations, à Genève. La session était présidée par Julia Elsinger (Autriche).
2. Des représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ci-après ont participé à la session : Allemagne, Autriche, Danemark, Lituanie, Fédération de Russie, Pays-Bas (Royaume des), Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suisse, Tchéquie et Türkiye.
3. Une institution spécialisée des Nations Unies, l'Organisation internationale du Travail (OIT), était également présente.
4. Les représentants ci-après du secteur privé et d'autres entités ont aussi participé à la session : Hupac Intermodal SA, Union internationale des chemins de fer (UIC) et SGKV e.V.
5. Le représentant du projet de chemin de fer transeuropéen (TER) 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-sixième session.

Document(s)

ECE/TRANS/WP.24/152

III. Ateliers de la session : comment créer une demande pour le transport intermodal, et analyse du potentiel de transfert modal (point 2 de l'ordre du jour)

7. À sa soixante-sixième session, le WP.24 a organisé un atelier visant à mettre en commun des données d'expérience et des bonnes pratiques dans les domaines suivants : i) la promotion du transport intermodal et la création d'une demande pour ce type de transport ; ii) l'analyse du potentiel de transfert modal de la route vers le rail et les voies navigables. Des informations d'ordre général et le programme de l'atelier figuraient dans le document informel n° 1.
8. Cet atelier était fondé sur l'idée que le transport intermodal/combinaison pouvait être la solution au transport de marchandises de porte à porte, étant donné qu'il engendrait moins de coûts externes pour la société comparé aux autres modes de transport. Cependant, cette hypothèse ne serait valable que si, dans le même temps, il existait des arguments économiques en faveur du transport intermodal/combinaison et si ceux-ci étaient largement connus.
9. Compte tenu de ce qui précède, l'atelier était axé en particulier sur la tarification et la fiabilité du transport de marchandises, ainsi que sur la connaissance, dans le secteur et la société en général, des avantages et des inconvénients des différentes opérations de transport de marchandises. Le débat visait à mettre en commun des pratiques et des données d'expérience et à mieux faire comprendre les diverses mesures à mettre en œuvre pour garantir des conditions de concurrence équitables dans le secteur du transport de marchandises, ainsi que les mesures à prendre pour renforcer les arguments en faveur du transport intermodal/combinaison.
10. L'atelier a débuté par un exposé de SGKV sur les outils interactifs récemment développés pour faire mieux connaître le transport intermodal/combinaison, notamment l'outil de simulation d'opérations de transport permettant de comparer le transport routier et le transport intermodal, compte tenu du prix du transport, de la durée et des émissions de gaz à effet de serre. Les participants se sont penchés sur la notion de seuil de rentabilité pour l'utilisation du transport intermodal/combinaison, ainsi que sur les facteurs dont dépend ce seuil.

11. Deux tables rondes ont été organisées sur la base des simulations présentées. La première, qui réunissait des représentants de l'Autriche, des Pays-Bas et de la Türkiye, était consacrée aux mesures prises ou susceptibles d'être prises aux fins d'une meilleure démonstration de l'intérêt économique du transport intermodal/combiné. Ces mesures visaient souvent à rendre plus attractifs les services de transport intermodal/combiné ou leur prix.

12. La deuxième table ronde, à laquelle participaient HUPAC Intermodal et l'UIC, a permis d'examiner en détail les aspects de qualité et de fiabilité du transport intermodal/combiné et les moyens de les améliorer. Le débat a fait ressortir des solutions qui permettraient non seulement d'améliorer la qualité ou la fiabilité, mais également d'accroître la compétitivité du transport intermodal/combiné par rapport au transport routier.

13. Les mesures et solutions ci-après ont été proposées au cours des débats :

- Appui au transport ferroviaire de marchandises : permettre le soutien par les États des opérations de transport de marchandises par chemin de fer ;
- Redevances d'accès aux voies ferrées et redevances inexistantes ou réduites pour le transport routier : permettre aux pouvoirs publics de financer la réduction des redevances d'accès aux voies ferrées pour certaines marchandises, en particulier pour les expéditions de poids plus léger ou les opérations sur de courtes distances, ou garantir une bonne application des redevances d'accès aux routes afin d'instaurer des conditions de concurrence équitables entre les modes de transport ;
- Solutions d'aménagement du territoire : créer des pôles industriels disposant d'un accès facile aux terminaux et aux infrastructures ferroviaires, ce qui permet de réduire les frais pour le service du premier et du dernier kilomètre ;
- Tarification des émissions de gaz à effet de serre : appliquer des redevances aux opérations entraînant des émissions plus importantes (principe pollueur-payeur), et partant, internaliser les coûts liés au climat et favoriser les modes et opérations de transport les plus respectueux du climat ;
- Automatisation et transformation numérique : renforcer l'automatisation et l'informatisation afin de rendre plus efficaces les opérations de transbordement et la circulation des trains, d'améliorer le réseau ferroviaire et de renforcer les capacités de transport intermodal/combiné sans développement des infrastructures ;
- Amélioration du transport ferroviaire par la prise en compte de ses principales externalités : réduire les émissions de bruit et de vibrations afin de rendre les opérations ferroviaires plus acceptables ;
- Mesures réglementaires : imposer l'usage du transport intermodal pour certains types de marchandises à certaines distances ou sur certains itinéraires, tout en veillant à ce qu'aucune situation de monopole ne soit exploitée ;
- Formation et accompagnement sur le transport intermodal/combiné : sensibiliser les expéditeurs et les transitaires aux solutions de transport intermodal/combiné et à l'intérêt économique qu'elles présentent ;
- Réglementation de la propriété et de l'utilisation des données aux fins de l'amélioration de leur intégration : simplifier l'accès aux données en utilisant des systèmes de gestion des données propres, ce qui permet d'obtenir des flux d'informations efficaces de nature à renforcer l'attractivité économique du transport intermodal/combiné ;
- Définition de normes communes : éviter les situations dans lesquelles les problèmes d'interopérabilité réduisent la productivité (par exemple, l'application de différents systèmes de gestion du trafic dans les réseaux ferroviaires) ;
- Mise en place des capacités voulues : réduire les durées de transport inacceptables en éliminant les goulets d'étranglement, notamment aux points de passage des frontières, afin de permettre le transport intermodal/combiné de marchandises périssables ou de grande valeur et d'améliorer l'attractivité économique du transport intermodal/combiné ;

- Répartition équitable des capacités du réseau ferroviaire et gestion des capacités fondée sur des mesures socioéconomiques : garantir des sillons pour les trains de marchandises pendant les périodes de forte demande ;
- Amélioration de l'admission des conducteurs de train au trafic ferroviaire international : recenser les solutions liées à la technologie et à l'automatisation et les rendre possibles grâce à un cadre réglementaire international ;
- Accroissement de la possibilité d'insérer des sillons ponctuels et de réduire le temps de réservation des sillons : apporter plus de souplesse dans la réservation des sillons, ce qui permettrait de renforcer la capacité d'adaptation aux besoins de transport de marchandises.

14. À la suite des tables rondes, le secrétariat a présenté un exemple d'utilisation de données sur le trafic de marchandises et les volumes de transport et de présentation dans l'environnement géospatial, en tant qu'analyse préliminaire permettant d'identifier les liaisons pour lesquelles il serait possible de passer de la route au transport intermodal/combiné.

15. Le Groupe de travail s'est félicité de l'échange, riche en informations, de pratiques, de mesures et de solutions qui pourraient améliorer la fiabilité ou la compétitivité du transport intermodal/combiné. Il a décidé de s'y référer en particulier lorsqu'il débattrait des capacités de transport intermodal, de la transformation numérique et de l'automatisation respectivement au titre des points ci-après, régulièrement inscrits à son ordre du jour : 3 b), consacré à l'application de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) ; 5 a) iii), consacré à la dématérialisation des informations et des données ; 5 a) iv), consacré au manuel sur l'automatisation dans le secteur du transport intermodal de marchandises et de la logistique.

16. Le Groupe de travail a également reconnu que certaines solutions permettant de renforcer la compétitivité du transport intermodal/combiné reposaient sur des améliorations à apporter au secteur ferroviaire. Il a donc demandé à son secrétariat de communiquer les échanges concernant ces solutions au Groupe de travail des transports par chemin de fer pour examen et décision éventuelle. Cela concernait en particulier l'admission des conducteurs de train au trafic international, la gestion des capacités fondée sur des mesures socioéconomiques et l'assouplissement de l'attribution des sillons.

Document(s)

Document informel n° 1

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

17. Le secrétariat a fait savoir au Groupe de travail qu'aucun changement n'était à signaler dans l'état de l'Accord, qui comptait 33 Parties contractantes au moment de la soixante-sixième session. On trouvera des renseignements détaillés sur l'AGTC à l'adresse www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

18. Le secrétariat a informé les représentants des efforts qu'il déployait afin de promouvoir les accords de la CEE relatifs aux infrastructures, dont l'AGTC, dans les pays du Caucase et d'Asie centrale, dans le cadre des travaux entrepris par le Comité de coordination pour le corridor transcasprien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5).

19. Le secrétariat a rappelé aux représentants la demande que le Groupe de travail lui avait faite de se mettre en contact avec les Parties contractantes à l'AGTC pour résoudre les problèmes d'incohérence qui se posaient dans l'AGTC et corriger les éventuelles informations obsolètes concernant le réseau. Il a fait part des progrès réalisés dans ce sens,

qui avaient abouti à la soumission de nouvelles propositions d'amendement. Le secrétariat a également rappelé que certaines mises à jour pouvaient dépendre de la révision en cours des règlements relatifs au réseau transeuropéen de transport (RTE-T), qui devrait être achevée en janvier 2024, étant donné qu'il fallait tenir compte des problèmes découlant des différences entre les lignes ferroviaires relevant de l'AGTC et celles relevant du RTE-T.

20. Le secrétariat a également mentionné la relation entre l'AGTC et l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC). À cet égard, il a rappelé aux Parties contractantes aux deux accords que les lignes AGTC (C-E) et AGC (E) étaient des lignes correspondantes. Par conséquent, la modification de ces lignes dans l'un des accords devrait déclencher un processus visant à les modifier également dans l'autre accord.

21. Le WP.24 a remercié le secrétariat de son travail de mise à jour et l'a prié de continuer à travailler avec les Parties contractantes pour élucider les questions encore en suspens, y compris celles découlant des différences entre les lignes ferroviaires relevant de l'AGTC et celles relevant du RTE-T.

B. Propositions d'amendements

22. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de la publication de la notification dépositaire du 1^{er} mars 2023 concernant les propositions d'amendement adoptées par le Groupe de travail à sa soixante-cinquième session, telles qu'énoncées à l'annexe 1 du document ECE/TRANS/WP.24/151, et de celle du 27 septembre 2023 concernant l'acceptation de ces propositions d'amendement. Ces amendements devraient entrer en vigueur le 1^{er} décembre 2023. Le secrétariat a également fait part de l'entrée en vigueur, le 30 mars 2023, des propositions d'amendement que les Parties contractantes avaient adoptées à la soixante-quatrième session du Groupe de travail.

23. L'Allemagne, le Danemark, le Portugal et la Türkiye ont présenté leurs propositions d'amendements à l'AGTC, telles qu'elles figurent respectivement dans les documents ECE/TRANS/WP.24/2023/1, ECE/TRANS/WP.24/2023/2, ECE/TRANS/WP.24/2023/3 et ECE/TRANS/WP.24/2023/14. Le Kazakhstan a également présenté sa proposition d'amendement figurant dans le document ECE/TRANS/WP.24/2023/12.

24. Conformément à l'article 15 de l'AGTC, les Parties contractantes présentes à la soixante-sixième session ont examiné ces propositions d'amendement et ont décidé de les adopter à l'unanimité.

25. Les Parties contractantes ont ensuite demandé au secrétariat de communiquer les amendements adoptés au Bureau des affaires juridiques, à New York. À des fins de clarté, les amendements adoptés figurent à l'annexe I du présent rapport.

C. Application de l'Accord

26. À sa soixante-quatrième session, le WP.24 avait décidé d'établir un mécanisme de surveillance des lignes AGTC et des installations connexes, axé sur leurs paramètres techniques, en créant un inventaire dans le cadre d'un système d'information géographique (SIG). Il était convenu que le mécanisme devait être pleinement opérationnel avant la soixante-sixième session, en 2023, et que les données devaient être regroupées dans le SIG à partir d'autres bases de données existantes ou soumises directement et validées par les Parties contractantes. Le secrétariat a rendu compte du processus en cours de validation et de correction des données pour les réseaux, qui avait pris plus de temps que prévu. Il a également fait part de la collaboration avec SGKV pour ce qui était d'intégrer les données disponibles concernant la localisation des terminaux dans l'inventaire SIG de l'AGTC et a indiqué que le processus de validation et de correction de ces données avait commencé.

27. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour les efforts qu'il déployait pour établir l'inventaire SIG de l'AGTC et administrer le processus de validation et de correction des données. Il a invité les Parties contractantes à l'AGTC à collaborer avec le secrétariat dans cette entreprise. Il a également demandé que les progrès réalisés dans l'établissement de l'inventaire lui soient communiqués à sa session suivante. Enfin, il a salué le rôle que

jouait SGKV dans la communication de données de localisation des terminaux, qui facilitait l'établissement de l'inventaire SIG des terminaux du réseau AGTC.

28. Le WP.24 a ensuite examiné la disponibilité, chez les Parties contractantes, des données permettant de mesurer les objectifs de performance mentionnés dans l'AGTC, comme indiqué dans le document ECE/TRANS/WP.24/2023/4, sur la base des 18 réponses reçues (16 réponses figurant dans le document ECE/TRANS/WP.24/2023/4 et deux autres réponses obtenues après l'établissement de la version finale du document et communiquées par le secrétariat dans son exposé).

29. Le WP.24 a remercié tous les pays qui avaient répondu au questionnaire simple. Néanmoins, il a conclu que les données dont les pays disposaient, selon les résultats du questionnaire, ne permettraient pas d'évaluer véritablement l'état d'avancement de la réalisation des objectifs de performance de l'AGTC.

30. Dans le même temps, des informations ont été communiquées sur les efforts déployés par l'Union européenne dans le cadre de la proposition de règlement sur l'utilisation des capacités des infrastructures ferroviaires dans l'espace ferroviaire unique européen, en vue de définir des principes et des méthodes communs permettant de mesurer la performance des services d'infrastructure ferroviaire à l'aide d'indicateurs convenus. À cet égard, il a été proposé d'attendre la conclusion des travaux de l'Union européenne et d'examiner les indicateurs proposés, dès qu'ils seraient disponibles, afin de déterminer s'ils permettraient d'évaluer les résultats obtenus dans le cadre de l'AGTC. Il a donc été suggéré de reporter jusqu'en 2026 les travaux sur les indicateurs de performance de l'AGTC.

31. L'UIC a fait part des travaux menés par le secteur ferroviaire afin d'élaborer des indicateurs clefs de performance en réponse aux travaux de l'Union européenne sur l'établissement de principes et de méthodes communs permettant de mesurer la performance des services d'infrastructure ferroviaire à l'aide d'indicateurs convenus. L'UIC pourrait présenter ces travaux à la session suivante (soixante-septième session) du WP.24, si elle le jugeait opportun.

32. Le Groupe de travail a accueilli avec intérêt les informations complémentaires fournies. Il a accepté de reporter ses débats sur les indicateurs de performance de l'AGTC jusqu'en 2026, date à laquelle plus de données d'expérience devraient être disponibles, au moins dans les États membres de l'Union européenne, en ce qui concerne la mesure de la performance des infrastructures ferroviaires. Par ailleurs, il a accueilli favorablement la proposition de l'UIC et a invité cette dernière à présenter, à sa soixante-septième session, les indicateurs clefs de performance élaborés par le secteur ferroviaire.

D. Réseaux principaux

33. À sa session précédente, le Groupe de travail avait demandé au secrétariat de reprendre contact avec les Parties contractantes à l'AGTC afin de recueillir leurs avis sur les procédures spéciales concernant les communications transfrontières en cas d'urgence et sur la nécessité, dans ce contexte, de disposer d'un réseau principal au sein du réseau de l'AGTC. Le secrétariat n'a pas reçu d'autres informations que celles qui avaient été communiquées à la soixante-cinquième session.

34. Compte tenu de la disponibilité du Handbook for International Contingency Management (Manuel de gestion des situations d'urgence de portée internationale) de RailNetEurope, en particulier pour les États membres de l'Union européenne, il est apparu clairement qu'il n'était pas nécessaire de disposer d'autres instruments destinés aux situations d'urgence, ni de mettre en place le réseau principal de l'AGTC pour ces situations. Le Groupe de travail s'est donc prononcé contre la désignation d'un réseau principal de l'AGTC auquel s'appliqueraient des procédures spéciales dans les situations d'urgence. Il a décidé de clore son débat au titre de ce point.

Document(s)

ECE/TRANS/WP.24/2023/1, ECE/TRANS/WP.24/2023/2, ECE/TRANS/WP.24/2023/3, ECE/TRANS/WP.24/2023/4, ECE/TRANS/WP.24/2023/12 et ECE/TRANS/WP.24/2023/14

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

A. État du Protocole

35. Le secrétariat a fait savoir au Groupe de travail qu'aucun changement de l'état du Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (Protocole à l'AGTC) n'était à signaler. Au moment de la soixante-sixième session, le Protocole comptait neuf Parties contractantes. On trouvera des renseignements détaillés sur le Protocole à l'AGTC à l'adresse www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

B. Propositions d'amendements

36. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il n'avait reçu aucune proposition d'amendement.

37. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour ces informations. Compte tenu des divergences croissantes entre les dispositions énoncées dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et dans le Protocole à l'AGTC en ce qui concerne les voies et ports de navigation intérieure européens et d'une analyse effectuée par le secrétariat sur la proposition d'amendement qu'il serait nécessaire d'adopter pour mettre les deux accords en conformité, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'inviter les neuf Parties contractantes au Protocole AGTC à prendre des mesures, si elles le jugeaient approprié, pour soumettre une telle proposition d'amendement à la session suivante du Groupe de travail, pour examen et approbation éventuelle.

C. Application du Protocole

38. Le secrétariat a invité le Groupe de travail à examiner les moyens d'appliquer la résolution du Comité des transports intérieurs (CTI) visant à faciliter le développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures.

39. Le secrétariat a invité le Groupe de travail à étudier la possibilité de développer le Protocole AGTC en vue, d'une part, d'y inclure un plan international pour la mise en place et l'exploitation d'un réseau ou d'itinéraires de transport maritime à courte distance pour le transport combiné et, d'autre part, d'exploiter son potentiel, lorsque cela est physiquement possible, pour le transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures, ce qui viendrait s'ajouter aux efforts déployés pour mettre en service des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA). S'agissant de la première question, le secrétariat a indiqué que dans le Protocole, les parcours côtiers n'étaient mentionnés qu'en des termes assez généraux et que la disponibilité de terminaux intermodaux dans les ports maritimes était plutôt limitée, ce qui rendait difficile la mise en service de ces parcours côtiers. À cet égard, les délégations auprès du Groupe de travail ont été invitées à examiner le Protocole et à déterminer s'il était possible de mieux y prendre en compte le transport maritime à courte distance par une meilleure définition des parcours côtiers et des terminaux intermodaux dans les ports. Elles ont également été invitées à consulter leurs gouvernements sur l'intérêt de mieux utiliser et donc de développer le Protocole pour le transport maritime à courte distance. Si les pays manifestaient un intérêt pour une telle démarche, il conviendrait alors d'envisager la voie à suivre. Si pour ce faire, un groupe formel d'experts devait travailler au développement du Protocole, il faudrait alors élaborer un projet de mandat pour ce groupe, qui serait examiné à la session suivante. Les délégations auprès du Groupe de travail ont été priées d'indiquer au secrétariat, avant la fin du mois de juin 2024, si elles souhaitaient qu'un projet de mandat soit

élaboré. Le débat sur la possibilité de développer le Protocole a donc été reporté à la soixante-septième session.

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

40. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le WP.24 a poursuivi ses délibérations sur des questions telles que i) les obstacles au transport intermodal le long des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie, ii) les systèmes de transport intelligents et l'évolution technique, iii) la dématérialisation des informations et des documents, iv) le manuel sur l'automatisation dans le secteur du transport intermodal de marchandises et de la logistique et v) l'application de la Convention TIR dans le cadre du transport intermodal.

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

41. Le secrétaire du WP.5 a informé le Groupe de travail de ses activités qui étaient susceptibles de l'intéresser. Des informations ont été fournies sur les efforts entrepris au sein du Comité de coordination pour le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul et sur la manière dont le Comité pouvait, dans le cadre de l'exécution de son programme de travail, contribuer à l'élaboration ou, au moins, à la définition d'un plan de développement des réseaux intermodaux dans les deux pays du corridor, conformément aux prescriptions de l'AGTC. Des informations ont également été fournies sur la manière dont le Comité souhaitait effectuer une analyse et formuler des recommandations relatives à la dématérialisation des documents de transport le long des corridors.

42. Le Secrétaire du WP.5 a également fait le point sur l'état d'avancement de la mise en place de l'Observatoire international des infrastructures de transport.

43. Des informations ont été communiquées sur les travaux entrepris en vue de la parution de la publication sur les tendances générales et les évolutions concernant les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge. Les délégations auprès du Groupe de travail ont été invitées à examiner cette publication disponible en cinq documents (ECE/TRANS/WP.5/2023/4 à ECE/TRANS/WP.5/2023/8) consultables à l'adresse suivante : <https://unece.org/info/events/event/381119>. Les délégations intéressées du WP.24 pouvaient fournir au secrétariat du WP.5 des contributions supplémentaires à la publication.

44. Le secrétaire du WP.5 a également rendu compte de la décision prise par le WP.5 à sa trente-sixième session, en septembre 2023, de créer une équipe spéciale informelle de la mobilité électrique qui, sous la direction de la présidence du WP.5, devait rassembler des experts de tous les groupes de travail intéressés du CTI, y compris le WP.24, en vue de faire avancer les travaux sur l'électrification des transports. Le CTI devrait examiner et adopter le mandat de cette équipe spéciale informelle à sa session suivante, en février 2024. Les experts intéressés qui étaient prêts à rejoindre l'équipe spéciale devaient le faire savoir au Secrétaire du WP.5 avant la session du CTI.

45. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat du WP.5 pour le rapport sur les activités de ce dernier intéressant ses travaux. Il a invité les délégations qui le souhaitaient à fournir des contributions à la publication sur les tendances générales et les évolutions concernant les véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge. Il a également invité les délégations intéressées à rejoindre l'équipe spéciale de la mobilité électrique. Enfin, il a demandé au secrétariat du WP.5 de lui présenter un rapport sur ses activités pertinentes à sa session suivante.

46. La Fédération de Russie a informé le Groupe de travail de la demande faite au WP.5 d'élaborer un document contenant des propositions relatives aux objectifs et à la composition

d'un comité de coordination pour la gestion de l'itinéraire ferroviaire n° 1 des LTEA. Elle a en outre fait savoir qu'elle avait demandé au WP.5 de consulter le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) afin qu'il se joigne aux activités du futur comité de coordination et mette à disposition les outils existants de l'OSJD pour une gestion efficace des corridors de transport internationaux, notamment des outils analytiques permettant d'évaluer le fonctionnement du corridor et d'identifier les obstacles physiques et non physiques à l'organisation du transport international. La Fédération de Russie a ensuite invité les pays traversés par la ligne ferroviaire n° 1 des LTEA (en particulier la Pologne, le Bélarus, le Kazakhstan, la Mongolie et la Chine) à envisager de participer aux activités dudit comité de coordination, une fois que celui-ci serait créé.

47. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par la Fédération de Russie.

ii) Systèmes de transport intelligents et évolution technique

48. Le secrétariat du WP.29 a informé le Groupe de travail des travaux en cours visant à réviser la publication sur les systèmes de transport intelligents que la CEE avait publiée en 2012. Un bref aperçu de l'ancienne publication et du projet de texte révisé, qui devrait paraître au début de 2024, a été présenté. L'accent a été mis sur certains aspects susceptibles d'intéresser le Groupe de travail et les représentants ont été invités à faire part de leurs observations sur ces questions ainsi que sur l'ensemble de la publication d'ici au 31 octobre 2023. La publication révisée pouvait être consultée à l'adresse <https://unece.org/sites/default/files/2023-09/GRVA-17-50e.pdf> et les observations devaient être envoyées au secrétariat du WP.24.

iii) Dématérialisation des informations et des documents

49. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.24/2023/5 élaboré par le secrétariat en collaboration avec le SGKV, dans lequel figure un projet de cadre sur la dématérialisation des informations et des documents. Des sujets relatifs à la dématérialisation des informations et des documents ont été abordés, notamment les flux de données et d'informations nécessaires entre l'expéditeur et le transporteur ferroviaire, entre le transporteur ferroviaire et le transporteur routier pour le premier kilomètre, entre le transporteur ferroviaire et le terminal, entre le transporteur ferroviaire et les autorités frontalières, entre le transporteur ferroviaire et le transporteur ferroviaire suivant, entre le transporteur ferroviaire suivant et le terminal, entre le transporteur ferroviaire et le transporteur routier pour le dernier kilomètre, et entre le transporteur ferroviaire suivant et le destinataire. Les échanges d'informations et les flux de données pertinents en cas d'empêchement au transport ou à la livraison ou de marchandises manquantes, ou lors de l'élimination de marchandises, ont également été étudiés.

50. Le Groupe de travail s'est félicité de l'élaboration du projet de cadre et de l'approche adoptée dans ce cadre. Au cours du débat, plusieurs propositions ont été formulées quant aux moyens de développer davantage le cadre. Il a été proposé que ce dernier fasse l'objet d'un débat dans le cadre du projet « eFTI4EU ». Il a également été proposé que les flux de données soient examinés dans le cadre d'une simulation de transport intermodal organisée lors d'un atelier. La simulation devait porter sur une opération de transport confrontée à des problèmes tels que la perte ou l'avarie des marchandises et chaque flux de données et d'informations du début à la fin d'une telle opération devrait être enregistré et examiné. Il devrait s'agir d'une simulation de transport faisant intervenir plusieurs transporteurs à travers des pays de la CEE et, si possible, impliquant un changement d'écartement.

51. Le Groupe de travail s'est félicité des idées formulées. Il a décidé de concentrer ses efforts sur l'organisation d'une simulation lors d'une réunion informelle en ligne. Cette forme de réunion a été choisie car elle permettait la participation d'un plus grand nombre de parties prenantes ayant un rôle important à jouer pour la réussite de la simulation. Les résultats de la (des) simulation(s) devraient ensuite être examinés à la soixante-septième session du Groupe de travail, au cours de laquelle il faudrait définir les autres mesures à prendre concernant le développement du cadre.

iv) Manuel sur l'automatisation dans le secteur du transport intermodal de marchandises et de la logistique

52. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.24/2023/6 établi par le secrétariat en collaboration avec la Présidente et la Vice-Présidente, dans lequel figure le projet de plan annoté du manuel sur l'automatisation dans le secteur du transport intermodal de marchandises et de la logistique.

53. L'OIT a suggéré que des aspects relatifs au dialogue social soient intégrés dans la section sur l'approche centrée sur l'humain. Elle s'est engagée à appuyer l'élaboration du manuel, notamment de la partie consacrée à la dimension humaine de l'automatisation.

54. Le Groupe de travail s'est félicité de l'élaboration du plan annoté et a décidé de s'en inspirer pour l'élaboration du manuel, tout en acceptant les observations reçues. Il a demandé aux délégations d'apporter des contributions utiles afin que le projet de manuel puisse être examiné à sa session suivante. Les délégations ont été invitées à envoyer leurs contributions sous forme de documents présentant un intérêt pour le manuel, d'études de cas pertinentes ou de textes consacrés à des parties spécifiques du manuel d'ici au 31 janvier 2024.

v) Application de la Convention TIR dans le cadre du transport intermodal

55. Le secrétariat TIR a communiqué des informations sur l'élaboration de nouvelles directives relatives à l'utilisation des procédures TIR et eTIR pour le transport intermodal et a illustré, sur la base de quelques études de cas figurant dans les directives, les différences dans le régime douanier selon que la procédure eTIR pour le transport intermodal était ou non appliquée.

56. À cet égard, il a été rappelé que le système international eTIR visait à permettre l'échange sécurisé, entre systèmes douaniers nationaux, de données relatives au transit international de marchandises, de véhicules ou de conteneurs sous couvert du régime TIR et à permettre aux services douaniers d'assurer la gestion des données sur les garanties émises par une chaîne de garantie aux titulaires de carnets TIR habilités. Il a également été rappelé que, conformément à l'article 2 de la Convention TIR, à condition qu'une partie du trajet entre le commencement du transport TIR et son achèvement se fasse par route, d'autres modes de transport (transport ferroviaire, transport par voie navigable, etc.) pouvaient être utilisés. Durant la partie du trajet non effectuée par route, le titulaire d'un carnet TIR pouvait soit i) demander aux autorités douanières de suspendre le transport TIR, soit ii) utiliser le régime TIR.

57. Le secrétariat TIR a informé le Groupe de travail qu'il avait déjà entamé l'interconnexion entre les systèmes douaniers nationaux des Parties contractantes à la Convention TIR et le système international eTIR hébergé par la CEE.

58. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat TIR pour les informations fournies et a demandé à être tenu au courant des faits nouveaux survenus dans ce domaine à ses sessions suivantes. La procédure eTIR pourrait également, à un moment donné, être analysée dans le cadre des flux électroniques d'informations et de données relatives au transport intermodal.

B. Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal

59. À sa précédente session, le WP.24 avait approuvé une solution simple pour la communication d'informations sur les mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal. Cette solution devait comprendre un formulaire d'enquête établi à l'aide de Microsoft Forms, à remplir par les pays. Le Groupe de travail était également convenu qu'il fallait examiner et éventuellement remanier l'enquête actuelle pour i) la recentrer de manière à éviter la collecte d'informations redondantes et ii) la modifier de manière à permettre la détection automatique des mesures auxquelles il pourrait accorder plus d'attention.

60. Comme suite à la décision prise à la session précédente, le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.24/2023/7, qui contient une proposition de refonte du questionnaire, à examiner par le Groupe de travail. Cette proposition avait été élaborée par le secrétariat en collaboration avec la Présidente, la Vice-Présidente et la Suisse.

61. Le Groupe de travail a examiné la proposition de refonte du questionnaire et a salué le travail accompli. Il a demandé que la question 8.1 soit modifiée en ajoutant « de fret » entre « réseaux » et « ferroviaires ».

62. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir le nouveau questionnaire à l'aide de Microsoft Forms et de le transmettre aux pays de la CEE en les invitant à y répondre au cours du premier semestre de 2024, afin que les résultats de l'enquête soient inclus dans un document officiel et examinés à la soixante-septième session.

63. Le Groupe de travail a en outre recommandé que le questionnaire soit envoyé par courrier électronique aux pays de la CEE disposant de coordonnateurs actifs du Groupe et par lettre officielle aux autres pays.

Document(s)

ECE/TRANS/WP.24/2023/5, ECE/TRANS/WP.24/2023/6 et ECE/TRANS/WP.24/2023/7

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

64. Dans sa résolution sur le renforcement du transport intermodal de marchandises, le CTI invite le WP.24 à prendre différentes mesures. Outre les mesures susmentionnées relatives à l'AGTC et à son Protocole, ainsi qu'à l'automatisation, à la dématérialisation des documents et à l'interopérabilité des données, le WP.24 est prié de convenir d'objectifs appropriés pour la part de marché du transport intermodal dans le secteur du fret et d'élaborer un plan pour atteindre ces objectifs.

65. À cet égard et pour donner suite à la demande faite à la session précédente, le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.24/2023/8 qui contient des données sur la part modale du rail et le taux d'unitisation du rail pour les pays de la CEE, qui serviront de base à la définition d'objectifs en matière de transport intermodal.

66. Le Groupe de travail a estimé que les objectifs devaient éventuellement être fixés comme des taux d'augmentation exprimés en points de pourcentage ou comme des taux d'augmentation modérés ou élevés pour l'unitisation ferroviaire et la part modale du rail, et que pour les pays qui avaient atteint des taux élevés, l'objectif devait être de les maintenir.

67. Le Groupe de travail est alors convenu que, jusqu'à la soixante-septième session, les pays devaient pouvoir se concerter sur la manière dont les objectifs devraient être exprimés. Pour faciliter cette concertation, le secrétariat, en collaboration avec la Présidente et la Vice-Présidente, devrait élaborer et diffuser un questionnaire simple destiné à solliciter des avis sur la définition des objectifs. La suite des débats sur les objectifs a donc été reportée à la session suivante.

68. Le secrétariat a rappelé au Groupe de travail que, conformément à la décision prise à la soixante-cinquième session, les sessions annuelles du Groupe devaient être considérées comme des occasions de renforcer la position du secteur du transport intermodal. Les délégations auprès du Groupe de travail ont été invitées à communiquer des informations et à échanger sur les activités menées pour atteindre cet objectif.

69. S'agissant des questions et tendances nouvelles dans le domaine du transport intermodal et de la logistique, l'UIC a fait part des problèmes qui se posaient actuellement concernant le transport combiné d'un point de vue politique et commercial. L'attention a été appelée sur le fait que le transport combiné était à un tournant, certaines évolutions, comme la montée du protectionnisme, ayant une incidence négative sur ce mode de transport. Des informations ont également été communiquées sur les évolutions techniques et, en particulier, sur la forte augmentation du recours aux techniques de chargement alternatives pour les caisses mobiles non-préhensibles. Enfin, l'UIC a fait part de l'élaboration de directives relatives au transport combiné, qui visaient à familiariser tout un chacun, en des termes simples, avec ce type de transport.

70. Le Secrétaire du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a présenté un aperçu des activités du WP.6, qui concernaient principalement la collecte et la diffusion de données relatives aux transports intérieurs dans la région de la CEE à l'appui de la prise de décisions stratégiques éclairées. Des informations ont été fournies sur l'une des publications bisannuelles sur les statistiques des transports intérieurs pour l'Europe et l'Amérique du Nord, qui fournissent des données essentielles sur le transport intermodal, notamment sur la longueur des infrastructures, le nombre de véhicules et les volumes de marchandises. Des informations ont également été fournies sur la première enquête menée par le WP.6 sur les infrastructures de recharge de véhicules électriques. Le WP.6 construisait également un microsite dédié au suivi de la réalisation des objectifs de développement durable ayant trait aux transports, l'objectif étant d'améliorer les capacités de présentation d'informations et d'incorporer éventuellement des paramètres supplémentaires permettant d'effectuer une analyse complète de l'intermodalité dans le contexte de l'indicateur 9.1.2.

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

71. La Fédération de Russie a souligné qu'il importait que les entreprises des États membres de la CEE qui étaient également membres de l'OSJD adhèrent à l'accord de l'OSJD relatif au transport international de conteneurs par trains de conteneurs.

72. L'Autriche a indiqué avoir adopté et publié un plan directeur national pour le transport de marchandises jusqu'en 2030. Dans ce plan directeur, la gestion du transport de marchandises était fondée sur l'approche « éviter-changer-améliorer ». Le plan, disponible uniquement en allemand, contenait 32 mesures spécifiques pour tous les modes de transport utilisés pour le transport de marchandises.

73. Le secrétariat a présenté un exposé sur le rôle que les terminaux intermodaux pourraient jouer dans l'électrification du parc de véhicules utilitaires lourds, en offrant des possibilités de recharge pour ces véhicules. Il a fait observer que les terminaux pourraient jouer un rôle de centres de charge si l'électrification du transport routier était également utilisée comme une occasion de repenser ce mode de transport et de le faire passer d'un transport par un véhicule à un transport par plusieurs véhicules en le combinant avec le transport ferroviaire. Il a également été souligné que la transformation des terminaux en centres de recharge nécessiterait la mise à disposition d'un espace pour la recharge et le stationnement des véhicules utilitaires lourds dans les terminaux.

74. Après l'exposé, l'Autriche a fait part des mesures prises dans son pays afin d'offrir dans les terminaux des possibilités de recharge pour les véhicules routiers utilisés dans le transport intermodal. Les Pays-Bas ont rendu compte des efforts en cours visant à mettre en place 40 points d'approvisionnement en énergie propre devant servir au moins au transport routier et par voie navigable. La Türkiye a confirmé le problème d'espace qui se posait dans les terminaux et a émis des doutes quant à l'idée d'ouvrir les terminaux intermodaux aux véhicules qui ne participaient pas aux opérations de transport intermodal. L'Allemagne a souligné qu'il était nécessaire de recenser les arguments économiques en faveur de la mise en place d'installations de recharge dans les terminaux.

75. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre l'examen de la question de l'électrification du transport routier dans le contexte du transport intermodal. Pour le Groupe de travail, il importait qu'à l'avenir les transports intérieurs soient, dans la mesure du possible, intermodaux/combinés, de longs trajets étant effectués par chemin de fer et les premiers et derniers kilomètres par route. Pour poursuivre son débat, il a demandé aux Pays-Bas de présenter, à sa session suivante, un exposé sur l'approche adoptée pour la mise en place des points d'approvisionnement en énergie propre. Il a également demandé au secrétariat d'inviter un exploitant de terminal à donner son point de vue sur la mise en place d'installations de recharge pour véhicules dans les terminaux.

C. Thèmes annuels relatifs au transport intermodal et à la logistique

76. Le Groupe de travail s'est félicité de la proposition du secrétariat, mentionnée dans le document ECE/TRANS/WP.24/2023/5 et décrite dans le document informel n° 2, d'organiser un atelier au cours duquel une simulation de transport intermodal serait effectuée aux fins de l'examen des flux d'informations et de données nécessaires entre les parties au transport. Comme convenu lors du débat sur le cadre pour la dématérialisation des informations et des documents, cet atelier devrait se tenir dans le cadre d'une réunion en ligne, éventuellement en juin 2024, et ses résultats devraient être examinés à la soixante-septième session au titre du point 5 a) iii) de l'ordre du jour.

Document(s)

ECE/TRANS/WP.24/2023/8 et document informel n° 2

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

77. Contrairement aux années précédentes, le secrétariat n'a pas été en mesure de rendre compte des informations collectées sur les utilisateurs du Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) pour la période comprise entre les soixante-cinquième et soixante-sixième sessions. La licence nécessaire à l'analyse de l'enquête réalisée à l'aide de l'outil Survey Monkey ayant malencontreusement expiré et étant en cours de renouvellement, le secrétariat ne pouvait pas télécharger les données pertinentes. Ces informations devraient donc être fournies à nouveau à la session suivante, en attendant la disponibilité d'une licence. En revanche, le secrétariat a communiqué des informations sur un atelier organisé à Aktau (Kazakhstan) les 20 et 21 septembre 2023 à l'intention des pays concernés par le corridor transcaspien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul, au cours duquel plus de 40 participants avaient pris connaissance du contenu du Code CTU et de son utilité pratique pour la sécurité du transport de marchandises dans des engins de transport. Cet atelier avait été organisé avec l'appui financier et technique de la Fédération de Russie.

78. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour les informations fournies et s'est félicité de l'organisation de l'atelier consacré au Code CTU. Il a demandé que des données analytiques sur l'utilisation du Code CTU lui soient à nouveau présentées à sa soixante-septième session.

79. Le secrétariat a ensuite présenté les résultats des travaux préparatoires informels à la création du groupe d'experts du Code CTU. Ces travaux s'étaient poursuivis en 2023, conformément à la décision prise par le WP.24 à sa précédente session (ECE/TRANS/WP.24/151, par. 97), la question de la création du groupe d'experts n'ayant pas été examinée à la réunion des organes consultatifs sectoriels de l'OIT tenue du 18 au 20 janvier 2023.

80. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.24/2023/9 qui contient des propositions spécifiques relatives à la hiérarchisation des modifications à apporter au Code CTU, les questions en suspens et les rapports des réunions informelles tenues pendant les travaux préparatoires informels menés en 2023. Le document ECE/TRANS/WP.24/2023/9 contient également des informations sur les travaux accomplis dans le but de rendre le Code CTU disponible sous la forme d'une application pour appareil mobile ou ordinateur.

81. Le secrétariat a également communiqué des informations sur le document ECE/TRANS/WP.24/2023/13 élaboré pour la session extraordinaire de décembre, dans lequel chaque modification proposée est décrite en détail et des projets de modification concernant les questions en suspens sont examinés et proposés.

82. La Fédération de Russie s'est déclarée favorable aux propositions de modification élaborées dans le cadre des travaux préparatoires informels. Elle a pris note de la contribution significative de spécialistes russes (représentés par JSC Russian Railways (Chemins de fer russes)) à l'élaboration des propositions.

83. L'OIT a confirmé sa participation à la session extraordinaire du Groupe de travail sur le Code CTU.

84. Le Groupe de travail s'est félicité des efforts déployés dans le cadre des travaux préparatoires informels et de l'élaboration de propositions de modification qui devraient permettre de maintenir à jour le Code CTU et de définir des pratiques en matière d'emballage et de chargement des cargaisons correspondant à l'évolution du secteur.

85. Lors du débat consacré aux préparatifs de la session extraordinaire, le Groupe de travail a invité tous les États membres de la CEE à faire participer à ladite session les experts de leurs ministères ou gouvernements en matière de sécurité de l'emballage ou du chargement et du transport de conteneurs et d'autres engins de transport.

Document(s)

ECE/TRANS/WP.24/2023/9

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

86. Le secrétariat a rendu compte des principales décisions prises à la quatre-vingt-cinquième session du CTI et à la réunion du Bureau du CTI tenue en 2023 concernant les questions qui l'intéressaient, en particulier des décisions relatives à ses domaines d'activité.

87. Le secrétariat a rappelé la lettre de la Présidente du CTI et du Directeur de la Division des transports durables, en date du 9 mai 2023, dans laquelle ils invitaient les groupes de travail à appuyer l'élaboration de la stratégie du CTI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs. À cet égard, il a expliqué en détail la procédure définie pour l'élaboration de la stratégie et les contributions demandées. Il a aussi présenté le document informel n° 3, qui contient des contributions que le Groupe de travail pourrait apporter à la nouvelle stratégie.

88. Le Groupe de travail a approuvé la proposition de contribution à la stratégie telle qu'elle figure dans le document informel n° 3, une modification mineure ayant été apportée aux mesures concernant la fixation d'objectifs pour le transport intermodal et le transfert modal. Il a décidé de modifier le libellé de ces mesures comme suit : « to strive to set and implement modal shift targets or a target for intermodal transport / to strive to set a target for market share of intermodal transport for freight and monitor progress » (s'efforcer de fixer et de réaliser des objectifs de transfert modal ou un objectif pour le transport intermodal/s'efforcer de fixer un objectif relatif à la part de marché du transport intermodal pour le fret et suivre les progrès). Il a ensuite demandé à sa Présidente et au secrétariat d'envoyer ses contributions au secrétariat du CTI.

89. Le secrétariat a fait état d'une autre lettre de la Présidente du CTI et du Directeur de la Division des transports durables, en date du 18 mai 2023, dans laquelle ils invitaient les groupes de travail à apporter leur appui et leur contribution à l'application des principales décisions relatives au processus d'alignement sur le cadre de gouvernance du CTI et au quatrième cycle d'examen des mandats des groupes de travail. Il a brièvement présenté le document ECE/TRANS/WP.24/2023/10, dans lequel figurent des informations générales à examiner par le Groupe de travail dans le cadre de la révision de son mandat.

90. Le Groupe de travail a examiné les informations figurant dans le document ECE/TRANS/WP.24/2023/10 et a demandé au secrétariat et à la Présidente de les soumettre en tant que contribution du Groupe à l'examen de son mandat.

Document(s)

ECE/TRANS/WP.24/2023/10 et document informel n° 3

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

91. Pour donner suite aux informations figurant dans le document ECE/TRANS/WP.24/2023/11 présenté par la Présidente, le Groupe de travail a fait le point sur l'exécution de son programme de travail pour la période biennale 2022-2023. Il a noté avec satisfaction qu'il avait obtenu la majorité de ses résultats escomptés.

92. Le Groupe de travail a ensuite examiné une proposition de programme de travail pour la période 2024-2025, élaborée par la Présidente et la Vice-Présidente avec le concours du secrétariat. Il a modifié le libellé de l'une des réalisations escomptées comme suit : « Le débat sur les objectifs à atteindre concernant la part de marché du transport intermodal dans le secteur du transport de marchandises est clos ; celui sur la réalisation desdits objectifs a commencé. ». Avec cette modification, le Groupe de travail a adopté le programme de travail pour la période 2024-2025, qui figure à l'annexe II du présent rapport.

Document(s)

ECE/TRANS/WP.24/2023/11

XI. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)

93. Aucune proposition n'a été formulée au titre de ce point de l'ordre du jour.

XII. Dates et lieu de la prochaine session (point 11 de l'ordre du jour)

94. La soixante-septième session du WP.24 devrait en principe se tenir à Genève du 16 (après-midi) au 18 octobre 2024.

95. Le Groupe de travail a pris note des dates prévues pour la soixante-septième session. Ayant été déçu de constater que la durée de la soixante-septième session était fixée à deux jours et demi au lieu des trois jours habituels, il a demandé au secrétariat d'informer le service des conférences compétent que cette situation ne devait pas se reproduire en 2025.

XIII. Résumé des décisions (point 12 de l'ordre du jour)

96. Le Groupe de travail est convenu qu'au titre de ce point de l'ordre du jour, l'intégralité du rapport serait lue, et pas seulement le résumé des décisions. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa soixante-sixième session.

Annexe I

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

Adoptées par les Parties contractantes présentes à la soixante-sixième session du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique, le 19 octobre 2023, sur proposition de l'Allemagne, du Danemark, du Kazakhstan, du Portugal et de la Türkiye

I. Propositions du Danemark

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

(14) Danemark :

Supprimer la ligne suivante :

C-E 451 Nykøbing-Gedser (-Rostock)

Parties contractantes concernées : Allemagne et Danemark

II. Propositions de l'Allemagne

Annexe II de l'AGTC : Installations importantes pour le transport international combiné

B. Points de franchissement des frontières importants pour le transport international combiné

Ajouter le point de franchissement des frontières suivant :

Rostock (DB) – Trelleborg (SJ)

D. Liaisons/ports de navires transbordeurs faisant partie du réseau international de transport combiné

Ajouter la liaison/les ports ci-après :

Rostock – Trelleborg (Allemagne – Suède)

III. Propositions du Portugal

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

(1) Portugal :

Modifier la ligne actuelle C-E 05 de sorte qu'elle se lise comme suit :

C-E 05 (Fuentes de Oñoro–) Vilar Formoso–Pampilhosa – $\frac{\text{Lisboa}}{\text{Aveiro–Porto}}$

Modifier la ligne actuelle C-E 90 de sorte qu'elle se lise comme suit :

C-E 90 $\frac{\text{Lisboa–Entroncamento}}{\text{Sines – Évora}}$ –Caia (–Badajoz)

Pays concernés : Espagne (qui n'est pas Partie contractante à l'Accord)

(2) Espagne :

Modifier la ligne actuelle C-E 90 de sorte qu'elle se lise comme suit :

C-E 90 (Caia–) Badajoz–Madrid–Barcelona–Portbou (–Cerbère)

Annexe II de l'AGTC : Installations importantes pour le transport international combiné

A. *Terminaux importants pour le transport international combiné*

Ajouter les terminaux ci-dessous :

Entroncamento

Sines

Modifier les terminaux actuels de sorte qu'ils se lisent comme suit :

Leixões (Porto)

Bobadela (Lisboa)

B. *Points de franchissement des frontières importants pour le transport international combiné*

Ajouter le point de franchissement de frontières ci-dessous :

Caia (IP) – Badajoz (ADIF)

Modifier l'actuel point de franchissement de frontières de sorte qu'il se lise comme suit :

Vilar Formoso (IP) – Fuentes de Oñoro (ADIF)

Supprimer le point de franchissement de frontière ci-dessous :

Marvão (CP) – Valendia de Alcántara (RENFE)

IV. Propositions de la République du Kazakhstan

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

(38) Kazakhstan

Modifier les lignes ci-dessous de sorte qu'elles se lisent comme suit :

C-E 50 (Aksaraiskaya –) Diny – Nurpeisovoi – Atyraú – Makat – Kandyagash – Saksaulskaya – Arys I – Alma – Ata – $\frac{\text{Aqtogai}}{\text{Zhetygen - Altynkol (- Khorgos)}}$

C-E 592 $\frac{\text{Aktau-Port}}{\text{(Serhetyaka-) Bolashak - Uzen}}$ – Shetpe – Beyneu – Shalkar – Saksaulskaya – Zhezkazgan – $\frac{\text{Zharyk}}{\text{Kyzylzhar - Shubarkol - Arkalyk - Yesil}}$

C-E 30 (Kanisay –) Iletsk I – Kandyagash – Nikeltau – Khromtau – Altynsarin – Tobol – Yesil – Astana

Annexe II de l'AGTC : Installations importantes pour le transport international combiné

D. *Liaisons/ports de navires transbordeurs faisant partie du réseau international de transport combiné*

Inclure ce qui suit :

Aqtau – Baku (Kazakhstan – Azerbaïdjan)

Aqtau – Turkmenbashi (Kazakhstan – Turkménistan)

Aqtau – Amirabad (Kazakhstan – Iran (République islamique d'))

Aqtau – Anzali (Kazakhstan – Iran (République islamique d'))

Aqtau – Makhachkala (Kazakhstan – Fédération de Russie)

Kuryk – Baku (Kazakhstan – Azerbaïdjan).

V. Propositions de la Türkiye

Remplacer « Turquie » par « Türkiye » dans l'Accord, aux annexes I et II.

Annexe II de l'AGTC : Installations importantes pour le transport international combiné

1. A. Terminaux importants pour le transport international combiné

Modifier les terminaux répertoriés comme suit :

TÜRKİYE

| | |
|------------|---------------|
| Balıkesir | Izmir |
| Bandırma | Kahramanmaraş |
| Denizli | Kars |
| Derince | Kocaeli |
| Erzérourum | Konya |
| Iskenderun | Mersin |
| Istanbul | Samsoun |

2. D. Liaisons/ports de navires transbordeurs faisant partie du réseau international de transport combiné

Supprimer la liaison/le port ci-après :

Mersin-Venezia

Annexe II

Programme de travail pour la période 2024-2025

a) *Suivi, examen et mise à jour de l'AGTC et du Protocole à l'AGTC*

| Activités : | Réalisations escomptées : |
|---|--|
| Le WP.24 veille à ce que l'AGTC et son Protocole demeurent pertinents et à jour | Les lignes et les installations de l'AGTC sont tenues à jour dans le système d'information géographique |
| Le WP.24 encourage l'adhésion aux deux instruments juridiques | Les propositions d'amendements sont examinées et adoptées, le cas échéant |
| Le WP.24 surveille l'application des deux instruments juridiques | Un pays de plus adhère à l'AGTC et un de plus au Protocole |
| Le WP.24 soutient la mise en place d'une gestion conjointe du Protocole à l'AGTC et de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) | Un mécanisme de suivi est utilisé pour évaluer l'application de l'AGTC et un mécanisme est élaboré pour le suivi de l'application du Protocole |
| | Les travaux consacrés à une éventuelle gestion conjointe du Protocole à l'AGTC et de l'AGN ont commencé |

b) *Politiques et mesures en faveur du transport intermodal*

| Activités : | Réalisations escomptées : |
|---|---|
| Le WP.24 encourage l'efficacité du transport intermodal et s'efforce d'éliminer les goulets d'étranglement recensés | Les travaux de dématérialisation des documents et d'automatisation du secteur ont progressé |
| Le WP.24 sert de plateforme de connaissances pour le transport intermodal et de plateforme d'échange de données d'expérience | Le débat sur les objectifs à atteindre concernant la part de marché du transport intermodal dans le secteur du transport de marchandises est clos ; celui sur la réalisation desdits objectifs a commencé |
| Le WP.24 définit et promeut de nouvelles méthodologies pour les opérations de transport intermodal | Le suivi de l'application de la Résolution d'ensemble de la CEMT est mieux assuré ; davantage de pays rendent compte de leurs travaux par rapport à la précédente série de rapports |
| Le WP.24 fait le point sur la Résolution d'ensemble adoptée par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) sur le transport combiné et veille à son application | |

c) *Examen et suivi des nouveaux enjeux du transport de marchandises et de la logistique*

| Activités : | Réalisations escomptées : |
|--|---|
| Le WP.24 recense les nouveaux enjeux en matière de transport de marchandises et de logistique et les analyse | Un nouvel enjeu est recensé |
| Le WP.24 examine la possibilité de réaliser des études de faisabilité pour le transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures le long des liaisons de transport Europe-Asie | Les discussions sur la faisabilité du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures le long des liaisons de transport Europe-Asie ont commencé |
| | Le manuel visant à faciliter l'automatisation du secteur a été élaboré |

d) *Examen et mise à jour du Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU)*

Activités :

Réalisations escomptées :

Le WP.24 examine le Code CTU

Le Code CTU a été (en partie) actualisé
