



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

Soixante-deuxième session

Genève, 30 octobre-1^{er} novembre 2019

Rapport du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique sur sa soixante-deuxième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–6	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	7	3
III. Forum sur la connectivité durable des transports entre l'Europe et l'Asie tenu dans le cadre du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE (point 2 de l'ordre du jour)	8–13	3
IV. Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (point 3 de l'ordre du jour)	14–19	5
A. État de l'Accord et propositions d'amendements adoptées	14–16	5
B. Propositions d'amendement (actualisation et extension du réseau)	17–19	5
V. Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour)	20–23	6
A. État du Protocole	20	6
B. Propositions d'amendements	21–23	6
VI. Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (point 5 de l'ordre du jour)	24–37	7
VII. Changements climatiques et transport intermodal (point 6 de l'ordre du jour)	38–40	8
VIII. Problèmes posés au transport intermodal le long des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (point 7 de l'ordre du jour)	41–47	9
IX. Examen des systèmes nationaux de transport et de logistique (point 8 de l'ordre du jour)	48	9
X. Systèmes de transport intelligents et progrès techniques du transport intermodal (point 9 de l'ordre du jour)	49–55	9
XI. Thèmes annuels relatifs au transport intermodal et à la logistique (point 10 de l'ordre du jour)	56	10



XII.	Terminaux de transport intermodal (point 11 de l'ordre du jour).....	57-61	11
XIII.	Élaboration de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique (point 12 de l'ordre du jour).....	62-64	11
XIV.	Faits nouveaux et bonnes pratiques dans le secteur du transport intermodal et de la logistique (point 13 de l'ordre du jour).....	65-74	12
	A. Tendances et résultats dans le secteur.....	65	12
	B. Activités de la Commission européenne et de différentes entités des Nations Unies	66-71	12
	C. Faits nouveaux intervenus à l'échelle paneuropéenne dans les politiques de transport	72	12
	D. Statistiques du transport intermodal.....	73-74	12
XV.	Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal (point 14 de l'ordre du jour).....	75-79	13
XVI.	Transport intermodal et Convention TIR (point 15 de l'ordre du jour).....	80-83	13
XVII.	Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 16 de l'ordre du jour)	84-86	14
XVIII.	Programme de travail (point 17 de l'ordre du jour).....	87-88	14
XIX.	Questions diverses (point 18 de l'ordre du jour).....	89	14
XX.	Dates et lieu de la session suivante (point 19 de l'ordre du jour).....	90	15
XXI.	Résumé des décisions (point 20 de l'ordre du jour).....	91	15
Annexes			
I.	Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) – Propositions d'amendements		16
II.	Clarification de l'interprétation des amendements ayant résulté de l'adoption du document ECE/TRANS/SC.3/2015/3-ECE/TRANS/WP.24/2015/12 et de son acceptation officielle, ensuite publié par notification dépositaire C.N.713.2016.TREATIES-XI.E.2.a (sect. II du document ECE/TRANS/WP.24/2019/2).....		17
III.	Programmes de travail à long terme et 2020-2021		20

I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a tenu sa soixante-deuxième session du 30 octobre au 1^{er} novembre 2019 à Genève. La réunion était présidée par M. Massimo Costa (Italie).
2. Ont participé à cette session des représentants des États membres de la CEE ci-après : Allemagne, Autriche, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, Géorgie, Grèce, Italie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Serbie, Suisse et Turquie. Les États non membres de la CEE ci-après ont participé à la session : Inde, Mongolie et République populaire de Chine. La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) était également représentée, ainsi qu'une institution spécialisée des Nations Unies, l'Organisation internationale du Travail (OIT).
3. L'Union européenne (UE) était aussi représentée.
4. L'organisation intergouvernementale ci-après était représentée : Commission économique eurasiennne.
5. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées : Union internationale des transports routiers (IRU), Comité consultatif des systèmes d'information (ISAC), Association internationale de coordination de la manipulation des chargements (ICHCA), et Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR).
6. Les membres du secteur privé présents à la réunion représentaient les entreprises Freight Village RU et Hupac Intermodal SA.

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

7. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a adopté l'ordre du jour de sa soixante-deuxième session figurant dans le document ECE/TRANS/WP.24/144.

III. Forum sur la connectivité durable des transports entre l'Europe et l'Asie tenu dans le cadre du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE (point 2 de l'ordre du jour)

8. Les secrétariats de la CEE et de la CESAP ont organisé le Forum sur la connectivité durable des transports entre l'Europe et l'Asie dans le cadre de la session du WP.24. Le Forum s'est tenu à la demande du Bureau du Comité des transports intérieurs (CTI), conformément à la décision prise par le CTI à sa quatre-vingt-unième session (Genève, 19-22 février 2019) de demander au secrétariat de la CEE de solliciter la coopération de la CESAP de façon que celle-ci veuille bien étudier avec le Bureau de la CTI les possibilités d'organiser conjointement et de la manière la plus économique possible des consultations à Genève entre États membres de la CESAP et de la CEE, ouvertes à tous les États membres de l'une et de l'autre, sur la question de la connectivité durable des transports. Le secrétariat de la CEE était en outre invité à présenter, en coopération avec le Bureau du CTI, les résultats de la quatre-vingt-deuxième session du Comité et à faire des propositions de coopération future.
9. Le Forum a permis d'échanger des informations sur les efforts entrepris pour renforcer la connectivité des transports interrégionaux durables dans le contexte du transport intermodal et de la logistique, y compris la connectivité des infrastructures, la connectivité opérationnelle, ainsi que la sûreté, la sécurité et les préoccupations environnementales du transport intermodal intégré et de la logistique.

10. Les États membres participants de la CEE et de la CESAP ont pu échanger des informations sur les efforts entrepris pour créer les conditions propices à l'amélioration du transport intermodal et de la logistique dans le transport terrestre international à l'appui de la connectivité Europe-Asie. Les pays ont commencé par échanger des informations sur les divers instruments juridiques mis en place sous les auspices de l'ONU pour favoriser une connectivité durable des transports, en particulier les accords d'infrastructure, les conventions de facilitation des transports et les conventions relatives à la sécurité des transports et aux préoccupations environnementales et sanitaires.

11. Ces échanges ont fait ressortir les points suivants :

- Les instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports offrent aux pays la base nécessaire pour améliorer la connectivité durable des transports ; cela suppose l'adhésion à ces instruments et leur application ;
- S'agissant des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants, le secteur des transports en est en partie responsable ; il faut donc qu'il participe à la recherche de solutions. Un certain nombre d'accords de coopération axés sur la décarbonisation et d'autres politiques de transport durable existent dans le cadre des Nations Unies, de même qu'à l'échelle bilatérale et interrégionale, et il faudrait faire en sorte que cette coopération soit davantage mise à profit ;
- Divers projets d'infrastructure essentiels à l'amélioration du transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie sont en cours d'élaboration, notamment l'amélioration de diverses lignes ferroviaires, l'extension et la construction de terminaux intermodaux et d'installations portuaires, ainsi que de liaisons par transbordeur entre la mer Noire et la mer Caspienne ;
- Des goulets d'étranglement existent, qui sont dus entre autres à des défaillances infrastructurelles résultant de conditions extraordinaires ; ils nécessitent des mesures ciblant l'adaptation des infrastructures aux conditions changeantes et/ou la construction de voies pouvant s'y substituer ;
- La numérisation des documents de transport, l'innovation dans le secteur ferroviaire et l'accroissement de la compétitivité de ce secteur par rapport aux autres modes de transport demeurent des défis majeurs ;
- La numérisation des certificats d'inspection phytosanitaire et vétérinaire est jugée importante ; à cet égard, la coopération existante en matière de facilitation du commerce dans le cadre du CEFAC-ONU pourrait recevoir une attention accrue ;
- Le régime juridique uniformisé du transport ferroviaire peut contribuer à améliorer la compétitivité du rail ; à cet égard, il a été fait mention des législations portant notamment sur les contrats de transport de marchandises par chemin de fer entre l'Europe et l'Asie ou le franchissement aisé des frontières par le matériel roulant ;
- Des mesures d'incitation visant à promouvoir le transport intermodal et/ou des mesures de soutien au transport combiné sont également perçues comme ayant un rôle important à jouer dans l'amélioration de la compétitivité du rail face au transport routier ;
- La sûreté des transports est importante dans l'optique d'une connectivité durable ; le renforcement de la sécurité des transports et de la cybersécurité passe nécessairement par la coopération internationale. L'European Rail Information Sharing and Analysis Center (ER-ISAC), qui offre une plateforme de cybersécurité inclusive pour une action préventive coordonnée des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires en Europe, est un exemple de cette coopération.

12. La réforme en cours de l'Organisation des Nations Unies et les travaux entrepris par le Groupe de travail de la CEE chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) pour rendre opérationnels les couloirs de transport, notamment les couloirs Europe-Asie, conformément à son mandat, peuvent être des facteurs essentiels à prendre en compte dans l'examen de mesures futures. À cet égard, le secrétariat a été prié de partager les informations glanées au Forum avec le WP.5, le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) et le Groupe de travail des transports ferroviaires (SC.2) à leurs prochaines sessions,

et de transmettre au Comité réuni pour sa quatre-vingt-deuxième session, par l'intermédiaire de son bureau, les résultats du Forum et les propositions susmentionnées, faites à la même occasion. Il lui appartiendra en outre d'envisager de nouvelles mesures en application de la décision prise par le CTI à sa quatre-vingt-unième session (Genève, 19-22 février 2019).

13. Les informations d'ordre général relatives au Forum figurent dans le document informel n° 1 et le programme détaillé dans le document informel n° 5. Tous les exposés sont disponibles sur le site Web de la CEE à l'adresse www.unece.org/trans/wp24/wp24-pres-docs/2019.html.

Document(s) :

Documents informels n°s 1 et 5.

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

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

14. Le secrétariat a informé le WP.24 que l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), qui comptait 32 Parties contractantes au moment de la soixante-deuxième session¹, restait inchangé. On trouvera des renseignements détaillés sur l'AGTC à l'adresse suivante : www.unece.org/trans/wp24/welcome.html.

15. Le secrétariat a présenté au WP.24 le document informel n° 3, qui contenait le nouveau texte de synthèse de l'AGTC – le projet de document ECE/TRANS/88/Rev.7. Si cette version actualisée de l'Accord a été publiée en tant que document informel, c'est parce que, lors de l'élaboration du nouveau texte intégrant les amendements entrés en vigueur, le secrétariat a relevé des points posant problème et/ou des incohérences qui, de l'avis du secrétariat, devaient être clarifiés ou corrigés par le biais d'amendements. Les points concernés ont été expliqués par le secrétariat.

16. Le WP.24 a remercié le secrétariat pour le travail accompli dans l'élaboration du projet de texte de synthèse et pour avoir recensé les questions à examiner plus avant. Il est convenu que les questions ainsi recensées et les incohérences éventuelles devraient être clarifiées individuellement avec les pays concernés. À cette fin, il a demandé au secrétariat de communiquer avec les pays concernés – Parties contractantes à l'AGTC – en vue de clarifier les questions et les incohérences recensées. S'il y a lieu, les pays – Parties contractantes à l'AGTC – pourront soumettre des propositions d'amendements à la soixante-troisième session en 2020.

Document(s) :

Document informel n° 3

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

17. La Fédération de Russie a présenté ses propositions d'amendement à l'AGTC telles que contenues dans les documents ECE/TRANS/WP.24/2019/1 et ECE/TRANS/WP.24/2019/3. Ces amendements proposent d'inclure dans l'AGTC : i) les lignes ferroviaires importantes pour le transport intermodal ; ii) de nouveaux terminaux

¹ Albanie, Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suisse, Turquie et Ukraine.

importants ; iii) de nouveaux points de franchissement des frontières ; et iv) une nouvelle liaison par bateau transbordeur.

18. La Fédération de Russie a en outre précisé que les deux nouvelles lignes citées dans le document ECE/TRANS/WP.24/2019/1 avaient été renumérotées respectivement C 20/4 et C 20/5, et qu'elles devaient figurer dans la liste à la suite de la ligne numérotée C 20/3.

19. Conformément à l'article 15 de l'AGTC, le WP.24 a examiné ces propositions d'amendement, les a adoptées à l'unanimité et a demandé qu'elles soient transmises au Bureau des affaires juridiques à New York. Les modifications adoptées figurent à l'annexe I du présent rapport.

Document(s) :

ECE/TRANS/WP.24/2019/1 et ECE/TRANS/WP.24/2019/3

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

A. État du Protocole

20. Le secrétariat a informé le WP.24 que le 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 9² Parties contractantes au moment de la soixante-deuxième session, restait inchangé. 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'amendements

21. À sa précédente session, le WP.24 a décidé d'examiner les différences entre les dispositions énoncées dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et le Protocole à l'AGTC pour ce qui a trait aux voies et ports de navigation intérieure européens visés par ces deux instruments. À cette fin, le secrétariat a établi le document ECE/TRANS/WP.24/2019/2, lequel :

i) Énumère de nouveau les différences entre l'AGN et le Protocole à l'AGTC citées dans le document ECE/TRANS/SC.3/2015/3-ECE/TRANS/WP.24/2015/12 et apporte des précisions sur l'interprétation des amendements résultant de l'adoption du document ECE/TRANS/SC.3/2015/3-ECE/TRANS/WP.24/2015/12 et son acceptation officielle telle que publiée par le biais de la notification dépositaire C.N.713.2016.TREATIES-XI.E.2.a (sect. II du document ECE/TRANS/WP.24/2019/2) ; et

ii) Constate les différences supplémentaires entre les deux instruments, résultant de l'acceptation des amendements à l'AGN, tels que présentés dans le document ECE/TRANS/SC.3/2017/3 (sect. III du document ECE/TRANS/WP.24/2019/2).

22. Le WP.24 a examiné l'interprétation de la proposition d'amendement acceptée et l'a approuvée. L'interprétation convenue figure à l'annexe II du présent rapport et doit être insérée dans la prochaine version consolidée du Protocole à l'AGTC.

23. Le WP.24 a pris note de ces différences supplémentaires. Il a invité les Parties contractantes au Protocole à envisager de présenter une proposition officielle d'amendement visant à aligner le texte du Protocole à l'AGTC sur l'AGN à la soixante-troisième session en 2020.

Document(s) :

ECE/TRANS/WP.24/2019/2

² Bulgarie, Danemark, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie, Serbie et Suisse.

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

24. Le secrétariat a rendu compte de la mise en œuvre, en mars 2019, d'un formulaire d'inscription pour le téléchargement du Code CTU par le site Web de la CEE. Depuis lors, quelque 900 utilisateurs se sont inscrits pour télécharger le Code CTU.

25. Le secrétariat a fait part de son examen initial des fonds nécessaires à l'élaboration d'une application mobile permettant d'utiliser le Code CTU. Une application simple pourrait être développée pour un budget compris entre 10 000 et 15 000 dollars des États-Unis. Dans le même temps, le budget pourrait augmenter considérablement s'il s'agissait de choisir des fonctions complexes de reconnaissance du fret.

26. Le secrétariat a également fait savoir que si le développement du logiciel pour l'application pouvait être considéré comme une entreprise relativement simple, l'élaboration du texte du Code CTU en vue de son utilisation dans l'application nécessiterait un travail de réflexion.

27. L'ICHCA a présenté des données et des exemples d'incidents ou d'accidents intervenus à la suite d'un chargement inapproprié de marchandises dans les engins de transport. Beaucoup de ces situations pourraient être évitées – et de nombreuses vies sauvées – si le chargement à bord des engins de transport était effectué dans le respect du Code CTU. L'ICHCA déploie beaucoup d'efforts pour promouvoir le Code CTU auprès de l'industrie. Il a demandé au WP.24 de promouvoir lui aussi le Code CTU et d'en faciliter l'accès en développant l'application mobile. L'ICHCA a en outre indiqué que son groupe industriel avait commencé à travailler sur certains extraits connexes d'importance, dont le matériel de base requis pour la mise au point d'une éventuelle application mobile.

28. Le secrétariat a rappelé au WP.24 que le futur groupe d'experts du Code CTU, dont le mandat avait été adopté par le WP.24 à sa soixante et unième session, avait notamment pour tâche d'élaborer cette application. Le secrétariat a informé le WP.24 que le processus administratif visant à créer officiellement le groupe était en cours. Le secrétariat a rappelé au WP.24 que la création de ce groupe nécessitait l'assentiment des organes intergouvernementaux de la CEE, de l'OIT et de l'Organisation maritime internationale (OMI). Si la CEE et l'OMI étaient convenues de la création du groupe d'experts, respectivement par le Comité des transports intérieurs de la CEE et par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI lors de leurs réunions de février et juin 2019, son examen par les organes consultatifs sectoriels de l'OIT et la décision devant en résulter étaient toujours en suspens.

29. L'OIT a expliqué que ses propres organes consultatifs se réuniraient à nouveau en 2021, peut-être en janvier, et qu'ils seraient informés des derniers développements concernant la création du groupe d'experts. L'OIT a également demandé des informations sur la disponibilité du budget nécessaire à l'élaboration des contributions techniques à examiner par le groupe, comprenant notamment l'engagement d'un consultant appelé à jouer le rôle de personne-ressource. Elle a fait savoir qu'en l'absence de fonds pour ces travaux, les organes consultatifs sectoriels de l'OIT pourraient ne pas appuyer la création du groupe d'experts. Elle a de plus fait savoir que les consultations informelles internes donnaient à penser qu'il n'y avait pas lieu de réviser le Code CTU.

30. Le secrétariat a expliqué le *modus operandi* prévu pour les travaux du groupe d'experts proposé – s'il était créé – qui serait accueilli par la CEE. Le groupe serait composé d'experts des États membres et de l'industrie, dont la participation aux travaux se ferait sur une base volontaire, aux frais de leur propre organisation ou administration. Le recrutement d'un consultant n'était pas prévu, pas plus que la mise à disposition de services de secrétariat, de salles de réunion et de services d'interprétation, ou la traduction des documents à fournir par la CEE pour les travaux du groupe d'experts. Les contributions techniques seraient toutes coordonnées par la CEE, conformément à ses pratiques de travail habituelles.

31. Le WP.24 a pris note de la communication adressée par l'OIT au secrétariat de la CEE en avril 2019 en réponse à la lettre de la CEE de mars 2019 réaffirmant que l'OIT n'avait actuellement pas mandat pour approuver le groupe d'experts proposé par la CEE

conformément à ses procédures administratives, en même temps que de sa suggestion de remédier aux manques éventuels du Code CTU en modifiant la documentation s'y rapportant.

32. Le WP.24 a également pris note de la communication de mars 2019 entre la CEE et l'OMI. Comme suite à cette communication, le Comité de la sécurité maritime a examiné et approuvé à sa réunion de juin 2019 le mandat du groupe d'experts et autorisé le secrétariat de l'OMI à participer aux travaux du groupe (comme indiqué au paragraphe 28).

33. Le WP.24 a pris note de cette information. Il a précisé sa position selon laquelle les travaux du groupe d'experts, s'il voyait le jour, devraient être axés sur les mises à jour nécessaires du Code CTU plutôt que sur une révision complète de ce dernier, ainsi que sur l'élaboration du texte du Code destiné à l'application mobile.

34. Le WP.24 a demandé que soient déjà engagés des travaux préparatoires de manière à permettre l'évaluation des domaines à traiter en priorité en vue d'une mise à jour et de commencer à réfléchir dans un cadre informel au texte à utiliser dans l'application mobile, ce qui nécessiterait deux réunions en 2020, en attendant l'achèvement des processus administratifs officiels de l'OIT et de la CEE nécessaires à la mise en place du groupe d'experts, comme indiqué plus haut. Ces travaux préparatoires ne devraient préjuger en rien des travaux ou du mandat du groupe d'experts s'il venait à être créé, ni les restreindre d'aucune manière.

35. Le WP.24 a pris note du fait que la participation du secrétariat de l'OIT aux travaux préparatoires informels en qualité d'observateur ne devait pas être considérée comme valant mandat de cette organisation ni participation tripartite pour la période concernée.

36. La Fédération de Russie a informé le WP.24 qu'elle aurait des documents à soumettre pour examen au groupe d'experts et qu'elle était prête à prendre part aux travaux à venir dans un cadre informel. Dans le même temps, elle a demandé au secrétariat de s'efforcer d'assurer la traduction et l'interprétation des travaux du groupe informel dans les trois langues officielles de la CEE.

37. Le secrétariat a informé le WP.24 qu'il s'efforcerait de réserver une salle de réunion à Genève pour y tenir les réunions informelles et de voir dans quelle mesure la traduction des documents pourrait être assurée, tout en faisant observer que les restrictions actuelles en matière de ressources et les travaux de rénovation risquaient d'y faire obstacle. En conséquence, il a demandé aux États membres d'envisager d'accueillir les réunions et d'assurer les services nécessaires.

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

38. Le secrétariat a informé le Comité de l'état d'avancement des travaux du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et l'adaptation à ces changements. Le secrétariat a présenté la méthode choisie par le Groupe d'experts pour recenser les secteurs dans lesquels les risques auxquels les changements climatiques exposent les infrastructures de transport étaient les plus élevés. Il a présenté des cartes illustrant les secteurs à haut risque, avec, en juxtaposition, les réseaux routiers et ferroviaires. Une attention particulière a été accordée aux enseignements tirés et aux recommandations du rapport.

39. Dans ses recommandations, le Groupe d'experts a invité les groupes de travail de la CEE administrant les accords d'infrastructure, dont le WP.24, à faire en sorte que les réseaux et les nœuds des accords soient géocodés dans le Système d'information géographique (SIG). Les pays ont été invités à fournir les informations géocodées. Ils ont également été invités à participer aux recensements commandés par le Groupe de travail des statistiques des transports pour que les flux de trafic soient connus et géocodés. Le Groupe d'experts a également fait des suggestions concernant l'action spécifique à mener pour approfondir les connaissances sur l'analyse de l'impact des changements climatiques sur les transports et déterminer des mesures appropriées d'adaptation à appliquer aux moyens et opérations de transport.

40. Le WP.24 a pris note des travaux du Groupe d'experts et de la recommandation consistant à inscrire dans le SIG les réseaux couverts par des accords d'infrastructure. Il a prié le secrétariat de s'adresser aux États membres de la CEE, et en particulier aux Parties contractantes à l'AGTC, pour leur demander des données SIG (fichiers de forme) sur les lignes AGTC et les installations connexes, lorsqu'il en existe. Le secrétariat a été prié de rendre compte à la prochaine réunion des résultats obtenus suite à cette demande.

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

41. Le Forum sur la connectivité durable des transports entre l'Europe et l'Asie tenu dans le cadre du WP.24 (point 2 de l'ordre du jour) a permis d'examiner les questions relatives au transport intermodal et à la logistique le long des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA).

42. Le secrétariat a en outre informé le WP.24 que son homologue, le Groupe de travail sur les tendances et l'économie des transports (WP.5), qui a été chargé de poursuivre ses travaux visant à rendre opérationnels les couloirs de transport Europe-Asie, souhaitait demander conseil au WP.24 sur la manière de faire progresser la mise en service des couloirs une fois achevée la phase III du projet LTEA. Le WP.24 pourrait avoir des idées pertinentes à formuler pour promouvoir le transport intermodal et la logistique le long des couloirs de transport Europe-Asie.

43. Le WP.24 a pris note de cette demande. Il a demandé au secrétariat de recueillir par écrit des idées à cet effet auprès des coordonnateurs, à l'issue de la réunion.

44. Le secrétariat a en outre donné des informations sur la mise en œuvre en cours d'un projet financé par le Compte des Nations Unies pour le développement concernant l'élaboration d'un ensemble d'indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN).

45. Le projet comprend : i) l'élaboration d'un ensemble initial d'indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables ; ii) l'organisation de missions d'enquête pour examiner la situation nationale au plan des transports et de la logistique, censées donner lieu à cinq « rapports nationaux sur la connectivité » ; iii) la tenue de réunions nationales de concertation aux fins de la validation des rapports ; iv) l'organisation de programmes nationaux « sur mesure » de renforcement des capacités ; et v) la tenue d'un forum interrégional pour conclure.

46. Les indicateurs SITCIN ont été conçus pour couvrir les trois piliers du développement durable. Ils sont censés mesurer la connectivité pour les transports routiers et ferroviaires, les voies navigables intérieures ainsi que le transport intermodal.

47. Le WP.24 a pris note du projet et demandé que le point soit fait sur la mise en œuvre du projet à sa prochaine session.

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

48. Le secrétariat a reçu ces dernières années de la Fédération de Russie des fonds destinés au financement d'études d'évaluation des systèmes de transport et de logistique mis en place dans différents pays. Il a informé le WP.24 de l'état d'avancement des études entreprises au Kazakhstan et au Kirghizistan.

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

49. Conformément à la feuille de route de la CEE destinée à promouvoir l'utilisation de systèmes de transport intelligents (STI), qui prévoit 20 mesures à prendre au niveau mondial pour 2012-2020 (publication de la CEE, « Intelligent Transport Systems (ITS) for sustainable mobility », 2012), le WP.24 doit être informé, et doit débattre tout en constituant une

plateforme d'échange des expériences et des bonnes pratiques, de la manière dont les technologies modernes de l'information et de la communication peuvent aider à rendre les systèmes de transport intermodal attrayants et harmonieux parmi les différents modes de transport.

50. Dans ce contexte, le secrétaire du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), qui est aussi l'un des coordonnateurs de la Division des transports durables de la CEE pour les systèmes de transport intelligents et les véhicules automatisés, a présenté les activités du CTI et de ses groupes de travail sur les STI. Il a mis l'accent en particulier sur certains faits nouveaux importants concernant l'automatisation des véhicules, tels que l'adoption par le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) d'une résolution sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière et l'adoption par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) du document-cadre sur les véhicules automatisés et autonomes, qui concerne également les véhicules utilitaires lourds.

51. Il a en outre donné des informations sur les activités liées aux systèmes de stockage de données pour la conduite automatisée devant faciliter l'enregistrement de l'état du véhicule et les interactions avec le conducteur, la recherche, la surveillance des véhicules en service, ainsi que les aspects juridiques et les questions de responsabilité. Il a également souligné leur pertinence pour le secteur du fret et le transport intermodal.

52. La feuille de route pour les STI a été définie jusqu'en 2020 et le CTI et ses groupes de travail souhaiteront peut-être la mettre à jour, en particulier pour soutenir plus efficacement la stratégie du Comité à l'horizon 2030.

53. La Fédération de Russie a informé le WP.24 du projet INTERTRAN, dans le cadre duquel une technologie de l'information unifiée est mise au point pour l'échange électronique de documents entre le secteur ferroviaire et les ports. Le projet est mis en œuvre en coopération avec les organismes de contrôle de l'État. La Fédération de Russie a demandé au WP.24 d'accorder davantage d'attention à la question de la numérisation des documents de transport.

54. La Commission européenne a recommandé, si l'on devait accorder une plus grande attention à la question de la numérisation des documents de transport, de développer davantage les synergies en collaboration avec la Division du commerce de la CEE, par exemple avec le programme du CEFAC-ONU.

55. Le WP.24 a prié le secrétariat d'étudier les synergies possibles et de lui faire rapport à sa prochaine session.

Document(s) :

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

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

56. À sa précédente session, le WP.24 a décidé d'organiser pendant la présente session un atelier d'une journée sur le thème « Comment le transport intermodal et la logistique peuvent contribuer à rendre les villes et les établissements humains ouverts à tous, sûrs, résilients et durables ». À la demande du Bureau du CTI et compte tenu de la décision de remplacer cet atelier par le Forum sur la connectivité durable des transports entre l'Europe et l'Asie (point 2 de l'ordre du jour), l'atelier a été reporté à la soixante-troisième session, qui se tiendra en 2020. Le WP.24 a réaffirmé son intention d'organiser l'atelier susmentionné en 2020 et a prié le secrétariat de l'organiser.

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

57. L'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR) a présenté le portail des installations ferroviaires (<https://railfacilitiesportal.eu/>) développé dans le cadre du projet initié par la Commission européenne pour cartographier et classer les types de terminaux et autres installations disponibles dans les pays de l'Union européenne. Le portail des installations ferroviaires permet d'accéder rapidement à des informations sur tous les types d'installations ferroviaires, en particulier les installations de fret ferroviaire, par exemple pour la planification des services ferroviaires.

58. Le WP.24 a pris note de cet exposé. Il a demandé au secrétariat de diffuser auprès des États membres de la CEE n'appartenant pas à l'UE 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 de l'infrastructure ferroviaire. Le secrétariat a en outre été prié de travailler avec l'UIRR à l'étude des possibilités d'accès à l'information sur les terminaux pour l'ensemble de la région de la CEE, d'une manière susceptible d'être favorablement accueillie par tous les pays.

59. Le secrétariat a rendu compte des travaux du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport qui, entre autres tâches, est chargé d'élaborer un questionnaire pour recueillir des données sur les coûts de construction des terminaux intermodaux et de les analyser.

60. Le Groupe d'experts souhaiterait que le WP.24 l'aide à finaliser le questionnaire susmentionné et à recueillir les données.

61. Le WP.24 a pris note de cette demande. Il a invité le secrétariat à distribuer le projet de questionnaire pour observations aux coordonnateurs.

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

62. À sa précédente session, le WP.24 a approuvé la structure proposée pour le projet de manuel destiné à l'élaboration de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique et a prié le secrétariat d'établir une première ébauche du manuel. À cette fin, le secrétariat a présenté le document informel n° 2, qui contient une version préliminaire du projet de manuel.

63. L'OIT s'est félicitée du projet de manuel, en particulier de sa section I.1.3 sur les conditions de travail dans le secteur du transport de marchandises et de la logistique. Elle s'est déclarée prête à contribuer à la mise au point de cette section du manuel en collaboration avec le secrétariat.

64. Le WP.24 s'est félicité des progrès accomplis dans l'élaboration du manuel. Il a demandé aux coordonnateurs du WP.24 d'adresser par écrit des observations spécifiques au secrétariat à l'issue de la session. Les coordonnateurs ont également été priés d'envoyer au secrétariat des études de cas spécifiques qui pourraient trouver place au chapitre 5 du manuel, ainsi que leurs propositions d'actions spécifiques pour le chapitre 4.

Document(s) :

Document informel n° 2

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

A. Tendances et résultats dans le secteur

65. Ce point de l'ordre du jour n'a donné lieu à aucun débat.

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

66. La Commission européenne a fait rapport sur le travail d'élaboration d'un règlement obligeant les autorités nationales à accepter sous forme électronique les informations sur le fret présentées par les opérateurs, sous réserve que soient respectées certaines conditions. Le projet de règlement était en cours d'examen par les colégislateurs de l'UE. On pense qu'une loi entrera en vigueur avant la fin de 2009. Le règlement ne devrait toutefois commencer à s'appliquer qu'à partir de 2025 ou 2026, en fonction de la décision finale des législateurs.

67. L'ensemble de la législation relative au transport de marchandises par route, rail, voies navigables intérieures et avion sera concerné par ce règlement. Pour assurer l'interopérabilité et faciliter l'échange d'informations, y compris dans le contexte des opérations de transport multimodal, le règlement prévoit l'établissement d'un ensemble commun de données.

68. Cet ensemble de données serait à élaborer sur la base d'un modèle de données multimodal commun, en tenant compte non seulement des normes convenues au niveau international pour les spécifications de données de la lettre de voiture électronique (eCMR), mais aussi de celles élaborées pour les autres modes de transport, ainsi que pour les marchandises dangereuses, élaborées par un autre groupe de travail sous les auspices du CEFAC-ONU.

69. Le modèle de données multimodal devait être mis au point en étroite consultation avec son principal groupe d'experts dans ce domaine – le Forum sur le numérique dans les transports et la logistique – dont les experts participent aussi activement aux groupes de travail et aux groupes de projet du CEFAC-ONU sur la numérisation, notamment sur la lettre de voiture électronique et la télématique appliquée aux marchandises dangereuses.

70. La Commission européenne continuerait de suivre, directement ou par l'intermédiaire de ces experts, l'évolution de la situation dans ce domaine dans le cadre du CEFAC-ONU et du groupe informel de l'eCMR, comme proposé lors de la session d'octobre 2019 du SC.2.

71. Le Groupe de travail a dit prendre note de ces informations, en demandant que le point soit fait à sa prochaine session.

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

72. Ce point de l'ordre du jour n'a donné lieu à aucun débat.

D. Statistiques du transport intermodal

73. Le secrétaire du Groupe de travail des statistiques des transports a fait le point sur ses travaux, entre autres sur la cinquième édition du Glossaire des statistiques des transports, qui vient de paraître et dont un chapitre est consacré à la terminologie du transport intermodal, sur le suivi des objectifs de développement durable liés aux transports et les difficultés liées au suivi de l'indicateur 9.1.2, ainsi que sur l'application du recensement des routes E et des lignes ferroviaires E à des applications telles que la répartition modale et l'analyse du transfert modal. En outre, il a également mentionné les publications pertinentes de la CEE sur les transports intérieurs et la réflexion engagée à propos d'une nouvelle collecte future de

statistiques intermodales par la CEE, portant par exemple sur le suivi de l'emploi des conteneurs à partir des données en la matière.

74. Le WP.24 a salué cet apport d'informations. Il a observé que la collecte de statistiques sur le transport intermodal ne se faisait pas sans difficulté. Il a suggéré que l'accent soit mis sur les indicateurs généraux.

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

75. Conformément à une décision du CTI, le WP.24 poursuit les travaux de l'ancienne Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) dans les domaines suivants : a) suivi et analyse des mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal ; b) contrôle du suivi et examen de la résolution d'ensemble de la CEMT sur le transport combiné (ECE/TRANS/192, par. 90).

76. Lors de la réunion, des informations comparables concernant 16 États membres de la CEE étaient disponibles en anglais, en français et en russe (<http://apps.unece.org/NatPolWP24/>).

77. À sa cinquante-sixième session, le WP.24 avait décidé de continuer à veiller à ce que les informations soient maintenues à jour et, à sa soixante et unième session, il a demandé que le questionnaire soit de nouveau envoyé aux États membres en 2019.

78. Le secrétariat a informé le WP.24 de la distribution du questionnaire aux coordonnateurs par lettre du 3 avril 2019, et d'une demande de renvoi des questionnaires pour le 31 mai 2019 au plus tard. Il a également fait savoir qu'un rappel avait été envoyé le 4 juin 2019 aux coordonnateurs du WP.24 pour qu'ils renvoient le questionnaire rempli. Malgré ce rappel, seuls six pays ont renvoyé le questionnaire (Allemagne, Autriche, Bélarus, Lituanie, République tchèque et Suisse).

79. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat. Il a demandé au secrétariat de mettre à jour la plateforme électronique avec les mesures de politique générale reçues. Il a instamment prié les coordonnateurs du WP.24 qui n'avaient pas encore soumis les questionnaires remplis de le faire sans plus tarder.

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

80. Le secrétaire de la Commission de contrôle TIR a informé le WP.24 de l'actualité récente des travaux de la TIRExB concernant l'utilisation du régime TIR pour le transport intermodal et les stratégies possibles pour l'avenir. Il a expliqué en détail les dispositions prévoyant la possibilité d'utiliser le régime TIR pour la partie non routière du trajet.

81. Il a invité les partenaires intéressés à unir leurs forces pour promouvoir l'utilisation de la Convention TIR dans le transport intermodal. Il a également rendu compte de l'élaboration d'une étude sur les aspects intermodaux de la Convention TIR, qui devrait être achevée au début de 2020 et serait soumise au WP.24 pour examen à sa prochaine réunion.

82. Enfin, il a indiqué qu'il existait des études de cas sur les aspects intermodaux de la Convention TIR qui pourraient être examinées à la prochaine session du WP.24.

83. Le WP.24 a pris note des informations communiquées. Il s'est déclaré intéressé par ces études de cas et a demandé qu'elles soient inscrites à l'ordre du jour de la soixante-troisième session en 2020. À cette fin, il a chargé les deux secrétariats de préparer le débat sur ce point.

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

84. Le secrétariat a fait part au WP.24 des principales décisions de la quatre-vingt-unième session du CTI (Genève, 19-22 février 2019), et en particulier de l'adoption de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030. La mise en œuvre de la Stratégie requiert la participation de tous les groupes de travail et organes subsidiaires du CTI. À cet effet, le Président du WP.24 a reçu une lettre du Président du CTI fin juin 2019, invitant le WP.24 à contribuer à la mise en œuvre de la stratégie en proposant un plan de travail concret aligné sur les mesures à long terme qui y ont été définies.

85. Le représentant de la Pologne, s'exprimant en sa qualité de Vice-Président du CTI, a souligné le rôle du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour les conventions régionales et mondiales sur les transports terrestres, pour ce qui est de soutenir l'innovation et les nouvelles technologies dans le secteur des transports terrestres, le dialogue régional, interrégional et mondial sur les politiques de transport terrestre, et la promotion de la connectivité et de la mobilité des liaisons de transport régionales et interrégionales. Il a également souligné que dans l'exercice de son rôle, le CTI cherchait à renforcer ses partenariats avec les principales parties prenantes du secteur des transports. L'OIT a fait savoir qu'elle adhère à l'idée du rôle de plate-forme des Nations Unies pour le transport terrestre régional et mondial que s'est donné le CTI.

86. Le Groupe de travail a pris note de ces informations. Les décisions relatives au programme de travail du WP.24 sont reflétées au point XVIII.

Document(s) :

ECE/TRANS/288

XVIII. Programme de travail (point 17 de l'ordre du jour)

87. Le WP.24 est invité à prendre note de la décision du CTI, lequel, à sa quatre-vingt-unième session, a prié le secrétariat de cesser d'établir les documents programmatiques biennaux que le Comité adoptait précédemment, notamment en ce qui concernait l'évaluation et le suivi, étant donné que ces documents ne seraient plus pertinents dans le cadre du nouveau cycle de programmation. Le WP.24 a examiné plus avant le document informel n° 4 contenant le projet de programme de travail. Sur cette base, et compte tenu des « mesures à long terme » et des « mesures prioritaires à l'horizon 2030 » de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, le WP.24 a initialement arrêté les quatre principaux modules de son plan de travail à long terme (2020-2030) ainsi que les activités spécifiques et les réalisations escomptées pour chaque module dans son programme de travail biennal 2020-2021. Les programmes de travail à long terme et biennaux initialement convenus figurent à l'annexe III du présent rapport.

88. La Fédération de Russie a déclaré qu'elle n'avait pas eu la possibilité d'examiner de manière approfondie le document informel n° 4 parce qu'il avait été soumis pour examen au WP.24 deux jours seulement avant le début de la soixante-deuxième session (28 octobre 2019). Le WP.24 a accepté que la Fédération de Russie puisse formuler des observations sur le programme de travail figurant à l'annexe III du présent rapport à sa soixante-troisième session en 2020.

Document(s) :

Document informel n° 4

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

89. Aucune question n'a été soulevée sous ce point de l'ordre du jour.

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

90. Le secrétariat a informé le WP.24 du calendrier provisoire de la soixante-troisième session. Celle-ci était prévue du 28 au 30 octobre 2020 à Genève.

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

91. Le WP.24 a adopté provisoirement son rapport sur les travaux de sa soixante-deuxième session. Les modifications rédactionnelles demandées seraient incorporées par le Président et le Vice-Président avec l'appui du secrétariat avant le 15 novembre 2019.

Annexe I

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

Les propositions ci-après ont été adoptées par le Groupe de travail à sa soixante-deuxième session, le 31 octobre 2019, suite à la proposition faite par la Fédération de Russie :

Accord AGTC (annexe I) :

Ajouter après C 20/3 les lignes de chemin de fer ci-après :

C 20/4 (Braniewo-) Mamonovo – Dzerzhinskaya Novaya – Sovetsk (Pagėgiai)/ Chernyshevskoe (Kybartai)

C 20/5 (Skandawa-) Zheleznodorozhny – Chernyakhovsk – Sovetsk (Pagėgiai)/ Chernyshevskoe (Kybartai)

Accord AGTC (annexe II, sect. A) :

Ajouter les terminaux suivants :

- Dzerjinskaya Novaya (plateforme logistique « Kaliningrad »)
- Tcherniakhovsk (plateforme logistique « Tcherniakhovsk »)
- Vorsino (plateforme logistique « Vorsino »)

Accord AGTC (annexe II, sect. B) :

Ajouter les points de franchissement des frontières ci-après, qui sont importants pour le transport international combiné :

- Tchernychevskoėe (RZD) – Kibartai (LG)
- Sovetsk (RZD) – Pagegiai (LG)
- Braniewo (PKP) – Mamonovo (RZD)
- Skandawa (PKP) – Jeleznodorojny (RZD)

Accord AGTC (annexe II, sect. D) :

Ajouter les liaisons/ports de navires transbordeurs ci-après, qui font partie du réseau international de transport combiné :

- Sassnitz – Baltysk (Allemagne – Fédération de Russie)

Annexe II

Clarification de l'interprétation des amendements ayant résulté de l'adoption du document ECE/TRANS/SC.3/2015/3-ECE/TRANS/WP.24/2015/12 et de son acceptation officielle, ensuite publié par notification dépositaire C.N.713.2016.TREATIES-XI.E.2.a (sect. II du document ECE/TRANS/WP.24/2019/2)

Les experts se sont entendus sur l'interprétation suivante :

a) Concernant le terme « artère » par opposition à « voie », remplacer « artère » par « voie » dans le texte de l'annexe I du Protocole à l'AGTC concernant la numérotation des voies navigables d'importance internationale (par. 3, 4 et 5) ;

b) En ce qui concerne les voies navigables supplémentaires, adaptées au transport combiné, n'ajouter que des voies navigables adaptées au transport combiné dans les pays énumérés dans le Protocole à l'AGTC, à savoir :

3) Pays-Bas, après C-E 11 Amsterdam-Rijn-Canal, la nouvelle voie navigable C-E 11-02 Lekkanaal;

et

14) Roumanie, après C-E 80 Danube, la nouvelle voie navigable C-E 80-05 Canal Danube-Bucarest.

Cette voie navigable a également été ajoutée au Protocole à l'AGTC à la suite de l'acceptation d'un amendement distinct (voir ECE/TRANS/WP.24/2015/7).

c) En ce qui concerne les ports supplémentaires, n'ajouter que les nouveaux ports adaptés au transport combiné (indiqués dans le Livre bleu comme ports équipés pour la manutention des conteneurs ou pour la desserte des transbordeurs rouliers) dans les pays énumérés dans le Protocole à l'AGTC, à savoir :

1) France :

après C-P 02-03 Lille (Deûle, 42,0 km), nouveaux ports :

C-P 05-07 Centre et Ouest (Escaut, 22,0 km)

C-P 05-08 Centre et Ouest (canal du Centre, 10,0 km)

2) Belgique :

après C-P 01-04 Liège (Meuse, 113,7 km), nouveau port :

C-P 01-04 *bis* Liège (canal Albert, 9,6 km)

après C-P 03-04 Gent (Terneuzen-Gent Kanaal, 4,6 km), nouveau port :

C-P 04-03 *bis* Willebroek (canal Bruxelles-Escaut, 61,3 km)

3) Pays-Bas :

avant les ports existants, les nouveaux ports :

C-P 01-03-02 Veghel (Zuid-Willemsvaart, 24,0 km)

C-P 01-09 *bis* Venlo (Maas, 108,0-111,0 km)

C-P 01-09 *ter* Meerlo/Wanssum (Maas, 133,0 km)

C-P 01-09 *quinqüies* Cuijk (Maas, 167,0 km)

C-P 01-10 *ter* Waalwijk (Bergsche Maas, 236,0 km)

après C-P 10-01	Rotterdam (Nieuwe Maas, 1 002,5 km), nouveaux ports :
C-P 10-02 <i>bis</i>	Gorinchem (Merwede, 956,0 km)
C-P 11-02	Beverwijk (Noordzeekanaal, 4,5 km)
après C-P 12-01	Nijmegen (Waal, 884,6 km), nouveaux ports :
C-P 12-04	Kampen (Geldersche IJssel, 106,8 km)
C-P 70-01 <i>ter</i>	Hengelo (Twentekanaal, 45,1 km)
C-P 70-01-02	Alphen aan den Rijn (Oude Rijn, 39,5 km)

6) République tchèque :

après C-P 20-17	Mělník (Elbe, 834,4 km), nouveau port :
C-P 20-18	Týnec nad Labem (Elbe, 933,7 km)

12) Serbie³ :

Nouveaux ports :

C-P 80-01-02	Senta (Tisza, 122,0 km)
C-P 80-47 <i>bis</i>	Bačka Palanka (Danube, 1 295,0 km)
C-P 80-47 <i>ter</i>	Novi Sad (Danube, 1 253,5 km)
C-P 80-48 <i>bis</i>	Pančevo (Danube, 1 152,8 km)

13) Bulgarie :

remplacer C 80-01	Vidin (Danube, 790,2 km) par :
C-P 80-52 <i>bis</i>	Vidin (Danube, 790,0 km) et après les nouveaux ports :
C-P 80-53 <i>bis</i>	Oriahovo (Danube, 678,0 km)
C-P 80-58 <i>bis</i>	Silistra (Danube, 375,5 km)

16) Ukraine :

avant C-P 40-05	Kyiv (Dnipro, 856,0 km), nouveau port :
C-P 40-02-02	Port maritime de Mykolaiv (Pivdenny Buh, 35,0 km)

d) En ce qui concerne les modifications apportées à la description des ports, remplacer la description des ports disponible dans le Protocole à l'AGTC, conformément à leur description figurant dans l'AGN, comme suit :

C-P 10-09-02	Ports rhénans suisses (Schweizerische Rheinhäfen) (Rhin, 159,38-169,95 km)
C-C-P 10-43	Pagny (Saône, 192,75 km)
C-P 20-15	Děčín (Elbe, 737,3 et 739,3 km)
C-P 20-16	Ústí nad Labem (Elbe, 761,5 et 764,0 km)
C-P 20-17	Mělník (Elbe, 834,4 km)
C-P 50-01-01	Perm (Kama, 2 260,0 km)
C-P 50-02-01	Port nord de la Moskva (Kanal imeni Moskvi, 46,0 km)
C-P 50-02-03	Port sud de la Moskva (Kanal imeni Moskvi, 0,0 km, Moskva 151,0 km, de sa confluence avec la rivière Oka)

³ L'amendement relatif au changement de nom de la Yougoslavie à la Serbie doit être légalisé. Cet amendement devrait être légalisé en même temps que l'amendement apporté, aux articles 13, 14 et 15, au nom du Groupe de travail qui, de « Groupe de travail du transport combiné » devient « Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique ».

C-P 50-03	Podporozhie (voie navigable Volgo-Baltiïskiy, 1 054,0 km)
C-P 50-06	Nijni Novgorod (Volga, 905,0 km)
C-P 50-07	Kazan (Volga, 1 311,0 km)
C-P 50-08	Oulianovsk (Volga, 1 528,0 km)
C-P 50-09	Samara (Volga, 1 738,0 km)
C-P 50-10	Saratov (Volga, 2 165,0 km)
C-P 50-11	Volgograd (Volga, 2 551,0 km)
C-P 50-12	Port maritime d'Astrakhan (Volga, 3 051,0 km)
C-P 80-60	Braila (Danube, 168,5-172,0 km)
C-P 80-61	Galati (Danube, 76,0 Mm – 160,0 km).

Annexe III

Programmes de travail à long terme et 2020-2021

II. Objectifs du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

1. Le principal objectif du WP.24 est de renforcer le cadre des activités et politiques de transport intermodal et de logistique durables dans la région et de promouvoir la coopération entre les pays membres de la CEE dans le domaine du transport intermodal et de la logistique, grâce à l'échange de données d'expérience et de bonnes pratiques.

III. Modules de travail possibles et programme de travail à long terme (2020-2030)

2. Compte tenu de ses activités passées et de la stratégie du CTI à l'horizon 2030, le WP.24 s'est mis d'accord sur quatre modules clefs pour ses travaux :

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

Dans le cadre de ce module, les travaux sur la gestion des instruments juridiques des Nations Unies relatifs au transport intermodal devraient se poursuivre. En particulier, et conformément à la stratégie du CTI à l'horizon 2030, point IV action A, le WP.24 devrait veiller à ce que l'Accord AGTC et le Protocole à l'AGTC soient pertinents et actualisés. Dans le cadre de ce module, le WP.24 devrait également promouvoir l'adhésion aux deux instruments juridiques et suivre leur application par les Parties contractantes.

b) Politiques et mesures en faveur du transport intermodal

Dans le cadre de ce module, et conformément à la stratégie du CTI à l'horizon 2030, point IV de l'action D, le WP.24 devrait poursuivre l'élaboration de mesures visant à promouvoir l'efficacité du transport intermodal dans le cadre d'un système de transport durable, et examiner et éliminer les goulets d'étranglement dans les services de transport intermodal au niveau paneuropéen. Le WP.24 devrait également suivre, dans le cadre de ce module, l'application et l'examen de la résolution d'ensemble CEMT sur le transport combiné, adoptée par la CEMT à Bucarest en 2002 (CEMT/CM(2002)3/FINAL).

c) Examen et suivi des questions émergentes en matière de transport de marchandises et de logistique

Dans le cadre de ce module, et conformément à la stratégie du CTI à l'horizon 2030, point IV, actions B et D, le WP.24 devrait examiner et analyser les nouvelles questions de transport de marchandises et de logistique et établir des résultats analytiques. Le WP.24 devrait surveiller les modèles, types, poids et dimensions des unités de chargement utilisées en transport intermodal, conformément à la Résolution n° 241 du CTI, adoptée le 5 février 1993. Il devrait analyser les mesures techniques et organisationnelles propres à optimiser les procédures en usage dans les terminaux ainsi que les procédures de transbordement et les procédures logistiques, en vue d'améliorer le rapport coût-efficacité des opérations de manutention des unités de chargement, y compris la manière dont fonctionnent les terminaux intermodaux ou celle dont sont organisés les marchés de transitaires. Le WP.24 pourrait également examiner les possibilités de rapprochement et d'harmonisation des régimes de responsabilité régissant les opérations de transport intermodal dans un contexte paneuropéen.

d) Examen et mise à jour des Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales

Dans le cadre de ce module, le WP.24 examine et actualise régulièrement, en collaboration avec les organes intergouvernementaux compétents de l'OMI et de l'OIT, les Directives concernant l'emballage des marchandises dans les unités de transport intermodal.

V. Programme de travail pour l'exercice biennal 2020-2021 et évaluation

Le programme biennal 2020-2021 présente les activités à mettre en œuvre au cours du prochain exercice biennal. Les activités sont définies dans le cadre des modules du programme de travail à long terme. Elles sont énumérées avec les réalisations escomptées, qui ont été déterminées pour aider le WP.24 à évaluer ses résultats.

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

<i>Activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
Le WP.24 veille à ce que l'AGTC et son Protocole soient pertinents et à jour	Les lignes et les installations de l'AGTC sont mises à disposition dans le SIG
Le WP.24 encourage l'adhésion aux deux instruments juridiques	Les propositions d'amendement sont examinées et adoptées selon que de besoin
Le WP.24 surveille la mise en œuvre des deux instruments juridiques	Une adhésion de plus à l'AGTC et deux de plus au Protocole Les travaux sur le mécanisme de suivi ont commencé

b) Politiques et mesures en faveur du transport intermodal

<i>Activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
Le WP.24 encourage l'efficacité du transport intermodal et s'attaque aux goulets d'étranglement identifiés	Mise en place d'un mécanisme d'identification des goulets d'étranglement L'examen de la résolution est entrepris
Le WP.24 sert de plateforme de connaissances pour le transport intermodal et l'échange de données d'expérience	La discussion sur l'utilisation du carnet TIR dans les opérations de transport intermodal a commencé
Le WP.24 définit et promeut de nouvelles approches pour l'exécution des opérations de transport intermodal	
Le WP.24 examine la résolution d'ensemble de la CEMT sur le transport combiné adoptée par elle et veille à son application	

c) Examen et suivi des questions émergentes en matière de transport de marchandises et de logistique

<i>Activités</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
Le WP.24 recense les nouveaux problèmes de transport de marchandises et de logistique et les analyses	Au moins un problème supplémentaire a été identifié et son analyse a commencé Le manuel pour l'élaboration des plans directeurs nationaux pour le transport de marchandises et la logistique est élaboré

d) Examen et mise à jour des Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales.

Activités

Réalisations escomptées

Le WP.24 examine les Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales

L'examen des Directives a commencé