


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

Genève, 20-22 octobre 2021

Rapport du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique sur les travaux de sa soixante-quatrième session
Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–7	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	8	3
III. Atelier de session sur le thème « Mesures récentes et projets en lien avec l'appui au développement durable du transport intermodal et de la logistique » (point 2 de l'ordre du jour)	9–12	3
IV. Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (point 3 de l'ordre du jour)	13–31	5
A. État de l'Accord	13–15	5
B. Propositions d'amendements	16–19	5
C. Mise en œuvre de l'Accord	20–28	6
D. Réseau principal	29–31	7
V. Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour)	32–37	7
A. État du Protocole	32	7
B. Propositions d'amendements	33	7
C. Mise en œuvre du Protocole	34–37	8
VI. Politiques et mesures en faveur du transport intermodal (point 5 de l'ordre du jour)	38–55	8
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	38–52	8
B. Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal	53–55	10



VII.	Nouveaux enjeux du transport de marchandises et de la logistique (point 6 de l'ordre du jour).....	56–71	11
A.	Enjeux, tendances et résultats dans le secteur.....	56–66	11
B.	Plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique.....	67	13
C.	Faits nouveaux intervenus à l'échelle paneuropéenne dans les politiques de transport.....	68–70	13
D.	Thèmes annuels relatifs au transport intermodal et à la logistique.....	71	14
VIII.	Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (point 7 de l'ordre du jour).....	72–77	14
IX.	Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 8 de l'ordre du jour).....	78–79	15
X.	Programme de travail (point 9 de l'ordre du jour).....	80–82	15
XI.	Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour).....	83	15
XII.	Dates et lieu de la session suivante (point 11 de l'ordre du jour).....	84	15
XIII.	Résumé des décisions (point 12 de l'ordre du jour).....	85	15
Annexes			
Annexe I			
	Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) – Propositions d'amendement.....		17
Annexe II			
	Programme de travail pour l'exercice biennal 2022-2023.....		21
Annexe III			
	Mandat du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique.....		22

I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a tenu sa soixante-quatrième session du 20 au 22 octobre 2021. La session s'est tenue sous forme de réunion hybride, avec participation en personne au Palais des Nations à Genève et virtuelle par l'intermédiaire de la plateforme Interprefy avec interprétation simultanée en langues anglaise, française et russe. La réunion était présidée par M^{me} Julia Elsinger (Autriche).
2. Ont participé à la session du Groupe de travail des représentants des États membres de la CEE ci-après : Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Lituanie, Suisse, Tchéquie et Ukraine. Une institution spécialisée des Nations Unies, le Bureau international du Travail (BIT), était également présente.
3. L'Union européenne (UE) était représentée.
4. Était également représentée l'organisation intergouvernementale suivante : Union internationale des chemins de fer (UIC), ainsi que l'organisation non gouvernementale suivante : Union internationale des transports routiers (IRU).
5. Étaient aussi présentes les organisations non gouvernementales suivantes : Brough Marine Limited, International Federation of Freight Forwarders Associations, Motorists Services Organisation of Zimbabwe.
6. Étaient aussi présents des représentants des organisations du secteur privé suivantes : Ady, Hupac Intermodal SA, JSC UTLC ERA, Lineas et Schweizerische Trassenvergabestelle TVS, ainsi que des experts indépendants d'ETS Consulting et de La Plate-Forme intermodale.
7. Ont participé à la session, à l'invitation du secrétariat, des représentants des milieux universitaires : Institut de gestion de la construction et des infrastructures, Université d'État de Moscou, Université russe des transports et Centre Wegener d'étude du changement climatique et mondial de l'Université de Graz.

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

8. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a adopté l'ordre du jour de sa soixante-quatrième session tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.24/148.

Document(s)

ECE/TRANS/WP.24/148.

III. Atelier de session sur le thème « Mesures récentes et projets en lien avec l'appui au développement durable du transport intermodal et de la logistique » (point 2 de l'ordre du jour)

9. Le Groupe de travail a tenu, dans le cadre de sa session, un atelier sur le thème « Mesures récentes et projets en lien avec l'appui au développement durable du transport intermodal et de la logistique ».
10. L'atelier était fondé sur l'idée que disposer de bonnes pratiques et de connaissances concernant la mise en œuvre de mesures ciblées et comprendre leurs incidences positives sur le secteur pouvait fournir aux gouvernements et aux experts nationaux une aide précieuse pour prioriser leurs activités visant à réaliser de nouvelles avancées dans le secteur. L'atelier s'est également appuyé sur les actions et mesures figurant dans le Manuel des plans directeurs nationaux pour le transport de marchandises et la logistique.
11. On trouvera dans le document informel n° 1 (octobre 2021) des informations générales sur l'atelier et son programme.

12. Les participants ont examiné des mesures et solutions visant à accroître l'efficacité du secteur du transport de marchandises et de la logistique, à améliorer ses performances environnementales, à créer des emplois décents, à améliorer le professionnalisme et les compétences des travailleurs et à renforcer la résilience. Ils sont convenus de ce qui suit :

- Le transport intermodal, dont le chemin de fer est l'épine dorsale, est la solution pour rendre le transport de marchandises plus neutre sur le plan climatique ;
- Le transport ferroviaire doit évoluer pour devenir sans frontières, souple, fluide, plus rapide et plus facile ;
- Des solutions existent pour transformer le secteur grâce à la normalisation, à la numérisation, à l'automatisation et au renforcement de l'interopérabilité. Cette transformation nécessite également des investissements dans des infrastructures normalisées adéquates, tant sur les lignes ferroviaires que dans les terminaux ;
- La réalisation des paramètres d'infrastructure en termes de longueur, de poids et de gabarit des trains dans des couloirs ou des réseaux complets est indispensable pour accroître l'efficacité du transport ferroviaire et le rendre plus compétitif par rapport au transport routier. L'application d'accords tels que l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) semble toujours d'actualité ;
- Il est essentiel de bien évaluer la demande future de capacité ferroviaire, de la planifier et de créer un fonds destiné à la renforcer et l'entretenir ;
- L'emploi décent et l'égalité des sexes n'ont pas encore été atteints dans le secteur. Il convient d'accorder plus d'attention à l'évaluation de ces éléments dans les secteurs ferroviaire et intermodal ;
- Il existe des lacunes en matière de connaissances et de formation, notamment en ce qui concerne le transport intermodal. Le futur personnel des transports, s'il est insuffisamment formé, ne sera pas en mesure de favoriser le développement du transport intermodal. Cela doit changer, tous les niveaux d'enseignement doivent être équipés de matériel et d'outils d'apprentissage sur le transport intermodal ;
- S'il n'est pas rendu résilient, le transport intermodal et ferroviaire ne pourra pas remplir son rôle ;
- Des déviations doivent être prévues pour les principales lignes et les principaux couloirs ferroviaires afin que le trafic ne soit pas totalement perturbé en cas d'urgence ou d'incident imprévisible. La préparation à une gestion efficace des situations d'urgence doit être améliorée ;
- Les décisions d'investissement visant à améliorer la résilience doivent être fondées sur des méthodes systématiques permettant une amélioration optimale compte tenu des incertitudes futures ;
- Encourager les investissements dans la résilience nécessite également d'élaborer une analyse de rentabilité de la résilience et d'évaluer les coûts de l'inaction, susceptible de mener à des perturbations ou des dommages, par rapport aux coûts de ces investissements ;
- Améliorer la souplesse du transport intermodal fondé sur le rail est également crucial pour renforcer l'élasticité des chaînes d'approvisionnement.

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

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

14. À sa soixante-deuxième session, le Groupe de travail avait entrepris de remédier aux incohérences et problèmes relevés par le secrétariat dans le cadre de l'élaboration d'une nouvelle version récapitulative de l'AGTC (incohérences entre les propositions d'amendements adoptées et le texte récapitulatif, et incohérences découlant des propositions adoptées). Il avait donc été demandé au secrétariat de se mettre en contact avec les Parties contractantes concernées et de régler ces problèmes. À sa soixante-troisième session, le Groupe de travail s'était félicité des progrès réalisés pour régler plusieurs problèmes et avait demandé au secrétariat de continuer de travailler sur ceux qui restaient en suspens. À la présente session, le secrétariat a informé le Groupe de travail de ses échanges avec les Parties contractantes et a fait le point sur les problèmes qui avaient été réglés.

15. Le Groupe de travail a pris note des progrès réalisés pour régler ces problèmes. Il s'est félicité d'apprendre que des échanges avaient eu lieu avec presque toutes les Parties contractantes concernées. Il a demandé au secrétariat de continuer à éclaircir les problèmes encore en suspens. Il a également demandé au secrétariat de prendre contact avec les Parties contractantes et, parallèlement, avec les États membres de l'Union européenne, afin de déterminer si les différences recensées entre l'AGTC et les lignes de chemin de fer du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et les installations connexes (voir ci-après le point 3 c) de l'ordre du jour) nécessitaient des mises à jour de l'AGTC au moyen de la procédure d'amendement pertinente.

B. Propositions d'amendements

16. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de la publication de la notification dépositaire du 9 septembre 2021, qui confirmait l'acceptation des propositions d'amendement adoptées par le Groupe à sa soixante-troisième session, le 30 octobre 2020, telles qu'énoncées à l'annexe du document ECE/TRANS/WP.24/147. Ces amendements entreraient en vigueur le 9 décembre 2021.

17. La Croatie, la Pologne, la Géorgie et la Fédération de Russie ont présenté leurs propositions d'amendements à l'AGTC, telles que respectivement énoncées dans les documents ECE/TRANS/WP.24/2021/1, ECE/TRANS/WP.24/2021/2, ECE/TRANS/WP.24/2021/3 et ECE/TRANS/WP.24/2021/4.

18. Conformément à l'article 15 de l'AGTC, le Groupe de travail a examiné ces propositions et a décidé ce qui suit :

- Les propositions de la Croatie, de la Pologne et de la Fédération de Russie ont été adoptées à l'unanimité telles que proposées ;
- Les propositions de la Géorgie ont été adoptées à l'unanimité, à l'exception de la proposition concernant la ligne C-E 99 en Géorgie. Il a été demandé aux Parties intéressées de tenir des consultations et d'informer le Groupe de travail, à sa réunion suivante, des résultats de celles-ci.

19. Le Groupe de travail a 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.

Document(s)

ECE/TRANS/WP.24/2021/1, ECE/TRANS/WP.24/2021/2, ECE/TRANS/WP.24/2021/3, ECE/TRANS/WP.24/2021/4.

C. Mise en œuvre de l'Accord

20. À sa précédente session, le Groupe de travail avait décidé de créer un mécanisme qui lui permettrait d'évaluer le degré de mise en œuvre de l'AGTC, non seulement en ce qui concernait la désignation des lignes du réseau, mais aussi s'agissant de leur adaptation aux normes techniques et aux paramètres d'efficacité. L'adoption, par le Comité des transports intérieurs, de la résolution sur le renforcement du transport intermodal de marchandises avait également encouragé la mise en place de ce mécanisme.

21. Le secrétariat a présenté une proposition pour ce mécanisme, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/WP.24/2021/5. Dans cette proposition est établie une distinction entre a) un mécanisme de surveillance des lignes AGTC et des installations connexes en ce qui concerne leurs paramètres techniques, moyennant la création d'un inventaire dans le cadre d'un système d'information géographique (SIG) qui serait mis à jour périodiquement – par exemple tous les trois ans – au moyen de formulaires électroniques, et b) un mécanisme permettant d'évaluer la réalisation des objectifs d'efficacité visés dans l'Accord. Le secrétariat a également rappelé l'existence, dans le passé, d'un inventaire AGTC sous la forme d'un « Livre jaune » et a invité le Groupe de travail à envisager de revenir à la bonne pratique consistant à tenir à jour un inventaire des lignes AGTC et des installations connexes. Enfin, le secrétariat a présenté ses premiers travaux de numérisation de l'AGTC dans un système d'information géographique.

22. Le Groupe de travail, après avoir examiné la proposition, a décidé d'établir le mécanisme de surveillance des paramètres techniques des lignes AGTC et des installations connexes en créant l'inventaire AGTC dans un système d'information géographique. Ce mécanisme serait créé, si possible, dans le délai courant jusqu'à la soixante-sixième session, prévue en 2023. Pendant cette période, les données seraient regroupées dans le système d'information géographique à partir des bases de données existantes, en les actualisant avec les données qui n'auraient pas pu être regroupées en utilisant les formulaires électroniques et en validant l'inventaire. Il a été demandé au secrétariat de gérer ce processus. À la session suivante également, le secrétariat rendrait compte des progrès réalisés dans la mise en place de l'inventaire. Enfin, le Groupe de travail a confirmé l'intervalle de trois ans pour les futures mises à jour de l'inventaire en ce qui concernait les modifications apportées aux lignes AGTC et aux installations connexes.

23. S'agissant du mécanisme d'évaluation de la réalisation des objectifs de performance de l'AGTC, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de recueillir des informations sur la disponibilité de données en vue d'évaluer la performance afin d'être en mesure de prendre une décision éclairée à sa session suivante. Plus précisément, le secrétariat i) collecterait, par exemple au moyen d'un questionnaire, des informations sur la disponibilité de données pertinentes sur les performances sur le territoire des Parties contractantes, ii) s'enquerrait de savoir si de telles données étaient collectées par le Groupe de travail des statistiques des transports ou si celui-ci prévoyait de les collecter, et iii) effectuerait une recherche concernant les données sur les performances éventuellement disponibles dans le cadre de divers projets en cours entrepris par diverses associations du secteur.

24. En outre, pour donner suite à une demande formulée lors de la précédente session tendant à ce qu'une comparaison des lignes ferroviaires AGTC et RTE-T et des installations connexes, ainsi que de leurs normes techniques et paramètres fonctionnels, soit effectuée et présentée pour examen à la présente session, le secrétariat a soumis les documents ECE/TRANS/WP.24/2021/6, ECE/TRANS/WP.24/2021/7, ECE/TRANS/WP.24/2021/8 et ECE/TRANS/WP.24/2021/9, dans lesquels sont présentées des comparaisons entre les lignes, terminaux, ports et paramètres techniques et fonctionnels respectivement du RTE-T et de l'AGTC.

25. Le Vice-Président a informé le Groupe de travail du processus de révision que le règlement RTE-T subissait depuis 2019 et qui devait être achevé avant la fin de 2021. Ce processus de révision visait à accroître le potentiel du transport ferroviaire et devait conduire à renforcer l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

26. Le Groupe de travail a pris note des informations sur les différences entre l'AGTC et le RTE-T pour les États membres de l'UE ainsi que des brèves informations sur le processus de révision du règlement RTE-T.

27. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat, dans le cadre de ses travaux visant à préciser les actualisations nécessaires de l'AGTC (voir le point 3 a) de l'ordre du jour), de réfléchir de concert avec les Parties contractantes et en même temps avec les États membres de l'Union européenne à la question de savoir si les différences établies entre l'AGTC et les lignes de chemin de fer RTE-T et les installations connexes nécessitaient des actualisations de l'AGTC au moyen de la procédure d'amendement pertinente.

28. Le Groupe de travail a également exprimé le souhait d'être informé des résultats du processus de révision du règlement RTE-T en ce qui concernait les aspects qui l'intéressaient.

Document(s)

ECE/TRANS/WP.24/2021/5, ECE/TRANS/WP.24/2021/6, ECE/TRANS/WP.24/2021/7, ECE/TRANS/WP.24/2021/8, ECE/TRANS/WP.24/2021/9.

D. Réseau principal

29. Pour donner suite à l'appel au renforcement du transport intermodal de marchandises lancé dans la résolution adoptée par le Comité des transports intérieurs, le Groupe de travail a débattu de la création d'un réseau principal de l'AGTC, qui permettrait de définir un réseau intermodal principal de l'AGTC pour lequel des procédures spéciales seraient mises en place pour fonctionner dans les situations d'urgence, notamment les pandémies.

30. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de se mettre en rapport avec les Parties contractantes à l'AGTC et de leur demander de déterminer une ou plusieurs lignes passant par leur territoire, auxquelles il conviendrait éventuellement de donner le statut de ligne principale sur laquelle des procédures spéciales seraient utilisées en cas d'urgence.

31. Les Parties contractantes seraient en outre invitées à proposer quelles devraient être ces procédures spéciales.

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

A. État du Protocole

32. 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-quatrième session, le Protocole comptait neuf Parties contractantes. 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

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

C. Mise en œuvre du Protocole

34. À sa précédente session, le Groupe de travail avait décidé de commencer par élaborer un mécanisme qui permettrait d'évaluer le degré de mise en œuvre de l'AGTC, puis, une fois cela réalisé, d'envisager la mise au point d'un outil similaire pour le Protocole à l'AGTC.

35. À cet égard, le secrétariat a fait référence au « Livre bleu ». On y trouve un inventaire des normes et paramètres existants et envisagés des voies navigables et ports E en Europe ainsi que des paramètres des infrastructures de navigation intérieure d'Europe comparables aux normes et paramètres minimaux prescrits dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).

36. Compte tenu de l'harmonisation prévue entre l'AGN et le Protocole AGTC, le Livre bleu pourrait en principe servir à effectuer le suivi des progrès de la mise en œuvre du Protocole. En même temps, le secrétariat a indiqué la difficulté que représentait le décalage croissant entre les deux instruments, qui découlait de modifications apportées à l'AGN sans que des modifications correspondantes, le cas échéant, aient été apportées au Protocole AGTC.

37. Le Groupe de travail a pris acte de la difficulté que constituait le décalage croissant entre les deux instruments et a décidé qu'une conférence serait organisée conjointement avec le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) pour réfléchir à ce problème et y trouver des solutions. Il a été demandé au secrétariat d'organiser cette conférence conjointement avec le secrétariat du SC.3, si possible en 2022, de préférence en séquence avec les sessions ordinaires.

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

38. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a poursuivi ses délibérations sur des questions telles que i) les problèmes du transport intermodal dans les liaisons de transport Europe-Asie, ii) les systèmes de transport intelligents et l'évolution technique, iii) les terminaux de transport intermodal et iv) le transport intermodal et la Convention TIR.

i) Problèmes du transport intermodal dans les liaisons de transport Europe-Asie

39. Le secrétaire du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a informé le Groupe de travail des progrès accomplis dans la mise en place de groupes de gestion de certains couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie en vue de faciliter leur exploitation. Plus précisément, il a fait part de l'intérêt que les Gouvernements azerbaïdjanais, géorgien, kazakh, turc et ukrainien avaient exprimé pour l'élaboration et l'expérimentation d'un mécanisme de gestion de la coordination du couloir de la route 3 des liaisons de transport Europe-Asie et d'un mécanisme d'examen des performances de ce couloir.

40. Le secrétaire du WP.5 a également informé le Groupe de travail de l'état d'avancement du projet d'élaboration d'une série d'indicateurs de la connectivité durable des transports intérieurs, financé par le Compte de l'ONU pour le développement. Il a expliqué qu'il s'agissait d'élaborer une série de 215 indicateurs pertinents (pour le rail, la route, la navigation intérieure et le transport intermodal). Il a noté que ces indicateurs constituaient un outil permettant aux pays d'évaluer leur degré de connectivité extérieure en termes de transport, de logistique, d'interopérabilité, de franchissement des frontières et de processus commerciaux. Il a invité les représentants auprès du Groupe de travail à envisager d'utiliser ces indicateurs afin d'auto-évaluer les performances des systèmes de transport intermodal et de logistique de leur pays et leur interopérabilité avec ceux des pays voisins. Une plateforme

en ligne pour les utilisateurs des indicateurs de la connectivité durable des transports intérieurs et un cours d'apprentissage en ligne étaient en cours d'élaboration pour faciliter l'utilisation de ces indicateurs. Il était prévu que ces outils soient disponibles au plus tard à la fin de 2021 dans les trois langues de travail de la CEE.

41. Enfin, le secrétaire du WP.5 a informé les représentants des progrès réalisés, dans le cadre du WP.5, dans la mise en place d'un Observatoire international des infrastructures de transport, qui proposerait une plateforme fondée sur un système d'information géographique et jouant le rôle de marché virtuel afin d'attirer des financements pour des projets d'infrastructure de transport nationaux, régionaux et interrégionaux. Les États membres de la CEE et les banques multilatérales de développement œuvrant dans la région de la CEE seraient invités à commencer à utiliser l'Observatoire dans une phase expérimentale qui serait lancée à l'automne 2021.

42. Le Groupe de travail a pris note des informations sur les liaisons de transport Europe-Asie, les indicateurs de la connectivité durable des transports intérieurs et l'Observatoire international des infrastructures de transport. Il a demandé que lui soit présenté à sa session suivante un rapport d'étape sur le mécanisme de gestion de la coordination du couloir de la route 3 des liaisons de transport Europe-Asie et sur le mécanisme d'examen des performances de ce couloir. Il a ensuite demandé à pouvoir accéder à la plateforme pour les utilisateurs et au cours d'apprentissage en ligne des indicateurs de la connectivité durable des transports intérieurs ainsi qu'à l'Observatoire international des infrastructures de transport une fois que ceux-ci seraient prêts.

ii) **Systèmes de transport intelligents et évolution technique du transport intermodal**

43. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de l'adoption par le Comité des transports intérieurs, à sa quatre-vingt-troisième session, en 2021, d'une feuille de route jusqu'en 2025 en ce qui concernait les systèmes de transport intelligents (STI), à laquelle le Groupe de travail avait contribué au titre de la mesure 15 intitulée « Renforcer le rôle des STI en matière d'intégration modale ». Le secrétariat a en outre indiqué que le Groupe de travail rendait compte au secrétaire du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), en sa qualité de coordonnateur pour les STI, de ses activités à l'appui de la mise en œuvre de la feuille de route en ce qui concernait les STI au titre de sa mesure 15.

44. Le Groupe de travail a pris note de ces informations et a demandé au secrétariat de rendre compte de ses activités relatives à la mise en œuvre de la feuille de route.

45. Le Groupe de travail a ensuite poursuivi les échanges d'informations sur la numérisation des documents à l'appui du transport intermodal et sur le rôle qu'il pourrait jouer pour aider les activités de numérisation des documents ainsi que pour accélérer l'automatisation du transport intermodal.

46. Dans ce contexte, le Groupe de travail a été informé de la mise en œuvre en cours du règlement 2020/1056 de l'UE sur les informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI), de l'accent qui y était mis sur les transports intérieurs, de ses liens avec le transport maritime, aérien et les douanes ainsi qu'avec le traitement des données en relation avec les conventions internationales régissant les accords sur le contrat de transport dans plusieurs modes. Lors de l'exposé ont été expliquées les difficultés liées à l'élaboration des concepts commerciaux et l'utilisation des définitions pour établir des modèles de référence d'opérations de transport multimodal destinés à faciliter l'interopérabilité des données, ainsi que la manière dont les plateformes eFTI seraient utilisées à l'avenir par les exploitants souhaitant échanger des données électroniques relatives au transport de marchandises. Les participants ont réfléchi à la manière dont le Groupe de travail pourrait aider à régler ces problèmes en contribuant à harmoniser les processus et les définitions.

47. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé et a décidé qu'il réfléchirait à la manière de mener un débat approfondi sur les difficultés liées à la numérisation des documents de transport et à l'interopérabilité des données qui la sous-tendait, et sur les idées de solutions.

iii) Terminaux de transport intermodal

48. À sa session précédente, le Groupe de travail avait noté le peu d'intérêt suscité par la création de nouvelles sources d'information sur les terminaux intermodaux et les centres de fret. Par ailleurs, il avait été décidé que les emplacements des terminaux de transport intermodal recensés dans l'AGTC seraient numérisés. C'est pourquoi le Groupe de travail a accueilli favorablement les informations concernant les progrès de la numérisation des terminaux AGTC dans un système d'information géographique dans le cadre du processus d'établissement de l'inventaire AGTC.

49. Le secrétaire du WP.5 et du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (WP.5/GE.4) a informé le Groupe de travail de la prorogation du mandat du Groupe jusqu'en 2022, avec un double objectif : i) recueillir auprès d'un ensemble plus large de pays des données plus nombreuses et de meilleure qualité sur les coûts de construction des infrastructures de transport pour tous les modes de transport intérieur, et ii) effectuer une analyse comparative supplémentaire des coûts d'entretien et d'exploitation des infrastructures de transport dans les secteurs routier et ferroviaire. Le Groupe de travail a pris acte du faible taux de réponse au questionnaire sur les coûts de construction des infrastructures des terminaux intermodaux, ce qui s'expliquait par le fait que le secteur privé – plutôt que les gouvernements – possédait et gérait la plupart des terminaux intermodaux. Dans ces conditions, le Groupe de travail a décidé de recommander au WP.5/GE.4 de ne pas consacrer d'efforts à l'élaboration d'un questionnaire supplémentaire sur les coûts d'entretien et d'exploitation des terminaux intermodaux, car cela ne produirait probablement pas de meilleurs résultats. Le Groupe de travail a toutefois soutenu la suggestion de faire mieux connaître le mandat et les activités du WP.5/GE.4 et a décidé d'essayer d'appuyer son expansion géographique et ses résultats en matière de données, qui devraient conduire à un rapport final plus riche en données, lequel serait présenté par le WP.5/GE.4 à la session du WP.5 en 2022.

iv) Transport intermodal et Convention TIR

50. Le Groupe de travail a poursuivi son débat entamé à la session précédente sur le transport intermodal et la Convention TIR, en se concentrant sur les parties du transport intermodal auxquelles le régime TIR pourrait être appliqué efficacement ou auxquelles il apporterait des avantages concurrentiels. À cet égard, le secrétariat TIR a présenté le document informel n° 3 (octobre 2021) sur la mise en œuvre des aspects intermodaux du régime TIR.

51. L'IRU a ensuite expliqué les avantages du transport de marchandises sous le couvert du carnet TIR, dont le transport intermodal pourrait potentiellement bénéficier.

52. Le Groupe de travail a pris note du fait que la Convention TIR pouvait être mise en œuvre et utilisée dans le cadre d'opérations de transport intermodal pour autant qu'une partie du trajet soit effectuée par route. À cet égard, le Groupe de travail a encouragé les acteurs intéressés effectuant des opérations de transport multimodal à contacter le secrétariat TIR pour obtenir plus de détails sur l'application du système TIR au transport intermodal ou pour mener des projets expérimentaux.

B. Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal

53. À sa précédente session, le Groupe de travail avait pris note avec insatisfaction du fait que seuls sept pays étaient prêts à fournir des informations à jour sur les mesures politiques visant à promouvoir le transport intermodal conformément à la Résolution d'ensemble de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) sur le transport combiné. Le Groupe de travail a également décidé de débattre de la Résolution d'ensemble de la CEMT.

54. Le secrétariat a résumé le contenu de la Résolution d'ensemble tel qu'énoncé dans le document ECE/TRANS/WP.24/2021/10.

55. Au cours du débat, le Groupe de travail a convenu que des recommandations valables pour la promotion du transport intermodal étaient énoncées dans la Résolution d'ensemble. Le Groupe de travail a également convenu qu'il était nécessaire de faciliter autant que

possible la remontée d'information sur les mesures politiques nationales visant à promouvoir le transport intermodal, afin qu'un plus grand nombre de pays en rendent compte voire se contentent de communiquer des informations sur l'évolution de ces mesures. À cet égard, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'étudier les possibilités de faciliter l'établissement des rapports, soit en permettant de modifier directement dans la base de données les informations sur les mesures nationales existantes, soit en diffusant les informations disponibles avec une demande d'actualisation, soit d'autres options encore, et de lui faire rapport sur la question à sa session suivante.

Document(s)

ECE/TRANS/WP.24/2021/10.

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

56. Le Groupe de travail s'est penché sur les tâches visant à appuyer les améliorations dans le secteur, telles qu'elles figurent dans la résolution sur le renforcement du transport intermodal de marchandises adoptée par le Comité. Ces tâches concernaient l'augmentation de l'automatisation du secteur, le renforcement de l'interopérabilité des données et donc de la numérisation des documents, la fixation d'objectifs appropriés pour la part de marché du transport intermodal dans le secteur du fret et d'un plan pour les atteindre, ainsi que l'appui aux réseaux de collaboration en vue de l'établissement de processus souples de planification des transports et de l'intégration des modes.

57. Le Groupe de travail a convenu qu'il aurait besoin d'un aperçu plus approfondi de la question de la numérisation des documents de transport et des difficultés rencontrées aux niveaux national et international, en sus des informations examinées au titre du point 5 a) ii) de l'ordre du jour. Le Groupe de travail a décidé qu'un atelier pourrait être organisé à sa session suivante afin de partager les expériences nationales de la numérisation des documents de transport utilisés dans le transport intermodal et les difficultés rencontrées.

58. Le Groupe de travail a également convenu qu'il pourrait peut-être appuyer l'automatisation du secteur en publiant un manuel sur l'automatisation du transport de marchandises et de la logistique. À cette fin, il a décidé d'organiser à sa session suivante un atelier au cours duquel pourraient être partagées les expériences, les bonnes pratiques et les innovations en matière d'automatisation, et qui offrirait une instance permettant d'échanger sur ce sujet ainsi que s'assurer de la demande du secteur et des pays pour un manuel rassemblant les bonnes pratiques ainsi que les avantages démontrés de l'automatisation.

59. En ce qui concernait la fixation d'objectifs appropriés pour la part du transport intermodal, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de collaborer avec le secrétariat du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) en vue d'établir pour la session suivante un document détaillant la part du transport intermodal par pays. Le Groupe de travail se fonderait ensuite sur ce document pour définir des objectifs d'augmentation de la part du transport intermodal.

60. En ce qui concernait la tâche relative aux réseaux de collaboration, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de recueillir des informations auprès des pays sur les bonnes pratiques dans ce domaine et de les regrouper dans un document qui serait examiné à la session suivante.

61. Le Groupe de travail a demandé à ses coordonnateurs de participer activement aux travaux entre les sessions, notamment en fournissant des informations de qualité sur les réseaux de collaboration et en aidant le secrétariat à préparer l'atelier de l'année suivante.

62. Le secrétaire du WP.5 a informé le Groupe de travail des principales recommandations élaborées jusqu'à présent par la réunion informelle du groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions des transports à la pandémie de COVID-19, établi

sous les auspices du WP.5 en réaction immédiate à la pandémie, telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/WP.5/2020/10/Rev.1. Il a informé de la prolongation par le Comité, à sa session de février 2021, du mandat du groupe consultatif pour une année supplémentaire, jusqu'en 2022. À cette occasion, le Comité avait également demandé au secrétariat de renforcer la coopération entre les groupes de travail, ainsi qu'entre lui-même et d'autres institutions spécialisées du système des Nations Unies, notamment l'OMI et l'OACI. Cette collaboration aurait pour objectif de fournir des résultats mieux coordonnés et de contribuer à une plus grande interopérabilité. Dans le prolongement immédiat de cette demande, le secrétariat du WP.5 avait tenu en juin 2021 une session du groupe consultatif à laquelle avaient participé l'OACI et l'OMI ainsi que plusieurs des présidents et vice-présidents des groupes de travail spécialisés dans chaque mode de transport, y compris le Président du Groupe de travail. Ce nouveau cycle de consultations avait permis de recenser cinq groupes de recommandations :

a) Donner la priorité, au niveau international, à une démarche axée sur l'humain et prendre ainsi acte du rôle décisif des travailleurs des transports pour maintenir les chaînes d'approvisionnement en état de fonctionner ;

b) Évaluer la manière dont les mesures « temporaires » suscitées par la COVID-19 (extension temporaire de la validité des permis et documents, exemptions et mesures de facilitation temporaires) pourraient être transformées en protocoles d'urgence à utiliser en cas de situations d'urgence futures, notamment les pandémies ;

c) Évaluer, s'agissant des instruments internationaux existants, la manière dont les accords d'infrastructure tels que l'AGTC, l'AGR, l'AGC et l'AGN pourraient servir de base à un recensement des routes et nœuds essentiels devant rester fonctionnels en toutes circonstances ainsi que la manière dont, par exemple dans le cadre de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, il serait possible de définir des critères permettant de recenser les points de franchissement des frontières terrestres devant rester ouverts de tout temps afin de permettre le transport international de marchandises et approvisionnements essentiels ;

d) Envisager de faire de la préparation aux pandémies et autres situations d'urgence un point récurrent de l'ordre du jour des futures sessions des groupes de travail de la CEE spécialisés dans chaque mode de transport (SC.1, SC.2, SC.3, WP.24 et WP.30) ;

e) Approfondir les travaux effectués jusqu'à présent par le groupe consultatif informel et réfléchir à la question de savoir si élaborer un modèle de planification d'urgence pour les secteurs ferroviaire, routier, fluvial et intermodal pourrait renforcer la résilience du système des transports intérieurs face à de futures pandémies ou à de futurs chocs externes.

63. Le Groupe de travail a accueilli favorablement ces recommandations et a confirmé son intérêt pour l'idée d'être consulté à propos de leur mise en œuvre et de s'y impliquer, en particulier en ce qui concernait le renforcement de la résilience du secteur du transport intermodal et de la logistique.

64. Le secrétaire du WP.6 a présenté les activités de ce groupe de travail au cours des douze derniers mois. Il a été question des applications géospatiales des statistiques des transports, par exemple pour les recensements des routes E et des lignes ferroviaires E de la CEE, des travaux en cours sur l'intégration des sources de données massives dans la production de statistiques officielles et des nouveaux moyens de diffusion des statistiques de la CEE.

65. Les représentants ont été encouragés à aider le secrétariat à obtenir des données de recensement pour un plus grand nombre de pays en se mettant en rapport avec leurs administrations respectives. Le secrétaire du WP.6 a souligné que ce groupe était disposé à répondre à toute demande de coopération statistique avec le Groupe de travail concernant la mesure du transport intermodal.

66. Le Groupe de travail a accueilli favorablement l'exposé et a demandé au WP.6 et à son secrétariat de collaborer pour étudier les possibilités de mesurer les performances du transport intermodal. Il leur a également demandé de collaborer à l'analyse des chaînes de transport intermodal en vue de recenser les zones où il serait possible d'intensifier celui-ci.

B. Plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique

67. À sa session précédente, le Groupe de travail avait approuvé le Manuel pour la conception de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique et avait demandé au secrétariat de le publier. Il était désormais disponible en anglais à l'adresse <https://unece.org/info/Transport/Intermodal-Transport/pub/356755>. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que la version russe du manuel devait être publiée au début de 2022. Le Groupe de travail a ensuite recommandé à ses coordonnateurs nationaux de le diffuser largement. Enfin, compte tenu de l'achèvement des travaux sur le Manuel, le Groupe de travail a décidé de clore ce point de l'ordre du jour.

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

68. La Commission européenne a donné des informations sur le contrat vert européen et sur la manière dont il engageait les États membres de l'UE à réduire les émissions du secteur des transports de 90 % au plus tard en 2050 par rapport aux niveaux de 1990. Dans la loi européenne sur le climat, les États membres s'étaient engagés à réduire de 55 % les émissions globales de gaz à effet de serre au plus tard en 2030. La voie à suivre par le secteur des transports pour atteindre cet objectif avait été définie dans la stratégie européenne pour une mobilité durable et intelligente, adoptée en décembre 2020, qui comprenait 10 programmes phares, des cibles spécifiques pour 2030 et pour 2050 ainsi qu'un plan d'action.

69. Le programme phare 4 de cette stratégie était consacré à rendre le transport de marchandises plus écologique, et les cibles correspondantes comprenaient une augmentation notable de l'utilisation des transports par voie navigable et par rail. Pour y parvenir, une série de mesures politiques étaient nécessaires pour faciliter et encourager les solutions intermodales, notamment :

- La révision des directives sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), prévue pour décembre 2021, comprenant des mesures visant à renforcer la capacité des terminaux sur le réseau multimodal RTE-T. Le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe restait le principal instrument de financement de ces évolutions ;
- La révision du cadre du mécanisme d'échange de droits d'émission de l'UE et de la directive sur la taxation de l'énergie (qui faisait partie de l'ensemble de mesures « Fit for 55 », adopté en juillet 2021) et de la directive sur l'Eurovignette (l'accord était obtenu et le processus d'adoption en cours d'achèvement au moment de la soixante-quatrième session du Groupe de travail), comprenant des mesures visant à ajuster les incitations par les prix et à internaliser progressivement les coûts externes ;
- Le renforcement du rôle du transport par voie navigable au moyen du plan d'action NAIADES III (adopté en juin 2021) ;
- La révision du règlement sur les couloirs de fret ferroviaire (qui était en cours au moment de la soixante-quatrième session du Groupe de travail), afin de mieux gérer les capacités de fret ferroviaire ;
- La révision de la directive sur les transports combinés (qui était en cours au moment de la soixante-quatrième session du Groupe de travail), afin d'établir des règles visant à soutenir et encourager les opérations de transport intermodal ;
- La révision de la directive sur les poids et dimensions (qui serait lancée au moment de la soixante-quatrième session du Groupe de travail), en vue de favoriser, entre autres, l'interopérabilité du transport routier et des autres modes ;
- L'initiative CountEmissions EU (qui serait lancée au moment de la soixante-quatrième session du Groupe de travail) en vue d'établir la mesure standard de l'empreinte carbone des opérations de transport et de logistique, permettant de comparer des choix de transport à mode unique et multimodaux ;

- Le règlement (UE) 2020/1056 sur les informations électroniques relatives au transport de marchandises (dont la mise en œuvre était en cours au moment de la soixante-quatrième session du Groupe de travail, la date limite étant fixée à 2025) qui prévoyait des règles pour l'échange électronique d'informations relatives aux marchandises entre les transporteurs et les autorités.

70. Le Groupe de travail a remercié la Commission européenne pour ces informations détaillées.

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

71. À la suite du débat au titre du point 6 a) de l'ordre du jour ci-dessus, le Groupe de travail a confirmé qu'il organiserait deux ateliers d'une demi-journée lors de sa soixante-cinquième session, prévue en 2022. La séance du matin de l'atelier s'attacherait aux leçons tirées de l'expérience et aux difficultés rencontrées pour numériser les documents de transport, notamment l'interopérabilité des données. La séance de l'après-midi offrirait un espace de débat sur les bonnes pratiques, les innovations et les difficultés liées à l'automatisation du transport intermodal de marchandises et de la logistique. Le Groupe de travail a de nouveau demandé à ses coordonnateurs de participer activement à la préparation de ces ateliers.

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

72. Le secrétariat a rendu compte des résultats de la collecte d'informations sur les utilisateurs du Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU). Ces informations étaient recueillies au moyen d'un formulaire d'inscription à remplir pour pouvoir télécharger le Code CTU depuis le site Web de la CEE. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour ces informations. Il a demandé que les séries chronologiques lui soient fournies à sa session suivante, et que les téléchargements soient également présentés par régions géographiques, afin qu'il puisse mieux se représenter l'intérêt éprouvé pour le Code CTU dans les pays en développement.

73. Le secrétariat a ensuite présenté les premiers résultats des travaux préliminaires informels du groupe d'experts du Code CTU concernant deux tâches. Ces travaux avaient été entrepris en 2021 conformément à la décision prise par le Groupe de travail à ses sessions précédentes (ECE/TRANS/WP.24/147, par. 80) et après la quatrième réunion des organes consultatifs sectoriels de l'Organisation internationale du Travail (OIT), tenue du 13 au 15 janvier 2021, au cours de laquelle la question de la création du groupe d'experts n'avait pas été examinée.

74. Les premiers résultats sont énoncés dans le document ECE/TRANS/WP.24/2021/11, où sont résumés les échanges tenus entre les experts lors de la première réunion informelle des 27 et 28 mai 2021, et dans le document informel n° 2, dans lequel figure le résumé de la deuxième réunion informelle des 29 et 30 septembre 2021.

75. En ce qui concernait la première tâche, au cours des travaux préliminaires informels avaient été recensés plusieurs questions et éléments en vue d'une éventuelle hiérarchisation des mises à jour du Code CTU. Néanmoins, un débat et une analyse plus approfondis seraient nécessaires sur ces questions et éléments pour parvenir à une conclusion concernant cette hiérarchisation. De plus, un débat approfondi était nécessaire en ce qui concernait la deuxième tâche, qui portait sur l'application mobile. Par conséquent, des conseils ont été demandés au Groupe de travail concernant les modalités qui s'appliqueraient à la poursuite des travaux concernant les deux tâches.

76. Le Groupe de travail a pris note des informations qui lui étaient communiquées. Ayant ensuite pris en compte le cycle de décision des organes consultatifs sectoriels de l'OIT, il a décidé de prolonger d'un an les travaux préliminaires informels concernant les deux tâches et a demandé que lui soit présenté un rapport d'étape sur les résultats obtenus au cours de cette période.

77. Le Groupe de travail a remercié la Fédération de Russie pour l'appui qu'elle avait apporté à la facilitation des réunions informelles d'experts pendant les travaux préliminaires.

Document(s)

ECE/TRANS/WP.24/2021/11, document informel n° 2.

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

78. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des décisions intéressant ses travaux prises par le Comité à sa quatre-vingt-troisième session, tenue en février 2021. Le Groupe a pris note de la demande formulée par le Comité, qui souhaitait que lui soit soumis un rapport d'étape sur les mesures qui faisaient progresser la mise en œuvre de sa stratégie.

79. Le Groupe de travail a demandé à son Président et au secrétariat de tenir le Comité au courant de ses activités qui contribuaient à la mise en œuvre de sa stratégie.

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

80. Pour donner suite aux informations figurant dans le document ECE/TRANS/WP.24/2021/12 présenté par le Président, le Groupe de travail a fait le point sur la mise en œuvre de son programme de travail pour la période biennale 2020-2021. Il a noté avec satisfaction qu'il avait atteint la majorité de ses résultats escomptés, et que plusieurs autres avaient été partiellement atteints.

81. Le Groupe de travail a ensuite examiné une proposition de programme de travail pour la période 2022-2023, élaborée par le Président et le Vice-Président avec le concours du secrétariat, et l'a adoptée telle que reproduite à l'annexe II.

82. Le Groupe de travail a également examiné la comparaison, établie par le Président et le Vice-Président avec le concours du secrétariat, entre son mandat et le programme de travail à long terme figurant dans le document ECE/TRANS/WP.24/2021/13. Il s'est félicité des conclusions de cette comparaison. Il a ensuite accueilli favorablement la proposition de modifier son mandat et a adopté le mandat modifié tel qu'il figure à l'annexe III. Il a également demandé au secrétariat de soumettre ledit mandat modifié au Comité des transports intérieurs pour approbation.

Document(s)

ECE/TRANS/WP.24/2021/12, ECE/TRANS/WP.24/2021/13.

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

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

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

84. Le secrétariat a indiqué au Groupe de travail que la tenue de sa soixante-cinquième session était provisoirement fixée à Genève, du 19 au 21 octobre 2022.

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

85. Le Groupe de travail a adopté à titre provisoire le rapport sur les travaux de sa soixante-quatrième session. Conformément à la décision prise par le Comité exécutif de la CEE à sa réunion du 5 octobre 2020, les décisions figurant dans ce rapport seraient soumises à une procédure d'approbation tacite de soixante-douze heures, qui serait notifiée à toutes les

missions permanentes à Genève par le Bureau du Chef de Cabinet de la CEE. À défaut d'objection formulée dans ce délai, les décisions seraient adoptées.

Annexe I

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

Adoptées par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique à sa soixante-quatrième session, le 21 octobre 2021, à la suite des propositions faites par la Croatie, la Pologne, la Géorgie et la Fédération de Russie :

I. Propositions de la Croatie

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

(21) Croatie

Supprimer la ligne suivante :

C 710 (Središće –) Čakovec – Varaždin – Koprivnica – Osijek – Erdut (– Subotica)

Pays concernés : Serbie, Slovaquie.

Ajouter la ligne suivante :

C-E 702 (Središće –) Čakovec – Varaždin – Koprivnica – Osijek – Erdut (– Bogojevo)

Pays concernés : Serbie, Slovaquie.

II. Propositions de la Pologne

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

(13) Suède

Mettre à jour la ligne existante comme suit :

C-E 59 Malmö – Ystad (– Świnoujście)

Pays concernés : Suède, Pologne.

(16) Pologne

Mettre à jour la ligne existante comme suit :

C-E 59 (–(Ystad–) Świnoujście–Szczecin Poznań Wrocław –
 ----- Kostrzyn – Zielona Góra -----
Jelcz-Laskowice ----- Opole - Chalupki (– Bohumin)

 Brzeg

Pays concerné : Pologne.

III. Propositions de la Géorgie

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

(33) Turquie

Mettre à jour la ligne existante comme suit :

C-E 692 Cetinkaya – Erzurum – Kars – Doğu Kapı (– Akhuryan)

Ajouter la ligne suivante :

C-E 690 Kars (– Akhalkalaki)

Pays concernés : Arménie, Géorgie

(35) Arménie

Ajouter la ligne suivante :

C-E 692 (Sadakhlo –) Ayrum – Gyumri – Akhuryan (– Doğu Kapı)

Pays concernés : Géorgie, Turquie.

(37) Géorgie

Ajouter les lignes suivantes :

C-E 60 $\frac{\text{Batoumi}}{\text{Poti}}$ – Tbilissi – Gardabani (– Beyuk-Kyasik)

C-E 690 (Kars –) Akhalkalaki – Tbilissi

C-E 692 (Ayrum –) Sadakhlo – Tbilissi

Pays concernés : Arménie, Azerbaïdjan, Turquie.

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

Ajouter à la rubrique Géorgie les quatre terminaux suivants :

Poti

Batoumi

Tbilissi – Embranchement

Akhalkalaki

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

Modifier les points de franchissement de frontières suivants :

Gardabani (Chemins de fer géorgiens) – Beyuk-Kyasik (Chemins de fer azerbaïdjanais)

Sadakhlo (JSC, Chemins de fer géorgiens) – Ayrum (CJSC, Chemins de fer du Caucase du Sud)

Gantiadi (JSC, Chemins de fer géorgiens) – Vesseloïe (RZD)

Ajouter les points de franchissement de frontières suivants :

Port de Poti (JSC, Chemins de fer géorgiens) – Port maritime de Tchornomorsk (UZ)

Port de Batoumi (JSC, Chemins de fer géorgiens) – Port maritime de Tchornomorsk (UZ)

Port de Poti (JSC, Chemins de fer géorgiens) – Port de Varna (BDZ)

Port de Batoumi (JSC, Chemins de fer géorgiens) – Port de Varna (BDZ)

Port de Poti (JSC, Chemins de fer géorgiens) – Port Kavkaz (RZD)

Remplacer le point de franchissement de frontières suivant : Kars (TCDD) – Akhalkalaki (GR) par Kartsakhi (JSC, Chemins de fer géorgiens) – Canbaz (TCDD)

Annexe II de l'AGTC, partie C : Points de changement d'écartement importants pour le transport international combiné

Ajouter le point de changement d'écartement suivant :

	Pays concernés	Technique de changement appliquée	
		Changement d'essieux ou de bogies de wagon	Transbordement des unités de chargement par grue ou autre matériel de manutention
Gares situées entre des réseaux ferroviaires à écartements différents			
Akhalkalaki***	Géorgie, Turquie	X	X

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

Ajouter les liaisons ou ports ci-après :

Poti – Tchornomorsk (Géorgie – Ukraine)
Batoumi – Tchornomorsk (Géorgie – Ukraine)
Poti – Port Kavkaz (Géorgie – Fédération de Russie)

IV. Propositions de la Fédération de Russie

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

(30) Bélarus

Mettre à jour la ligne existante comme suit :

C 95/2 $\frac{\text{Zavereje} - \text{Ezerichtche} - \text{Vitebsk} - \text{Orcha}}{\text{Minsk}}$ – Jlobine – Slovetchno (– Berejest)

Pays concernés : Bélarus, Fédération de Russie.

(32) Fédération de Russie

Modifier les lignes existantes comme suit :

C-E 20 (Orcha –) $\frac{\text{Krasnoïe} - \text{Smolensk} - \text{Moscou} - \text{Nijni-Novgorod} - \text{Ekaterinbourg}}{\text{Tioumen}}$

– Kourgan – Petoukhovo (– Mamlioutka – Petropavlovsk – Kara – Gouga –) Issilkoul

– Omsk – Novossibirsk – Krasnoïarsk – Taïchet – Irkoutsk – Khabarovsk

– Oulan-Oude – $\frac{\text{Zaoudinski} - \text{Naouchki} - \text{Soukhe} - \text{Bator}}{\dots\dots\dots}$ $\frac{\text{Karimskaïa}}{\text{Zabaïkalsk} - \text{Manchzhuria}}$

– Khabarovsk – $\frac{\text{Baranovski}}{\text{Hassan} - \text{Toumangan}}$ – Nakhodka – Vostotchnaïa – Oussouriisk – Grodekovo (– Suïfenhe)

C-E 30 (Topoli –) Valouïki – Liski – Rtichtchevo – Syzran – Samara – Orenbourg – Kanissai (– Iletsk I)

Pays concernés : Bélarus, Fédération de Russie.

C-E 50 (Krasnaïa Moguila –) Goukovo – Likhaïa – Volgograd – Aksaraïskaïa (– Dina Nourpeïssova)

Pays concernés : Kazakhstan, Ukraine, Fédération de Russie.

C-E 593 (Kvachino –) Ouspenskaïa – Rostov-sur-le-Don

Pays concernés : Ukraine, Fédération de Russie.

C 95/2 Saint-Pétersbourg – Dno – Novossokolniki – Zavereje (– Ezerichtche)

Pays concernés : Bélarus, Fédération de Russie.

C-E 99 Riazan – Kotchetovka I – Griazi – Krasnodar $\frac{\text{Vesseloïe (-Gantiadi)}}{\text{Novorossiïsk-Port Kavkaz}}$

Pays concerné : Fédération de Russie.

(38) Kazakhstan

Mettre à jour la ligne existante comme suit :

C-E 30 (Kanissaï –) Iletsk I – Kandyagach

Pays concernés : Kazakhstan, Fédération de Russie.

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

Employer comme dénomination correcte de terminal intermodal la dénomination suivante : « Klechtchikha (Novossibirsk) ». Pour la version anglaise, remplacer « Kleschtchikha (Novosibirsk) » par « Kleschikha (Novosibirsk) ».

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

Remplacer « Orenbourg (RZD) – Iletsk I (Chemins de fer kazakhs) » par « Kanissaï (RZD) – Iletsk I (Chemins de fer du Kazakhstan) ».

Dans la version russe, remplacer « Казахские железные дороги » par « Казахстанские железные дороги ».

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

Ajouter les liaisons suivantes :

Port Kavkaz – Poti (Fédération de Russie – Géorgie)

Port Kavkaz – Samsun (Fédération de Russie – Turquie)

Port Kavkaz – Varna (Fédération de Russie – Bulgarie)

Annexe II

Programme de travail pour l'exercice biennal 2022-2023

Tel qu'adopté par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique à sa soixante-quatrième session, le 22 octobre 2021

<i>a) Suivi, examen et mise à jour de l'AGTC et du Protocole à l'AGTC</i>	
Activités :	Réalisations escomptées :
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 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 la mise en œuvre des deux instruments juridiques	Un pays de plus adhère à l'AGTC et deux de plus au Protocole
Le WP.24 débat des réseaux principaux	Un mécanisme de suivi est utilisé pour évaluer la mise en œuvre de l'AGTC et un mécanisme de suivi est élaboré pour son Protocole
	Le débat sur les réseaux principaux a commencé
<i>b) Politiques et mesures en faveur du transport intermodal</i>	
Activités :	Réalisations escomptées :
Le WP.24 encourage l'efficacité du transport intermodal et s'attaque aux goulets d'étranglement	Les travaux sur la numérisation des documents et l'automatisation du secteur ont progressé
Le WP.24 joue le rôle de plateforme de connaissances pour le transport intermodal et de plateforme d'échange de données d'expérience	Le débat sur les objectifs concernant la part de marché du transport intermodal dans le secteur du fret a avancé
Le WP.24 définit et promeut de nouvelles méthodes d'exécution des opérations de transport intermodal	Le suivi de la Résolution d'ensemble de la CEMT est plus efficace
Le WP.24 fait le point sur la Résolution d'ensemble adoptée par la CEMT sur le transport combiné et veille à son application	Le débat sur l'utilisation du carnet TIR dans les opérations de transport intermodal a abouti à l'élaboration de recommandations
<i>c) Examen et suivi des nouveaux enjeux en matière de transport de marchandises et de logistique</i>	
Activités :	Réalisations escomptées :
Le WP.24 recense les nouveaux enjeux en matière de transport de marchandises et de logistique et les analyse	Les travaux sur l'interopérabilité des données et les réseaux de collaboration ont été analysés et des activités ont été lancées
	L'élaboration d'un manuel visant à appuyer l'automatisation du secteur a commencé
<i>d) Examen et mise à jour des Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales</i>	
Activités :	Réalisations escomptées :
Le WP.24 fait le point sur les Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales	Des sections du Code CTU ont été choisies pour être actualisées en priorité

Annexe III

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

Tel que modifié par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique à sa soixante-quatrième session, le 22 octobre 2021

Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) agit dans le cadre des politiques de l'Organisation des Nations Unies et de la Commission économique pour l'Europe (ci-après dénommée la CEE), sous la supervision générale du Comité des transports intérieurs (ci-après dénommé le CTI) et conformément au mandat de la CEE (E/ECE/778/Rev.5).

Le Groupe de travail s'acquitte de ses tâches conformément aux Directives aux fins de l'établissement et du fonctionnement de groupes de travail sous l'égide de la CEE, telles qu'elles ont été approuvées par le Comité exécutif de la CEE à sa quatrième réunion, le 14 juillet 2006 (ECE/EX/1). Ces Directives définissent le statut et les caractéristiques du Groupe de travail, y compris son mandat et sa prolongation, qui devraient faire l'objet d'un examen tous les cinq ans, sa composition et les membres de son bureau, ses méthodes de travail, ainsi que son secrétariat, qui est assuré par la Division des transports durables de la CEE.

Le Groupe de travail mène des activités à l'appui de l'objectif du sous-programme de la CEE consacré aux transports, qui est de faciliter les mouvements internationaux de personnes et de marchandises par les modes de transport intérieurs et de porter la sûreté, la protection de l'environnement, l'efficacité énergétique et la sécurité des transports à des niveaux qui contribuent véritablement à la durabilité des transports. Dans ce contexte, le Groupe de travail mène des activités visant à rendre le transport de marchandises plus durable et plus neutre sur le plan climatique, notamment en augmentant la part du transport intermodal de marchandises, dans lequel le fret est transporté dans une seule et même unité de chargement ou un seul et même véhicule routier en utilisant successivement deux modes de transport ou plus, sans manutention du fret lors du changement de mode. Ces activités du Groupe de travail visent également à appuyer la mise en œuvre de la stratégie du Comité des transports intérieurs jusqu'en 2030, notamment en ce qui concerne des tâches telles que : i) assurer le service et l'administration des instruments juridiques ayant trait au transport intermodal ; ii) élaborer des supports de formation, normes et critères de compétence concernant le transport intermodal ; iii) repérer les nouvelles technologies dans le domaine du transport intermodal, et encourager et faciliter leur introduction ; iv) encourager la connectivité intermodale régionale et interrégionale intégrée.

Compte tenu de ce contexte général, le Groupe de travail est chargé d'entreprendre les activités suivantes :

- a) Effectuer le suivi, l'examen et la mise à jour de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et du Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable, promouvoir l'adhésion à ces deux instruments contrôler leur mise en œuvre ;
- b) Élaborer des mesures visant à promouvoir l'efficacité du transport intermodal, recenser et traiter les goulets d'étranglement dans le transport intermodal ;
- c) Surveiller l'application et effectuer l'examen de la Résolution d'ensemble sur le transport combiné, adoptée par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) à Bucarest en 2002 (CEMT/CM (2002)3/Final), et offrir une instance permettant d'échanger les meilleures pratiques et des modèles de partenariat pour les opérations de transport intermodal (route, rail, navigation intérieure et cabotage) ;
- d) Examiner et analyser les aspects techniques, institutionnels et politiques pour un transport intermodal efficace ainsi que les nouveaux problèmes qui se posent ;

e) Analyser en détail l'organisation des services de transport intermodal sur les liaisons ferroviaires interrégionales entre l'Europe et l'Asie ;

f) Surveiller et échanger les bonnes pratiques concernant les nouveaux concepts, conceptions, poids et dimensions des unités de chargement utilisées en transport intermodal, conformément à la résolution n° 241 adoptée par le Comité des transports intérieurs le 5 février 1993 et examiner les possibilités de normalisation des unités de chargement et le respect de la réglementation en matière de sécurité ;

g) Analyser les mesures techniques et logistiques propres à optimiser les procédures en usage dans les terminaux, ainsi que les procédures de transbordement et les procédures logistiques, en vue d'obtenir un bon rapport coût-efficacité des opérations de manutention des unités de chargement ;

h) Examiner les possibilités de mise en concordance et d'harmonisation des régimes de responsabilité régissant les opérations de transport intermodal dans un cadre paneuropéen ;

i) Analyser les chaînes d'approvisionnement modernes afin de mieux comprendre les structures de production et de distribution, afin de donner aux décideurs nationaux une base saine pour prendre des décisions concernant la demande de transport, le choix des modes, les réglementations et les infrastructures pour un transport intermodal efficace et tenant compte des prescriptions en matière de sécurité et de sûreté des transports ;

j) Examiner et mettre à jour les Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales.

Dans le cadre de ses activités, le Groupe de travail invite les représentants des organisations d'intégration économique régionale et des organisations intergouvernementales et non gouvernementales à participer à ses réunions à titre consultatif pour l'examen de toute question les intéressant particulièrement.

Le Groupe de travail peut également organiser des ateliers, des séminaires ou des tables rondes dans son domaine de compétence et à l'appui de ses activités propres.

Enfin, le Groupe de travail fait le nécessaire pour maintenir la communication avec les autres organes de l'ONU, en particulier les autres commissions régionales et les institutions spécialisées. Il collabore étroitement avec les autres organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs ainsi qu'avec les autres organes de la CEE sur les questions d'intérêt commun.
