



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

Genève, 19-21 octobre 2022

Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire

Nouveaux enjeux du transport de marchandises et de la logistique :**Enjeux, tendances et résultats dans le secteur****Réseaux de collaboration visant à planifier les activités de transport avec souplesse, à intégrer les modes de transport et à renforcer la position du secteur du transport intermodal****Note du secrétariat****I. Introduction**

1. Dans la résolution sur le renforcement du transport intermodal de marchandises qu'il a adoptée le 25 février 2021 à sa quatre-vingt-deuxième session, le Comité des transports intérieurs invite le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) à soutenir des réseaux de collaboration appropriés en vue de planifier les activités de transport avec souplesse et d'intégrer les modes de transport, et pour renforcer la position du secteur du transport intermodal.
2. À sa précédente session, à l'issue de son débat initial sur les réseaux de collaboration, le WP.24 a demandé au secrétariat de recueillir des informations sur les bonnes pratiques en matière d'appui aux réseaux de collaboration visant à planifier les activités de transport avec souplesse, à intégrer les modes de transport et à renforcer la position du secteur du transport intermodal, et de présenter ces informations à la soixante-cinquième session.
3. Le présent document est une synthèse des informations recueillies par le secrétariat.

II. Informations sur les bonnes pratiques

4. Le 24 juin 2022, le secrétariat a rappelé aux coordonnateurs nationaux de la Commission économique pour l'Europe (CEE) la décision du WP.24 concernant la collecte de bonnes pratiques s'agissant des réseaux de collaboration en faveur de l'établissement de processus souples de planification des transports, de l'intégration des modes de transports et du renforcement de la position du secteur des transports intermodal.
5. Au moment de l'élaboration du présent document, des informations sur les bonnes pratiques avaient été reçues des pays suivants : Allemagne, Autriche, France, Grèce, Lettonie, Serbie et Tchéquie.



a) Planification souple des activités de transport

6. Il existe déjà des plateformes de réservation ou des projets de plateformes de réservation de créneaux de transport combiné. Ces plateformes contribuent à intégrer les chargeurs et les clients dans le transport combiné. Elles disposent de partenaires de coopération solides, comme les entreprises ferroviaires et les opérateurs intermodaux. Parmi ces plateformes figurent les suivantes :

- Rail-flow : un écosystème numérique qui se compose d'une plateforme assortie de solutions logicielles en tant que service pour le transport ferroviaire de marchandises et le transport intermodal. Rail-flow vise à optimiser la collaboration et la mise en réseau des participants comme les chargeurs, les transitaires ferroviaires, les entreprises ferroviaires, les transitaires du transport intermodal et les opérateurs intermodaux ;
- Modality : une plateforme dont l'objectif est de réunir la demande de solutions ferroviaires et les capacités de transport disponibles des opérateurs ferroviaires. La plateforme permet aux clients de trouver, de planifier et de réserver, directement en ligne, des liaisons ferroviaires pour le transport de marchandises, sans avoir besoin de connaissances préalables sur le transport combiné ;
- PhysICAL (Physical Internet through Cooperative Austrian Logistics) : ce projet qui s'étale sur la période allant de 2020 à 2024, soutenu par le Ministère de la protection du climat, de l'environnement, de l'énergie, de la mobilité, de l'innovation et de la technologie, notamment son volet relatif à la plateforme ouverte de gestion des transports, vise à mettre en place des plateformes numériques ouvertes permettant l'échange de données fiables (plateforme ouverte Pilot et SupplyChain3.0). La poursuite du développement de la plateforme de transport intermodal existante (IMSLOT) avec l'ajout d'éléments collaboratifs et écologiques s'avère être une approche pragmatique permettant une mise en œuvre agile, interactive et pratique. Si, pour une demande de transport concrète, IMSLOT génère actuellement une liste d'exécution triée par prix, temps et respect des horaires, il convient d'y ajouter une présentation des incidences d'un mode de transport (susceptible d'être choisi) sur l'environnement. L'un des objectifs du projet est de permettre aux décideurs de prendre des décisions plus écologiques en se fondant sur les informations supplémentaires fournies. Il est notamment envisagé d'établir une représentation objective au moyen d'une échelle de points normalisée dont la valeur concrète peut être la somme de différents facteurs tels que les émissions de CO₂, le bruit, la sécurité du trafic, etc., et une représentation graphique de l'indice de durabilité. Les calculs complexes nécessaires pour concrétiser ces idées – aussi bien en amont, pour influencer le processus de décision, qu'en aval, pour effectuer une évaluation objective – requièrent une coordination approfondie avec le WP7 (jumeau numérique). Le décideur intéressé sera redirigé vers le jumeau numérique par une présentation motivante appropriée afin d'obtenir des informations plus détaillées. Le projet pilote comprend également des calculs d'optimisation pour les réservations de conteneurs et le groupage des trajets de transport. Dans le cas de la réservation flexible de conteneurs, l'objectif est d'assurer une utilisation optimale des trains sur le trajet aller-retour pour le transport de conteneurs, en fournissant des informations détaillées. L'affichage d'informations sur la durabilité peut indiquer explicitement aux décideurs les effets de leur comportement décisionnel. Le groupage des trajets de transport est effectué grâce à un algorithme d'optimisation visant à rationaliser les trajets de transport en les combinant.

b) Intégration des modes de transport

7. De nombreux projets de recherche sont entrepris pour améliorer la collaboration et l'intégration des acteurs intermodaux. Parmi ces projets figurent les suivants :

- KV 4.0, parrainé par le Ministère fédéral allemand du numérique et des transports dans le but de simplifier le processus logistique. Le projet KV 4.0, qui s'est achevée en mai 2021, s'est traduit par la mise au point d'un prototype de base de données de référence commune et d'interfaces normalisées pour permettre aux acteurs concernés

d'accéder directement aux paramètres relatifs au transport combiné, tels que les commandes, les horaires, les prévisions d'arrivée et d'autres informations relatives au transport. Dans le cadre du projet, les partenaires ont approuvé et utilisé une norme de données uniforme (le format EDIGES 4.0) permettant un échange de données sans faille. Afin de transformer le prototype de base de données de référence en un produit commercialisable, il était prévu de créer, à la fin du projet, une entité exploitante qui servirait de courtier en données ;

- DIGIT, géré par le Centre allemand de promotion du transport intermodal (SGKV) : ce projet a permis d'établir la spécification allemande sur la normalisation de l'échange de données (DIN SPEC 91073). Il vise à normaliser l'échange de données dans la chaîne de transport intermodal et à permettre ainsi une circulation efficace des informations. Il est destiné à garantir l'accès des acteurs du transport combiné aux informations les plus importantes dans un format uniformisé et en temps voulu. Cette initiative devrait jeter les bases d'une communication numérique efficace, qui est fondamentale pour les technologies d'automatisation et l'informatisation de la chaîne de transport intermodal.

8. Il existe des programmes qui prévoient des projets devant favoriser l'automatisation le long des corridors logistiques afin de donner corps à un concept global d'automatisation de bout en bout de la chaîne d'approvisionnement multimodale.

9. En outre, la construction et l'extension de terminaux et de ports de transport combiné modernes sont considérées comme un facteur important de l'intégration des modes de transport et du renforcement du transport intermodal.

c) Renforcement de la position du secteur du transport intermodal

10. Au fil des années, un certain nombre de groupes d'intérêt ont été créés, notamment dans l'Union européenne, à des fins diverses liées au transport intermodal.

11. Parmi ces groupes figure AGORA, dont l'objectif est de promouvoir l'échange de bonnes pratiques entre les gestionnaires de terminaux et de collaborer dans l'apprentissage d'une meilleure interaction avec les autres acteurs de la chaîne de transport intermodal. Il vise également à contribuer à l'harmonisation des procédures, à la réduction des coûts et, partant, à l'optimisation de la chaîne de transport intermodal. On trouvera de plus amples informations sur AGORA et son groupe d'intérêt sur les terminaux sur le site Web Intermodal Terminals (intermodal-terminals.eu).

12. Un autre groupe a été créé à l'issue de la réunion de crise sur la COVID-19 organisée par le SGKV. Son objectif initial était de permettre aux exploitants de terminaux d'échanger des informations et d'apprendre les uns des autres des moyens de faire face à la crise, de protéger les employés des terminaux et des ports de transport combiné contre les infections et d'assurer ainsi la continuité des activités. Cette collaboration a permis d'élaborer une directive comprenant des mesures de protection concrètes qui ont été largement diffusées en Allemagne, en Autriche et en Suisse. La directive a été progressivement améliorée, de sorte qu'elle contient près de 30 mesures concrètes de protection des employés. La collaboration a également permis de formuler 14 recommandations générales à l'intention des décideurs et des autorités, notamment sur le transport sans contact ou le fonctionnement vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept des couloirs essentiels.

13. PRIME, qui est une plateforme des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires en Europe, favorise notamment la tenue de discussions stratégiques et étudie les initiatives et les projets en cours qui s'inscrivent dans le cadre de l'atténuation des changements climatiques et de la transition vers une économie climatiquement neutre d'ici à 2050. Au sein de la plateforme, différents moyens sont étudiés pour permettre aux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires d'innover, de moderniser leur activité et de stimuler le transfert modal vers le rail, ce qui contribuerait également à renforcer le secteur du transport intermodal.

14. Railnet Europe est un réseau de gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et d'organismes de répartition européens, qui offre notamment aux différentes organisations chargées des couloirs de fret ferroviaire une plateforme de coordination leur permettant de mettre conjointement au point des processus et des outils harmonisés au profit de chacune

d'entre elles. Cette plateforme est mise en place en tenant compte du fait que le transport de marchandises ne se résume généralement pas aux seuls couloirs de fret ferroviaire, et qu'il faut donc recourir à des interfaces efficaces et harmonisées qui permettraient également d'intégrer les terminaux dans le processus de gestion des couloirs.

15. L'établissement de partenariats stratégiques constitue un autre moyen de renforcer le secteur du transport intermodal. Ceux-ci sont noués entre les exploitants de terminaux de transport combiné et les entreprises de logistique. Grâce à ces partenariats, les entreprises garantissent à leurs clients un volume de transbordement approprié, tandis que les exploitants de terminaux gagnent de nouveaux clients.

16. Il est également fait référence à des plans nationaux de transport qui proposent des interventions visant notamment à améliorer les activités de transport combiné, et qui devraient être développés sous forme de projets spécifiques donnant lieu à une collaboration entre les différents acteurs.

17. L'organisation de cours et de séminaires en ligne sur le transport combiné est un autre moyen de promouvoir et, éventuellement, de renforcer le transport intermodal. En particulier, le développement d'une bonne compréhension des avantages du transport combiné, grâce notamment aux réseaux et techniques de collaboration pour le transport combiné, peut permettre d'attirer de nouvelles entreprises vers le secteur et les réseaux, et de contribuer ainsi à leur renforcement.
