


**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

**Rapport du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique sur les travaux de sa soixante-cinquième 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. Ateliers de session (point 2 de l'ordre du jour) .....	9-16	3
A. Expériences nationales et difficultés rencontrées en ce qui concerne la dématérialisation des documents de transport intermodal .....	10-13	3
B. Automatisation du transport de marchandises et de la logistique .....	14-16	4
IV. Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (point 3 de l'ordre du jour).....	17-41	6
A. État de l'Accord.....	17-22	6
B. Propositions d'amendements .....	23-30	6
C. Application de l'Accord.....	31-38	7
D. Réseaux principaux.....	39-41	8
V. Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour).....	42-48	9
A. État du Protocole.....	42	9
B. Propositions d'amendements .....	43	9
C. Application du Protocole .....	44-48	9
VI. Politiques et mesures en faveur du transport intermodal (point 5 de l'ordre du jour).....	49-69	10
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 .....	49-64	10



B.	Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal .....	65–69	12
VII.	Nouveaux enjeux du transport de marchandises et de la logistique (point 6 de l'ordre du jour).....	70–88	13
A.	Enjeux, tendances et résultats dans le secteur.....	70–83	13
B.	Faits nouveaux intervenus à l'échelle paneuropéenne dans les politiques de transport .....	84–87	15
C.	Thèmes annuels relatifs au transport intermodal et à la logistique .....	88	16
VIII.	Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (point 7 de l'ordre du jour).....	89–97	16
IX.	Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 8 de l'ordre du jour).....	98–104	17
X.	Élection du Bureau pour 2023-2024 (point 9 de l'ordre du jour).....	105	18
XI.	Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour).....	106	18
XII.	Dates et lieu de la session suivante (point 11 de l'ordre du jour).....	107–108	18
XIII.	Résumé des décisions (point 12 de l'ordre du jour).....	109	18
Annexe I			
	Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) – Propositions d'amendements.....		19
Annexe II			
	Règlement intérieur 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-cinquième session le 17 octobre au matin et du 19 octobre l'après-midi au 21 octobre 2022. 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 Zoom avec interprétation simultanée en langues anglaise, française et russe. La réunion était présidée par M<sup>me</sup> Elsinger (Autriche).
2. Ont participé à la session du Groupe de travail les États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) suivants : Allemagne, Arménie, Autriche, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Grèce, Italie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suisse, Tchéquie et Türkiye.
3. L'Union européenne (UE) était représentée.
4. Une institution spécialisée des Nations Unies, le Bureau international du Travail (BIT), était également présente.
5. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient présentes : Union internationale des transports routiers (IRU), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Greater Caspian Association, ICHCA Australie, Chambre internationale de la marine marchande et International Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation (CCTT).
6. Les représentants suivants du secteur privé et d'autres entités ont aussi participé à la session : Automated Reefer Management Systems (ARMS), Hupac Intermodal SA, Association of Forwarding and Logistics CZ, Exis Technologies, PKP Cargo, Rail Cargo Austria (ÖBB), Iran National Inventions and Innovation Team, ReLOG3P, Calea Ferată din Moldova (CFM), Brough Marine Limited et Rete Autostrade Mediterranee Logistica.
7. Le représentant du projet de chemin de fer transeuropéen (TER) était présent.

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

8. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a adopté l'ordre du jour de sa soixante-cinquième session tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.24/150.

### Document(s)

ECE/TRANS/WP.24/150

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

9. Le WP.24 a organisé deux ateliers dans le cadre de sa soixante-cinquième session. Le premier a porté sur la dématérialisation des informations et des documents dans le secteur intermodal, et le second s'est concentré sur les échanges de bonnes pratiques et de solutions novatrices ainsi que sur les méthodes adoptées en matière d'automatisation du transport de marchandises et de logistique.

### A. Expériences nationales et difficultés rencontrées en ce qui concerne la dématérialisation des documents de transport intermodal

10. Cet atelier était fondé sur le besoin du WP.24 d'avoir une vision plus approfondie des problèmes et enjeux entourant la dématérialisation des documents et des informations dans le transport intermodal de marchandises.
11. On trouvera dans les documents informels n<sup>os</sup> 1 et 4 (octobre 2022) des informations générales sur l'atelier et son programme.

12. Les participants à l'atelier ont étudié les initiatives prises en matière de dématérialisation à différents niveaux, comme suit :

- Niveau régional : le règlement de l'Union européenne (UE) 2020/1056 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises, la méthode choisie dans le cadre de ce règlement et les progrès de sa mise en œuvre ainsi que les enjeux de la dématérialisation dans la région de la Grande Caspienne ;
- Niveau des accords internationaux : la mise en application du Protocole additionnel à la Convention CMR concernant la lettre de voiture électronique ;
- Niveau national : la spécification allemande pour l'échange de données normalisé ;
- Niveau des entreprises : le projet INTERTRAN des chemins de fer russes et les plateformes d'échange d'informations numériques intermodales Hupac.

13. L'atelier a permis de souligner les points suivants :

- Pour réussir, la numérisation doit être planifiée de manière stratégique et gérée diligemment ;
- La normalisation des données, la cohérence des structures de données et l'interopérabilité sont des éléments cruciaux de la dématérialisation ;
- Il convient d'appliquer des modèles de référence de données communs et largement acceptés, tels que ceux du CEFAC-ONU ou ceux résultant de négociations et de délibérations de comités administratifs de conventions ou d'organes intergouvernementaux spécialisés ;
- Des protocoles de collecte, d'enregistrement et d'échange des données ou des écosystèmes pertinents sont nécessaires pour que seules les informations pertinentes soient partagées avec les parties prenantes concernées ;
- L'intégrité des systèmes numériques ne doit pas être compromise : aucune donnée ne peut être modifiée à l'insu et sans certification ou authentification des acteurs concernés ;
- Des obligations juridiques sont nécessaires pour que l'administration publique accepte les documents numériques, afin d'inciter les entreprises à investir ou à accélérer la dématérialisation ;
- La communication des projets de dématérialisation et leur examen sont importants pour promouvoir des approches harmonisées. Le Groupe de travail devrait jouer un rôle dans la facilitation de ces échanges.

## **B. Automatisation du transport de marchandises et de la logistique**

14. Cet atelier a été l'occasion pour le Groupe de travail d'examiner les activités menées par divers acteurs pour automatiser le secteur du transport de marchandises et de la logistique, afin de lui fournir les informations nécessaires pour déterminer s'il doit s'engager dans l'élaboration d'un manuel sur l'automatisation. Ce manuel devrait faciliter l'adoption de l'automatisation dans le secteur à différents niveaux par les différentes parties prenantes, y compris les entreprises et l'administration publique.

15. On trouvera dans les documents informels n<sup>os</sup> 2 et 5 (octobre 2022) des informations générales sur l'atelier et son programme.

16. L'atelier a permis de prendre connaissance d'informations relatives à divers projets menés dans des pays, des groupes de pays, des entreprises ou des consortiums et visant à faire adopter l'automatisation dans le secteur du transport de marchandises, de l'intermodalité et de la logistique. Les participants ont examiné des solutions mises en œuvre dans des terminaux maritimes ou fluviaux ou dans les chemins de fer, ainsi que des solutions en phase d'essai. Cet examen leur a donné un aperçu des avantages de l'automatisation lorsqu'elle est menée de manière correcte, ainsi que des pièges possibles. Il leur a été présenté la manière dont les simulations virtuelles, au moyen de jumeaux numériques, pouvaient aider

à trouver des solutions permettant d'optimiser les processus de transport et de logistique dans le monde physique. Enfin, il a été question de l'impact de l'automatisation sur la main-d'œuvre et de la manière de prendre en compte l'élément humain dans le processus d'automatisation du secteur du transport de marchandises et de la logistique. L'atelier a illustré les points suivants :

- L'automatisation nécessitait un dossier de décision, une méthode de gestion appropriée et un dialogue avec les parties prenantes, y compris les travailleurs et les syndicats. En ce qui concernait les terminaux, des gains déterminés de taille, de volume ou de rotation du fret, de fonctionnalité ou de capacité devaient être réalisés pour que les investissements dans l'automatisation soient rentables ;
- L'automatisation devait être adaptée aux besoins. Elle pouvait être introduite à différents niveaux, par exemple : automatisation des véhicules ou des équipements dans les terminaux, systèmes automatisés d'entrée et de sortie des terminaux, jumeaux numériques, plateformes d'échange de données et d'informations, gestion des trains sans papier, suivi et traçabilité, sceaux numériques, etc. Certaines solutions automatisées pouvaient être mises en œuvre indépendamment des autres. Les entreprises ou le secteur devaient toutefois élaborer et suivre un plan d'action stratégique pour l'automatisation ;
- Toutes les solutions d'automatisation n'entraînaient pas nécessairement des gains de productivité par rapport aux processus de manutention manuelle, par exemple dans les terminaux automatisés par rapport aux terminaux manuels. Dans le même temps, les processus automatisés se traduisaient par une productivité plus constante dans le temps. Des économies pouvaient également être réalisées au niveau de la maintenance, car les véhicules automatisés, fonctionnant à des vitesses plus constantes, pouvaient avoir une durée de vie plus longue ;
- Certaines solutions d'automatisation, pour être couronnées de succès, nécessitaient d'aligner l'ensemble du secteur, par exemple avec un couplage automatisé numérique, ou des plateformes ferroviaires numériques pour l'échange d'informations. Il convenait de donner la priorité aux solutions interopérables fondées sur des normes industrielles largement acceptées ;
- Si elle était gérée de manière appropriée, l'automatisation pouvait améliorer la sécurité du secteur. Elle pouvait remplacer les activités humaines dangereuses ou pénibles. L'interaction entre la technologie et les travailleurs, notamment dans les terminaux, devait être définie et contrôlée pour éviter les incidents de sécurité. Il était donc nécessaire de séparer les traitements manuel et automatisé des conteneurs dans les terminaux ;
- Étant donné que la technologie se développerait et s'améliorerait, le rythme de l'adoption de l'automatisation dans le secteur devrait s'accélérer. L'automatisation deviendrait ainsi plus accessible, y compris pour les petites et moyennes entreprises. Son rôle étant appelé à s'accroître, la main-d'œuvre et la société dans son ensemble devaient être préparées à l'accueillir efficacement ;
- La cybersécurité était au cœur de l'automatisation. Des méthodes appropriées devaient être adoptées pour assurer la sécurité des systèmes informatiques. Le personnel devait être formé à la lutte contre les cyberattaques telles que l'hameçonnage ;
- Les humains devaient contrôler l'automatisation et la gérer de manière à ce qu'elle profite à l'ensemble de la société ;
- L'automatisation devait être gérée parallèlement à la requalification, au recyclage ou à l'amélioration des compétences de la main-d'œuvre. La restructuration des emplois devait être planifiée et gérée de manière à aider les travailleurs à se requalifier à temps pour satisfaire aux nouvelles exigences d'un monde du travail plus automatisé.

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

Documents informels n<sup>os</sup> 1, 2, 4 et 5

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

### **A. État de l'Accord**

17. Le secrétariat a fait savoir au Groupe de travail qu'aucun changement de l'état de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) n'était à signaler. Au moment de la soixante-cinquième session, l'AGTC comptait 33 Parties contractantes. On trouvera des renseignements détaillés sur l'AGTC à l'adresse [www.unece.org/trans/wp24/welcome.html](http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html).

18. Le secrétariat a informé les représentants des efforts qu'il déployait en collaboration avec le Conseiller régional aux transports de la CEE afin de promouvoir les accords de celle-ci relatifs aux infrastructures, dont l'AGTC, dans les pays du Caucase et d'Asie centrale.

19. La Türkiye a fait part de son intention de mettre en place un accord sur le transport intermodal entre les pays de l'Organisation des États turques. La Türkiye a suggéré que l'AGTC soit promu dans la coopération sur le transport intermodal dans le cadre de l'Organisation des États turques.

20. Le secrétariat a rappelé aux délégués qu'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). À cet égard, il avait été demandé au secrétariat de se mettre en contact avec les Parties contractantes concernées et de tirer au clair les problèmes recensés. Le secrétariat a fait part de ses échanges avec les Parties contractantes sur les questions en suspens, ainsi que des questions découlant des différences entre l'AGTC et le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour les lignes ferroviaires et les installations connexes. Sur ce dernier point, les participants ont estimé que ces différences devraient être abordées une fois que la révision en cours des règlements relatifs au RTE-T serait terminée, ce qui était prévu pour janvier 2024. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.24/2022/1, comprenant un projet de texte récapitulatif de l'AGTC incorporant les amendements adoptés à ce jour et indiquant les questions en suspens qui n'avaient pas encore pu être réglées.

21. Le Groupe de travail s'est félicité de l'élaboration du nouveau texte récapitulatif de l'AGTC prenant en compte les propositions d'amendement adoptées. Le Groupe de travail a également convenu, malgré quelques questions en suspens, de publier ce nouveau texte récapitulatif en 2022. Cette nouvelle publication comprendrait toutes les notes pertinentes relatives aux modifications qu'elle comprendrait.

22. Le Groupe de travail a ensuite demandé au secrétariat de continuer à travailler avec les Parties contractantes pour élucider les questions encore en suspens ainsi qu'avec les Parties contractantes et les États membres de l'Union européenne sur les questions découlant des différences entre les lignes ferroviaires relevant de l'AGTC et celles relevant du RTE-T.

### **B. Propositions d'amendements**

23. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de la publication, le 22 juin 2022, de la notification dépositaire concernant les propositions d'amendement adoptées par le Groupe de travail à sa soixante-quatrième session, telles qu'énoncées à l'annexe 1 du document ECE/TRANS/WP.24/149. Ces propositions seraient considérées comme acceptées si, au 22 décembre 2022, aucune objection n'avait été reçue par le Secrétaire général de la part d'une Partie contractante directement concernée par ces amendements. Ces modifications entreraient alors en vigueur le 22 mars 2023.

24. La Lituanie et le Danemark ont présenté leurs propositions d'amendements à l'AGTC telles qu'elles figurent respectivement dans le document ECE/TRANS/WP.24/2022/2 tel que complété par le document informel n° 7 et dans le document ECE/TRANS/WP.24/2022/17.

25. Conformément à l'article 15 de l'AGTC, le Groupe de travail a examiné ces propositions et a décidé à l'unanimité d'adopter :

- Les amendements proposés par la Lituanie à l'annexe I concernant les lignes C 14 et C-E 75 relevant à la fois de la Lituanie et de la Lettonie, et à l'annexe II, sections A et C, concernant respectivement la modification de la liste des terminaux et des stations de changement d'écartement ;
- Les amendements proposés par le Danemark à l'annexe I concernant la ligne C45/1, rubrique Danemark, et aux sections A, B et C, respectivement, de l'annexe II tendant à modifier la liste des terminaux et à exclure le point de franchissement des frontières et la liaison par ferry Göteborg (SJ)-Frederikshavn (DSB).

26. En outre, compte tenu de la proposition d'amendement du Danemark, le Groupe de travail a conclu que l'amendement adopté par le Danemark impliquait la suppression de la ligne C45/1, rubrique Suède.

27. Enfin, le Groupe de travail a invité les Parties contractantes concernées à poursuivre leurs consultations au sujet des propositions d'amendement en suspens et à en rendre compte à sa session suivante.

28. 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.

29. La Lituanie a informé le Groupe de travail de ses plans futurs concernant le développement de son réseau ferroviaire pour le transport international de marchandises au cours de la période 2026-2030, lorsque le projet Rail Baltica serait achevé et que les lignes Rail Baltica commenceraient à être fonctionnelles. Rail Baltica était considéré comme le plus grand projet d'infrastructure de la région balte depuis de nombreuses années. Il devait relier les États baltes et combler le chaînon manquant du couloir du réseau principal mer du Nord-mer Baltique sur un écartement de 1 435 mm. Ce projet devait offrir de nouvelles opportunités pour la logistique du fret, car il créerait un nouveau couloir logistique économique dans la région.

30. La Lituanie a également annoncé l'ouverture d'un service régulier de transport international de marchandises entre le terminal intermodal de Kaunas et Duisbourg, ainsi qu'avec les ports de Trieste et Monfalcone en Italie. Elle a aussi fait part de ses projets de création d'une liaison à écartement de 1 435 mm entre Kaunas et Klaipėda, dont elle espérait qu'elle ferait partie du réseau principal étendu du RTE-T.

### C. Application de l'Accord

31. À sa session précédente, le Groupe de travail avait décidé d'établir un mécanisme de suivi des lignes AGTC et des installations connexes, axé sur leurs paramètres techniques, en créant un inventaire dans le cadre d'un système d'information géographique (SIG). Le mécanisme devait être achevé et les données être regroupées dans le SIG à partir d'autres bases de données existantes ou soumises directement et validées par les Parties contractantes avant la soixante-sixième session, en 2023. Le secrétariat a rendu compte des progrès accomplis dans l'établissement de l'inventaire. En particulier, il a rendu compte des sources en vue de la mise en commun des données dans l'inventaire. Il a également proposé un moyen direct de mettre à jour les informations de l'inventaire en ce qui concernait les paramètres manquants. Dans le même temps, une solution serait également élaborée pour utiliser un tableau Excel pour les mises à jour si les coordonnateurs de l'AGTC préféraient cette méthode. Enfin, le secrétariat a indiqué que des solutions seraient encore étudiées sur la manière de regrouper dans l'inventaire les données sur les terminaux.

32. Le Groupe de travail a pris note des progrès accomplis dans l'élaboration de l'inventaire et a remercié le secrétariat pour son travail.

33. Le Groupe de travail a ensuite examiné la disponibilité, chez les Parties contractantes, des données permettant de mesurer les objectifs de performance mentionnés dans l'AGTC. À cet égard, le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.24/2022/3, dans lequel sont exposés les résultats de l'enquête et des recherches entreprises sur la disponibilité des données nécessaires pour évaluer les objectifs de performance.

34. Le Groupe de travail a pris note du fait que seules 11 Parties contractantes avaient répondu à l'enquête et que, parmi celles qui avaient répondu, seule une moitié environ, au mieux, recueillaient des données sur le poids et la longueur des trains et sur les temps d'arrêt aux points de franchissement des frontières. Les données concernant d'autres paramètres étaient disponibles pour un nombre encore plus restreint de Parties contractantes.

35. Le Groupe de travail a également pris note des informations fournies par l'Allemagne concernant l'absence dans ce pays d'un mécanisme central de collecte de données ou d'informations auprès des entreprises ferroviaires privées et des exploitants de terminaux privés. L'Allemagne a attiré l'attention du Groupe de travail sur le caractère sensible de ces données pour le secteur privé.

36. L'Allemagne, qui a également évoqué l'utilisation des données de trafic réel pour évaluer l'efficacité des trains, n'était pas persuadée de la représentativité de ces données à cette fin.

37. Compte tenu des opinions exprimées, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de diffuser à nouveau l'enquête à toutes les Parties contractantes qui n'y avaient pas répondu initialement. Il a également demandé au secrétariat d'inviter les entités qui auraient mis en place un mécanisme de collecte de données sur les résultats à le présenter lors des sessions à venir.

38. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé sur le processus de révision du règlement RTE-T présenté par la Commission européenne et a remercié celle-ci. En particulier, le Groupe de travail a pris note : i) de la nouvelle structure du réseau (réseau principal étendu) ; ii) de l'introduction d'une nouvelle norme pour le profil de transport combiné pour les semi-remorques (P400), qui semble similaire au paramètre de l'AGTC pour le gabarit de chargement ; iii) de l'inclusion des objectifs de résultats opérationnels, et a souhaité comprendre comment ils seraient mesurés à l'avenir ; iv) des étapes suivantes du processus de révision, à savoir l'adoption prévue du règlement révisé au cours du deuxième semestre de 2023 et son éventuelle entrée en vigueur en janvier 2024.

## **D. Réseaux principaux**

39. À sa session précédente, le Groupe de travail avait demandé au secrétariat de se mettre en rapport avec les Parties contractantes à l'AGTC afin de leur demander de définir les lignes passant par leur territoire qui devraient éventuellement faire partie du réseau principal et, à ce titre, être visées par une procédure spéciale applicable en cas d'urgence. Pour donner suite à cette demande, le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.24/2022/4, qui répertorie les suggestions reçues concernant les lignes du réseau principal et la procédure spéciale. Il a été noté que seul un très petit nombre de pays avaient répondu en proposant des suggestions en ce qui concernait les lignes de leur réseau principal et la procédure s'y rapportant. Il a également été souligné qu'il n'était possible de désigner les lignes du réseau principal qu'après avoir mis au point la procédure spéciale. En ce qui concernait cette procédure, les États membres de l'UE ont été informés de la disponibilité du Handbook for International Contingency Management (Manuel de gestion des situations d'urgence de portée internationale) de RailNetEurope.

40. Au cours du débat, il a été suggéré de mettre l'accent sur la mise en place d'une procédure spéciale pour les communications transfrontières en cas d'urgence.

41. À l'issue du débat, le Groupe de travail a décidé d'inviter le secrétariat à prendre contact avec les Parties contractantes sur la question des lignes de leur réseau principal et de la procédure spéciale, et à leur demander leur avis sur la procédure spéciale concernant les communications transfrontières en cas d'urgence.

**Document(s)**

ECE/TRANS/WP.24/2022/1, ECE/TRANS/WP.24/2022/2, ECE/TRANS/WP.24/2022/3, ECE/TRANS/WP.24/2022/4, ECE/TRANS/WP.24/2022/17, document informel n° 7

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

42. 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-cinquième session, le Protocole comptait neuf Parties contractantes. On trouvera des renseignements détaillés sur le Protocole à l'AGTC à l'adresse [www.unece.org/trans/wp24/welcome.html](http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html).

**B. Propositions d'amendements**

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

**C. Application du Protocole**

44. À sa session précédente, le Groupe de travail avait constaté le décalage croissant entre le Protocole à l'AGTC et l'AGN et avait invité le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) à organiser une conférence conjointe pour examiner les solutions à apporter à ce décalage.

45. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de l'organisation d'un atelier conjoint consacré au transport de conteneurs sur les voies navigables et d'une table ronde destinée à la promotion du Protocole à l'AGTC, qui s'étaient tenus parallèlement à la soixante-sixième session du SC.3 le 12 octobre 2022. Le secrétariat a également présenté les documents ECE/TRANS/SC.3/2022/1–ECE/TRANS/WP.24/2022/14, ECE/TRANS/SC.3/2022/2–ECE/TRANS/WP.24/2022/15 et ECE/TRANS/SC.3/2022/3–ECE/TRANS/WP.24/2022/16, qui avaient été établis pour alimenter les débats de la table ronde et qui comprennent une note concernant les décalages existants entre le Protocole à l'AGTC et l'AGN, un projet de résolution du Comité des transports intérieurs tendant à faciliter le développement du transport de conteneurs par voie navigable et un projet de plan par étapes pour l'adhésion au Protocole à l'AGTC.

46. Le secrétariat a ensuite rendu compte des résultats de la table ronde et a détaillé les possibilités de développement du transport combiné par voie navigable, les difficultés auxquelles ce développement était confronté, les mesures de soutien qui pourraient être requises par les entreprises, ainsi que les bonnes pratiques et les enseignements tirés de l'expérience. Le secrétariat a également fait référence à l'obstacle que représentait l'adhésion au Protocole à l'AGTC et a suggéré que le plan par étapes qui avait été élaboré pourrait aider les pays intéressés à entreprendre le processus d'adhésion.

47. Le secrétariat a également fait part au Groupe de travail de l'intérêt que présentait l'alignement de l'AGN et du Protocole à l'AGTC, ce pour quoi il conviendrait d'établir un mécanisme conjoint du SC.3 et du WP.24. Enfin, le secrétariat a informé le Groupe de travail de l'examen positif par le SC.3 du projet de résolution visant à faciliter le développement du transport de conteneurs par voie navigable et de la décision du SC.3 demandant à son secrétariat de soumettre cette résolution au Comité des transports intérieurs pour adoption, sous réserve de l'accord du Groupe de travail.

48. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour les informations sur les résultats de la table ronde et pour les activités déployées en vue de son organisation et de celle de l'atelier. Il s'est félicité de la mise au point du plan par étapes pour l'adhésion au Protocole

à l'AGTC et a invité les pays intéressés à s'y joindre. Le Groupe de travail s'est également félicité de l'élaboration du projet de résolution et a décidé qu'il serait soumis au Comité des transports intérieurs pour adoption.

## **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**

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

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

50. Le secrétaire du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a informé le WP.24 des nouveaux efforts déployés pour rendre opérationnels les couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie. Cela faisait suite aux informations fournies lors de la session précédente concernant l'intérêt manifesté par cinq gouvernements pour créer et expérimenter sur la route 3 de la liaison de transport entre l'Europe et l'Asie (EATL) un mécanisme de gestion de la coordination du couloir et un mécanisme d'examen des résultats dudit couloir. Le secrétaire a notamment évoqué une table ronde d'experts tenue dans le cadre de la trente-cinquième session du WP.5 et organisée conjointement avec l'Organisation de coopération économique (OCE). Cette manifestation avait porté sur l'examen des capacités opérationnelles des couloirs ferroviaires Transcaspien et Almaty-Istanbul. Le secrétaire a également fait part de la décision du WP.5 de créer un comité de coordination pour donner suite à la demande formulée lors de la table ronde par les compagnies ferroviaires et les administrations douanières des pays situés sur les deux couloirs. Ce comité de coordination, sous la forme d'un groupe d'amis de la présidence du WP.5, se réunirait périodiquement pour échanger des vues et des informations sur, entre autres, les questions suivantes : i) les problèmes d'interopérabilité technique en suspens ; ii) la définition d'horaires et de tarifs unifiés pour les deux couloirs ; iii) l'élaboration d'un plan de commercialisation pour les couloirs, qui pourrait servir de base pour susciter un plus grand intérêt de la part des exploitants du secteur privé et des transitaires, et contribuer à stimuler les initiatives de numérisation des documents de transport et de douane. Compte tenu de l'importance du transport intermodal pour la mise en service des deux couloirs, le secrétariat du WP.5 avait annoncé qu'il était prêt à coordonner étroitement ses efforts avec ceux du secrétariat du Groupe de travail et à faire le point sur les progrès accomplis à la session suivante de ce dernier.

51. La Fédération de Russie a relevé la nécessité de mécanismes de collaboration pour gérer les couloirs internationaux. À cet égard, il a été fait référence aux travaux réalisés dans le cadre de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), qui avaient permis d'élaborer des méthodes de gestion des couloirs terrestres internationaux reliant l'Europe et l'Asie. La Fédération de Russie a appelé de ses vœux une collaboration avec l'OSJD dans le cadre du comité de coordination du WP.5 et l'utilisation des documents d'aide à la gestion des couloirs, élaborés dans le cadre de l'OSJD sous la direction de la Fédération de Russie et de la Chine pour le couloir 1 de l'OSJD.

52. La FIATA s'est félicitée de la création d'un comité de coordination des couloirs dans le cadre du WP.5 et a exprimé son désir de se joindre à cette initiative et de la soutenir.

53. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétaire du WP.5, la Fédération de Russie et la FIATA, et a invité le secrétaire du WP.5 à communiquer ces informations de la Fédération de Russie et de la FIATA au WP.5 et à son Président. Le

Groupe de travail a également demandé au secrétaire du WP.5 de lui faire rapport sur les progrès réalisés dans la mise en service des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie à sa session suivante.

54. Le secrétaire du WP.5 a ensuite présenté au Groupe de travail l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT), créé sous les auspices du WP.5, et a informé le Groupe du début de la phase d'essai, qui était ouverte aux parties intéressées. L'OIIT était une plateforme basée sur un système d'information géographique (SIG) et fonctionnant comme un marché virtuel pour attirer des financements pour des projets d'infrastructure de transport nationaux, régionaux et interrégionaux. Le secrétariat du WP.5 a invité les représentants auprès du Groupe de travail à envisager d'expérimenter l'utilisation de l'OIIT, afin de commencer à découvrir ses nombreuses fonctionnalités et de fournir au secrétariat un retour d'information sur leur ressenti, qui servirait de base pour améliorer et perfectionner la plateforme. Il était possible de demander un nom d'utilisateur et un mot de passe au secrétariat du WP.5.

55. Le secrétaire du WP.5 a également présenté une série d'indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN), qui avaient été élaborés sous les auspices du WP.5 et mis à la disposition des gouvernements pour qu'ils les utilisent eux-mêmes afin de mesurer la durabilité économique, environnementale et sociale de leurs systèmes de transports intérieurs, y compris la route, le rail et les voies navigables. Cet ensemble d'indicateurs avait été intégré dans un tableau de bord multilingue en ligne destiné aux utilisateurs (SITCIN.org). En outre, un cours d'apprentissage en ligne avait été élaboré sur son utilisation.

56. Les États membres participant au Groupe de travail ont été invités à utiliser les indicateurs SITCIN et, ce faisant, à recenser les domaines dans lesquels il serait possible d'améliorer l'efficacité des transports à tous les niveaux. Il était possible de demander un nom d'utilisateur et un mot de passe au secrétariat du WP.5.

57. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies sur l'ITIO et les SITCIN et a invité les pays intéressés à prendre contact avec le secrétariat du WP.5.

ii) *Systèmes de transport intelligents et évolution technique*

58. Pour donner suite à la décision prise lors de la session précédente, le Groupe de travail a tenu, dans le cadre de la présente session, un atelier sur les pratiques nationales et les problèmes liés à la dématérialisation des documents de transport intermodal. Compte tenu des résultats de l'atelier, le Groupe de travail a décidé de continuer à échanger régulièrement sur la dématérialisation des informations et des documents lors de ses sessions annuelles. Il a demandé au secrétariat d'introduire dans l'ordre du jour un point autonome (le point 5 a) iii)) sur la dématérialisation des informations et des documents. Sur les conseils de l'Allemagne, le Groupe de travail a également demandé à son secrétariat d'établir pour sa session suivante, en 2023, en collaboration avec l'Allemagne, un cadre sur la dématérialisation des informations et des documents. Ce cadre énumérerait et examinerait les sujets relatifs à la dématérialisation des informations et des documents en vue de leur examen par le Groupe de travail. Parmi ces thèmes, il conviendrait d'inclure la question de la dématérialisation des documents accompagnant la lettre de voiture routière ou ferroviaire.

59. Le Groupe de travail a également examiné les résultats de son deuxième atelier sur l'automatisation dans le transport de marchandises et la logistique. Compte tenu de ces résultats, il a décidé de lancer un processus d'élaboration d'un manuel sur l'automatisation dans le secteur du transport intermodal de marchandises et de la logistique. À cette fin, il a demandé au secrétariat de collaborer avec les représentants des pays intéressés pour élaborer un plan annoté du manuel, qui serait examiné à la prochaine session. Le Groupe de travail a également demandé au secrétariat d'inscrire à son ordre du jour un point autonome (le point 5 a) iv)) concernant le manuel sur l'automatisation du transport intermodal de marchandises et de la logistique. Cette décision impliquait de renuméroter le point 5 a) iv) actuel sur le transport intermodal et la Convention TIR en 5 a) v).

60. Le Groupe de travail a ensuite demandé à son Président et au secrétariat de tenir compte de ses travaux dans les domaines de la dématérialisation et de l'automatisation dans la feuille de route du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2025 concernant les

systèmes de transport intelligents (STI), au titre de la mesure 12 relative au renforcement du rôle des STI en matière d'intégration modale.

iii) *Terminaux de transport intermodal*

61. À sa session précédente, le WP.24 avait indiqué que les informations relatives à l'emplacement des terminaux AGTC devaient figurer dans l'inventaire AGTC. Sur cette base, le WP.24 avait décidé de ne plus maintenir ce point séparément dans l'ordre du jour des futures réunions. Comme indiqué ci-dessus, le point 5 a) ii) serait attribué à la dématérialisation des informations et des documents.

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

62. Le secrétariat TIR a informé le Groupe de travail des faits nouveaux concernant l'application du système TIR au transport intermodal. En particulier, des informations ont été fournies sur l'atelier TTIEXB organisé dans l'après-midi du 17 octobre 2022 pour sensibiliser le secteur du transport de marchandises aux avantages que le système TIR et en particulier le système TIR électronique (eTIR) pourrait apporter aux opérations de transport intermodal.

63. L'atelier, qui était ouvert à la participation des délégations auprès du Groupe de travail, s'est attaché à : i) illustrer l'application du système TIR dans le transport intermodal et présenter les avantages de ce système pour le secteur du fret et les autorités douanières ; ii) mettre en évidence plusieurs études de cas sur des scénarios complexes de transport intermodal et montrer comment le système TIR, et en particulier le système eTIR, pouvait faciliter et améliorer le transport intermodal en plus d'éliminer les temps d'attente aux frontières ; iii) illustrer les problèmes fonctionnels auxquels pouvaient être confrontés de nombreuses parties prenantes du transport intermodal, notamment les transitaires, les exploitants de centres logistiques ou de terminaux intermodaux, les autorités douanières, les transporteurs routiers et les services postaux, et la manière dont ces problèmes pouvaient être résolus grâce à l'utilisation du système eTIR ; iv) recenser les nouvelles possibilités que l'eTIR avait apportées au système TIR et qui étaient utiles au transport intermodal.

64. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat TIR pour ses activités de promotion du système TIR dans le domaine du transport intermodal.

## **B. Mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal**

65. Lors de sa précédente session, le Groupe de travail avait décidé qu'il convenait de faciliter la notification des mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal, afin qu'un plus grand nombre de pays signalent ou simplement mettent à jour les modifications apportées à ces mesures. Il avait demandé au secrétariat d'étudier les moyens d'y parvenir. À cet égard, le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.24/2022/5, qui étudie les possibilités de faciliter la notification et propose de nouvelles réflexions pour examen par le Groupe de travail.

66. Le document fait la distinction entre les solutions simples, comme l'utilisation de MS Forms pour la diffusion des enquêtes, et l'élaboration d'outils spécialisés sur mesure pour la notification. Cette dernière solution nécessiterait un financement propre pour la création et l'entretien futur de l'outil.

67. Dans ce document, il est également proposé au Groupe de travail d'envisager d'accorder plus d'attention à l'analyse des mesures politiques nationales. À cet égard, le Groupe de travail pouvait se demander s'il serait possible de modifier les rapports sur ces mesures de manière à pouvoir repérer automatiquement celles qui : i) devraient faire l'objet d'un examen plus approfondi de la part du Groupe de travail et être éventuellement adaptées ; ou ii) pourraient être renforcées par le Groupe de travail afin d'obtenir de meilleurs résultats. Enfin, il est également suggéré dans le document de recentrer l'enquête et de ne pas collecter d'informations dans le cadre de celle-ci si ces informations sont collectées dans le cadre d'autres points de l'ordre du jour, par exemple sur la mise en œuvre de l'AGTC ou du Protocole à l'AGTC.

68. Le Groupe de travail a réfléchi à ces propositions et a décidé d'appliquer des solutions simples, telles que MS Forms, pour la notification. Il a ensuite décidé de demander à un groupe de volontaires d'examiner la possibilité de remanier l'enquête, d'une part, pour la recentrer de manière à éviter la collecte d'informations redondantes et, d'autre part, pour la modifier de manière à permettre la détection automatique des mesures auxquelles il pourrait accorder plus d'attention à l'avenir.

69. La Suisse s'est déclarée disposée à collaborer avec le secrétariat et les autres délégations intéressées par l'enquête et à faire des propositions pour la session suivante.

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

ECE/TRANS/WP.24/2022/5

## **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**

70. Dans sa résolution sur le renforcement du transport intermodal de marchandises, le Comité des transports intérieurs avait invité le Groupe de travail à prendre différentes mesures. Outre celles déjà mentionnées ci-dessus concernant l'AGTC et son Protocole, et en ce qui concerne l'automatisation et la dématérialisation des documents, il était demandé au Groupe de travail de travailler sur : i) l'interopérabilité des données, en vue d'améliorer la transparence et l'intégration des réseaux et ainsi d'améliorer le groupage des services dans le transport de marchandises ; ii) la définition d'objectifs appropriés concernant la part de marché du transport intermodal dans le secteur du fret et l'élaboration d'un plan pour les atteindre ; et iii) la fourniture d'un appui aux réseaux collaboratifs afin d'assurer une planification plus souple des transports et l'intégration des modes de transport et renforcer la voix des entreprises intermodales.

71. Compte tenu de ce qui précède, et afin de fixer les objectifs appropriés pour le transport intermodal, le Groupe de travail avait demandé au secrétariat d'établir un document détaillant la part du transport intermodal par pays. À cette fin, le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.24/2022/6, qui traite des indicateurs susceptibles de constituer la base pour définir les objectifs. Parmi ces indicateurs, il convient de noter que l'indicateur du taux d'unitisation est compilé à partir de la collecte réglementaire de données pour les différents modes, ajustées pour être aussi comparables que possible. Le secrétariat a souligné les difficultés liées à l'utilisation du taux d'unitisation et a suggéré qu'il soit appliqué en combinaison avec la part modale du rail. Le secrétariat a également souligné le fait que le taux d'unitisation n'était produit par Eurostat que pour les pays de l'UE et qu'il devrait chercher d'autres sources, notamment l'UIC, pour produire cet indicateur pour les autres pays de la région de la CEE. Quoiqu'il en soit, le secrétariat a suggéré de fixer des objectifs d'augmentation de l'unitisation du rail en vue de l'augmentation de la part modale de ce dernier. Le secrétariat a ensuite indiqué qu'une autre solution consisterait à collecter directement des données auprès des États membres de la CEE, telles que le nombre annuel de conteneurs et unités de transport de marchandises transportés par rail ou autre.

72. La Tchéquie a présenté sa méthode de collecte de statistiques sur les opérations de transport intermodal.

73. Après examen, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir pour la réunion suivante un document communiquant des informations sur le taux d'unitisation du rail et la part modale du rail pour les pays de la CEE.

74. En ce qui concernait les réseaux collaboratifs, le Groupe de travail avait demandé au secrétariat de recueillir des informations sur les bonnes pratiques en matière d'appui à ces réseaux en vue d'assouplir les processus de planification des transports, d'intégrer les modes de transport et de renforcer la voix des entreprises intermodales. À cet égard, le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.24/2022/7, qui expose les informations reçues des

pays de la CEE, pour examen et suite à donner par le Groupe de travail. Ce document présente i) des exemples de plateformes de réservation permettant d'intégrer les parties prenantes du transport intermodal, ii) des plateformes et des normes permettant une communication fluide et donc l'intégration des parties prenantes, et iii) des groupes d'intérêt formés pour renforcer la voix des entreprises intermodales afin de soutenir les échanges mutuels et d'apprendre les uns des autres.

75. Le Groupe de travail a examiné les bonnes pratiques recueillies et a décidé de poursuivre le débat sur les plateformes de réservation, les centres de données et les normes dans le cadre du point de l'ordre du jour portant sur la dématérialisation des informations et des documents. Il a également décidé de continuer à fournir une instance pour les échanges mutuels de bonnes pratiques et la création de connaissances dans le domaine du transport intermodal et ainsi continuer de contribuer à renforcer la voix des entreprises du secteur intermodal. Enfin, il a décidé d'appuyer l'autoapprentissage et l'élaboration de cours en ligne qui seraient intégrés à la nouvelle plateforme LearnITC (voir ci-dessous). À cet égard, les délégations auprès du Groupe de travail ont été invitées à collaborer avec le secrétariat pour élaborer un module sur le transport combiné, ainsi qu'à envisager l'élaboration d'autres cours.

76. À sa session précédente, le Groupe de travail avait examiné les recommandations formulées dans le cadre des travaux du groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions des transports à la pandémie de COVID-19 pour accroître la résilience des systèmes de transport aux pandémies. Il avait accueilli favorablement ces recommandations et a confirmé qu'il souhaitait les mettre en œuvre, en particulier en ce qui concernait la résilience du transport intermodal et de la logistique. Dans ce contexte, le secrétaire du WP.5 a informé le WP.24 que le Comité, à sa quatre-vingt-quatrième session, en février 2022, avait également accueilli favorablement les recommandations du groupe consultatif ainsi qu'un plan d'action pour leur mise en œuvre. Le secrétaire du WP.5 a ensuite mentionné trois types de mesures du plan d'action qui pourraient être envisagées par le WP.24. En fait, plusieurs de ces mesures faisaient référence aux activités du WP.24 découlant de la résolution du Comité sur le renforcement du transport intermodal, notamment la fixation d'objectifs concernant la part du transport intermodal, l'appui aux réseaux collaboratifs, l'élaboration de procédures pour les situations d'urgence et la désignation de réseaux principaux ainsi que la dématérialisation et l'automatisation.

77. Le secrétaire du WP.5 a également évoqué la note de synthèse visant à poursuivre l'échange d'informations et à mettre en place d'éventuels plans d'urgence pour le rail, la route et les voies navigables. À sa trente-cinquième session, le WP.5 avait approuvé la proposition du secrétariat tendant à recenser les pays intéressés et à les inviter à participer, sur la base du volontariat, à un projet expérimental visant à mettre au point un système international de gestion des situations d'urgence pour la route, le rail ou les voies navigables sur un segment particulier d'un couloir de transport. À cette fin, le secrétariat du WP.5 a invité les représentants auprès du WP.24 à informer le secrétariat du WP.5 s'ils souhaitaient bénéficier de ces activités visant à améliorer la résilience du secteur des transports intérieurs et la préparation aux futures pandémies et situations d'urgence internationales, qui pourraient être financées par un projet extrabudgétaire disponible.

78. Le Groupe de travail a invité le secrétaire du WP.5 à lui rendre compte, à sa session suivante, en 2023, des éventuels projets expérimentaux visant à mettre au point un système international de gestion des situations d'urgence pour la route, le rail ou les voies navigables sur un segment particulier d'un couloir de transport.

79. La FIATA a informé le Groupe de travail de ses travaux récents et de son évaluation du marché concernant le transport intermodal et la logistique. En particulier, elle a abordé des sujets tels que i) la réorientation des itinéraires de transport en raison de la crise actuelle, ii) les difficultés du transport ferroviaire montrant la nécessité d'une intervention coordonnée en matière d'infrastructure, iii) la pénurie de chauffeurs routiers, iv) la congestion aux frontières et v) l'augmentation des taux de fret dans le transport routier. Elle a souligné que le transport intermodal et multimodal s'était trouvé de plus en plus au centre de l'attention au cours des crises récentes, de la pandémie à la situation actuelle en passant par la crise du transport maritime qui s'était ensuivie. En raison des crises, il était évident qu'une meilleure coordination était nécessaire pour utiliser efficacement les capacités des différents modes de

transport. Enfin, la FIATA continuait à travailler sur l'interopérabilité technique et juridique de son connaissance FIATA dématérialisé et étudiait la manière dont il pourrait être utilisé pour faciliter les transports terrestres intermodaux dans les échanges Est-Ouest.

80. Le secrétariat a présenté la nouvelle plateforme d'apprentissage en ligne LearnITC ([learnitc.unece.org](http://learnitc.unece.org)) et un cours d'autoapprentissage sur la manière de promouvoir le transport de marchandises et la logistique de manière durable. Ce cours avait été élaboré sur la base du Handbook for National Master Plans for Freight Transport and Logistics (Manuel pour les plans directeurs nationaux relatifs au transport de marchandises et à la logistique).

81. Le Groupe de travail s'est félicité de la création de la plateforme LearnITC et du cours sur le transport de marchandises et la logistique. Il a invité les délégations à s'inscrire sur la plateforme et à l'utiliser.

82. Le secrétaire du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a présenté les activités du WP.6 au cours des douze derniers mois et ses plans pour le proche avenir. Il s'agissait notamment d'étudier les données relatives aux infrastructures de recharge publique des véhicules électriques, d'améliorer les applications des statistiques géospatiales, ainsi que de mieux diffuser les statistiques de la CEE grâce à des exemples de données novatrices.

83. Le secrétariat a également présenté des possibilités d'analyse géospatiale pour les chaînes de transport intermodal en vue de recenser les liaisons sur lesquelles il serait possible de développer ce type de transport. À cette fin, les secrétariats du WP.24 et du WP.6 ont présenté le document ECE/TRANS/WP.24/2022/8, qui fournit des exemples d'analyses possibles. Le Groupe de travail a invité les délégations intéressées par l'analyse géospatiale à prendre contact avec le secrétariat.

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

84. Le secrétaire du WP.5 a présenté le document ECE/TRANS/WP.5/2022/2, qui dresse le bilan des nouvelles tendances en matière d'infrastructure de recharge des véhicules électriques. Le document, dont l'élaboration avait été confiée au WP.5 par le Comité, offre une vue d'ensemble des idées préliminaires pour renforcer le rôle du Comité, du WP.5 en tant que groupe de réflexion du Comité et des autres groupes de travail sur le thème de l'infrastructure de recharge des véhicules électriques. Le Groupe de travail a été informé que, s'agissant de ses propres travaux et mandat, le document recommandait à titre préliminaire la mise en place, sous l'égide du WP.24, d'un processus de travail sur les tendances générales et l'évolution des véhicules utilitaires électriques légers et lourds, ainsi que de leur infrastructure de recharge, notamment dans le contexte de la terminalisation des processus de transport de marchandises et de logistique. À cette fin, le WP.5 a invité le Groupe de travail à envisager de se charger d'une telle tâche et, s'il l'acceptait, à en rendre compte au Comité.

85. Le Groupe de travail a remercié pour cet exposé, mais il a fait observer qu'une telle tâche concernant uniquement le transport routier devrait plutôt être confiée au Groupe de travail des transports routiers. Dans le même temps, le Groupe de travail a décidé d'examiner cette question du point de vue du transport intermodal et donc du rôle que pourraient jouer les terminaux intermodaux dans la fourniture d'une infrastructure de recharge aux véhicules utilitaires légers électriques utilisés pour les livraisons du dernier kilomètre, c'est-à-dire du terminal intermodal au client.

86. La Commission européenne a rendu compte de ses activités en relation avec le thème de la multimodalité. Il a notamment été fait référence aux principaux cadres politiques globaux adoptés dans l'Union européenne, et dont l'objectif était de promouvoir et favoriser la multimodalité. Parmi eux, le pacte vert pour l'Europe, la stratégie de l'UE pour les données, la stratégie de mobilité durable et intelligente, et le train de mesures sur le fret vert. La Commission a également fait part de ses travaux en cours pour réviser la directive sur le transport combiné afin de mieux l'ajuster à la situation actuelle du marché. Elle a également expliqué que la révision du règlement RTE-T permettrait de soutenir davantage la multimodalité et a souligné l'importance du règlement concernant les informations

électroniques relatives au transport de marchandises pour rendre plus efficace ce transport, y compris le transport multimodal. Enfin, elle a présenté son forum sur le transport et la logistique numériques, qui contribuait à la mise en œuvre du règlement concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises et à la mise en place de systèmes d'information sur les couloirs de fret.

87. Le Groupe de travail a remercié la Commission européenne pour cet exposé.

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

88. Le WP.24 a examiné des idées de thèmes sur lesquels des ateliers pourraient être organisés dans le cadre de sa soixante-sixième session, en 2023. Il a décidé d'organiser deux ateliers d'une demi-journée à cette occasion. Le premier de ces ateliers devrait porter sur la mise en commun des bonnes pratiques en matière de promotion du transport intermodal, en vue de créer une plus grande demande pour ce type de transport. Le deuxième atelier porterait sur l'expérience des pays en matière d'analyse du potentiel de transfert modal de la route vers le rail et les voies navigables. L'analyse géospatiale du transfert modal serait incluse dans le deuxième atelier.

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

ECE/TRANS/WP.24/2022/6, ECE/TRANS/WP.24/2022/7 et ECE/TRANS/WP.24/2022/8

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

89. 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) pour les douze derniers mois et en comparaison avec les douze mois précédents. Ces informations étaient recueillies à partir des données d'enregistrement provenant du téléchargement du Code CTU depuis le site Web de la CEE. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour ces informations.

90. Le Groupe de travail a ensuite examiné les résultats des travaux préparatoires du groupe d'experts du Code CTU. Ces travaux préparatoires se sont poursuivis en 2022, conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa session précédente (ECE/TRANS/WP.24/149, par. 76) et compte tenu de l'absence de recommandation concernant la création du groupe d'experts par les organes consultatifs sectoriels du Bureau international du Travail (BIT) lors de leur session tenue du 13 au 15 janvier 2021.

91. Le secrétariat a présenté brièvement les résultats des travaux préparatoires informels décrits dans le document ECE/TRANS/WP.24/2022/9 et qui, pour la tâche 1, sont détaillés dans les documents ECE/TRANS/WP.24/2022/10, ECE/TRANS/WP.24/2022/11 et ECE/TRANS/WP.24/2022/12.

92. Le secrétariat a invité le Groupe de travail à formuler des observations sur les propositions de mises à jour du texte du Code CTU, telles qu'elles figurent dans les documents ECE/TRANS/WP.24/2022/10, ECE/TRANS/WP.24/2022/11 et ECE/TRANS/WP.24/2022/12. Ces observations devraient être communiquées au secrétariat de préférence avant la fin du mois de février 2023.

93. Le secrétariat a également fait part des progrès réalisés pour convenir de la méthode à adopter pour la tâche 2, c'est-à-dire la manière de présenter le texte du Code CTU sur l'application de manière utile et l'accent mis sur les types de marchandises couramment transportés dans les engins de transport.

94. Enfin, le secrétariat a fait part de quelques questions restant à examiner dans le cadre de la tâche 1 et de la nécessité de poursuivre les travaux concernant la tâche 2 afin d'élaborer le plan du texte et les scénarios à utiliser dans l'application pour présenter les directives du Code CTU relatives à l'emballage des types de cargaison courants.

95. Compte tenu du travail restant à accomplir, les experts ayant participé aux travaux préliminaires informels ont recommandé la poursuite de ceux-ci.

96. Le BIT a informé le Groupe de travail que la réunion de ses organes consultatifs sectoriels se tiendrait du 18 au 20 janvier 2023 et qu'il pourrait être demandé à cette réunion de réexaminer la proposition de commencer officiellement les travaux de mise à jour du Code CTU par l'intermédiaire du groupe d'experts officiel. La décision relative à la création du groupe d'experts était subordonnée à la recommandation des organes consultatifs sectoriels du BIT. Le BIT a invité le secrétariat de la CEE à se mettre en rapport avec son secrétariat en vue de participer à la réunion des organes consultatifs sectoriels en qualité d'observateur.

97. Le Groupe de travail a remercié les experts participant aux travaux préliminaires informels pour les progrès réalisés en ce qui concernait les tâches 1 et 2, et en particulier pour l'élaboration de la proposition détaillée de mise à jour du texte du Code CTU. Compte tenu des informations fournies par le BIT, le Groupe de travail a décidé de poursuivre les travaux, soit dans le cadre du groupe d'experts officiel s'il venait à être officiellement créé, sous réserve d'une décision positive des organes consultatifs sectoriels du BIT en janvier 2023, soit dans le cadre de travaux préalables informels, comme convenu dans le passé. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de procéder en conséquence et de lui présenter l'état d'avancement des propositions de mise à jour du Code CTU et de l'application du Code CTU à sa soixante-sixième session, en 2023.

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

ECE/TRANS/WP.24/2022/9, ECE/TRANS/WP.24/2022/10, ECE/TRANS/WP.24/2022/11 et ECE/TRANS/WP.24/2022/12

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

98. Le secrétariat a mis le Groupe de travail au courant des décisions présentant un intérêt pour ses travaux qui avaient été prises par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-quatrième session (février 2022), y compris la lettre que le Président du Groupe de travail avait reçue du Président du Comité et du Directeur de la Division des transports durables concernant le suivi de la quatre-vingt-quatrième session du Comité.

99. Premièrement, le Groupe de travail a pris note de la demande formulée par le Comité concernant la présentation d'un rapport sur les mesures visant à faire progresser la mise en œuvre de la stratégie du Comité et a demandé à son Président, en collaboration avec le secrétariat, de fournir des informations actualisées pertinentes découlant de ses travaux et des décisions prises à la soixante-cinquième session.

100. Deuxièmement, le Groupe de travail a pris note de la référence faite à l'approbation par le Conseil économique et social, le 16 février 2022, du mandat révisé du Comité (E/RES/2022/2), qui avait été suivie par l'entrée en vigueur du Règlement intérieur du Comité tel qu'il figure à l'annexe III du document ECE/TRANS/294. Étant donné que le Groupe de travail n'avait pas élaboré son propre règlement intérieur, il a été prié de décider s'il souhaitait appliquer le nouveau Règlement intérieur du Comité, d'indiquer s'il avait des raisons impérieuses d'utiliser le Règlement intérieur de la CEE ou, s'il préférerait, de proposer son propre règlement intérieur au Comité pour approbation.

101. À cet égard, le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.24/2022/13, qui avait été établi pour aider le Groupe de travail à examiner l'applicabilité du nouveau Règlement intérieur du Comité lors de ses sessions. Ce document indique aussi où des modifications pourraient être apportées aux Règlement intérieur du Comité pour les adapter au Groupe de travail.

102. Le Groupe de travail a remercié son Président et le secrétariat d'avoir établi le document ECE/TRANS/WP.24/2022/13. Après l'avoir examiné, le Groupe de travail a décidé qu'il souhaitait que ses sessions soient régies par un Règlement intérieur sur mesure qui lui soit propre. À cette fin, le Groupe a examiné le texte de son projet de Règlement intérieur, l'a approuvé avec la modification de la disposition relative au quorum, qui est

passée à un cinquième en vertu de l'article 23, et a demandé au secrétariat de soumettre le texte de son Règlement intérieur au Comité pour adoption. Pour plus de clarté, le Règlement intérieur du Groupe de travail est présenté à l'annexe II ci-après.

103. Troisièmement, le Groupe de travail a pris note de la demande de contributions à l'élaboration i) du Plan d'action de la CEE pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, pour adoption par le Comité à sa quatre-vingt-cinquième session, en 2023, ii) du document de la CEE sur les activités dans le domaine de l'informatique et de l'informatisation et des systèmes de transport intelligents, et iii) du document du Comité sur les activités d'atténuation des effets des changements climatiques et les options pragmatiques envisageables pour le Comité et ses organes subsidiaires.

104. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat d'avoir établi le document informel n° 3, dans lequel sont examinées les contributions possibles du Groupe de travail sur chacun des sujets susmentionnés. Il a accepté les propositions qui y étaient formulées et a demandé au secrétariat de fournir les contributions convenues au secrétariat du Comité.

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

ECE/TRANS/WP.24/2022/13 et document informel n° 3

### **X. Élection du Bureau pour 2023-2024 (point 9 de l'ordre du jour)**

105. Le Groupe de travail a élu M<sup>me</sup> Elsinger (Autriche) Présidente et M<sup>me</sup> Tomkova (Tchéquie) Vice-Présidente pour ses sessions de 2023 et 2024.

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

106. Le BIT a informé le Groupe de travail qu'il organiserait à la fin de l'année 2023 une réunion technique sur le travail décent et durable dans le secteur de la navigation intérieure et que des informations supplémentaires lui seraient fournies en temps utile.

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

107. Le secrétariat a indiqué au Groupe de travail que la tenue de sa soixante-sixième session était provisoirement fixée à Genève, du 18 au 20 octobre 2023.

108. Le Président a rappelé au Groupe de travail que, en l'absence de ressources extrabudgétaires disponibles pour financer les dépenses d'une réunion hybride, sa session suivante serait organisée en présentiel.

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

109. Le Groupe de travail a adopté à titre provisoire le rapport sur les travaux de sa soixante-cinquième 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'amendement**

adoptées par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique à sa soixante-cinquième session, le 20 octobre 2022, sur propositions du Danemark et de la Lituanie.

#### **I. Proposition du Danemark**

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

###### **Rubrique (14) Danemark :**

Modifier la ligne existante C 45/1 comme suit :

C 45/1 (Malmö)-København-Fredericia-Padborg(-Flensburg)

Parties contractantes concernées : Allemagne et Danemark

Autres pays concernés : Suède

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

###### **A. Terminaux importants pour le transport international combiné**

Modifier la liste des terminaux comme suit :

###### **Danemark**

Taulov Padborg

Høje Tasstrup

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

Supprimer le point de franchissement de frontière ci-après :

Göteborg (SJ)-Frederikshavn (DSB)

Parties contractantes concernées : Danemark

Autres pays concernés : Suède

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

Supprimer la liaison et les ports ci-après :

Göteborg-Frederikshavn (Suède-Danemark)

Parties contractantes concernées : Danemark

Autres pays concernés : Suède

## II. Découlant de la proposition du Danemark

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

#### Rubrique (13) Suède :

Supprimer la ligne C 45/1 Göteborg (-Frederikshavn)

Parties contractantes concernées : Danemark

Autres pays concernés : Suède

## III. Proposition de la Lituanie

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

#### Rubrique (34) Lituanie

Modifier les lignes C 14 et C-E 75 comme suit :

C 14 Radviliškis-Panevėžys-Rokiškis (-Eglaine)

Parties contractantes concernées : Lettonie et Lituanie

C-E 75 (Trakiszi [Trakiškė]-) Mockava-Šeštokai-Kazlų Rūda-Kaunas (Palemonas)-  
Radviliškis-Šiauliai-Joniškis (-Meitene)

Parties contractantes concernées : Lettonie, Lituanie et Pologne

#### Rubrique (43) Lettonie

Modifier les lignes C 14 et C-E 75 comme suit :

C 14  $\frac{\text{(Riga-Krupšils)}}{\text{(Rokiškis-Eglaine)}}$  Daugavpils-Indra (-Bigosovo)

Parties contractantes concernées : Lettonie et Lituanie

C-E 75 (Valga-) Lugaži-Rīga-Jelgava-Meitene (-Joniškis)

Parties contractantes concernées : Lettonie et Lituanie

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

#### A. Terminaux importants pour le transport international combiné

Modifier la liste des terminaux comme suit :

##### Lituanie

Draugystė (Klaipėda)

Šeštokai

Vaidotai (Vilnius)

Kaunas (Palemonas)

Mockava

**C. Points de changement d'écartement importants pour le transport international combiné**

Modifier les points de changement d'écartement comme suit :

<i>Gares situées entre des réseaux ferroviaires à écartements différents</i>	<i>Pays concernés</i>	<i>Technique de changement appliquée</i>	
		<i>Changement d'essieux/ bogies de wagon</i>	<i>Transbordement des unités de chargement par grue ou autre matériel de manutention</i>
Šeštokai***	Lituanie	–	X
Mockava****	Lituanie	X	X
Trakiszki	Pologne	–	–
Kaunas (Palemonas)	Lituanie	–	X

\*\*\* Point de transbordement sans franchissement de frontière.

\*\*\*\* Transbordement de produits pétroliers liquides.

## Annexe II

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

Tel qu'établi par le Groupe de travail lors de sa soixante-cinquième session.

#### Chapitre I Participation

##### Article premier

a) Les États membres de la CEE participent aux sessions du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (ci-après dénommé « le Groupe de travail ») en tant que membres à part entière disposant du droit de vote.

b) Les États non membres de la CEE ont le droit de participer en tant que membres à part entière aux débats des sessions du Groupe de travail où il est question des instruments juridiques auxquels ils sont Parties contractantes, mais ils ne peuvent participer aux autres débats qu'à titre consultatif.

c) Les États qui ne relèvent pas des alinéas a) et b) peuvent participer aux sessions du Groupe de travail à titre consultatif.

d) Conformément à l'alinéa d) de l'article premier du Règlement intérieur du Comité des transports intérieurs (CTI), les institutions spécialisées, les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif par le Conseil économique et social peuvent participer à titre consultatif aux discussions que le Groupe de travail pourra consacrer à toute question présentant un intérêt pour lesdites institutions ou organisations.

e) Les organisations non gouvernementales qui ne sont pas dotées du statut consultatif auprès du Conseil économique et social peuvent, sous réserve de l'approbation du Groupe de travail et du respect des principes énoncés dans les première et deuxième parties de la résolution 1996/31 du Conseil économique et social, participer à titre consultatif aux discussions que le Groupe de travail pourra consacrer à toute question présentant un intérêt pour ces organisations.

f) Les consultations avec les institutions spécialisées et l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) sont menées conformément à l'article 51 du Règlement intérieur de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

g) Les consultations avec les organisations non gouvernementales sont menées conformément aux articles 52 et 53 du Règlement intérieur de la CEE. Les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif en vertu de l'alinéa d) sont assimilées à des organisations non gouvernementales inscrites sur la liste.

#### Chapitre II Sessions

##### Article 2

Les sessions du Groupe de travail ont lieu aux dates fixées par lui lors des réunions précédentes, après consultation avec le secrétariat.

### **Article 3**

Les sessions ont ordinairement lieu à l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG). Le Groupe de travail peut, avec l'assentiment du CTI, décider de tenir une session particulière en un autre endroit. Dans ce cas, les Règles et Règlements pertinents de l'ONU sont applicables.

### **Article 4**

Quarante-deux jours au moins avant le commencement d'une session du Groupe de travail, le secrétariat fait connaître la date d'ouverture de la session et communique un exemplaire de l'ordre du jour provisoire. Les documents de base relatifs à chacune des questions de l'ordre du jour provisoire sont communiqués au plus tard quarante-deux jours avant l'ouverture de la session ; toutefois, dans des cas exceptionnels et à condition que les raisons en soient indiquées par écrit, le secrétariat peut communiquer ces documents vingt et un jours au plus tard avant l'ouverture de la session.

## **Chapitre III Ordre du jour**

### **Article 5**

L'ordre du jour provisoire de chaque session est établi par le secrétariat en concertation avec le (la) Président(e).

### **Article 6**

L'ordre du jour provisoire d'une session comprend :

- a) Les questions résultant des travaux des sessions antérieures du Groupe de travail ;
- b) Les questions proposées par la CEE ou son Comité exécutif ;
- c) Les questions proposées par le CTI ;
- d) Les questions proposées par tout membre du Comité ou tout non-membre du Comité, étant entendu que les questions proposées par des non-membres doivent être liées à des instruments juridiques auxquels ils sont Parties contractantes ;
- e) Les questions proposées par une institution spécialisée, conformément aux accords conclus pour définir les rapports entre ces institutions et l'Organisation des Nations Unies ;
- f) Toute autre question que le (la) Président(e) ou le secrétariat juge opportun d'y faire figurer.

### **Article 7**

Le premier point de l'ordre du jour provisoire de chaque session est l'adoption de l'ordre du jour.

### **Article 8**

Le Groupe de travail peut modifier l'ordre du jour à tout moment au cours de la session.

## **Chapitre IV Représentation**

### **Article 9**

Chaque membre à part entière, selon la définition de l'article premier, est représenté aux sessions du Groupe de travail par un(e) représentant(e) accrédité(e).

### **Article 10**

Un(e) représentant(e) peut se faire accompagner aux sessions du Groupe de travail par des représentant(e)s suppléant(e)s, des conseillers (conseillères) et des expert(e)s ; en cas d'absence, il (elle) peut être remplacé(e) par un(e) représentant(e) suppléant(e).

### **Article 11**

a) Chaque membre à part entière communique au secrétariat les noms de son (sa) représentant(e) et de ses représentant(e)s suppléant(e)s et expert(e)s au plus tard une semaine avant l'ouverture de la session.

b) Une liste provisoire des personnes susmentionnées devant participer à la session est établie par le secrétariat et communiquée aux missions permanentes et aux missions permanentes d'observation auprès de l'Office des Nations Unies à Genève deux jours ouvrables avant l'ouverture de la session.

c) Une liste nominative de l'ensemble des personnes ayant participé à la session est établie par le secrétariat et communiquée aux intéressés à la fin de la session.

## **Chapitre V Président(e) et Vice-Président(e)s**

### **Article 12**

a) Tous les deux ans, le Groupe de travail élit à sa présidence un État parmi les États membres de la CEE, pour un maximum de deux mandats consécutifs et jusqu'à l'entrée en fonctions de son successeur. Le (La) Président(e) est le (la) représentant(e) de l'État élu. À la même réunion, le Groupe de travail élit également jusqu'à deux États membres de la CEE dont les représentant(e)s deviennent Vice-Président(e)s pour la même période.

b) Les candidatures aux postes visés à l'alinéa a) ci-dessus doivent être soumises au secrétariat, si possible, dix jours avant le début de la session au cours de laquelle les élections auront lieu.

### **Article 13**

Si le (la) Président(e) n'assiste pas à une séance, ou à une partie de séance, il (elle) est remplacé(e) par un(e) des Vice-Président(e)s, qu'il (elle) aura désigné(e).

### **Article 14**

Si le (la) Président(e) ou un(e) des Vice-Président(e)s cesse de représenter son État, le nouveau (la nouvelle) représentant(e) de cet État devient le nouveau (la nouvelle) Président(e) ou Vice-Président(e) jusqu'au terme de la période en cours. Si le (la) Président(e) ou un(e) des Vice-Président(e)s se trouve dans l'impossibilité de continuer à exercer ses

fonctions, son (sa) suppléant(e) devient le nouveau (la nouvelle) Président(e) ou Vice-Président(e) jusqu'au terme de la période en cours.

### **Article 15**

Le (La) Vice-Président(e) agissant en qualité de Président(e) a les mêmes pouvoirs et exerce les mêmes fonctions que le (la) Président(e).

### **Article 16**

Le (la) Président(e), ou le (la) Vice-Président(e) agissant en qualité de Président(e), prend part aux réunions du Groupe de travail en tant que tel (telle) et non en tant que représentant(e) de son État. Le Groupe de travail admet alors qu'un(e) représentant(e) suppléant(e) représente cet État aux réunions du Groupe de travail et y exerce son droit de vote.

## **Chapitre VI Organes subsidiaires**

### **Article 17**

Avec l'aval du CTI et l'accord du Comité exécutif, le Groupe de travail peut créer les organes subsidiaires qu'il juge nécessaires pour l'exercice de ses fonctions, tels que des équipes de spécialistes, et il lui appartient de définir les attributions et la composition de chacun d'eux. Il peut leur déléguer tous les pouvoirs qui peuvent leur être nécessaires pour leur permettre de s'acquitter efficacement des travaux de caractère technique qu'il leur confie.

### **Article 18**

Le Groupe de travail établit le mandat de ses organes subsidiaires et le recommande au CTI pour adoption.

### **Article 19**

Les organes subsidiaires doivent consulter les entités visées à l'article premier conformément aux procédures prévues par ledit article<sup>2</sup>.

## **Chapitre VII Secrétariat**

### **Article 20**

Le (La) Secrétaire exécutif (exécutive) agit ès qualités à toutes les séances tenues par le Groupe de travail et ses organes subsidiaires. Il (Elle) peut désigner un autre membre du secrétariat pour le (la) remplacer à une séance quelconque.

---

<sup>2</sup> Cet article ne saurait être considéré comme impliquant entre les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès du Conseil économique et social une discrimination contraire aux décisions et aux Règlements de l'Assemblée générale ou du Conseil économique et social.

## **Article 21**

Un(e) représentant(e) du secrétariat peut, à toute réunion, faire des déclarations orales ou écrites sur toute question à l'examen.

## **Article 22**

Le secrétariat est chargé de prendre toutes les dispositions nécessaires en vue des réunions du Groupe de travail et de ses organes subsidiaires.

## **Chapitre VIII Conduite des débats**

## **Article 23**

Le (La) Président(e) peut déclarer la séance ouverte et permettre le déroulement du débat lorsqu'un cinquième au moins des membres du Comité sont présents. La présence d'un cinquième des États membres de la CEE est requise pour la prise de toute décision.

## **Article 24**

Le (La) Président(e) exerce les pouvoirs qui lui sont conférés en vertu des autres dispositions du présent Règlement ; en outre, il (elle) prononce l'ouverture et la clôture de chaque séance du Groupe de travail, dirige les débats, assure l'application du présent Règlement, donne la parole, met les questions aux voix et proclame les décisions. Le (La) Président(e) peut également rappeler à l'ordre un(e) intervenant(e) qui s'écarte du sujet de la discussion.

## **Article 25**

Au cours de la discussion de toute question, un(e) représentant(e) peut introduire une motion d'ordre. Dans ce cas, le (la) Président(e) prend immédiatement une décision. Si elle est contestée, le (la) Président(e) la soumet aussitôt au vote du Groupe de travail. Cette décision reste acquise si la majorité ne se prononce pas contre elle.

## **Article 26**

Au cours de la discussion de toute question, un(e) représentant(e) peut demander l'ajournement du débat. Cette motion a priorité. Outre son auteur(e), un(e) représentant(e) est autorisé(e) à prendre la parole pour l'appuyer et un(e) autre pour en demander le rejet, après quoi la motion est immédiatement mise aux voix.

## **Article 27**

Un(e) représentant(e) peut à tout moment demander la clôture du débat, même si un(e) autre représentant(e) a manifesté le désir de prendre la parole. Deux représentant(e)s au plus peuvent être autorisé(e)s à intervenir pour s'opposer à la clôture, après quoi la motion est immédiatement mise aux voix.

## **Article 28**

Le Groupe de travail peut limiter le temps de parole de chaque intervenant(e), si cela est jugé nécessaire pour assurer le bon déroulement de la session.

## **Article 29**

Les motions et résolutions importantes sont mises aux voix dans l'ordre où elles ont été présentées, à moins que le Groupe de travail n'en décide autrement.

## **Article 30**

Lorsqu'un amendement comporte une révision, un ajout ou une suppression intéressant une proposition, le Groupe de travail vote d'abord sur cet amendement et, s'il est adopté, vote ensuite sur la proposition modifiée.

## **Article 31**

Si deux ou plusieurs amendements à une proposition sont présentés, le Groupe de travail vote d'abord sur celui qui s'éloigne le plus, quant au fond, de la proposition de base. Il vote ensuite, s'il y a lieu, sur celui des amendements restants qui s'en éloigne le plus, et ainsi de suite jusqu'à ce que tous les amendements aient été mis aux voix.

## **Article 32**

Le Groupe de travail peut décider, à la demande d'un(e) représentant(e), qu'une motion ou résolution sera mise aux voix section par section. Dans ce cas, le texte constitué par l'ensemble des sections adoptées est ensuite mis aux voix dans son ensemble.

## **Chapitre IX** **Vote**

### **Article 33**

Chaque membre à part entière du Groupe de travail dispose d'une voix.

### **Article 34**

Les décisions du Groupe de travail sont normalement prises par consensus. À défaut, elles le sont à la majorité des membres à part entière présents et votants.

Aux fins du présent Règlement, l'expression « membres présents et votants » s'entend des membres votant pour ou contre. Les membres qui s'abstiennent de voter sont considérés comme non votants.

### **Article 35**

Le Groupe de travail ne prend aucune mesure intéressant un pays quelconque sans obtenir l'accord du gouvernement de ce pays.

### **Article 36**

Les votes du Groupe de travail ont lieu normalement à main levée. Si un(e) représentant(e) demande qu'il soit procédé à un scrutin par appel nominal, il en sera ainsi fait, et les noms des membres à part entière seront appelés dans l'ordre alphabétique anglais.

### **Article 37**

Toutes les élections ont lieu au scrutin secret à moins que le Groupe de travail ne décide, en l'absence d'objection, de nommer sans vote un(e) candidat(e) ou une liste de candidat(e)s ayant fait l'objet d'un accord.

### **Article 38**

Si, lors d'un vote relatif à une question autre qu'une élection, il y a partage égal des voix, le Groupe de travail procède à un second vote. S'il y a de nouveau partage égal des voix, la proposition est considérée comme rejetée.

## **Chapitre X Langues**

### **Article 39**

L'anglais, le français et le russe sont les langues de travail du Groupe de travail.

### **Article 40**

Les interventions faites dans l'une des langues de travail sont interprétées dans les deux autres langues.

## **Chapitre XI Documents**

### **Article 41**

Les textes de tous rapports, résolutions, recommandations et autres décisions officielles adoptés par le Groupe de travail et ses organes subsidiaires sont communiqués dès que possible aux participants énumérés à l'article premier.

## **Chapitre XII Publicité des séances**

### **Article 42**

En règle générale, le Groupe de travail se réunit en séance publique. Il peut décider qu'une ou plusieurs séances déterminées seront des séances privées.

## **Chapitre XIII Rapports**

### **Article 43**

Le Groupe de travail soumet chaque année au CTI un rapport complet sur ses activités et projets, ainsi que sur ceux de ses organes subsidiaires.

## **Chapitre XIV**

### **Amendements et suspensions d'application**

#### **Article 44**

Le Groupe de travail peut modifier tout article du présent Règlement intérieur ou en suspendre l'application, sous réserve que les amendements ou suspensions envisagés soient adoptés par le CTI et approuvés par le Comité exécutif et ne visent pas à s'écarter du mandat du Groupe de travail.

---