



---

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

Genève, 28-30 octobre 2020

Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire

**Questions nouvelles dans le domaine du transport  
de marchandises et de la logistique :****Plans directeurs nationaux sur le transport  
de marchandises et la logistique****Lignes directrices pour l'élaboration de plans directeurs  
nationaux sur le transport de marchandises et la logistique****Note du secrétariat****I. Contexte**

1. Le présent document présente les lignes directrices pour l'élaboration de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique, ainsi que des exemples de mesures pour leur mise en œuvre.
2. Le WP.24 est invité à examiner le présent document dans l'optique de l'élaboration d'un manuel sur les plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique.

**II. Les lignes directrices**

3. La planification du transport de marchandises et de la logistique et l'élaboration d'un plan directeur pertinent prévoyant des mesures spécifiques et ciblées doivent tenir compte de la position qu'occupe le pays dans le secteur. Les pays occupant une position dominante sur le secteur n'ont en effet pas intérêt à prendre les mêmes mesures que ceux qui cherchent à y renforcer leur position.
4. Pour le premier groupe de pays, l'accent doit être mis sur des mesures d'optimisation du transport de marchandises et de la logistique, notamment sur les plans économique, social et environnemental. À cet égard, les autorités de ces pays devraient veiller à entretenir ou améliorer l'environnement du secteur pour le rendre favorable, et à fournir les infrastructures nécessaires.
5. Les autres pays doivent quant à eux s'attacher à mettre en place un environnement stable et propice aux activités du secteur et à la mise à disposition d'infrastructures adéquates



et bien connectées à l'échelle internationale. Les autorités de ces pays devraient en même temps avoir à l'esprit des objectifs à portée plus générale concernant notamment les aspects sociaux et environnementaux du transport de marchandises et de la logistique et prendre des mesures qui ne compromettent pas la réalisation de ces objectifs à moyen et à long terme.

6. Il est recommandé de prendre les dispositions ci-après.

## **A. Un cadre stable**

7. Les actions menées dans ce domaine devraient viser à l'établissement de règles, de règlements, de normes et de pratiques dont le respect ou l'application rendra le transport de marchandises sûr, sans danger et efficace et y assurera une concurrence équitable.

### **Les pays qui cherchent à renforcer leur position dans le secteur devraient :**

- Adhérer aux conventions des Nations Unies relatives aux transports et à la facilitation des échanges et les appliquer, afin de créer un environnement stable permettant aux entreprises du secteur de mener leurs activités et de prospérer ;
- Adhérer aux conventions, accords, règlements et normes sanitaires et phytosanitaires et les appliquer, afin de minimiser le risque que le transport et les échanges de denrées alimentaires, d'animaux, de végétaux, de produits d'origine végétale et de marchandises inanimées contribuent à transmettre des parasites et des maladies nuisibles aux populations humaines, animales et végétales et à les y propager ;
- Ratifier et appliquer les instruments de l'OIT, y compris les conventions fondamentales et les instruments et outils sectoriels ;
- Promouvoir la création d'associations de transport de marchandises et de logistique ;
- Mettre en place un cadre solide propice à la constitution de syndicats libres et démocratiques et à la négociation collective dans le secteur ;
- Collaborer avec les associations et les syndicats du secteur afin de développer la formation professionnelle et de renforcer la professionnalisation du secteur ;
- Suivre les pratiques et normes internationales en matière de santé et de sécurité au travail ;
- Entreprendre la constitution d'environnements propices aux projets liés à la durabilité dans le transport de marchandises et la logistique et à la promotion de la santé et la sécurité au travail ainsi que du travail décent dans le secteur, entre autres, en adhérant aux conventions de l'OIT pertinentes et en les appliquant et en mettant en œuvre ses recommandations et orientations ;
- Appliquer le Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport ;
- Intensifier la collaboration entre les autorités et les organismes de transport et de commerce et œuvrer à la création d'un guichet unique et à la mise en place de programmes de facilitation des échanges.

### **Les pays qui occupent une position dominante dans le secteur devraient :**

- Persister dans l'application des conventions de l'ONU relatives aux transports et à la facilitation des échanges ;
- Persister dans l'application des conventions, accords, règlements et normes sanitaires et phytosanitaires ;
- Persister dans l'application des instruments de l'OIT, y compris les conventions fondamentales et les instruments et outils sectoriels ;

- Collaborer avec les associations professionnelles, les établissements de formation professionnelle et les universités afin de mettre en place des programmes de formation spécialisés et d'offrir des possibilités de formation, mais aussi de donner aux cursus universitaires une portée plus internationale ;
- Surveiller les conditions de travail dans le secteur (santé, sécurité et travail décent) et collaborer avec les acteurs du secteur pour les améliorer ;
- Optimiser le fonctionnement du guichet unique ;
- Persister dans l'application du Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport.

## **B. Infrastructures et réseaux**

8. L'action menée dans ce domaine devrait viser à la mise en place des infrastructures nécessaires et à leur optimisation.

### **Les pays qui cherchent à renforcer leur position dans le secteur devraient :**

- Adhérer aux accords des Nations Unies relatifs aux infrastructures de transport tels que l'AGR, l'AGC, l'AGTC, l'AGN et le Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable, et les appliquer afin de développer et d'entretenir les infrastructures essentielles ;
- Assurer les liaisons manquantes ;
- Développer les infrastructures dans les grands centres de transfert intermodal ;
- Accroître le recours aux systèmes de transport intelligents (STI) pour la gestion du trafic.

### **Les pays qui occupent une position dominante dans le secteur devraient :**

- Continuer d'appliquer rigoureusement les accords de l'ONU relatifs aux infrastructures de transport et les étoffer pour faire face à l'accroissement de la demande de manutention de marchandises ;
- Suivre le trafic et desserrer les goulets d'étranglement infrastructurels ;
- Optimiser les réseaux d'infrastructure en encourageant les acteurs du secteur à tirer un meilleur parti des STI et de la télématique ;
- Poursuivre le développement des STI en vue de l'optimisation des infrastructures en soutenant les activités de recherche-développement correspondantes ;
- Soutenir les activités de recherche-développement visant à généraliser les STI ;
- Remédier plus efficacement aux difficultés que posent les STI, par exemple celles liées à l'interopérabilité des systèmes, à l'échange de données, à la fraude, à la violation de la vie privée et à la sécurité ;
- Mener des recherches sur la séparation entre le transport de marchandises et le transport de voyageurs (mise en place de voies routières et ferroviaires réservées au transport de marchandises) ;
- Utiliser au mieux les infrastructures en facilitant davantage le transfert intermodal (de la route au chemin de fer et aux voies navigables et maritimes, du chemin de fer aux voies navigables et maritimes) ;
- Instaurer et développer le cabotage ;
- Créer ou adapter les infrastructures conformément à une nouvelle conception de la logistique urbaine.

## C. Objectifs à portée plus générale

9. L'action menée dans ce domaine devrait viser à accroître l'efficacité du secteur grâce à la recherche et à l'innovation et à minimiser la pression exercée par les activités de transport de marchandises et de logistique sur l'être humain et sur l'environnement (optimisation sur les plans social et environnemental).

### Les pays qui cherchent à renforcer leur position dans le secteur devraient :

- Encourager le recours aux STI dans les transports ;
- Promouvoir ou stimuler l'utilisation de véhicules à faibles émissions ;
- Créer des programmes ciblés destinés à aider les petites et moyennes entreprises à utiliser des véhicules modernes et à faibles émissions ;
- Modifier leur législation afin d'ouvrir le secteur aux femmes ;
- Modifier leur législation afin d'améliorer la qualité des emplois dans le secteur, ou aider les micro, petites et moyennes entreprises de l'économie informelle à régulariser leur situation, lorsque cela est nécessaire ;
- Mener des travaux de recherche sur les bonnes pratiques en matière de formation, de perfectionnement et de formation tout au long de la vie afin de professionnaliser le secteur ;
- Adopter des stratégies et des bonnes pratiques internationales et mettre en place des méthodes de gestion des risques visant à limiter la transmission de parasites et de maladies nuisibles aux populations humaines, animales et végétales et leur propagation.

### Les pays qui occupent une position dominante dans le secteur devraient :

- Optimiser les activités des chargeurs (en ce qui concerne les temps de rampe) ;
- Optimiser le trafic de transit ;
- Optimiser les activités de transport en tirant un meilleur parti des STI et de la télématique et en recourant à l'analyse opérationnelle ;
- Appuyer les activités de recherche-développement qui portent sur la réduction des émissions polluantes liées au transport de marchandises et à la logistique ;
- Poursuivre le développement des STI en vue de l'optimisation des opérations de transport en soutenant les activités de recherche-développement pertinentes ;
- Mener des recherches sur les stratégies et technologies propres à augmenter la capacité et à réduire le plus possible les trajets à vide ou à faible taux de remplissage ;
- Repenser la logistique urbaine et promouvoir la recherche dans ce domaine ;
- Internaliser les coûts externes à l'appui de l'optimisation environnementale et sociale, notamment grâce à des systèmes de péage intelligent ;
- Renforcer les normes relatives à l'environnement et à la sécurité et les normes sociales et, le cas échéant, les intégrer aux conventions et accords internationaux ou au cadre réglementaire national ;
- Encourager les associations du secteur à recenser et à uniformiser les pratiques et dispositifs qui favorisent la conduite responsable des entreprises ;
- Élaborer des programmes et des stratégies sectorielles visant à améliorer la qualité des emplois et la diversité dans le secteur, ce qui contribuera à donner une meilleure image du secteur et à attirer de nouvelles recrues et, partant, à éviter les pénuries de main-d'œuvre ;

- Fixer des objectifs en matière d'inspection, de devoir de précaution et d'amélioration de la diversité et de la représentation des femmes dans le secteur, et suivre leur réalisation ;
- Établir et mettre à la disposition des acteurs et travailleurs du secteur des transports et de la chaîne logistique des mécanismes-cadres de responsabilité, de sanction et de réparation (chaîne de responsabilité) ;
- Soutenir les approches innovantes pour instaurer des marchés publics équitables et centrés sur l'humain, externaliser et définir des cadres de gouvernance pour gérer la privatisation, en prévoyant des garanties sociales et environnementales, et des mécanismes de contrôle ;
- Continuer d'élaborer et d'améliorer les stratégies, bonnes pratiques et méthodes de gestion de risques visant à limiter la transmission de parasites et de maladies nuisibles aux populations humaines, animales et végétales et leur propagation.

#### **D. Situation géographique stratégique**

10. L'action menée dans ce domaine devrait viser à améliorer la coopération et la collaboration entre les pays traversés par les couloirs de transport afin de renforcer la connectivité internationale (meilleure exploitation des couloirs).

##### **Les pays qui cherchent à renforcer leur position dans le secteur devraient :**

- Œuvrer au renforcement de la coopération et de la collaboration afin de favoriser la bonne connectivité et une meilleure exploitation des couloirs.

##### **Les pays qui occupent une position dominante dans le secteur devraient :**

- Poursuivre une coopération et une collaboration de haut niveau afin de maintenir une connexion efficace le long des couloirs de transport ;
- Mettre en place une terminologie commune pour le transport de marchandises et la logistique afin de faciliter la communication transfrontière.

### **III. Exemples de mesures à prendre à l'appui de la mise en œuvre des plans directeurs nationaux**

11. Les mesures proposées dans les présentes lignes directrices peuvent être appliquées plus efficacement s'il est tenu compte de l'expérience d'autres pays. À cette fin, les paragraphes ci-après donnent des exemples d'actions qui pourraient être menées. On peut aussi les considérer comme des bonnes pratiques.

#### **A. Un cadre stable**

##### **Adhérer aux conventions des Nations Unies relatives aux transports et à la facilitation des échanges et les appliquer / Persister dans l'application des conventions des Nations Unies relatives aux transports et à la facilitation des échanges**

Exemples de mesures :

- La bonne transposition des dispositions des conventions dans la législation nationale est une étape nécessaire à l'application de ces conventions ;
- La création de centres de contrôle pour les poids lourds le long des principaux couloirs de transport peut contribuer à prévenir les fraudes liées à la sécurité du véhicule, au chargement ou au temps de repos des conducteurs. Cette surveillance permet d'améliorer la sécurité routière en ce qui concerne les véhicules de transport de marchandises, mais aussi de favoriser une concurrence loyale entre transporteurs routiers ;

- Le contrôle des véhicules et l'évaluation des résultats des contrôles renforcent le respect de la réglementation et peuvent conduire à l'amélioration des conditions de travail dans le secteur du transport routier.

**Adhérer aux conventions, accords, règlements et normes sanitaires et phytosanitaires et les appliquer / Persister dans l'application des conventions, accords, règlements et normes sanitaires et phytosanitaires**

Exemples de mesures :

- L'application des normes internationales, l'harmonisation des mesures sanitaires et phytosanitaires et la création d'une solide plateforme collaborative associant le secteur privé, le secteur public et différents organismes permettent de mieux évaluer et gérer les risques sanitaires et phytosanitaires afin de faciliter des échanges sûrs ;
- Prendre des mesures raisonnables pour que les engins de transport et leur cargaison restent propres peut contribuer à prévenir la propagation de parasites et de maladies par les chaînes logistiques de transport. Les engins de transport propres sont susceptibles de passer les frontières plus rapidement, plus facilement et à moindre coût. Pour les parties prenantes, cela signifie des inspections de la propreté des engins moins fréquentes, une plus grande certitude que la mainlevée des marchandises conteneurisées se passera comme prévu et moins de dépenses imprévues, telles que des frais de surestaries dues à la retenue de la cargaison ou les frais à payer lorsque l'engin doit être placé en quarantaine, scellé, traité, nettoyé ou renvoyé vers son lieu d'origine ;
- Le recours à des systèmes électroniques d'échange de données tels que l'ePhyto de la CIPV peut faciliter les échanges multilatéraux de certificats électroniques grâce à un protocole unique et harmonisé de communication, ce qui élimine les coûts et la complexité inhérents à l'application de multiples protocoles bilatéraux.

**Ratifier les instruments de l'OIT, y compris les conventions fondamentales et les instruments et outils sectoriels, et les appliquer / Renforcer l'application des traités de l'OIT, y compris les conventions fondamentales et les instruments et outils sectoriels**

Exemples de mesures :

- La bonne transposition des dispositions des conventions dans la législation nationale est une étape nécessaire à l'application des conventions. On trouvera des informations à jour sur l'état de ratification des conventions et les travaux menés par les comités et la commission de l'OIT dans la base de données NORMLEX ([www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:20060:0::NO::](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:20060:0::NO::)) ;
- La Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations a été instituée en 1926 pour examiner les rapports soumis par les États sur les conventions qu'ils avaient ratifiées. Une fois qu'ils ont ratifié une convention, les États sont tenus de faire régulièrement rapport sur les mesures qu'ils ont prises en vue de son application (tous les trois ans pour les conventions fondamentales et tous les six ans pour les autres instruments, même si des rapports peuvent être demandés plus régulièrement). En outre, les autorités sont tenues de faire parvenir leurs rapports aux organisations d'employeurs et de travailleurs, lesquels peuvent formuler des observations sur les rapports ou faire directement part à l'OIT de leurs commentaires sur l'application des conventions ;
- Le principe de la liberté d'association devant faire l'objet d'une procédure de contrôle supplémentaire, l'OIT a créé en 1951 le Comité de la liberté syndicale et l'a chargé d'examiner les plaintes déposées pour violation de la liberté d'association. Le Comité a examiné 3 300 dossiers, dont au moins 67 concernaient le secteur des transports ;
- Les Commissions d'enquête de l'OIT constituent les organes de plus haut niveau chargés d'enquêter sur les allégations de violation des normes internationales du travail. Jusqu'à présent, l'OIT a créé 14 commissions, dont 6 traitent des plaintes ou des allégations de violation concernant des représentants du secteur des transports ;

- S'agissant de la Convention du travail maritime de 2006 telle qu'amendée, les autorités peuvent lancer des campagnes d'inspection renforcée dans le cadre de mémorandums d'accord régionaux sur le contrôle par l'État du port.

**Promouvoir la création d'associations de transport de marchandises et de logistique / Encourager, avec les associations du secteur, des pratiques et des dispositifs normalisés favorisant la conduite responsable des entreprises**

Exemples de mesures :

- Il peut être indispensable de veiller à ce que les employeurs puissent faire entendre leur voix et soient représentés pour garantir le bon fonctionnement du marché du travail dans le secteur et de sa structure de gouvernance globale ;
- La création d'associations peut contribuer à tisser des liens de coopération entre les entreprises qu'elles réunissent et les autorités d'une part, et les instituts de recherche d'autre part, ou à renforcer les liens existants. Il convient d'adopter des dispositions législatives propres à faciliter la création de ces associations ;
- L'instauration de partenariats publics-privés, tels que Logistics Alliance Germany, peut aider les petites et moyennes entreprises à se mettre en relation avec des partenaires logistiques étrangers plus fiables pour ce qui est de transporter les marchandises de manière efficace et sûre ;
- L'élaboration de codes de conduite, de modèles et de cadres à jour destinés à l'ensemble du secteur et de formulaires d'auto-évaluation, ainsi que le recensement de bonnes pratiques et de stratégies efficaces sont des éléments fondamentaux du renforcement et de la promotion de la conduite responsable des entreprises.

**Mettre en place un cadre solide propice à la constitution de syndicats libres et démocratiques**

Exemples de mesures :

- Il peut être indispensable de veiller à ce que les employeurs puissent faire entendre leur voix et soient représentés pour garantir le bon fonctionnement du marché du travail dans le secteur et de sa structure de gouvernance globale. Pour ce faire, il faut éliminer tout ce qui peut, en violation de la législation nationale ou des principes et droits fondamentaux du travail, contrarier ou perturber les activités de syndicats libres et indépendants représentant les travailleurs du secteur ;
- Le dialogue social et la négociation collective sont considérés comme des outils essentiels pour permettre aux travailleurs, aux employeurs et à leurs organisations respectives de mettre en place des salaires et des conditions de travail équitables et de garantir l'égalité des chances entre les femmes et les hommes. Ils constituent aussi le fondement de relations de travail saines et de l'harmonie et de la productivité du secteur. Rendre les négociations et conventions collectives plus inclusives peut être considéré comme un moyen non négligeable de réduire les inégalités et de renforcer la protection du travail.

**Développer la formation professionnelle et renforcer la professionnalisation du secteur, en collaboration avec les associations, les syndicats, les établissements de formation professionnelle et les universités**

Exemples de mesures :

- L'établissement, par les organismes de réglementation, d'un cadre solide de renforcement des compétences prévoyant une réglementation en matière de formation qui tienne compte des exigences du secteur et de la technologie et prescrivant des séances régulières de remise à niveau, devrait permettre d'élever le niveau de compétences et d'améliorer l'image du secteur. Ces mesures devraient non seulement jeter les bases nécessaires à de bonnes conditions de travail, mais aussi contribuer à ce que le secteur se développe plus rapidement, la main d'œuvre travaillant plus efficacement grâce aux technologies et méthodes les plus récentes

et à l'application des principes de l'analyse opérationnelle. Dans ce contexte, les organismes de réglementation devraient aussi fixer des règles à l'intention des instructeurs, des responsables et des autres acteurs de la formation, des personnes chargées de l'entretien et de la réparation des véhicules, des superviseurs, des gestionnaires du transport, des responsables des relations avec les sous-traitants, des recruteurs de conducteurs et des intermédiaires de la chaîne d'approvisionnement, y compris les transitaires ;

- Les réunions et consultations avec les associations, syndicats et professionnels du transport de marchandises sur la formation dans le secteur sont utiles pour mieux concevoir les formations et pour évaluer la formation actuellement dispensée et pour la repenser si elle est jugée inefficace ;
- La création de cursus de formation initiale et continue reconnus à l'échelle internationale pour les cadres du secteur qui travaillent dans un contexte national ou international peut contribuer à mieux articuler les programmes d'enseignement supérieur entre différents pays. Elle peut aussi favoriser la diffusion des bonnes pratiques entre les pays et conduire à des améliorations globales dans le secteur grâce à la présence de dirigeants plus qualifiés ;
- L'existence, dans l'enseignement secondaire et la formation professionnelle, de spécialisations dans les domaines du transport de marchandises et de la logistique, peut constituer un attrait et attirer vers le secteur le flot continu de jeunes professionnels dont il a besoin. Pour que ces formations soient efficaces, elles doivent être continuellement adaptées aux besoins du marché et à l'évolution des techniques ;
- La création, par les associations du secteur, de plateformes d'enseignement mettant en relation les professionnels, peut faciliter l'accès à la formation et au perfectionnement.

### **Mettre en œuvre les pratiques et les normes internationales en matière de santé et de sécurité au travail**

Exemples de mesures :

- La reconnaissance de l'importance cruciale de la sécurité et de la santé et l'adoption des conventions et outils de l'OIT y relatifs, y compris les instruments et outils sectoriels, constituent une première étape incontournable vers le respect de la santé et de la sécurité au travail ;
- La mise en place de cadres relatifs aux systèmes de gestion de la sécurité peut contribuer à combler l'écart entre la réglementation des transports et les législations relatives à la santé et à la sécurité au travail ;
- Pour accroître l'attractivité du secteur, il est essentiel d'améliorer les équipements liés au bien-être, et notamment de mettre à disposition des aires de stationnement et de repos sûres et sécurisées ainsi que des installations sanitaires décentes (toilettes et douches) ;
- Pour maintenir un niveau élevé de santé et de sécurité au travail, il convient de reconnaître que des syndicats libres et démocratiques jouent, dans le cadre du dialogue social et de la négociation collective, un rôle central en ce qui concerne le respect de la législation relative à la santé et à la sécurité au travail, en particulier dans les chaînes d'approvisionnement logistique, qui sont fragmentées et comptent un nombre important d'emplois atypiques et informels.

### **Constituer des environnements propices aux projets liés à la durabilité dans le transport de marchandises et la logistique et à la promotion de la santé et de la sécurité au travail ainsi que du travail décent dans le secteur / Surveiller les conditions de travail dans le secteur (santé, sécurité et travail décent) et collaborer avec les acteurs du secteur pour les améliorer**

Exemples de mesures :



- L'adoption de cadres régissant les temps de travail et de conduite (l'AETR et la Convention n° 153 de l'OIT) contribue à créer des conditions de travail décentes, justes et sûres dans le secteur du transport routier ;
- Les activités permanentes de suivi, d'inspection et d'évaluation périodique de la décence des conditions de travail que mènent les organismes nationaux responsables du transport et de la logistique devraient permettre de disposer de données factuelles utiles lors des discussions avec les clients, les acteurs de la chaîne d'approvisionnement, les associations et les syndicats, à propos des conditions de travail et de leur amélioration éventuelle, l'objectif étant de rendre le travail dans le secteur plus attrayant ;
- Les stratégies visant à régulariser les entreprises de transport lorsque cela est nécessaire et à améliorer l'accès de la main-d'œuvre à la sécurité sociale permettent de créer des conditions propices à la santé et à la sécurité dans le secteur ;
- L'adoption d'une réglementation ou de programmes favorisant l'octroi aux micro, petites et moyennes entreprises de transport et de logistique de rémunérations décentes et de contrats équitables contribue à créer des emplois décents dans le secteur ;
- Le renforcement de la collaboration et de l'assistance institutionnelle mutuelle, y compris financière, entre les corps d'inspecteurs des administrations compétentes en ce qui concerne la police, les transports et le travail, permet de mieux surveiller les conditions de travail dans le secteur (santé, sécurité et travail décent) ;
- L'application, dans la législation et en pratique, des principes liés à la chaîne de responsabilités permet d'améliorer la santé et la sécurité au travail dans le secteur ;
- La mise en œuvre, dans le cadre de mémorandums d'accord, d'un système de contrôle par l'État du port contribue à créer des conditions de travail décentes, justes et sûres dans le secteur du transport maritime.

#### **Appliquer le Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport**

Exemple de mesures :

- L'application des dispositions du Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport permet de garantir la sécurité et la sûreté du chargement des cargaisons et, partant, du transport des conteneurs. Elle contribue aussi à la bonne formation des personnes chargées de l'emportage ou du dépotage des marchandises et à prévenir la transmission de parasites et de maladies nuisibles aux populations humaines, animales et végétales et leur propagation.

#### **Intensifier la collaboration entre les autorités et les organismes de transport et de commerce et œuvrer à la création d'un guichet unique et à des programmes de facilitation des échanges**

Exemples de mesures :

- La création d'un guichet unique pour les contrôles douaniers, policiers, vétérinaires, phytosanitaires et radiologiques et autres permet de réduire le temps nécessaire à l'inspection et les frais à payer. On estime que cette mesure contribue grandement à faciliter les échanges et le transport ;
- La mise en place, au sein du guichet unique, d'un système électronique mondial de production et d'échange d'informations relatives à la certification contribue à renforcer et à simplifier le commerce de denrées alimentaires, d'animaux, de végétaux et de produits d'origine animale ou végétale en réduisant les coûts de transaction, en accélérant le dédouanement des produits conformes et en éliminant la fraude ;
- Le régime des opérateurs économiques agréés peut faciliter les procédures de dédouanement pour les chargeurs et les transitaires agréés. Ce régime devrait faire l'objet d'examen réguliers pour vérifier qu'il est toujours conforme aux dernières obligations internationales. Les autorités qui souhaitent avoir une vue d'ensemble de

ses avantages peuvent apprendre de l'expérience des pays qui l'ont adopté depuis longtemps.

### **Optimiser le fonctionnement du guichet unique**

Exemple de mesures :

- Pour tirer pleinement parti de toutes les possibilités qu'offre le guichet unique, il faut que tous les organismes publics qui prennent part au dispositif puissent recevoir tous les documents relatifs au transport de manière électronique. La mise en place ou l'expansion du guichet sont plus efficaces lorsqu'elles sont coordonnées par une seule entité, qui est en général l'autorité douanière locale.

## **B. Infrastructures et réseaux**

### **Adhérer aux accords des Nations Unies relatifs aux infrastructures de transport tels que l'AGR, l'AGC, l'AGTC, l'AGN et le Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable, et les appliquer afin de développer et d'entretenir les infrastructures essentielles / Assurer les liaisons manquantes**

Exemple de mesures :

- La création d'un fonds national spécifique tel que le Fonds d'infrastructure ferroviaire suisse (FIF) peut faciliter l'organisation du renouvellement, de la modernisation et de l'expansion des réseaux infrastructurels. De tels fonds devraient si possible être pluriannuels et assortis de contrats d'objectifs et d'indicateurs de résultats.

### **Poursuivre la mise en œuvre des accords des Nations Unies relatifs aux infrastructures de transport et les faire évoluer pour répondre à la demande croissante en matière de manutention / Suivre le trafic et desserrer les goulets d'étranglement infrastructurels**

Exemples de mesures :

- L'élaboration d'accords relatifs à des plans d'expansion et de modèles d'utilisation du réseau connexes peut faciliter la planification de l'utilisation des sillons ferroviaires après expansion ;
- L'élaboration de plans d'utilisation du réseau peut constituer un schéma directeur pour l'attribution de sillons. De tels plans sont élaborés de façon à satisfaire la demande à venir en matière de transport de voyageurs et de marchandises, mais aussi à éviter que le transport de marchandises ne passe au second plan en raison de l'expansion du trafic de voyageurs.

### **Optimiser les réseaux d'infrastructures en tirant un meilleur parti des STI et de la télématique dans le secteur**

Exemples de mesures :

- Sur les tronçons très fréquentés, des systèmes de gestion de la circulation peuvent améliorer la fluidité du trafic. L'installation, sur certains tronçons routiers, de systèmes d'affichage dynamique de la vitesse maximale, des interdictions de dépassement ou de l'utilisation des voies permet d'éviter que les conducteurs se comportent d'une manière qui pourrait entraîner des embouteillages ou des accidents. Cette mesure vise à améliorer la circulation pour augmenter la capacité du tronçon routier ;
- Les dispositifs d'information et de contrôle intelligents peuvent contribuer à détourner les transports s'effectuant sur de longues distances des tronçons surchargés ou embouteillés. Le système doit couvrir l'ensemble du réseau de transit et fournir au véhicule et au conducteur des informations complètes sur le meilleur itinéraire à suivre jusqu'à destination, en prévoyant entre autres les embouteillages, les flux de circulation, les vitesses et les travaux ;
- L'application de l'intelligence artificielle à l'inspection par systèmes d'imagerie peut accélérer les contrôles aux frontières et réduire les temps de passage.

### **Développer les infrastructures dans les grands centres de transfert intermodal / Suivre le trafic et desserrer les goulets d'étranglement infrastructurels / Utiliser au mieux les infrastructures en facilitant le transfert intermodal**

Exemples de mesures :

- La disponibilité de fonds pour le cofinancement de la construction et de la modernisation des terminaux intermodaux ou des installations de transbordement de transport combiné et la possibilité ainsi donnée à des exploitants privés d'investir dans l'infrastructure des terminaux peut contribuer à accroître la capacité de l'ensemble du système de transport de marchandises (voir, par exemple, le programme autrichien de soutien aux terminaux) ;
- Disponibilité de financements pour la construction de nouveaux terminaux privés de transport combiné ou intermodal et modernisation de ceux qui existent déjà.

### **Mener des recherches sur la généralisation des STI**

Exemple de mesures :

- Le déploiement et l'utilisation de services d'information fluviale (SIF) harmonisés peuvent contribuer à rendre le secteur de la navigation intérieure plus sûr, plus efficace et plus respectueux de l'environnement, et faciliter sa connexion à d'autres modes de transport.

### **Améliorer l'interopérabilité des STI et l'échange de données et prévenir la fraude et les atteintes à la vie privée et à la sécurité**

Exemple de mesures :

- La détermination des pouvoirs publics à élaborer des normes d'interopérabilité pour les STI peut contribuer à augmenter le nombre des solutions compatibles disponibles, ce qui devrait contribuer à les rendre moins onéreuses et à améliorer leur accessibilité.

### **Mener des recherches sur la séparation entre transport de marchandises et transport de voyageurs (mise en place de voies routières et ferroviaires réservées au transport de marchandises)**

Exemples de mesures :

- En séparant les services ferroviaires de voyageurs et de fret sur les tronçons très chargés, il est possible de réduire les conflits de passage entre ces deux types de transport. L'expérience montre que des projets d'investissement relativement modestes concernant les tronçons les plus fréquentés devraient permettre d'augmenter le nombre de passages de 10 à 20 %. Des simulations prospectives doivent être effectuées pour vérifier si les investissements prévus peuvent apporter les résultats escomptés ;
- Il est également possible d'augmenter la capacité d'acheminement par des mesures d'assouplissement telles qu'un léger déplacement des horaires ou l'ajustement des créneaux horaires. Des travaux de recherche ou des simulations d'ajustements de créneaux horaires doivent être effectués pour évaluer les avantages pouvant résulter de telles mesures ;
- Dans les sections les plus chargées, l'élargissement du réseau routier et la séparation entre la circulation des poids lourds et celle des véhicules de tourisme peuvent améliorer la capacité du réseau. La mise en place de sections séparées pour les poids lourds peut être envisagée dans l'optique de constituer des partenariats public-privé, lorsque cela est pertinent, par exemple lorsque les poids lourds sont assujettis à un péage pour l'utilisation du réseau routier.

### **Instaurer et développer le cabotage**

Exemple de mesures :

- La création d'autoroutes de la mer sur certains courts couloirs de transit à fort volume tels que le couloir européen Nord-Sud reliant la Scandinavie à l'Espagne et au Portugal en passant par l'Allemagne et la France, peut contribuer à détourner le transport de marchandises de la route sur ces couloirs. Une telle mesure peut avoir de nombreux effets positifs tels que la réduction des embouteillages, la diminution de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic routier, et l'amélioration de la sécurité routière.

#### **Faire correspondre les infrastructures à une nouvelle conception de la logistique urbaine**

Exemple de mesures :

- Disponibilité de programmes de financement pour élaborer des stratégies de logistique urbaine et mener des études de faisabilité sur des projets concrets isolés de logistique urbaine ou financement de projets concrets isolés de logistique urbaine.

### **C. Objectifs à portée plus générale**

#### **Encourager le recours aux STI dans les transports / Optimiser les activités de transport en tirant un meilleur parti des STI et de la télématique et grâce à l'analyse opérationnelle sectorielle**

Exemples de mesures :

- Des programmes de soutien financier aux PME dans le domaine des STI peuvent contribuer à favoriser l'adoption et l'application de ce type de solutions par cette catégorie d'entreprises ;
- Des programmes de soutien financier et de formation destinés aux PME en matière de recherche opérationnelle peuvent contribuer à favoriser l'adoption et l'application de techniques et de méthodes de résolution de problèmes telles que les techniques et méthodes analytiques avancées ;
- Des programmes d'aide à la numérisation à l'intention des PME peuvent aider ces dernières à choisir les outils logiciels pertinents pour optimiser leurs méthodes de travail. Ces programmes peuvent également aider le personnel des PME à recevoir la formation technique qui leur permettra d'utiliser ces outils.

#### **Favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions / Aider les PME à utiliser des véhicules modernes et à faibles émissions**

Exemple de mesures :

- La création d'une prime destinée à encourager la modernisation des bateaux en les équipant de moteurs à faibles émissions ou l'achat de véhicules électriques ou à faibles émissions peut aider les PME à moderniser ou à renouveler leur flotte de transport. L'utilisation de véhicules électriques nécessite la mise en place d'installations de recharge, sans lesquelles le secteur ne saurait adopter ce type de véhicules.

#### **Modifier la législation afin d'ouvrir le secteur aux femmes / Modifier la législation afin d'améliorer la qualité des emplois dans le secteur, ou aider les micro, petites et moyennes entreprises de l'économie informelle à régulariser leur situation, lorsque cela est nécessaire**

Exemples de mesures :

- La suppression des lois, de la réglementation et des pratiques culturelles qui i) restreignent l'éventail des métiers accessibles aux femmes, ii) limitent la liberté de mouvement des femmes et iii) permettent la discrimination, la violence ou le harcèlement à caractère sexiste sur le lieu de travail, doit aboutir à l'instauration de l'égalité des conditions d'accès des femmes et des hommes aux professions du secteur ;

- L'établissement et la mise en œuvre de lois et de politiques visant à promouvoir l'égalité de traitement, la non-discrimination, la protection de la maternité ou de la paternité et le congé parental, et d'une manière générale la possibilité pour les femmes de participer à la vie économique, sociale et civile devraient contribuer à attirer les femmes vers des secteurs jusqu'ici dominés par les hommes, tels que le transport de marchandises et la logistique ;
- La facilitation de la transition des travailleurs et des unités économiques vers l'économie formelle au moyen de politiques et d'actions protégeant les travailleurs informels et favorisant l'officialisation de ces derniers et des entreprises permet l'instauration de conditions de travail décentes dans le secteur, tout en le rendant plus attrayant pour les travailleurs et les travailleuses.

### **Mener des travaux de recherche sur les bonnes pratiques en matière de formation, de perfectionnement et de formation tout au long de la vie afin de professionnaliser le secteur**

Exemple de mesures :

- La création de plateformes de collaboration et de recherche pour les associations professionnelles, les syndicats et les professionnels en matière de formation dans le domaine du fret et de la logistique peut favoriser une meilleure conception des initiatives de formation, notamment en ce qui concerne la formation tout au long de la vie, laquelle est indispensable à l'amélioration constante du niveau de compétences dans le secteur.

### **Optimisation des activités des expéditeurs**

Exemples de mesures :

- Dans les terminaux, l'assouplissement des créneaux horaires de livraison et de collecte des marchandises peut contribuer à optimiser les activités de transport et l'utilisation des infrastructures. Cet assouplissement doit s'inscrire dans le cadre des mesures de restriction existantes et de la mise en place d'un environnement de travail acceptable pour les travailleurs. Des simulations pertinentes peuvent être effectuées avant la mise en œuvre de cette mesure ;
- La création de procédures d'exemption de visas d'entrée pour les expéditeurs et les transitaires peut contribuer à améliorer l'efficacité des transports.

### **Optimiser le trafic de transit**

Exemple de mesures :

- L'utilisation de trains plus longs ou de wagons de marchandises à deux étages, ou l'aménagement, sur certains itinéraires, de voies normalisées telles que le « corridor 4 mètres » à travers les Alpes, qui suscitent un grand intérêt, peut entraîner une augmentation de la capacité d'acheminement<sup>1</sup>. Le transport de conteneurs multicouches sur certaines voies navigables intérieures conformément aux exigences de sécurité applicables peut également entraîner une augmentation de la capacité. Pour mettre en place de telles mesures, il peut être nécessaire de procéder à des essais pilotes et de soutenir le financement de ces essais. Il convient dans ce cas de définir des règles de financement claires.

### **Mener des activités de recherche-développement sur les STI pour améliorer les activités de transport**

Exemples de mesures :

<sup>1</sup> On trouvera de plus amples informations sur le corridor 4 mètres sur la page Web suivante : <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/modes-de-transport/chemins-de-fer/programmes-d-amenagement-de-l-infrastructure-ferroviaire/corridor-4-metres.html>.

- La création de plateformes collaboratives permettant aux pouvoirs publics, au monde universitaire et aux entreprises de discuter virtuellement des mesures ou des mécanismes d'application des STI peut contribuer à accélérer l'adoption de ces systèmes par le secteur et à améliorer l'efficacité des transports ;
- La mise au point de systèmes fournissant des informations sur les conditions de chargement et de systèmes d'identification automatique des wagons et des conteneurs peut faciliter le transport ferroviaire de marchandises et augmenter la part de ce mode de transport dans les activités d'acheminement du fret.

**Mener des recherches sur les stratégies et techniques propres à augmenter la capacité et à réduire le plus possible les trajets à vide ou à faible taux de remplissage**

Exemple de mesures :

- Le financement de projets pilotes faisant appel à des technologies novatrices permettant d'augmenter la capacité peut contribuer à faire progresser l'innovation. La mise en œuvre de tels projets devrait accélérer l'adaptation technique aux besoins du marché.

**Internaliser les coûts externes à l'appui de l'optimisation environnementale et sociale, notamment grâce à des systèmes de péage intelligent**

Exemples de mesures :

- L'internalisation des coûts externes (pollution atmosphérique, changements climatiques, bruit, accidents, embouteillages) peut avoir pour effet l'amélioration de la concurrence entre les différents modes de transport et réorienter la demande vers le service de transport qui est globalement le plus économique. Cette mesure peut nécessiter une approche internationale afin de limiter les effets négatifs sur la compétitivité d'un service donné par rapport à la concurrence internationale ;
- La mise en œuvre d'une grille de tarification des péages en fonction du poids et des émissions, mais aussi de l'itinéraire choisi et de l'heure de la journée (péage modulé) peut contribuer à éviter les embouteillages et à mieux séparer les trafics. Une telle grille doit être juridiquement et techniquement possible. Sur le plan technique, des systèmes de péage automatique sont nécessaires. Si elle est bien pensée, cette mesure peut contribuer à rendre les transports plus respectueux de l'environnement. Lors de la phase de conception, il convient de tenir compte du coût de la collecte du péage ;
- La modulation des redevances d'utilisation des voies ferrées en fonction du niveau d'émission sonore des wagons peut inciter les propriétaires du matériel roulant ou les compagnies ferroviaires à mettre en service des wagons de marchandises peu bruyants. Cette mesure permettrait de réduire le bruit imputable aux transports et les atteintes à la santé qui en découlent, ce qui renforcerait leur popularité.

**Renforcer les normes relatives à l'environnement et à la sécurité et les normes sociales et, le cas échéant, les intégrer aux conventions et accords internationaux et à leurs cadres réglementaires respectifs**

Exemples de mesures :

- Un examen du cadre réglementaire national peut permettre de comprendre s'il crée des conditions de fonctionnement équitables pour les différents modes de transport et s'il peut contribuer à l'instauration d'une concurrence loyale. Cet examen doit le cas échéant être suivi de modifications législatives propres à garantir que les transferts modaux ne sont pas limités par l'iniquité du cadre réglementaire ;
- En matière de réduction des émissions et du bruit, la mise en place de normes plus exigeantes et d'un plan de mise en œuvre applicable peut contribuer à faire des transports et de la logistique un secteur plus durable du point de vue environnemental. Si l'on veut généraliser les véhicules ou les technologies à faibles émissions, cette mesure doit généralement être associée à des programmes d'aide à l'achat de véhicules de ce type ou à une aide à l'innovation. Cette mesure peut également avoir

des effets positifs sur la sécurité, puisque les nouveaux véhicules à faibles émissions peuvent en même temps être équipés de dispositifs de sécurité tels que les systèmes de contrôle électronique de la stabilité (ESC) ou les systèmes d'assistance à la conduite. Pour que cela se concrétise, les exigences de sécurité applicables aux nouveaux véhicules doivent faire l'objet d'une réglementation appropriée.

### **Améliorer la qualité des emplois et la diversité dans le secteur / Viser la diversité**

Exemples de mesures :

- On ne retrouve généralement pas, dans le secteur des transports et de la logistique, la diversité de la population, des employeurs et des employés pour lesquels il travaille. On contribuera donc à diversifier l'emploi dans le secteur en menant des campagnes, en exécutant des programmes ou en procédant à des modifications réglementaires, ou en menant d'autres actions durables et ambitieuses pour éliminer les préjugés et la discrimination conformément aux principes de l'égalité devant l'emploi, de l'égalité des chances et de l'égalité de traitement ;
- La fixation d'objectifs visant à accroître la diversité, notamment en matière de genre et d'origine ethnique, contribue à augmenter progressivement la diversité dans le secteur. De tels objectifs peuvent concerner l'emploi des femmes, des migrants et des réfugiés (dans la mesure où ils ont légalement le droit de travailler et en veillant à ce qu'ils soient formés et titulaires des permis exigés par les législations nationales), des anciens combattants, des conducteurs les plus âgés ou les plus jeunes (en évitant le travail des enfants et l'interruption de la scolarité obligatoire et en veillant à ce que tous les conducteurs de véhicules utilitaires légers soient formés et titulaires des permis exigés par les législations nationales) et des personnes handicapées (dont la capacité à exécuter la tâche requise, par exemple la conduite, n'est pas affectée).

### **Établir et mettre à la disposition des acteurs et travailleurs du secteur des transports et de la chaîne logistique des mécanismes-cadres de responsabilité, de sanction et de réparation**

Exemple de mesures :

- Un outil d'évaluation des lacunes de la chaîne de responsabilité peut aider les parties ayant des responsabilités dans la chaîne d'approvisionnement à cerner les risques qu'ils encourent et les obligations qui leur incombent dans cette chaîne, à en prendre la mesure et à les gérer. Cet outil est un questionnaire pratique qui permet aux acteurs d'examiner leur mode de fonctionnement et leur dispositif de contrôle, au regard des risques connus et des bonnes pratiques reconnues. Il permet d'éviter les infractions à la législation pertinente en vigueur.

### **Adopter des stratégies et des bonnes pratiques internationales et mettre en place des méthodes de gestion des risques visant à limiter l'introduction et la propagation de parasites et de maladies nuisibles aux êtres humains, aux animaux et aux végétaux**

Exemples de mesures – voir les mesures énumérées à la section A (« Un environnement stable »), aux rubriques « Adhérer aux conventions, accords, règlements et normes sanitaires et phytosanitaires et les appliquer / Persister dans l'application des conventions, accords, règlements et normes sanitaires et phytosanitaires ».

### **Adopter des approches innovantes pour instaurer des marchés publics équitables et centrés sur l'humain, externaliser et définir des cadres de gouvernance pour gérer la privatisation, en prévoyant des garanties sociales et environnementales, et des mécanismes de contrôle**

Exemple de mesures :

- L'application des Principes directeurs relatifs aux partenariats public-privé (PPP) centrés sur la population à l'appui des objectifs de développement durable des Nations Unies peut contribuer à l'établissement d'un environnement plus prévisible

et du cadre juridique et réglementaire requis pour gérer la privatisation des infrastructures de transport dans le cadre de tels partenariats.

## **D. Situation géographique stratégique**

### **Œuvrer au renforcement de la coopération et de la collaboration afin de favoriser une bonne connectivité et une mise en œuvre croissante des couloirs**

Exemples de mesures :

- L'harmonisation des systèmes de contrôle des trains interrégionaux permet le franchissement des frontières sans qu'il soit nécessaire de changer de locomotive. La mise en œuvre de ces systèmes dans les couloirs internationaux permet de décongestionner les grands axes ferroviaires et contribue à améliorer la capacité des couloirs ;
- La coopération dans le domaine de la sécurité devrait permettre de rendre le transport de marchandises plus sûr et d'éviter que les mesures prises en ce sens soient la source de désavantages concurrentiels entre les entités de transport et de logistique des différents pays.

### **Une coopération et une collaboration soutenues à haut niveau**

Exemple de mesures :

- La création de réseaux de coordinateurs permanents en matière de transport de marchandises et de logistique peut contribuer à accroître l'efficacité de la communication entre les partenaires des pays situés le long des corridors internationaux. Une telle mesure peut permettre un échange de vues plus efficace et l'adoption plus rapide de positions communes. Elle peut également aider chaque partie prenante à faire valoir ses intérêts dans la décision prise en commun.

### **Définir une terminologie commune pour le transport de marchandises et la logistique afin de faciliter la communication transfrontière**

Exemple de mesures :

- La disponibilité d'un vocabulaire commun peut permettre aux acteurs du secteur de communiquer plus efficacement, tant au niveau national qu'au niveau international.

## **IV. Remarques concernant l'application des lignes directrices**

12. L'efficacité du secteur du transport de marchandises et de la logistique diffère d'un pays à l'autre. Ce secteur a également atteint un niveau de développement différent selon les pays. Certains d'entre eux jouent à cet égard un rôle de premier plan et façonnent, par leur action, le développement du secteur. D'autres pays tirent parti des bonnes pratiques établies pour développer leurs activités de transport de marchandises et de logistique.

13. La position qu'occupe un pays dans le secteur du transport de marchandises et de la logistique détermine le type d'action que ce pays doit mener pour continuer à développer ces activités. Lorsqu'un pays occupe une place prédominante, il se préoccupe en général de l'optimisation, notamment en s'efforçant de faire concorder les dimensions économique, environnementale et sociale du transport de marchandises et de la logistique. Cette optimisation concerne également la mise à disposition d'infrastructures optimales pour le secteur. Les pays qui cherchent à renforcer leur position dans le secteur ont besoin de se concentrer sur des actions visant à instaurer un cadre stable et favorable à l'activité. Ils doivent également s'assurer que les infrastructures nécessaires à la connectivité internationale sont disponibles, tout en intégrant à leur action des objectifs à portée plus générale de façon à maintenir l'équilibre entre le développement économique du secteur et les priorités environnementales et sociales du pays.



14. Bien que le niveau de développement du secteur dans le pays rende nécessaire certaines actions spécifiques, les pouvoirs publics doivent intervenir dans les quatre domaines privilégiés suivants :

- Création et maintien d'un environnement stable permettant au secteur de prospérer. Un tel environnement implique des règles, des règlements, des normes et des pratiques, dont le respect ou l'application rendra le transport de marchandises sûr, sans danger et efficace et y assurera une concurrence équitable et des conditions de travail décentes ;
- Mise en place d'infrastructures et de réseaux adéquats Ce point concerne à la fois la fourniture d'infrastructures et leur optimisation, y compris en recourant à des privatisations, un processus que les autorités devraient gérer avec soin et en donnant à l'élément humain une place centrale ;
- Atteinte d'objectifs à portée plus générale. Il s'agit d'accroître l'efficacité grâce à la recherche et à l'innovation dans le secteur, en mettant l'accent sur l'élément humain. Il importe également de limiter le plus possible les coûts externes pour l'être humain et l'environnement imputables aux activités de transport de marchandises et de logistique (optimisation sociale et environnementale) ;
- Accès à une position géographique stratégique. Ce type d'action vise à améliorer la connectivité internationale par la mise en service croissante des couloirs internationaux.

15. Lorsqu'un gouvernement souhaite développer plus avant le secteur du transport de marchandises et de la logistique, il doit effectuer une analyse pour repérer les éventuelles lacunes dans l'un de ces quatre domaines et élaborer un plan d'action-cadre pour y remédier. À cet égard, les données d'expérience de pays pairs et l'analyse de leurs actions et des résultats obtenus peuvent être très utiles pour l'élaboration d'un plan directeur mieux adapté.

16. Il est également conseillé d'investir dans le développement du secteur du transport de marchandises et de la logistique. Ce secteur jouant un rôle clef dans la facilitation du commerce, il favorise indirectement l'accélération de la croissance, l'innovation, l'amélioration de la productivité et l'augmentation des revenus, ainsi que le développement des perspectives offertes aux populations.

17. Le développement du secteur dans le cadre d'un plan directeur permet de concevoir et de mener le processus de développement de manière systématique. Il est donc vivement conseillé d'élaborer et de mettre en œuvre un plan directeur national pour le transport de marchandises et la logistique. Les États pourront s'appuyer sur les présentes lignes directrices pour élaborer, réviser et améliorer leurs plans directeurs nationaux, l'objectif étant que le développement du secteur suive une trajectoire viable et contribue au développement durable des pays et de leur économie.

---