



Conseil économique et social

Distr. générale
3 août 2009
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

Cinquante-deuxième session

Genève, 12 et 13 octobre 2009

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

Activités et fonctionnement futurs du Groupe de travail

Conclusions d'un groupe virtuel d'experts

Note du secrétariat

I. Mandat

1. À sa cinquante et unième session, en mars 2009, le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique a décidé de charger un groupe virtuel d'experts d'établir les lignes directrices de ses activités et de son fonctionnement futurs. Le Groupe de travail l'examinera à sa prochaine session, en octobre 2009, ainsi que son nouveau programme de travail pour 2010-2014 (ECE/TRANS/WP.24/123, par. 5). C'est précisément pour ce faire que le secrétariat a établi le présent document qui résume les conclusions du groupe virtuel d'experts.

II. Examens précédents du programme de travail

2. À sa cinquantième session, en octobre 2008, le Groupe de travail avait déjà eu l'occasion de réfléchir sur son rôle et ses activités depuis sa création, en septembre 1979, en se fondant sur une note établie par le secrétariat, intitulée «Bilan et perspectives» (ECE/TRANS/WP.24/2008/6). Lors de la même session, le Groupe de travail avait passé en revue ses principales réalisations et activités au cours des quelque trente dernières années, et estimé qu'il devait inscrire un certain nombre de nouvelles activités dans son programme de travail quinquennal en 2009 (ECE/TRANS/WP.24/121, par. 7 à 10). Ces propositions ont été examinées par le groupe virtuel d'experts et insérées dans le projet de programme pour 2010-2014, que le Groupe de travail va examiner à la présente session, sous le point 13 de l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.24/2009/7).

3. À sa cinquante et unième session, en mars 2009, le Groupe de travail a approuvé une étude sur la conception et la gestion du transport intermodal de marchandises, qui elle aussi énumérait un certain nombre de nouvelles activités dans le domaine des chaînes de transport et de la logistique qui devront figurer dans son futur programme de travail (ECE/TRANS/WP.24/123, par. 25 à 35 et annexe). Ces propositions ont aussi été examinées par le groupe virtuel d'experts et incluses dans le projet de programme de travail pour 2010-2014, que le Groupe de travail examinera à sa présente session sous le point 13 de l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.24/2009/7).

III. Activités et fonctionnement actuels du Groupe de travail

A. Champ et domaines d'activité

4. Depuis 1951, le Groupe de travail est le seul organe intergouvernemental paneuropéen à s'occuper de questions techniques et politiques dans le domaine du transport intermodal et de la logistique. Il réunit des experts de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, des gouvernements, de la Commission européenne et des organisations non gouvernementales, ainsi que des représentants du secteur des transports et des universitaires. Il offre aux experts des gouvernements et du secteur des transports un cadre international qui les tient informés de l'évolution du transport intermodal et aussi – depuis 2004 – de la logistique, et dans lequel ils échangent des renseignements et des exemples de bonnes pratiques, gèrent des instruments juridiques et enfin établissent des rapports, expriment des avis et donnent des conseils sur des questions précises.

5. Les activités du Groupe de travail portent sur les domaines suivants:

- a) Réseaux paneuropéens et normes applicables au transport intermodal (Accord AGTC et son Protocole relatif aux voies de navigation intérieure);
- b) Liaisons de transport interrégionales Europe-Asie;
- c) Unités de chargement intermodales efficaces;
- d) Régime de responsabilité dans le transport intermodal;
- e) Qualité du service ferroviaire dans le transport intermodal;
- f) Chaînes de transport et logistique;
- g) Terminologie du transport intermodal.

B. Organisation des travaux

6. Depuis 1993, le Groupe de travail se réunit deux fois par an, en mars et en octobre. Lors de ses sessions, ses travaux portent généralement sur cinq domaines principaux:

Tableau 1
Domaines d'activité actuels du Groupe de travail pendant ses sessions

| <i>Domaines d'activité</i> | <i>Description</i> |
|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Information | Activités des gouvernements, des organisations intergouvernementales, des organisations non gouvernementales et des universités dans le domaine du transport intermodal et de la logistique |
| Faits nouveaux et bonnes pratiques | Tendances constatées, efficacité obtenue, règlements en vigueur et techniques utilisées dans le transport intermodal |
| Questions de fond | Éléments précis du programme de travail ¹ |
| Droit | Administration de l'Accord AGTC et de son Protocole sur les voies de navigation intérieure |
| Administration | Établissement du programme de travail, élection du bureau, création de groupes d'experts, choix des dates de réunion, etc. |

7. Depuis 2007, le Groupe de travail a mis sur pied des groupes virtuels d'experts, animés par le secrétariat de la CEE-ONU, qui sont chargés de réunir des documents de fond sur des sujets précis. Les membres de ces groupes communiquent entre eux par courrier électronique en langue anglaise et/ou française. Il n'est pas prévu qu'ils se rencontrent.

8. Des groupes virtuels d'experts ont été créés dans les domaines suivants: chaînes de transport et logistique modernes (2007-2008), incidences de la crise économique et financière sur le transport intermodal (2009) et activités et fonctionnement futurs du Groupe de travail (2009). Ces groupes se composent généralement de trois à cinq membres.

C. Participation aux sessions du Groupe de travail

9. Sur les 56 membres que compte la CEE-ONU, 11 à 18 envoient régulièrement des délégations aux sessions du Groupe de travail, dont une grande majorité (8 à 12) d'États membres de l'Union européenne (voir tableau ci-dessous). Trois à huit experts représentent des pays non membres de l'Union européenne, principalement le Bélarus et la Fédération de Russie. Parmi les États membres de l'Europe du Sud-Est ne faisant pas partie de l'Union européenne, seules la Serbie et la Turquie envoient régulièrement des participants. Quant aux pays du Caucase, ils ne sont représentés que très rarement par des membres de leurs missions permanentes à Genève. Entre 2005 et 2009, aucun pays d'Asie centrale n'a participé aux sessions du Groupe de travail.

¹ Pour connaître le programme de travail pour 2008-2012 en détail, prière de se reporter au document ECE/TRANS/WP.24/117, annexe.

Tableau 2
Participation aux sessions du Groupe de travail (entre 2005 et 2009)
 (Nombre de délégations)

| Participation | 2005 | | 2006 | | 2007 | | 2009 | | 2009 | |
|---------------------------------------------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|
| | Printemps | Automne |
| Total pays | 14 | 14 | 18 | 14 | 18 | 13 | 15 | 13 | 11 | ...* |
| Pays de l'UE | 9 | 10 | 12 | 10 | 10 | 9 | 11 | 9 | 8 | ... |
| Pays non membres de l'UE | 5 | 4 | 6 | 4 | 8 | 4 | 4 | 4 | 3 | ... |
| DG TREN | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | ... |
| OIG | 2 | 3 | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 2 | ... |
| ONG, secteur des transports, universitaires | 3 | 10 | 9 | 6 | 9 | 14 | 9 | 7 | 11 | ... |

* Les données seront disponibles pendant la présente session.

10. Les représentants de la Commission européenne (DG TREN) ont participé quant à eux à toutes les sessions du Groupe de travail. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) ont participé de façon régulière. Entre 6 et 14 ONG et associations représentant le secteur des transports ont participé aux sessions du Groupe de travail. La participation a atteint un record à l'automne 2007, pour l'examen de l'incidence des «mégacamions» sur le transport intermodal.

IV. Travaux et fonctionnement futurs du Groupe de travail

11. Les activités du Groupe de travail sont définies dans son programme de travail, lequel est examiné et approuvé par le Comité des transports intérieurs tous les deux ans. En outre, le Groupe de travail fait office de comité de gestion de l'Accord AGTC et de son Protocole sur les voies de navigation intérieure.

A. Portée et rôle futurs

12. Le Groupe de travail est un organe intergouvernemental de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, au service de ses 56 États membres. Les services de secrétariat et de conférence sont assurés en langues anglaise, française et russe par la CEE-ONU, qui est une des cinq commissions régionales de l'ONU. Son objectif primordial est d'intégrer le transport intermodal dans les politiques des transports durables et de favoriser l'utilisation maximum des équipements, infrastructures et terminaux utilisés pour ce transport.

13. Le Groupe de travail sert d'instance, au niveau paneuropéen, dans laquelle les experts des gouvernements et du secteur des transports peuvent échanger des renseignements sur les dernières tendances et les faits nouveaux constatés dans le transport intermodal, les chaînes d'approvisionnement et les systèmes de distribution, ainsi que sur les bonnes pratiques en matière de politique de transport intermodal nationale et sous-régionale (Union européenne). Le Groupe de travail s'occupe des aspects techniques, juridiques et politiques du transport intermodal et de la logistique, en vue de formuler des avis politiques, mais aussi négocie et administre deux instruments juridiques multilatéraux.

Grâce à ses contacts avec d'autres organes subsidiaires de la CEE-ONU et d'autres organes de l'Organisation des Nations Unies, il profite des compétences disponibles dans d'autres régions du monde ainsi que dans d'autres domaines de transport et domaines connexes, comme la sécurité, l'environnement, le commerce et les statistiques.

14. Le transport intermodal ainsi que les chaînes d'approvisionnement et les systèmes de distribution représentent principalement une activité commerciale, même lorsque les gouvernements détiennent en totalité des entreprises de transport, comme des sociétés de chemins de fer ou des fournisseurs de services logistiques. Les compétences techniques des entreprises de transport et d'expédition de marchandises sont capitales pour la conception et la mise en œuvre des politiques des gouvernements dans ce domaine. Ces politiques doivent garantir que les services de transport intermodal et la logistique sont conformes aux objectifs nationaux de transport mais aussi respectent les mesures et les règlements d'ordre économique, social, environnemental et territorial définis et mis en œuvre par les autorités publiques. L'échange de renseignements avec le secteur privé compte aussi beaucoup pour les gouvernements dans les domaines des infrastructures de transport, de la recherche, de l'éducation et de la sensibilisation². La large représentation d'experts du secteur des transports dans le Groupe de travail est donc un atout capital.

15. Le Groupe de travail assure en outre la liaison entre les États membres de l'UE et les États membres de la CEE-ONU non membres de l'UE; en effet, les différences d'ordre technique, réglementaire et institutionnel qui existent entre l'Union européenne et la CEE-ONU doivent être surmontées pour définir des systèmes efficaces de transport intermodal au niveau paneuropéen, voire au niveau mondial. Cela revêt une importance particulière pour les services de transport intermodal.

16. Le Groupe de travail a les caractéristiques suivantes:

- a) Il a une dimension paneuropéenne;
- b) Il sert de cadre aux réunions entre experts des gouvernements et experts du secteur des transports;
- c) Il administre des instruments juridiques multilatéraux;
- d) Il déploie des activités interdisciplinaires et interrégionales;
- e) Il assure des services de secrétariat et de conférence (en langues anglaise, française et russe).

17. Afin de pouvoir jouer réellement son rôle et apporter quelque chose de concret, le Groupe de travail, qui dépend du Comité des transports intérieurs, doit être activement soutenu et façonné par un grand nombre d'experts appartenant aux États membres de la CEE-ONU. Par ailleurs, le travail de fond qu'effectuent ses groupes virtuels d'experts ne saurait être mené à bien par une simple poignée d'entre eux. De même, le Groupe de travail ne saurait mener à bien son rôle paneuropéen si seulement un ou deux groupes sous-régionaux sont représentés à ses sessions. Le secrétariat de la CEE, compte tenu de ses ressources financières et en personnel limitées, n'a pas les moyens d'entreprendre des recherches approfondies et des études de fond pour épauler les activités du Groupe de travail. Son rôle est plutôt d'organiser et de favoriser des discussions, d'administrer les instruments juridiques et d'assurer les services de secrétariat pendant la préparation des sessions et pendant les sessions proprement dites.

² Pour plus de détails sur le rôle des gouvernements dans le transport intermodal et la logistique, voir le document ECE/TRANS/WP.24/2008/4.

B. Diversité des besoins selon les pays

18. En raison de la diversité économique, politique et institutionnelle des pays qui composent la CEE-ONU, le Groupe de travail ne peut être efficace et utile que s'il a la capacité de répondre aux différents besoins de ses «clients», à savoir les gouvernements des pays membres de la CEE, mais aussi les ONG et le secteur des transports.

1. Gouvernements des pays membres de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe

a) Union européenne et pays voisins

19. Dans de nombreux pays d'Europe occidentale, le transport intermodal, notamment le ferroutage, occupe une place prépondérante dans les trajets supérieurs à 500 km. Cela est dû aux offres intéressantes que proposent les entreprises de transport ferroviaire et les entreprises de transport intermodal, mais aussi à la proportion et à la quantité absolue de charges unitaires produites, transportées et déchargées dans des conteneurs, dans des ports maritimes, en provenance d'outre-mer. En outre, la saturation fréquente des réseaux routiers, notamment le long des axes de transport nord-sud, qui traversent les Alpes, c'est-à-dire une zone à l'environnement fragile et à forte densité démographique, incite les gouvernements à favoriser le transport intermodal sur la plus grande partie du trajet pour ne laisser aux transports routiers que le début et la fin.

20. La plupart de ces pays sont membres de l'Union européenne, de sorte que les aspects techniques, politiques et de plus en plus juridiques du transport intermodal sont conçus, entrepris, coordonnés, réglementés et soutenus financièrement par la Commission européenne. En outre, «Bruxelles» entreprend, voire finance, la plupart des activités de recherche dans ce domaine. Il en va de même pour les pays de l'Europe du Sud-Est candidats à l'Union européenne ainsi que pour la Suisse, la Norvège et la Turquie, qui harmonisent de plus en plus leurs politiques en matière de transport multimodal avec celles de l'Union européenne. Pour tous ces pays, le centre de gravité du transport intermodal se trouve à Bruxelles.

21. Ces pays ont tout intérêt à ce que le Groupe de travail renforce son rôle de cadre pour l'échange de renseignements et de bonnes pratiques entre les responsables politiques et les représentants du secteur des transports. À cet égard, il est important que les représentants de la Commission européenne continuent à participer à ses sessions. Le Groupe de travail pourrait en outre rendre un grand service à ces pays en les aidant à explorer les possibilités de liaisons de transport intermodal avec d'autres parties de la région de la CEE, comme le Caucase, l'Asie centrale et l'Extrême-Orient ou encore le Proche-Orient.

b) Pays d'Europe orientale

22. Pour les pays d'Europe orientale, le transport intermodal et la logistique ne vont cesser de gagner en importance au cours des années à venir, tout d'abord pour des raisons internes et ensuite à cause de la libéralisation croissante du marché du transport ferroviaire et des services logistiques dans ces pays. Par ailleurs, le transport routier international à destination et en provenance de l'Union européenne, qui est le principal partenaire commercial de ces pays, va de plus en plus faire l'objet d'une hausse des coûts mais aussi être soumis à des réglementations techniques et sociales ainsi qu'à des restrictions dues à des considérations d'environnement, de sécurité et de santé mais aussi à l'état de saturation des réseaux routiers. Les solutions de transport unimodal, traditionnellement utilisé, devront être remises en question.

23. Il est probable que ces pays sont intéressés par les dernières tendances et l'évolution du transport intermodal et de la logistique pour concevoir et mettre en œuvre leurs politiques nationales et internationales en matière de transport routier. L'application de l'Accord AGTC et de ses repères d'infrastructure et d'efficacité pourrait les aider à accroître l'efficacité de leurs services de transport intermodal et à mettre en place des liaisons ferroviaires de transport de conteneurs entre les pays d'Europe occidentale et les pays d'Asie centrale et d'Extrême-Orient. Le Groupe de travail et ses experts pourraient certainement leur être d'un grand secours dans cette entreprise.

c) *Pays d'Asie centrale et du Caucase*

24. Dans les pays d'Asie centrale et du Caucase, le transport intermodal est actuellement presque inexistant et le transport maritime de conteneurs est assuré presque exclusivement par les entreprises nationales de chemins de fer. Il n'existe pas d'entreprise de transport intermodal en tant que telle. Pourtant, compte tenu de la mondialisation croissante et de l'essor de l'industrie dans ces pays, ceux-ci auront de plus en plus besoin de services de transport intermodal, notamment pour le transbordement rail-route, afin de faciliter les échanges entre eux et avec les pays voisins. Voilà vers quoi devront tendre les politiques nationales des transports dans un proche avenir.

25. Ces pays auront particulièrement besoin de renseignements sur les dernières tendances et l'évolution du transport multimodal et de la logistique ainsi que des compétences techniques du Groupe de travail. De plus, la possibilité de s'exprimer en langue russe au cours des débats devrait être un atout pour eux et faciliter les échanges au sein du Groupe de travail. En outre, l'adhésion à l'Accord AGTC et son application devraient les aider à promouvoir le transport intermodal dans la région et à obtenir l'aide d'institutions financières internationales pour la construction des infrastructures requises.

d) *Canada et États-Unis d'Amérique*

26. Le Canada et les États-Unis d'Amérique se sont dotés de réseaux ferroviaires et de systèmes de transport intermodal différents de ceux des pays d'Europe. Le matériel roulant et les infrastructures ferroviaires sont détenus et exploités par des entreprises privées dans lesquelles les gouvernements ont un droit de regard très limité. Pourtant, les politiques de transport et les dispositions réglementaires appliquées pour promouvoir le transport intermodal en Europe pourraient intéresser le Canada et les États-Unis d'Amérique, tandis que certaines solutions techniques adoptées en Amérique du Nord, comme le transport ferroviaire de conteneurs gerbés sur deux hauteurs, pourraient intéresser les pays d'Europe sur certains couloirs à fort trafic.

27. Ainsi, alors que l'intérêt que ces deux pays peuvent porter à telle ou telle politique de transport intermodal adoptée au niveau paneuropéen est limité, l'échange de renseignements sur les tendances, l'évolution technique ou les mesures prises peut intéresser à la fois les pays d'Europe et les pays d'Amérique du Nord.

2. **Organisations non gouvernementales et associations du secteur des transports**

28. Les activités du Groupe de travail sont soutenues par un nombre relativement grand d'organisations non gouvernementales et d'associations professionnelles. Ces «clients» souhaitent rencontrer les responsables politiques, mais aussi les techniciens et les juristes des ministères des transports afin d'échanger des renseignements sur les innovations techniques ou les dernières mesures prises dans le transport intermodal, notamment dans l'Union européenne.

29. En raison de la dimension paneuropéenne du Groupe de travail, les experts du secteur des transports pourraient aussi se familiariser avec la politique des transports et les

projets prévus ou entrepris dans les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale (EOCAC), notamment les possibilités de liaisons de transport intermodal avec le Proche-Orient et l'Asie. Le caractère interactif des débats au sein du Groupe de travail donne la possibilité aux experts du secteur des transports d'y participer sur un pied d'égalité avec les représentants des gouvernements et de contribuer quant au fond aux débats et à leurs conclusions.

C. Principaux domaines d'activité future

30. Afin de répondre à ces différents besoins et de s'acquitter de son mandat, le Groupe de travail devrait axer ses activités futures sur les questions qui constituent un dénominateur commun à tous ces besoins ou s'efforcer de trouver un compromis entre eux.

31. Compte tenu de ses ressources limitées, le Groupe de travail devrait concentrer ses activités sur un petit nombre de domaines et notamment renforcer ses activités concernant l'Accord AGTC et son Protocole sur les voies de navigation intérieure. Enfin, l'échange de renseignements sur les faits nouveaux et les bonnes pratiques entre les experts des gouvernements et du secteur des transports devrait être développé et mieux structuré.

1. Transport intermodal

32. Dans le domaine du transport intermodal, les activités du Groupe de travail devraient principalement porter sur:

Questions de fond

- a) La surveillance des goulets d'étranglement dans les services de transport intermodal au niveau paneuropéen;
- b) La surveillance et l'analyse des mesures nationales prises pour promouvoir le transport intermodal;
- c) L'examen des questions relatives au transport intermodal, à la fois par les gouvernements et par le secteur des transports;
- d) Le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie: conséquences pour le transport intermodal européen;
- e) La définition de nouvelles caractéristiques, notamment de poids et de dimensions, concernant les unités de charge intermodales;
- f) Les procédures optimales en matière de terminal, de transbordement et de logistique;
- g) L'harmonisation des régimes de responsabilité en matière de transport intermodal dans un contexte paneuropéen.

Questions juridiques

- a) L'administration de l'Accord AGTC et de son Protocole sur les voies de navigation intérieure;
- b) L'extension du réseau AGTC et la surveillance de son développement;
- c) La surveillance des normes et des paramètres AGTC;
- d) L'examen des normes d'infrastructure et des paramètres d'efficacité;
- e) L'examen des procédures en matière de terminal et de transbordement;

- f) L'examen des exigences logistiques à respecter pour améliorer les liaisons avec l'arrière-pays;
- g) L'amélioration des normes en matière d'environnement, d'énergie, de sûreté et de sécurité.

2. Logistique et chaînes d'approvisionnement

33. Cet élément de programme avait été confié au Groupe de travail en 2006, à la suite de la cessation d'activité du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEMT.

34. Il semble généralement admis que l'augmentation prévue du transport en Europe, et ce malgré la récession actuelle, ne sera possible que si une meilleure logistique et une meilleure gestion des chaînes d'approvisionnement, grâce à un usage intelligent des capacités de tous les modes de transport, permettent aux marchandises d'être acheminées plus rationnellement que par le passé. C'est un défi non seulement pour le secteur des transports, mais aussi pour les responsables politiques, qui doivent parfaitement comprendre les exigences de chaînes d'approvisionnement et de la logistique modernes, afin de garantir que les politiques de transport soient menées à bon escient et que les deniers publics soient utilisés efficacement.

35. Et pourtant, à l'heure actuelle, seuls quelques gouvernements de pays de la CEE et la Commission européenne considèrent que des mesures publiques doivent absolument être prises dans ce domaine³ et, en conséquence, seul un très petit nombre d'experts gouvernementaux dans les ministères des transports, qui sont les principaux clients du Groupe de travail, s'intéressent à ces questions.

36. En 2008, le Groupe de travail a achevé une analyse détaillée des chaînes de transport et de la logistique modernes et a rédigé un rapport sur la logistique, les chaînes de transport et le transport intermodal (ECE/TRANS/WP.24/2008/4). Compte tenu de l'inclusion d'un certain nombre d'activités relatives à la logistique dans le transport intermodal dans son nouveau programme de travail, il pourrait suspendre ses travaux dans ce domaine, à moins que d'autres questions se présentent. Le secrétariat devrait suivre l'évolution de la situation dans ce domaine.

D. Réorganisation des travaux

1. Fréquence des réunions

37. Le Groupe de travail se doit de se réunir régulièrement afin de ne pas ralentir le rythme de son activité et de maintenir son réseau d'experts. La bonne qualité des installations de conférence dont dispose le Palais des Nations, à Genève, facilite considérablement son travail. Par ailleurs, seules des réunions où les participants sont en présence les uns des autres permettent les nécessaires échanges constructifs, approfondis et personnels d'informations ainsi que la conclusion dans les délais de travaux de fond. Les quelques réunions de groupes virtuels d'experts tenues depuis trois ans semblent confirmer cette façon de voir (voir par. 7 et 8).

38. La fréquence actuelle des sessions, à savoir deux par an, s'étalant chacune sur trois ou quatre demi-journées pourrait être maintenue. Le Groupe de travail pourrait ainsi réagir

³ Dans son rapport pour 2008, le Groupe de travail indiquait que l'action des gouvernements devait porter sur la politique des transports, l'infrastructure des transports, la recherche, l'éducation et la sensibilisation du public (ECE/TRANS/WP.24/2008/4).

rapidement à toute nouvelle tendance ou fait nouveau et assurer la continuité de son travail. Des sessions plus courtes mais plus fréquentes lui permettraient de ne pouvoir aborder que quelques-uns des aspects de son programme de travail, ce qui ne serait pas souhaitable pour conserver son caractère paneuropéen. On pourrait aussi envisager de réduire la participation des experts représentant les pays de l'EOCAC, compte tenu des temps de voyage jusqu'à Genève.

39. Il faut admettre cependant que certains autres groupes de travail de la CEE, comme le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) ou le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), fonctionnent parfaitement avec une seule session annuelle, mais ils bénéficient du soutien de groupes d'experts spéciaux. On pourrait donc envisager (comme cela était le cas jusqu'en 1989) que le Groupe de travail ne se réunisse qu'une fois par an et qu'il soit épaulé par un ou plusieurs groupes d'experts spéciaux qui se chargeraient de questions précises qu'il leur confierait.

40. Ces groupes d'experts spéciaux pourraient se réunir à Genève, mais sans interprétation simultanée. Ils pourraient aussi être invités par des pays ou des organisations se trouvant hors de Genève, ce qui faciliterait la participation de représentants nationaux. En principe, les groupes virtuels d'experts ne seraient donc plus nécessaires.

41. Afin de réduire les frais de mission et bénéficier de l'effet de synergie avec d'autres organes intergouvernementaux de la CEE, les sessions du Groupe de travail pourraient se tenir juste avant ou juste après les sessions d'autres groupes de travail du CTI s'occupant de questions intéressant le Groupe de travail. On pense notamment au Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), au Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), au Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) ou encore au Groupe de travail des questions douanières intéressant les transports (WP.30). Cette formule nécessiterait évidemment une concertation avec ces autres groupes de travail pour un éventuel alignement des ordres du jour. En outre, cette formule obligerait les délégations à rester une semaine entière à Genève.

42. D'un point de vue purement logistique, des réunions pourraient facilement se tenir juste après le SC.2 et le SC.3, comme suit:

| | | |
|------|-------|----------------------------------------------|
| 2010 | SC.3 | 18-20 octobre 2010 |
| | WP.24 | 21 et 22 octobre 2010 |
| 2011 | SC.2 | Deux premiers jours en octobre/novembre 2011 |
| | WP.24 | Deux jours suivants en octobre/novembre 2011 |

43. Une première estimation montre que seul un très petit nombre d'experts représentant leur pays ou une entreprise de transport participent à deux ou plus de ces groupes de travail, ce qui fait que les économies en frais de mission seraient marginales.

44. Quant à savoir quelle synergie pourrait être obtenue par une plus étroite coopération entre ces groupes de travail mérite une analyse plus approfondie. Il se peut qu'une coopération entre les membres du secrétariat puisse apporter des avantages analogues.

2. Structure des sessions

45. Afin de mieux tenir compte des intérêts divergents des représentants des gouvernements et des représentants du secteur des transports lors des sessions du Groupe de travail, les débats pourraient être organisés de telle sorte que les premières questions abordées soient celles qui intéressent tous les participants. Elles pourraient se terminer par

l'examen des questions relatives à l'administration de l'Accord AGTC et de son Protocole ainsi que des questions obligatoires de nature administrative intéressant au premier chef les Parties contractantes et les gouvernements de la CEE (voir tableau ci-dessous).

Tableau 3

Répartition des domaines abordés par le Groupe de travail

| <i>Domaine d'activité</i> | <i>Longueur des débats (en heures)</i> |
|------------------------------------|----------------------------------------|
| Faits nouveaux et bonnes pratiques | 2-3 |
| Débats de fond | 4-6 |
| Information | 1-2 |
| Questions juridiques | 1-2 |
| Questions administratives | 1 |

46. Le moment de la discussion de chacun de ces domaines devrait être indiqué dans l'ordre du jour provisoire pour que les délégations puissent s'organiser en conséquence.

3. Introduction de thèmes

47. Afin de pouvoir aller au fond des choses, le Groupe de travail pourrait décider que chaque session se concentrerait sur un ou deux thèmes précis relevant du domaine «Faits nouveaux et bonnes pratiques». Ces thèmes pourraient être choisis par le Groupe de travail à la fin de chaque session, pour la session suivante, sur la base d'une liste constamment mise à jour.

48. La préparation et l'animation des débats relatifs à chaque thème pourraient être confiées à un pays ou une organisation en particulier, qui travaillerait en collaboration avec le secrétariat et la présidence. Chaque thème pourrait être présenté par un ou deux exposés concis, suivis d'un débat, après quoi les participants tireraient un certain nombre de conclusions. Il faudrait prévoir une certaine souplesse pour que le Groupe de travail puisse traiter des points qui n'étaient pas prévus.

49. Une première liste de thèmes possibles est soumise au Groupe de travail, comme suit:

- a) Possibilités et difficultés du transport intermodal par voie navigable;
- b) Solutions proposées par les gouvernements et le secteur des transports pour résoudre la crise économique;
- c) Stratégies en matière de transport terrestre adoptées par les ports maritimes: transport intermodal et ports secs;
- d) Aménagement du territoire et transport intermodal: le rôle des terminaux;
- e) Autres (au choix du Groupe de travail).

E. Participation accrue d'experts venant d'Europe orientale, des pays du Caucase et d'Asie centrale aux sessions du Groupe de travail

50. Une des principales caractéristiques des groupes de travail de la CEE est leur dimension paneuropéenne. Malheureusement, seuls un petit nombre d'experts des pays de l'EOCAC participent actuellement aux sessions du Groupe de travail, et ils sont encore moins nombreux à participer activement à ses travaux.

51. Comme nous l'avons indiqué ci-dessus (voir par. 22 à 25), la raison principale en est certainement le peu d'importance que le transport intermodal joue dans ces pays. Au niveau institutionnel, une autre raison tient peut-être à la structure interne de leurs ministères des transports, dans lesquels il n'existe pas encore de mécanismes horizontaux capables de traiter de façon intégrée le transport routier, le transport ferroviaire et le transport par voie navigable. La participation active de ces pays aux travaux du Groupe de travail est en outre entravée par les remaniements répétés de personnel de ces ministères, qui se traduisent en outre par des changements fréquents de la composition de leurs délégations au Groupe de travail. Cela n'a rien à voir avec ce qui se passe pour la plupart des experts d'Europe occidentale qui, eux, participent souvent aux sessions du Groupe de travail plusieurs années de suite et sont donc très familiarisés avec les sujets abordés et les procédures à suivre. Pour finir, le coût relativement élevé des frais de mission, en raison des grandes distances à parcourir entre Genève et leur pays, est peut-être une autre raison importante qui explique la faible participation des pays de l'EOCAC.

52. En restructurant son programme de travail et en se concentrant sur quelques questions précises et concrètes de portée générale, éventuellement plus proches des préoccupations de ces pays, le Groupe de travail pourrait les inciter à accroître à l'avenir leur participation aux sessions du Groupe de travail. Une autre solution, déjà évoquée au paragraphe 40 ci-dessus, serait que des groupes d'experts spéciaux sous-régionaux se réunissent dans ces pays pour examiner des questions les concernant tout particulièrement. Les pays de l'EOCAC non seulement accueilleraient ces réunions sur leur sol mais en assureraient la présidence. Les conclusions et toutes les propositions de mesure qui en découleraient pourraient être examinées lors de la session annuelle du Groupe de travail, à Genève.

53. On pourrait aussi envisager que le Groupe de travail tienne de temps en temps sa session dans un de ces pays, comme cela fut le cas pour la quarante-deuxième session, qui avait été accueillie par le Gouvernement de l'Ukraine, en septembre 2004, à Kiev. Dans ce cas-là, le pays hôte devrait fournir les ressources supplémentaires nécessaires au financement des services de secrétariat et de conférence.

54. Par ailleurs, des aides pourraient être prévues pour faciliter la participation d'experts des pays de l'EOCAC aux sessions du Groupe de travail à Genève. Les fonds nécessaires devraient être fournis par des pays et/ou des organisations donateurs.

IV. Mesures proposées et décisions

55. Le Groupe de travail souhaitera sans doute examiner le présent document qui indique la voie à suivre pour que le Groupe de travail reste une instance paneuropéenne unique en son genre, dans laquelle des experts des gouvernements et du secteur des transports examinent ensemble des solutions techniques, juridiques et politiques pour que le transport intermodal et la logistique fassent partie intégrante du transport durable. Le Groupe de travail souhaitera sans doute examiner et approuver en particulier les mesures proposées dans le présent document afin de renforcer l'utilité et l'efficacité de ses activités dans l'intérêt de tous les pays membres de la CEE.
