



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
RESTREINTE

Document de séance No. 4 (2003)  
14 avril 2003

FRANÇAIS SEULEMENT

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport combiné

(Trente-neuvième session, 14 et 15 avril 2003,  
point 10 de l'ordre du jour)

EXAMEN DE LA PORTEE DES ACTIVITES DU GROUPE DE TRAVAIL

**Transmis par le Groupement Européen du Transport Combiné (GETC)**

Note : Le secrétariat reproduit ci-après une communication transmise par le GETC.

\* \* \*



**ONU-CEE (WP 24)  
ET  
CEMT (GROUPE « COMBINE »)**

---

**QUELLES COMPLEMENTARITES**

**POUR**

**QUELS OBJECTIFS ?**

REMARQUE LIMINAIRE

La CEMT et l'ONU-CEE collaborent déjà ensemble et il ne saurait en être autrement puisque la matière sur laquelle elles travaillent est le même. Mais ce « duo » ne sera durable que s'il devient tripode. En effet, le troisième pied du tripode est constitué par la DG TR.EN de la Commission européenne car, selon nous, il existe une interaction permanente et incontournable entre les trois entités dont les contributions ne peuvent être que complémentaires même si les structures et les modes de fonctionnement ne sont pas toujours superposables.

Tout cela pour dire que nous sommes tout à fait prêts à remettre ce travail à la CE, avec l'accord préalable de ONU-CEE et CEMT.

QUELQUES CONSTATATIONS...

- ➔ Schématiquement, les acteurs stables des groupes de travail concernés par les travaux en cause – outre les personnes constituant la structure administrative permanente – procèdent de deux origines, à savoir :
- D'une part les représentants des Etats, membres de l'Organisation intergouvernementale concernée (Groupe 1)
  - D'autre part, les représentants des ONG accréditées telles que BIC, EIA, UIC, UIRR, IRU, etc - et par invitation le GETC (Groupe 2)

complétés en tant que de besoin par des entités participant à tel ou tel point de l'ODJ. Nous citerons entre autres : CNUCED, OSJD, OTIF...

Pourront aussi être invités en fonction des opportunités, des intervenants sollicités pour présenter un projet s'inscrivant dans le domaine de pertinence de WP 24 ou du Groupe des Transports Combinés.

- ➔ S'agissant du « Groupe 1 », nous constatons en nous défendant de porter un quelconque jugement de valeur, trois faits :

- Une absence quasi permanente des représentants de certains Etats, membres pour la plupart de l'UE, aux réunions des deux structures.
- A ce fait, s'en ajoute un second plus difficile à exprimer dans la mesure où nous ne voulons pas froisser de susceptibilités : tout ceci pour dire que certaines délégations physiquement présentes, sont d'une grande discrétion dans leurs interventions.
- Au global, hors quelques Etats remarquables par leur activisme, il existe une sorte de « déficit » de participation active, qui affaiblit peut-être le groupe et pourrait expliquer partiellement cette « remise en cause ».

→ Le « Groupe 2 » - les ONG - représente ce que nous appellerons l'aile marchante du système. Pourquoi ?

- D'abord parce que ces ONG sont des entités spécialisées dont la vocation est de défendre, valoriser et promouvoir des intérêts économiques. Leurs motivations sont donc plus proches du terrain, tout en gardant en ligne de mire une préoccupation politique (qui peut parfois dévier vers le corporatisme)
- Ensuite parce que la caractéristique commune de ces ONG est leur « transfrontièrabilité », barbarisme exprimant le fait que leur zone d'action dépasse les frontières des pays. Et ce fait est le reflet de leurs activités.
- Il est clair pour nous que plus on ira et plus cette notion de « territoire étendu » (transfrontières) reposant sur une base politico-économico-financière, s'imposera à tous.

→ En d'autres termes, on pourrait assister avec le temps à un rééquilibrage des poids relatifs des deux groupes au bénéfice du Groupe 2. Cette évolution ne sera acceptable qu'à la condition que les options politiques (stratégiques) et idéologiques des seconds n'évoluent pas vers un libéralisme triomphant, qui viendrait s'imposer au détriment des équilibres « sociétaux », témoignages d'une nécessaire éthique. Un sérieux défi pour nos ONG, qui doivent se garder de verser dans un lobbying mal contrôlé.

RAPPROCHEMENT : DIFFERENCES ET COMPLEMENTARITES CULTURELLES

- ➔ Pour diverses raisons, le WP 24 remet en cause son organisation future et corrélativement le cahier des charges de ses initiatives, se posant plus concrètement la question d'un éventuel adossement réciproque à la CEMT en vue de « faciliter la participation des gouvernements aux sessions de travail ». Apprécier la valeur d'une telle argumentation n'est pas de notre compétence même si nous avons un point de vue sur la question.
- ➔ Nous dirons simplement qu'il est logique de remettre en cause le bien-fondé de la double organisation actuelle : ONU-CEE et CEMT (OCDE) dès lors que dans moins d'un an maintenant – 01 mai 2004 – l'Union européenne devrait normalement passer de 15 à 25 Etats-membres et que se profile à un horizon très proche, une nouvelle extension (2007 ?).
- ➔ Réussir un rapprochement ou une fusion nécessite une complémentarité ainsi que le maintien d'un équilibre qui préserve les cultures et les caractères avec comme objectif ultime, d'augmenter l'efficacité et l'enrichissement du groupe.
- ➔ Dans la mesure où les volontés existent de faire fonctionner cette coopération durablement, on peut penser que rien ne devrait entraver ce rapprochement pour plus de résultats et moins de coûts, la notion « temps » ne nous paraissant pas prépondérante.
- ➔ Vu de l'extérieur, nous ferons quelques remarques.
- ➔ Les parrainages respectifs de ONU-CEE et de CEMT (OCDE) nous paraissent de nature différente. Dans l'un des cas, on ressent une culture « diplomatique » alors que dans l'autre, la culture nous paraîtrait plus « économique ». Ceci se manifeste à la fois au niveau des problèmes étudiés – ou tout au moins de la perception que nous en avons – et au niveau du langage utilisé. Il suffit pour s'en convaincre de se référer aux documents produits par les deux entités. Qui dit travail en commun, implique de trouver une voie moyenne également satisfaisante pour les deux parties.
- ➔ Le second problème à « régler » peut-être représenté par la différence de taille respective de deux ensembles. Nous ne connaissons pas l'importance de ONU-CEE ; la CEMT compte 20 personnes

environ avec toutes les caractéristiques d'une petite structure, réactive, mobile, on dirait aujourd'hui agile. Pour utiliser une autre image, on a l'impression de l'extérieur, que devront coopérer un grand ensemble immobilier avec plein de tuyaux, d'escaliers, d'étages et une maison individuelle. Comment s'ajusteront-ils ?

- Un autre élément à considérer est le fonctionnement différent des deux organisations. En effet, la CEMT a un rendez-vous annuel de printemps, le Conseil des Ministres qui cadence ses objectifs de production. Il faudra donc s'organiser en conséquence. On peut en effet penser, si l'issue de cette coopération était favorable, qu'elle ne resterait pas un phénomène isolé et qu'elle pourrait donner des idées identiques à d'autres groupes de travail. La démarche envisagée n'est donc pas anodine : elle pourrait être assimilée en fait à un pilote destiné à préparer d'autres phases d'un projet plus ambitieux.
- Le rythme de travail envisagé : une session annuelle pour chaque composante nous paraît insuffisant. Le Monde bouge, il bouge vite. Se caler sur une réunion par an risque de faire perdre le contact avec le réel surtout que pendant le même temps, la Commission européenne avance et que le duo ONU-CEMT aura le devoir de ne pas se laisser dépasser. Il faudrait envisager que des sous-groupes ou des commissions puissent fonctionner sur la base de thèmes dont elles seraient débitées dans le cadre d'un calendrier annuel, de façon à mettre l'intertemps à profit.
- De la même façon, il faudra concevoir un leadership alterné de la structure commune pour apporter du sang neuf et éviter toute frustration dans la durée, d'un groupe vis à vis de l'autre.

## CONTENU DU PROJET

- Le document du 03.12 de M. Poul HANSEN résume bien aux points 4 et 6, les évolutions lourdes enregistrées depuis 25 ans environ en transport et logistique comme conséquences des remises en cause dans le « manufacturing ». Seuls manquent peut-être à la liste, deux éléments : la délocalisation industrielle qui a entraîné une forte augmentation de la demande en transports intercontinentaux et surtout l'exigence de qualité (ISO 9000, 9002 et 14001).
- Notre seconde remarque concerne la nouvelle ambition dont se dotent les deux organisations intergouvernementales en consolidant leurs forces. De nouvelles obligations en découlent tant au plan des thèmes à prendre en compte que des résultats à atteindre, ce qui implique entre autres qu'il faudra se saisir de problèmes concrets et comme nous l'avons dit lors de la réunion du

23.09.2002, qu'il faudra passer plus systématiquement des paroles aux actes, car il ne sera plus acceptable de se cantonner aux déclarations d'intention, au virtuel en quelque sorte.

- Cette évolution se justifiera d'autant plus qu'ensemble ONU et CEMT pourront naturellement prétendre être associées aux travaux de la DG TR.EN de façon à en

optimiser la cohérence et ses effets au double plan politique et technique. Ceci impliquera aussi quelques ajustements sur les sujets abordés, par exemple :

- Les évolutions engagées au niveau de l'UE au plan des Chemins de Fer devront être intégrées :
- Dissociation des infrastructures qui demeurent sous le contrôle des Etats et des Entreprises Ferroviaires historiques lesquelles ne seront plus, ni des monopoles d'Etat, ni des Administrations
  - Redéploiement d'Entreprises Ferroviaires historiques au delà de leurs frontières traditionnelles
  - Création d'Entreprises Ferroviaires privées
  - Libéralisation du fret ferroviaire a/c du 15.03.2003
  - Etc

Se vérifie concrètement ici la dichotomie Chemins de Fer – Etat qui comme nous l'avons dit plus haut, fera progressivement éclater la notion de frontière administrative. Il faudra en tirer les conséquences ici.

- L'un des thèmes de travail récurrents du WP 24 est : « Rôle des Chemins de Fer dans la promotion du transport combiné » (Rail-Route, Rail – Fluvial-Route...) Il va falloir clairement voir de quel(s) Chemin(s) de Fer et de quels autres acteurs il est question. Que dire en effet à DB Cargo qui contrôle NS Cargo, DSB Cargo, CZ Cargo tout en étant candidat à PKP, s'intéresse au Royaume-Uni et à l'Ecosse pour y obtenir une licence, prend 20% de BLS, 50% de KOMBIVERKEHR qui tracte maintenant ses trains avec LOKOMOTION et RTC et élargit sa palette en acquérant STINNES – SCHENKER, ce dernier étant une ancienne filiale cédée il y a 10 ans environ... Qui parlera au nom de DB Cargo pour promouvoir le Chemin de Fer ou pour promouvoir ses propres Organismes de transport HANGARTNER, SCHENKER...?
- Ceci ouvre de fait la question de la Promotion institutionnelle du Transport Combiné en Europe à d'autres organes (et c'est une question sur laquelle le GETC se penche actuellement).
- Bien-sûr, ceci ne remet pas en cause les travaux relatifs aux Modèles de partenariats (Partnership models) et aux Bonnes pratiques (Best practises) au contraire, mais ces concepts doivent naturellement trouver une projection « terrain » qui nous ramènera concrètement à l'AGTC entre autres. S'agissant des modèles de partenariats et bonnes pratiques, le GETC a mis au point avec

NOVATRANS et le GNTC, des Indicateurs clé de performance – dont ONU-CEE et l’UIC ont connaissance – que nous avons depuis transmis à la DG TR.EN, SNCF Fret et FNTR et qui pourraient accompagner un projet de trains haut de gamme transfrontières dédiés à la messagerie-express, le froid et le fret aérien si l’ensemble des partenaires concernés - notre profession comprise - décidait d’y adhérer après enquête...

- AGTC (Accord Général sur les lignes importantes du Transport Combiné et leurs installations terminales). Nous avons déjà abordé cette question lors de la 38<sup>ème</sup> session du WP24 (07/09.10.2002 à Genève) pour expliquer que celui-ci constituait un exemple idéal pour matérialiser la démarche et passer des paroles aux actes. Concrètement AGTC-AGC est un inventaire des standards et paramètres – valeur 1997 – regroupés dans le « Livre Jaune », qui est à première vue un ouvrage impressionnant par la somme des informations qu’il contient. Mais la vraie question pour les Entreprises ferroviaires, les Opérateurs, les Organismes de transport et/ou de services intermodaux, est de lui donner une réelle utilité. En nous reportant au chapitre « Mandates and Objective » (version anglaise page 1) on lit ceci :

*“The European Agreement on important International Combined Transport lines and related Installations (AGTC) provides the legal framework for the development of international combined transport infrastructure and services, particularly combined road-rail transport infrastructure and services, for the improvement of their efficiency. Combined road-rail transport comprises the transport of containers, swap bodies and entire trucks on railway wagons to and from equipped terminals...”*

A la page 2 de la même version, nous lisons encore :

... « *The European Agreement on Main International Railway Lines (AGC) similarly provides the international legal framework with a view to the facilitation and development of international rail traffic throughout the continent* »

Les pages suivantes introduisent certains paramètres tels que : nombre de voies, gabarits UIC B et C..., distances minima entre les centres de deux voies, vitesse nominale minimum et vitesse d’exploitation, charge autorisée des trains, attentes aux terminaux, aux frontières, pour terminer page 7 par la conclusion suivante sous le titre « Progress made in the 1992 – 1997 period » :

*The situation in 1997 reflects little progress compared with the former inventory... With some exceptions, the lack of significant progress is most evident in operating conditions at the borders, ferry links, terminals, which seriously erodes the competitiveness of freight transport by rail in general and particularly in combined transport. This raises once more the need for more substantial progress in the way towards interoperability in the region.*

*The inventory also reveals the existence of a good number of railway lines with poor parameters that cannot offer the level of service envisaged in the AGC and AGTC Agreements...”*

Concrètement les lignes ne répondant pas aux standards de l’AGTC – AGC doivent en être exclus, de façon à conserver à cette somme de travail toute sa crédibilité et toute sa valeur. Ne pas le faire serait faire preuve d’un manque de courage et de responsabilité !



Suivent pays par pays et lignes par lignes, les informations correspondantes. Pour matérialiser un exemple, nous avons prévu d'étudier concrètement les lignes combinées avec leurs plus grandes caractéristiques communes :

Paris - Milan - Ljubljana	}	à venir
Londres - Milan		
Londres - Paris - Barcelone		
Francfort/Main - Novare		
Munich - Madrid		
Rotterdam - Milan		

ceci pour bien montrer le caractère purement descriptif catalogue / inventaire du Livre Jaune dans sa conception actuelle qui se borne à constater des situations pays par pays. Alors que AGTC-AGC devrait être plus ambitieux en informatisant ce document à l'image des logiciels routiers décrivant de façon dynamique le parcours d'un point A à un point B, à condition d'entrer encore dans le Livre Jaune :

- Tunnels (caractéristiques)
- Terminaux avec leurs spécifications et conditions d'exploitation uniformisés
- Tension électrique
- Signalisation
- Corridors
- Sillons
  
- Durée réelle des opérations en Douane
- Formalités administratives opérationnelles réelles aux bouchons frontaliers
- Critères d'interopérabilité
- Gabarit de la ligne
- Vitesse opérationnelle
- Longueur des trains
- Echange international d'informations
- Masse totale du convoi
- Conditions d'acceptation des marchandises dangereuses

Tout cela pour démontrer que :

- Le terme « cohérent » utilisé page 2 n'est pas satisfait
- Les temps d'intervention sur les terminaux ne sont pas respectés
- Les temps d'arrêt en frontières ne sont pas les temps réels
- Qu'entre Paris et Milan, il n'est pas possible d'exploiter un train du combiné d'une longueur de 750 mètres, d'une masse de 1600 tonnes, roulant à une vitesse opérationnelle de 120km/h

En l'état, ce document est-il utile ? La réponse est NON ! C'est donc bien par l'AGTC qu'il faut commencer, pour mettre en application Modèles de partenariats et Bonnes pratiques, ainsi que les Indicateurs clé de performance proposés par le GETC qui trouveront ainsi une autre

application concrète. Ceci revient à dire qu'il faut calibrer uniformément en Europe (UE et au delà) des temps de manutention à l'unité, des horaires de travail sur les terminaux, des vitesses commerciales moyennes, des temps d'intervention maxima lors d'un changement de conducteurs ou de locomotives, des langues communes et des procédures communes – en fait, il faut probablement copier (coller) pour le transport ferroviaire du fret, des procédures déjà existantes en transport aérien, routier, maritime. Voilà un vrai projet à l'échelle d'ONU CEE – CEMT. Et surtout, il faudra fixer des échéances dans le temps pour concrétiser ces travaux et leur application.

→ Convention relative au transport intermodal de marchandises

Ce sujet fait systématiquement partie des questions débattues à chaque session du WP24, au moins depuis le printemps 1999, sans que nous ayons vu sa problématique progresser de façon significative. Régulièrement en effet la CNUCED vient faire un point sur la question d'une Convention en faveur du transport multimodal – mondial – la Convention OTM de 1980. A chaque fois nous avons l'impression que le distinguo a été effectué entre transport intermodal intra-européen, le seul qui nous concerne d'ailleurs et le transport multimodal. Il est d'ailleurs surprenant de constater qu'une confusion (volontaire ?) dans la terminologie vient se glisser dans la formulation alors même qu'un glossaire très complet a clairement distingué intermodal (de porte à porte) et multimodal (de port à port).

Ces allers et retours continuels ne devraient plus être de mise puisque en 2000, il était bien apparu suite à deux réunions de professionnels (Transporteurs terrestres européens et grands Chargeurs) que le distinguo devait être fait et qu'un besoin existait.

A la même époque, l'UE avait commandité une étude auprès de l'Université de Southampton :

« Intermodal Transportation & Carrier Liability »

signée par Madame ASIARIOTIS de l'Institute Maritime of Law concluant en faveur de la mise en place d'une telle Convention (cf. Executive Summary annexé) ou à défaut d'un Règlement ou d'une Directive de l'UE.

Le Livre Blanc de la DG TR.EN (Sept 2001) n'a pas explicitement intégré cette question que nous considérons pour notre part comme sa 61<sup>ème</sup> mesure.

Lors d'ITL 2002 à Rotterdam (12.12.2002), S. TOSTMANN (DG TR.EN)) a fait figurer cette question à la liste des problèmes auxquels la Commission doit trouver une solution.

L'ONU est gérante de la CMR. Le transport combiné procède selon nous du transport routier associé à un autre mode - ferroviaire - short sea ou fluvial.

L'alternative est la suivante : ou bien le Transport Combiné se verra doté d'une « Convention » au travers d'un Règlement de l'UE – ce qui actera une rupture au niveau de l'Europe et un affaiblissement de la CMR (et de l'ONU) ou l'ONU saura reprendre l'initiative et conduire ce

projet à son terme dans un délai acceptable (pas plus de 2 ans). Le rapprochement ONU-CEMT constitue une opportunité exceptionnelle pour concrétiser cette démarche et nous insistons bien, au niveau des échanges strictement intra-européens, sans que ce projet ne soit pollué, ralenti ou dévoyé par une quelconque tentation multimodale.

L'occasion est unique (one-off). Si elle n'est pas saisie, l'ONU verra son domaine de compétence réduit par le biais d'un Règlement de l'UE. Pour nous : un Bien, pour l'ONU : un Mal ? En tout cas un vrai défi pour ONU-CEMT selon nous.

→ Poids et dimensions des UTI ou U(E)CI

Tant ONU que CEMT suivent les travaux que la DG TR.EN a initié dans ce domaine dont l'objectif est d'aboutir à une uniformisation souhaitable.

Le GETC a fait connaître sa position sur cette question en argumentant en faveur de dimensions pour les caisses mobiles, conteneurs et contenants routiers cohérents calées sur les dimensions des véhicules routiers (Directive 96/53). Notre contribution à ces travaux est annexée à ce dossier.

Le CEN ( l'ISO) et le BIC sont aussi parties prenantes de cette question. Si ONU et CEMT consolident leurs actions, elles devront conjointement se saisir de ce problème comme elles devront se saisir de tous les problèmes liés au transport et à la logistique en Europe, si elles veulent – ensemble – jouer un véritable rôle dans le concert européen. Se contenter de suivre ou observer, reviendra en effet à abandonner une partie de sa substance et de ses prérogatives, laissant à la seule Union Européenne, un leadership incontesté. Plus qu'une erreur, c'est une faute.

Il est vrai que l'UE a un pouvoir législatif et que Règlements et Directives s'imposent de droit aux Etats-membres. Cette dimension manque à ONU-CEMT. Raison de plus pour ne pas s'affaiblir encore en s'excluant du jeu alors même que le territoire européen au fur et à mesure qu'on se déplace vers l'Est, est de plus en plus terrestre, donc routier et ferroviaire.

→ Gestion des sillons ferroviaires (fret)

Nous avons déjà eu l'occasion d'exposer à la CEMT notre point de vue sur cette question que nous comparons – peut-être un peu schématiquement – à la gestion des Autorisations CEMT. A la réflexion, il nous semble pourtant que cette question des sillons Fret – continuellement défavorisés par rapport aux sillons Voyageurs – devrait être confiée à une entité neutre et transnationale qui puisse participer à leur distribution dans un esprit pouvant s'inspirer du système des « CEMT » ou des Droits de trafic (slots) en aérien. Le rapprochement CEMT-ONU devrait faciliter et justifier une telle démarche qui serait une conséquence directe des initiatives à prendre dans le cadre de l'AGTC.

→ Logistique (et intermodalité)

Ce chapitre se réfère au relevé de décisions de la réunion du Groupe sur les Transports Combinés de la CEMT du 23.09.2002 à Paris, posant les trois questions suivantes :

- Qu'entend-on par logistique ?
- Comment la définir ?
- Quels rôles les gouvernements sont-ils amenés à jouer pour favoriser cette approche ?

Dans l'optique d'un rapprochement des travaux ONU-CEE et CEMT, il est légitime pour le GETC de contribuer ici à la sollicitation qui nous est adressée.

De plus, il nous paraît essentiel, à nous professionnels, que ce thème soit pris en compte car il est devenu aujourd'hui une composante incontournable du paysage économique et social du monde.

→ Qu'entend-on par logistique et comment la définir ?

Sans remonter à l'Antiquité, nous rappèlerons d'abord sa définition moderne (19<sup>ème</sup> siècle).

*« La logistique est la partie de l'art militaire qui traite des voies et moyens permettant aux armées :*

- *de vivre, se déplacer et combattre dans les meilleures conditions d'efficacité*
- *d'amener le plus promptement possible les troupes mobilisées avec leurs matériels et leurs convois, des camps de garnison aux lieux de concentration et de là, sur le théâtre des opérations militaires »*

Corollaire

*La logistique sert de base à la stratégie*


Transposée dans le monde économique, cela donne (fin 20<sup>ème</sup> / début 21<sup>ème</sup> siècle) :

*« La logistique est la science qui traite des voies et moyens permettant aux entreprises d'approcher le plus promptement possible les pièces et les produits »:*

- *des lieux d'approvisionnement aux lieux de production*
- *et de là aux sites de consommation*

- *tout en connaissant en temps réel leur situation et leur statut*

Ce qui peut se résumer par la formule :

- *The right quantity*
  - *Of the right PN (Part Number)*
  - *At the right place*
  - *In the right conditions*
  - *At the right time*
  - *At the right cost*
- 
- = JUST IN TIME

complétée par les caractéristiques suivantes :

- *La logistique est globale, c'est à dire mondiale au double niveau de la maîtrise des flux physiques et des flux d'information*
- *La logistique est stratégique en quoi elle est - au plan des décisions - de la compétence des directions générales*
- *La logistique est une « arme » de supériorité industrielle, économique et commerciale*
- *Elle est donc intimement liée à l'engagement qualité.*

→ Quels rôles les gouvernements sont-ils amenés à jouer pour favoriser cette approche ?

Comme le dit justement le document émanant du Ministère français des Transports à la signature de MM. MIGNEREY et VIARDOT, la logistique est aujourd'hui un métier privé, qui vient compléter l'activité des professionnels du transport. Mais ce métier et ceci est tout particulièrement vrai en transport intermodal, ne peut s'exercer efficacement qu'à condition de s'appuyer sur des infrastructures publiques : ports maritimes et ports secs, aéroports, plates-formes d'échange, gares routières, terminaux fluviaux, autoroutes, voies ferrées : toutes ces infrastructures sont de la responsabilité de la puissance publique qu'il s'agisse des investissements aussi bien que de leur localisations directement liées à l'aménagement et l'organisation du territoire mais aussi de la réglementation qui l'encadre.

→ A titre d'exemple on pourra prendre en considération l'ouverture du Grand Marché intérieur le 01.01.1993, décision politique s'il en fut.

Celle-ci s'est accompagnée d'un redéploiement stratégique qui a vu un nombre très significatif de groupes internationaux américains, japonais et coréens en tête – du simple fait de la disparition des frontières intérieures de l'UE et de la libre circulation des marchandises – commencer à ajuster leur politique de stockage et de distribution de leurs produits finis à partir d'EDC (European Distribution Centre), créés de toutes pièces à cette occasion et installés aux Pays-Bas (60%), en Belgique et dans le Nord / Nord-Est de la France principalement. Il suffit de parcourir les régions comprises entre Anvers et Utrecht pour s'en persuader, sans parler de réalisations exemplaires (NIKE à Laakdal... mais aussi COMPAQ, MICROSOFT, 3M, TOYOTA ou AGCO, ROVER, INTERNATIONAL HARVESTER en Lorraine... et de nombreux autres).

Ces considérations prennent toute leur valeur lorsqu'on les rapproche de la nécessité de disposer d'UTI (ou UECI) européennes normalisées, d'une Convention relative au transport intermodal de marchandises qui sont de la responsabilité de l'Autorité publique.

→ Et ceci se vérifie encore lorsqu'on observe les initiatives prises par les Intégrateurs où :

- UPS s'installe sur l'aéroport de Cologne
- DHL s'installe sur l'aéroport de Bruxelles
- TNT s'installe sur l'aéroport de East Midlands
- FEDEX s'installe sur l'aéroport de Roissy-CDG

Et que dire de la réalisation de Vatry en Champagne ?

→ 2004 verra l'UE s'étendre à l'Est par l'intégration de 10 nouveaux Etats-membres représentant environ 100 millions de nouveaux citoyens. Il n'échappera à personne que la puissance publique aura à nouveau un rôle prépondérant à jouer dans la redéfinition des priorités en termes d'intégration, d'aménagement du

territoire et de répartition des investissements de structures qui conditionneront logiquement des investissements privés de production.

Et il en sera de même chaque fois qu'un cadre réglementaire viendra épauler le développement d'un système économique.

→ La contribution du Ministère couvre bien la question et il n'y a donc pas lieu de paraphraser. Un entrepôt, un centre de transit, un bâtiment industriel se construisent pour une trentaine d'années. En cela ils sont de la compétence de l'initiative privée. Une route, une voie ferrée, un canal, un port sont construits pour 100 ans et plus... Ils sont du domaine public, même si on commence à admettre aujourd'hui que le financement peut-être mixte.

→ La logistique se trouve au carrefour de préoccupations à court, moyen et long termes : elle

associe approvisionnement – production – distribution – gestion – investissement. Elle impacte l'environnement, la sécurité et génère des phénomènes de congestion. Elle crée ou détruit de la richesse et des emplois. Elle structure et organise l'espace.

Pour ces raisons et d'autres encore, tout aussi bonnes, CEMT et ONU-CEE doit se saisir des aspects réglementaires de la logistique dans sa relation avec l'intermodalité. Ceci est notre conclusion.

---