



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****Importance du secteur du transport de marchandises
et de la logistique pour les économies nationales
et rôle des gouvernements et de l'expérience
nationale dans le développement de ce secteur****Note du secrétariat****I. Contexte**

1. Le présent document traite de l'importance du secteur de la logistique pour les économies nationales, analyse le rôle des gouvernements dans le transport de marchandises et la logistique et expose les bonnes pratiques recueillies auprès d'États membres de la CEE en matière de conception de plans directeurs dans les domaines du transport de marchandises et de la logistique.

2. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique est invité à examiner ce document dans le cadre de l'élaboration d'un Manuel pour la conception de plans directeurs nationaux sur le transport de marchandises et la logistique.

**II. Importance du secteur de la logistique pour les économies
nationales**

3. Deux pays qui commercent l'un avec l'autre peuvent tirer profit de leurs transactions s'ils disposent d'avantages comparatifs différents dans la production de divers produits de base marchands, dont l'échange peut permettre la conception de biens et de services qui n'auraient autrement pas pu voir le jour. De ce fait, on estime que le commerce aide les pays à accélérer leur croissance économique, à innover, à améliorer leur productivité et à mieux rémunérer la population tout en lui offrant davantage de possibilités, et qu'il contribue ainsi de façon déterminante à mettre le développement économique au service du bien-être des personnes.



4. Toutefois, il peut être difficile de commercer sans que les échanges soient facilités par des services de transport de marchandises et de logistique performants, grâce auxquels les produits de base peuvent circuler entre les partenaires commerciaux.

5. Différents organismes mesurent la performance du secteur du transport de marchandises et de la logistique, qui peut permettre de mieux comprendre l'importance de ce secteur dans la facilitation du commerce ou pour le développement économique d'un pays.

6. L'indice de performance logistique (LPI) de la Banque mondiale rend compte de la performance des pays dans le secteur du transport de marchandises et de la logistique au regard de six indicateurs :

1. L'efficacité du processus de dédouanement ;
2. La qualité des infrastructures commerciale et de transport ;
3. La facilité d'obtenir des prix compétitifs pour les expéditions internationales ;
4. La compétence et la qualité des services logistiques ;
5. La capacité de suivre et de retrouver les envois ;
6. La fréquence à laquelle les envois atteignent leur destinataire dans les délais fixés ou prévus.

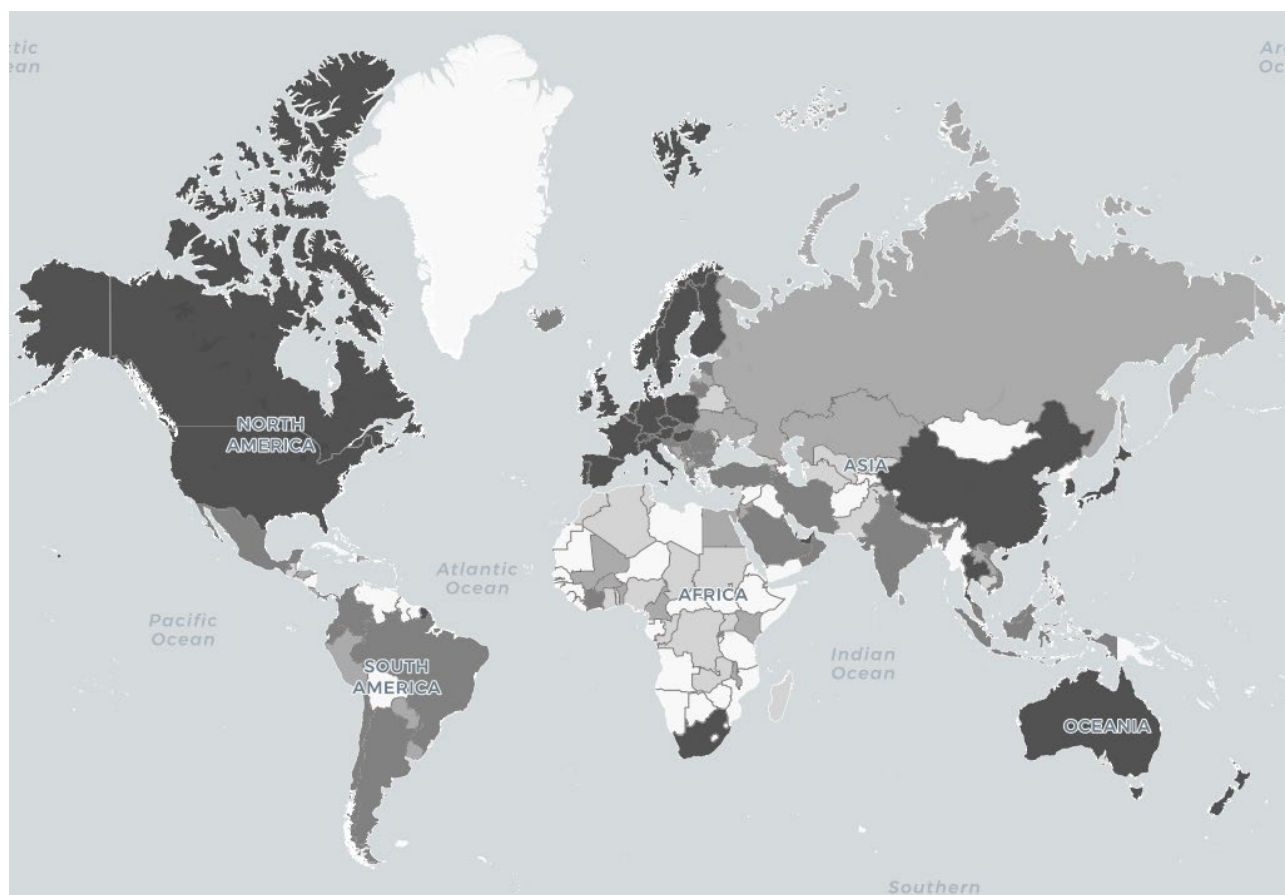
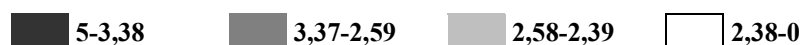
7. S'agissant de valider ces indicateurs, les transitaires et les entreprises de transport express sont considérés comme les mieux placés pour évaluer la performance des pays. En fin de compte, ces intervenants influent directement sur le choix des itinéraires et des voies d'accès empruntés pour les expéditions et, ainsi, sur les décisions des sociétés concernant l'emplacement de la production, le choix des fournisseurs et la sélection des marchés cibles. La qualité et la crédibilité du LPI reposent donc en grande partie sur l'avis des transitaires.

8. Reconnaissant qu'il importe de mesurer la performance des ports à conteneurs, la CNUCED a mis au point l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers en 2004 afin de déterminer la position des pays dans les réseaux mondiaux de transports maritimes réguliers. Cet indice rend compte de la qualité du raccordement des pays aux réseaux de transports maritimes mondiaux au regard de cinq composantes du secteur des transports maritimes : le nombre de navires, la capacité de chargement de conteneurs, la taille maximale des navires, le nombre de services et le nombre de compagnies qui déploient des navires porte-conteneurs dans les ports d'un pays donné.

9. D'après les résultats de la mesure du LPI effectuée par la Banque mondiale en 2018 pour 160 pays à travers le monde, les 30 pays les plus performants (représentés en noir sur la carte de la figure 1) ont un indice supérieur à 3,50 sur l'échelle, qui va de 0 à 5, et 10 d'entre eux affichent un indice supérieur ou approximativement égal à 4. Les 30 pays les moins performants (représentés en blanc sur la carte de la figure 1) ont un indice inférieur à 2,40 et 10 d'entre eux ont un indice inférieur à 2,15.

10. Un pays dont le LPI est élevé répond aux besoins du secteur de la logistique et il est donc facile pour les transitaires et pour les expéditeurs d'y transporter des marchandises. Les pays qui affichent les LPI les plus élevés, données à l'appui (fig. 2), sont également ceux qui ont les revenus les plus élevés selon la mesure du revenu national brut (RNB) par habitant.

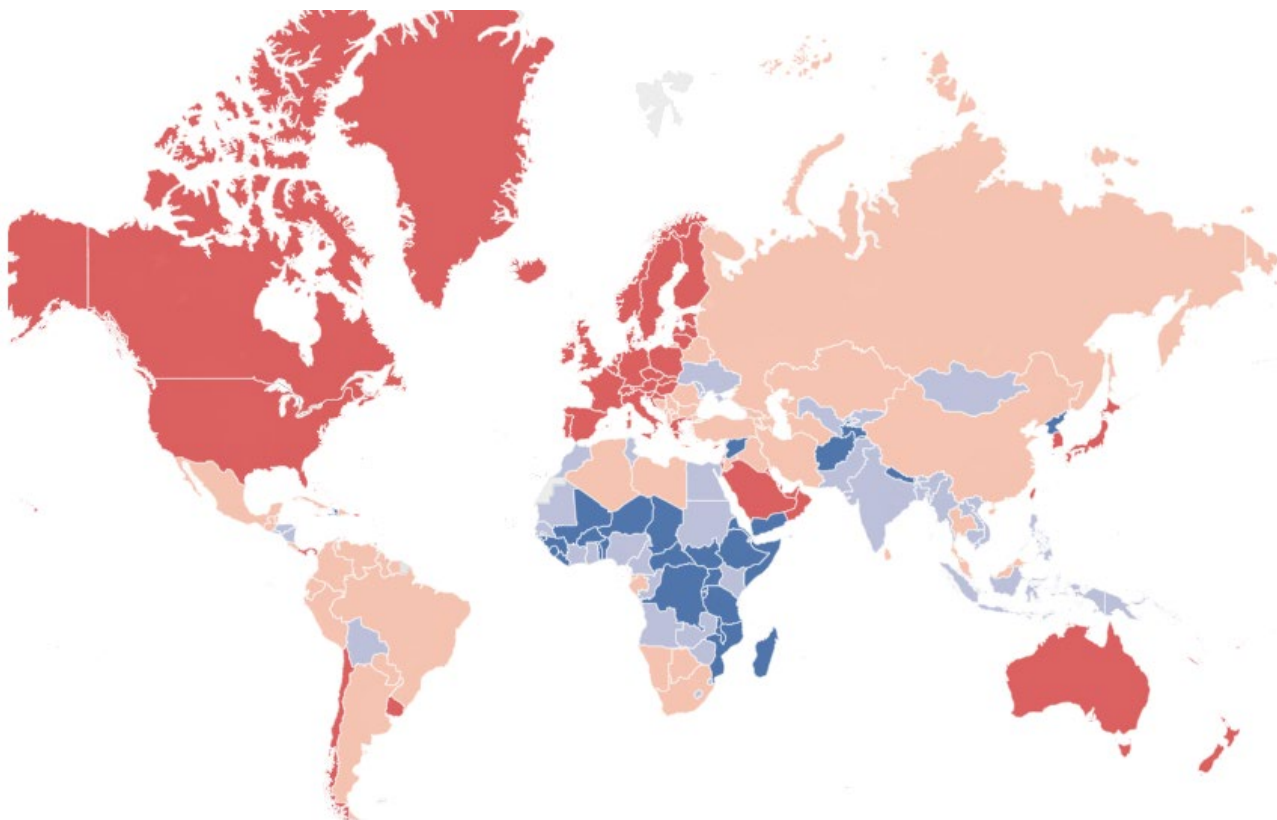
Figure 1
Indice de performance logistique, 2018*








Source : Banque mondiale, <https://lpi.worldbank.org/international/global>.

* Clause de non-responsabilité : La présente carte est proposée à des fins d'illustration et n'est pas l'expression de l'opinion de la Banque mondiale et des auteurs cités quant au statut juridique des pays ou territoires ni quant au tracé de leurs frontières.

Figure 2
Revenus dans le monde, 2018**



Classification des pays selon leurs revenus

| | | |
|--|--|---|
|  Pays à faible revenu |  Pays à revenu intermédiaire (tranche inférieure) |  Données non disponibles |
|  Pays à revenu élevé |  Pays à revenu intermédiaire (tranche supérieure) | |

Source*** : Banque mondiale, <https://datatopics.worldbank.org/world-development-indicators/the-world-by-income-and-region.html>.

11. Il ne fait aucun doute que la performance du secteur du transport de marchandises et de la logistique est liée au développement des économies nationales et à la création de revenus, ce qui devrait inciter les gouvernements à mettre en place des conditions favorables au développement du secteur. En même temps, les gouvernements doivent contribuer à assurer la durabilité de ce développement. Le chapitre III permet de mieux comprendre le rôle qu'ils ont à jouer à cet égard.

** Clause de non-responsabilité : La présente carte est proposée à des fins d'illustration et n'est pas l'expression de l'opinion de la Banque mondiale et des auteurs cités quant au statut juridique des pays ou territoires ni quant au tracé de leurs frontières.

*** On trouvera de plus amples informations sur le calcul des revenus aux fins de la classification des pays à l'adresse <https://datatopics.worldbank.org/world-development-indicators/the-world-by-income-and-region.html>.

III. Rôle des gouvernements en matière de transport de marchandises et de logistique

12. La prospérité repose notamment sur une circulation fluide des marchandises, qui requiert une organisation, une coordination et une gestion aussi efficaces que possible des flux par le secteur du transport de marchandises et de la logistique. En d'autres termes, les expéditions de marchandises doivent être rapides mais sûres (pour la santé des personnes, des animaux et des plantes), sécurisées et au meilleur coût pour les consommateurs et le public au sens large. Pour réduire les coûts, il faut limiter au minimum les externalités du secteur.

13. Bien que les opérations de transport de marchandises et les activités logistiques soient menées par des entités publiques ou privées, les gouvernements y contribuent grandement. D'une part, ils doivent faciliter les opérations des entités chargées du transport de marchandises et de la logistique en réunissant les conditions requises et en assurant la stabilité de ces conditions, en instaurant un climat favorable aux affaires et en veillant à ce que l'infrastructure nécessaire soit disponible et entretenue ; d'autre part, les gouvernements devraient également faire en sorte que le secteur, tout en facilitant le commerce, tende vers la réalisation de grands objectifs, tels que :

- La lutte contre les changements climatiques ;
- La réduction des effets négatifs de ses activités sur la santé des personnes, des animaux et des plantes ;
- La promotion de conditions de travail décente ;
- Une mise en œuvre plus rapide de l'égalité des sexes.

14. Jusqu'à présent, on s'intéressait moins à la réalisation de grands objectifs (et donc on cherchait moins à encourager le développement de services de qualité et le recrutement de collaborateurs qualifiés) qu'à l'expansion de l'infrastructure ou à la facilitation des opérations. À l'heure actuelle, les grands objectifs sont placés sur le même plan, en particulier dans le cadre des interventions publiques et du dialogue public-privé, qui contribuent fortement à améliorer la performance du secteur et à établir des liaisons durables dans la chaîne d'approvisionnement, aux niveaux international comme national.

15. Le présent chapitre porte sur le rôle des gouvernements dans le transport de marchandises et la logistique pour ce qui est de la création de conditions stables et d'un climat favorable aux affaires, de la disponibilité des infrastructures et de la réalisation des grands objectifs.

1.1 Conditions stables et climat favorable aux affaires

16. Les gouvernements sont tenus d'établir et de faire appliquer les dispositifs législatifs et les normes dont le secteur a besoin et qui régiront les opérations de transport de marchandises. Pour le commerce, il est important que la législation et les normes internationales (mondiales ou régionales) en vigueur instaurent des conditions de travail stables, prévisibles, transparentes et décentes, et ce afin de réduire les risques opérationnels et les perturbations.

17. Les décisions prises par les gouvernements peuvent être déterminantes pour l'attractivité et la productivité du secteur du transport de marchandises et de la logistique. À cet égard, le déficit de compétences et le manque d'effectifs peuvent avoir des conséquences directes sur la productivité et la qualité de service du secteur. Les gouvernements jouent un rôle décisif dans la mise en place de plans de formation et de programmes d'enseignement, de certification et de formation professionnelle bien conçus, notamment d'exigences d'apprentissage tout au long de la vie, aux fins de la professionnalisation des travailleurs du secteur. Négliger la formation peut, dans certains pays, entraîner des taux élevés de rotation du personnel et avoir des incidences néfastes sur l'image et l'attractivité du secteur, le capital investi et l'intérêt public.

1.1.1 Procédures administratives

18. Les gouvernements établissent des règles, des règlements et des normes qui définissent les conditions dans lesquelles se déroulent les opérations de transport de marchandises. Ces règles, règlements et normes, ainsi que leur application et le contrôle de celle-ci, devraient garantir que les opérations de transport de marchandises sont sûres, sécurisées, efficaces et ont lieu dans des conditions décentes et équitables sur le plan de la concurrence. On distingue :

- a) Les règlements relatifs au transport de marchandises telles que les denrées périssables, les marchandises dangereuses et le bétail, ainsi que les règlements et procédures d'inspection (aux frontières et à l'intérieur du territoire), notamment les règlements et normes médicosanitaires, vétérinaires et phytosanitaires ;
- b) Les règlements relatifs à la mise en circulation des véhicules, aux permis de conduire, aux locomotives et au matériel roulant ;
- c) Les règlements en matière d'assurance ;
- d) Les règlements relatifs aux contrats de transport ;
- e) Les règlements relatifs aux durées maximales de conduite et aux périodes de repos obligatoires ;
- f) Les règlements supplémentaires relatifs à l'octroi de permis de conduire ;
- g) Les règlements relatifs aux examens médicaux visant à évaluer si les travailleurs remplissent les conditions d'aptitude minimales correspondant à leur catégorie professionnelle.

19. Bon nombre de ces règlements et normes émanent d'accords et de conventions des Nations Unies sur les transports et domaines connexes (notamment de conventions, d'accords et de normes sanitaires et phytosanitaires), qui peuvent avoir une portée mondiale ou régionale. En voici quelques exemples :

Facilitation du passage des frontières :

- Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), 1975 (entrée en vigueur le 20 mars 1978) ;
- Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982 (entrée en vigueur le 15 octobre 1985) ;
- Convention douanière relative aux conteneurs, 1972 (entrée en vigueur le 6 décembre 1975) ;
- Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés, 1954 (entrée en vigueur le 15 décembre 1957) ;
- Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux, 1956 (entrée en vigueur le 8 avril 1959) ;
- Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS, 2006 (pas encore entrée en vigueur) ;
- Accord sur la facilitation des échanges (AFE) de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), entré en vigueur le 22 février 2017 ;

Temps de conduite et période de repos/contrats de transport :

- Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), 1970 (entré en vigueur le 5 janvier 1976) ;
- Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR), 1956 (entrée en vigueur le 2 juillet 1961), Protocole de 1978 à la

Convention CMR et Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR) ;

Transport des marchandises dangereuses :

- Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), 1957 (entré en vigueur le 29 janvier 1968) ;
- Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), 2000 (entré en vigueur le 28 février 2008) ;

Transport des denrées périssables :

- Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), 1970 (entré en vigueur le 21 novembre 1976) ;

Mise en circulation des véhicules et permis de conduire :

- Convention sur la circulation routière, 1968 (entrée en vigueur le 21 mai 1977) ;
- Accord concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements, 1958 (entré en vigueur le 20 juin 1959) ;
- Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, 1997 (entré en vigueur le 27 janvier 2001) ;
- Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues, 1998 (entré en vigueur le 25 août 2000) ;

Règlements relatifs au transport par voie navigable :

- Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure (entrée en vigueur le 13 septembre 1966) ;
- Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure (entrée en vigueur le 24 juin 1982) ;
- Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure (entrée en vigueur le 19 avril 1975) ;

Conventions, accords, règlements et normes sanitaires et phytosanitaires :

- Convention internationale pour la protection des végétaux (CPIV), 1951, telle que modifiée en 1979 et 1997 ;
- Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur l'application des mesures sanitaires et phytosanitaires, 1995 ;
- Normes internationales pour les mesures phytosanitaires (NIMP), telles qu'approuvées par la Commission des mesures phytosanitaires de la CPIV ;
- Codex Alimentarius et ses normes internationales ;
- Normes internationales de l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE) ;
- Convention sur la diversité biologique, 1992 ;
- Normes régionales approuvées par les organisations régionales de la protection des végétaux¹.

¹ Page du Portail phytosanitaire international consacrée aux organisations régionales de la protection des végétaux : www.ippc.int/fr/external-cooperation/regional-plant-protection-organizations/.

20. Il existe aussi des instruments juridiques internationaux relatifs aux transports maritimes ou aériens, par exemple :

- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) ;
- Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC) ;
- Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) et suppléments ;
- Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC) et suppléments ;
- Convention visant à faciliter le trafic maritime international ;
- Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons (Recueil CSS) ;
- Convention relative à l'aviation civile internationale.

1.1.2 Enseignement, formation professionnelle et apprentissage tout au long de la vie pour les professionnels du secteur du transport de marchandises et de la logistique

21. Le secteur du transport de marchandises et de la logistique, comme d'autres secteurs des transports ou, de façon plus générale, tout secteur de l'économie, doit pouvoir compter sur une main-d'œuvre qualifiée et formée pour fonctionner de façon efficace et rentable et faire face à la concurrence internationale. L'approfondissement des spécialisations et l'innovation technologique dans le transport de marchandises font ressortir encore davantage les compétences nécessaires dans le secteur.

22. Les États adoptent des lois concernant la systématisation et la reconnaissance générale de la formation professionnelle pour certaines catégories de travailleurs du secteur du transport de marchandises et de la logistique, qui peuvent notamment comprendre des instructeurs, des agents chargés de la formation et d'autres formateurs. Dans certains pays, négliger la formation contribue à la condition inférieure et au taux de rotation élevé des conducteurs de véhicules utilitaires dans le secteur, ce qui diminue la productivité et la qualité de service. La logistique est dans les faits une industrie de main-d'œuvre qui emploie de nombreux travailleurs manuels (par exemple, des conducteurs de camions ou des exploitants d'entrepôt) et commis d'administration. Le niveau de qualification de ces employés, la qualité de la formation qui leur est dispensée et la façon dont ils sont recrutés jouent pour beaucoup dans la performance de la logistique.

23. Lorsque la formation systématique et supervisée sera devenue une pratique répandue et généralement acceptée, l'exercice des professions correspondantes sera soumis à l'obtention d'un niveau de qualification officiellement reconnu, sanctionné par un examen final et conçu pour garantir que la personne formée a correctement assimilé les connaissances qui lui ont été enseignées au cours de la formation. Pour atteindre cet objectif, il faut pouvoir disposer d'une infrastructure de formation adéquate, comprenant des établissements de formation convenables et en nombre suffisant, laquelle doit être créée si elle n'existe pas déjà. En plus d'établir des prescriptions relatives aux travailleurs, les gouvernements définissent, dans le cadre de leurs règlements en matière de formation, des niveaux de certification et de formation appropriés pour les instructeurs, agents chargés de la formation et autres formateurs.

24. Les gouvernements doivent également coopérer étroitement avec les universités, les associations professionnelles et les syndicats en vue de concevoir des programmes sur mesure portant sur la formation de professionnels hautement qualifiés dans l'enseignement supérieur. Le système de formation professionnelle doit pouvoir s'adapter rapidement aux exigences du marché du travail.

25. Dans certains cas, la fragmentation et la segmentation des services de transport de marchandises et de logistique posent des difficultés considérables. Pour y remédier, les gouvernements collaborent étroitement avec les associations professionnelles et les syndicats de travailleurs en vue d'améliorer les possibilités de formation, de reconversion et d'apprentissage tout au long de la vie dans les petites et moyennes entreprises (PME).

1.1.3 Conditions de travail dans le secteur du transport de marchandises et de la logistique

26. Les gouvernements contribuent de manière importante à la création et au maintien de conditions de travail décentes, qui amélioreront la qualité des emplois et attireront de nouvelles recrues dans les professions du secteur du transport de marchandises et de la logistique.

27. L'Organisation internationale du Travail (OIT) a adopté une déclaration relative aux principes et droits fondamentaux au travail. Celle-ci repose sur quatre principes : la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective (par exemple pour la création de syndicats libres et démocratiques) ; l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire ; l'abolition effective du travail des enfants ; et l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession (par exemple pour l'égalité salariale). L'OIT a par ailleurs adopté un certain nombre de conventions, d'instruments et d'outils sectoriels axés sur les conditions de travail décentes pour les ports, les transports maritimes, les transports par voie navigable et les transports routiers.

Principes et droits fondamentaux au travail :

- Convention de 1948 sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical (n° 87) ;
- Convention de 1949 sur le droit d'organisation et de négociation collective (n° 98) ;
- Convention de 1930 sur le travail forcé (n° 29) (et son protocole de 2014) ;
- Convention de 1957 sur l'abolition du travail forcé (n° 105) ;
- Convention de 1973 sur l'âge minimum (n° 138) ;
- Convention de 1999 sur les pires formes de travail des enfants (n° 182) ;
- Convention de 1951 sur l'égalité de rémunération (n° 100) ;
- Convention de 1958 concernant la discrimination (emploi et profession) (n° 111) ;

Transports maritimes et par les voies de navigation intérieures :

- Convention du travail maritime (2006), telle que modifiée ;
- Convention (révisée) de 2003 sur les pièces d'identité des gens de mer (n° 185), telle que modifiée ;
- *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006 ;*
- *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006 ;*
- *Directives pour les inspections des États du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006 ;*
- *Directives relatives aux examens médicaux des gens de mer ;*
- *Directives sur la formation des cuisiniers de navire ;*
- Recommandation (n° 8) sur la durée du travail (navigation intérieure), 1920 ;

Ports :

- Convention de 1973 sur le travail dans les ports (n° 137) ;
- Convention de 1979 sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires (n° 152) ;
- Recommandation (n° 145) sur le travail dans les ports, 1973 ;
- Recommandation (n° 160) sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires, 1979 ;
- *Directives sur la formation dans le secteur portuaire ;*
- *Recueil de directives pratiques sur la sécurité et la santé dans les ports ;*
- *Recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports ;*

Transports routiers :

- Convention de 1979 sur la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers) (n° 153) ;
- Recommandation (n° 161) sur la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers), 1979 ;
- *Principes directeurs sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports ;*

Outil intersectoriel :

- *Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport².*

28. Les gouvernements contribuent également à promouvoir des conditions de travail décentes dans le secteur du transport de marchandises et de la logistique par les achats, les appels d'offres et les autres formes de passation de marchés, par exemple les partenariats public-privé. La Convention de 1949 sur les clauses de travail (contrats publics) (n° 94) (OIT, 1949) et la Recommandation de 1949 sur les clauses de travail (contrats publics) (n° 84) (OIT, 1949) visent à exclure le salaire et les conditions de travail de la concurrence par les prix qui s'exerce nécessairement dans le cadre des appels d'offres du secteur public.

1.2 Disponibilité des infrastructures et réseaux requis

29. Les gouvernements créent les conditions dont le secteur a besoin et mettent à sa disposition l'infrastructure requise, notamment aux fins du transport de marchandises. Plus les acteurs du transport de marchandises et de la logistique peuvent compter sur des infrastructures fiables et bien desservies sur le plan international (disponibilité de réseaux internationaux) et sur des passerelles entre les infrastructures, plus ils peuvent organiser et réaliser leurs opérations de transport efficacement et en tirer parti. De nos jours, les opérations ne peuvent être exploitées au mieux, en particulier pour le transport intermodal, sans une infrastructure numérique fiable et très performante.

30. Étant donné qu'ils peuvent fournir les infrastructures en privatisant certaines installations de transport et de logistique, les gouvernements doivent évaluer et analyser avec soin dans quelle mesure et à quelles conditions ils souhaitent faire participer le secteur privé à la mise à disposition d'infrastructures, indépendamment du mode de privatisation (partenariat public-privé, financement mixte ou autre solution).

31. Les gouvernements peuvent fonder leur modèle de privatisation sur les intérêts individuels et collectifs, en veillant à une large participation à la prise de décisions et en mettant en place des garanties procédurales et des mécanismes de suivi à des fins de justification.

² Note : les instruments non contraignants (droit souple) figurent en italique.

32. Les Principes directeurs de la CEE relatifs aux partenariats public-privé axés sur les intérêts de la population à l'appui des objectifs de développement durable des Nations Unies peuvent contribuer à l'instauration de conditions favorables au secteur qui soient plus prévisibles, ainsi que du cadre juridique et réglementaire voulu pour des partenariats public-privé au service des grands objectifs mentionnés à la section 1.3.

1.2.1 Infrastructure routière

33. Les gouvernements doivent s'assurer qu'un réseau routier bien conçu relie les centres commerciaux et les sites de production dans les pays et entre ceux-ci. Selon les bonnes pratiques existantes, un tel réseau routier se compose généralement de routes express et de routes ordinaires. Les routes express sont construites et entretenues conformément à des normes qui permettent aux conducteurs de se déplacer en toute sécurité à des vitesses par construction plus élevées et en transportant des chargements plus lourds. Le système routier national doit être raccordé aux systèmes des pays voisins. En outre, les routes doivent être équipées d'installations secondaires, ainsi que d'installations adéquates pour le passage des frontières afin d'éviter les retards aux frontières.

34. Pour créer un réseau routier adapté, les gouvernements des pays de la région de la CEE s'appuient sur l'Accord européen de 1975 sur les grandes routes de trafic international (AGR). Cet accord établit un système quadrillé de routes repères (routes « E ») d'orientation générale nord-sud et ouest-est en Europe, que les gouvernements sont chargés de mettre en œuvre et de gérer efficacement. Le réseau international « E » comprend également des routes intermédiaires situées entre les routes repères et des routes d'embranchement, de rocade ou de liaison. Fait important, l'AGR fixe également des normes minimales pour la construction, l'entretien et la signalisation des routes formant le réseau international « E ». Un accord similaire, l'Accord intergouvernemental sur le réseau routier asiatique, aide les pays de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) à établir leur réseau routier international.

35. Dans les pays dont le réseau est développé et dense, par exemple ceux qui ont mis en œuvre une grande partie de l'AGR, les gouvernements doivent chercher des moyens d'utiliser au mieux le réseau routier tout en limitant les rénovations et les nouvelles constructions aux sections où il est absolument indispensable de supprimer les goulets d'étranglement. Cette recherche d'efficacité doit être envisagée au niveau des réseaux, et il convient d'appliquer des solutions telles que le passage d'un mode ou d'un réseau à un autre, le recours aux systèmes de transport intelligents (STI) ou la télématique, l'objectif étant de mieux contrôler les flux de transport.

1.2.2 Infrastructure ferroviaire

36. Il est primordial de disposer d'un réseau ferroviaire adapté pour proposer des solutions fiables de transport de voyageurs et de marchandises par chemin de fer. En ce qui concerne les marchandises, le transport ferroviaire sur des distances moyennes à longues peut décharger le réseau routier et contribuer ainsi à atténuer les dégâts causés à l'environnement. Pour atteindre cet objectif, il importe que les réseaux ferroviaires des pays soient interconnectés.

37. Les gouvernements des pays de la région de la CEE peuvent s'appuyer sur l'Accord européen de 1985 sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) pour organiser la circulation ferroviaire internationale en Europe. Cet accord, qui prévoit un plan coordonné d'aménagement et de construction de lignes de chemin de fer adaptées aux exigences de la circulation internationale future, définit le réseau ferroviaire international « E », composé de lignes présentant un grand intérêt international, que les Parties contractantes se proposent de construire et de faire fonctionner efficacement dans le cadre de leurs programmes nationaux, conformément à leurs législations respectives. L'AGC énonce les caractéristiques techniques du réseau ainsi que ses exigences minimales, telles que le nombre de voies, le gabarit des véhicules et la vitesse, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises.

38. La mise en place du réseau ferroviaire destiné au transport de marchandises relève également de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), qui établit un plan international coordonné dans la région de la CEE aux fins du développement des services de transport combiné (intermodal) et de l'infrastructure nécessaire à leur fonctionnement, à partir de critères de performance et de normes adoptés par la communauté internationale. Les lignes de l'AGTC correspondent dans une large mesure à celles de l'AGC, mais l'AGTC définit en plus des lignes et des sections de ligne qui sont importantes pour le transport combiné (intermodal).

39. Comme pour l'infrastructure routière, les gouvernements doivent, dans les pays où le réseau ferroviaire est développé et dense, par exemple ceux qui ont mis en œuvre une grande partie de l'AGC et de l'AGTC, chercher des moyens d'utiliser au mieux leurs réseaux ferroviaires et rénover les lignes ou les sections de lignes à capacité restreinte. Cette recherche d'efficacité devrait aussi passer par l'utilisation des STI et de la télématique pour un meilleur contrôle des flux de transport.

1.2.3 Infrastructure des voies navigables

40. À condition d'être convenablement développée, l'infrastructure des voies navigables intérieures et des liaisons côtières peut offrir des perspectives de transport, en particulier pour les marchandises, ainsi que des avantages économiques et écologiques. En outre, tout comme le rail, les voies navigables intérieures et les liaisons côtières peuvent alléger la pression sur le réseau routier.

41. C'est sur la base de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) de 1996 que les gouvernements développent le transport international par les voies navigables intérieures dans la région européenne. L'AGN comporte un plan de développement et de construction coordonnés d'un réseau de voies navigables d'importance internationale dans la région de la CEE, selon des critères convenus pour l'infrastructure et l'exploitation. Ce réseau, connu sous le nom de réseau de voies navigables E, comprend des voies navigables et des liaisons côtières empruntées par des bateaux de navigation fluviomaritime, ainsi que des ports d'importance internationale situés sur ces voies et liaisons. Les voies navigables E répondent à des caractéristiques techniques, telles que la classe de la voie, le tirant d'eau et la hauteur libre sous les ponts, et à des caractéristiques d'exploitation, telles que le trafic, la période de navigation et la durée des pauses.

42. Le développement de l'infrastructure des voies navigables est également traité dans le Protocole à l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable (1997). Le Protocole établit un plan international pour le développement de services de transport combiné (intermodal) sur les voies navigables intérieures et sur certaines liaisons côtières, ainsi que pour le développement de l'infrastructure nécessaire à leur fourniture, sur la base de paramètres et de normes de performance convenus à l'échelon international.

1.2.4 Terminaux de transport intermodal

43. Le transport intermodal, dans le cadre duquel on transfère une grande partie du transport de la route vers le rail, les voies navigables intérieures ou la mer, avec une étape initiale ou finale, ou les deux, sur route aussi courte que possible, peut contribuer à optimiser le transport. Pour cela, il est toutefois nécessaire de disposer d'une infrastructure adéquate en ce qui concerne les terminaux de transport intermodal, où le changement de mode peut avoir lieu. En outre, il est important que des informations suffisantes sur l'infrastructure du terminal et les services proposés soient disponibles et que l'infrastructure soit ouverte à un usage public de façon équitable et sans discrimination.

44. L'AGTC et le Protocole à l'AGTC sur le transport combiné par voie navigable, mentionnés précédemment, indiquent les lieux des terminaux de transport combiné (intermodal) sur les lignes ferroviaires, pour un transfert sur la route, et sur les voies navigables, pour un transfert sur la route ou sur le rail.

1.2.5 Infrastructure numérique à haute performance

45. Les systèmes de transport intelligents (STI) sont des systèmes qu'on installe dans des véhicules, des locomotives et des barges, ainsi que sur des installations de transport, afin de permettre une exploitation optimale et efficace de l'infrastructure et des modes de transport.

46. Avec l'aide des fournisseurs des infrastructures de transport, les gouvernements s'emploient à intégrer les STI existants dans les véhicules et les infrastructures et exploitent les possibilités qu'ils offrent pour optimiser les transports et les rendre plus efficaces. En parallèle, les gouvernements soutiennent les activités de recherche et de développement visant à faire progresser les STI sur le plan des capacités et à réduire les coûts de leur mise en œuvre.

47. Les gouvernements mettent en avant les avantages des STI, notamment une sécurité et une sûreté accrues, une plus grande efficacité sur le plan écologique, de meilleures solutions pour une intermodalité fluide, et une meilleure planification des trajets et des livraisons. Dans le même temps, ils jouent un rôle encore plus important pour ce qui est de relever les défis que posent les STI, notamment l'interopérabilité des systèmes et les échanges de données, la fraude et les violations, la vie privée et la sécurité, ainsi que l'écart croissant entre pays développés et pays en développement en matière de solutions de transport.

1.3 Grands objectifs

48. En optimisant leurs activités de transport, les entreprises qui transportent des marchandises et offrent des services logistiques peuvent avoir une influence positive sur le plan social et atténuer les effets externes pour le grand public. C'est pourquoi les gouvernements doivent veiller à ce que le secteur apporte une contribution à la société et que les effets externes qu'il subit soient pris en compte lorsqu'il est question d'optimiser lesdites activités. Les gouvernements doivent aussi favoriser l'innovation, la recherche et le développement dans le secteur, pour que celui-ci gagne encore en performance, et pour qu'il réduise les effets externes auxquels il est exposé en tirant parti des progrès accomplis sur les plans technique et organisationnel.

1.3.1 Des transports écologiques et économes en énergie

49. À moins d'être organisé de façon rationnelle, l'accroissement du trafic peut se traduire par une augmentation des émissions de polluants et de CO₂, ainsi que par une augmentation du bruit et de l'utilisation des sols. Les transports ne peuvent donc pas se développer par un simple développement des infrastructures et un accroissement du nombre de véhicules. Les systèmes de transport doivent gagner en performance, ce qui veut dire que les véhicules doivent consommer moins d'énergie et devenir plus propres et plus silencieux.

50. Il incombe aux gouvernements de faire obstacle au développement des transports au détriment de l'environnement. Ils doivent ainsi réglementer le secteur des transports et inciter les entreprises de ce secteur à utiliser des véhicules à faibles émissions et à organiser leurs activités de façon à en réduire au maximum l'impact sur l'environnement et la population. Pour une plus grande performance dans le transport routier, on a mis en œuvre avec succès diverses solutions : système de bonus-malus, programmes d'aide à l'achat de véhicules à faibles émissions ou systèmes de péage intelligents.

51. Afin de réduire les émissions, on peut également avoir recours à des moyens de transport moins polluants. Par exemple, on peut passer de la route au rail ou aux voies navigables. Pour cela, il faut s'assurer de la disponibilité d'infrastructures appropriées de transport intermodal.

52. Le transport combiné (intermodal) accompagné, facile à mettre en place et adaptable, et le transport combiné (intermodal) non accompagné, qui permet de prendre en charge de gros volumes, sont tous deux des solutions de transport utiles pour réduire l'impact environnemental du transport de marchandises. Les gouvernements peuvent soutenir l'utilisation du transport combiné (intermodal) par diverses mesures, telles que des

programmes financiers pour les activités, les terminaux et les équipements, ou des mesures fiscales ou réglementaires. Ils peuvent également soutenir les investissements dans les technologies qui permettront de réduire encore les émissions de polluants et de bruit des véhicules routiers et ferroviaires.

53. Les gouvernements doivent mettre en place une collaboration étroite avec les collectivités locales en vue de redéfinir la logistique urbaine, de sorte que les marchandises soient livrées là où elles sont consommées et que l'on réduise dans le même temps l'impact des livraisons dans les agglomérations.

1.3.2 Innovation, recherche et développement dans les domaines du transport de marchandises et de la logistique

54. Les solutions de transport allant dans le sens de l'optimisation et des performances, dont ont particulièrement besoin les économies développées ayant des infrastructures de transport étendues et denses, ne peuvent être trouvées que dans le cadre de l'innovation, de la recherche et du développement.

55. Les gouvernements doivent stimuler les activités de recherche et de développement dans le secteur, par les associations concernées ainsi que par les universités. Ils peuvent mettre en place des fonds servant à subventionner l'innovation et la recherche au profit de nouvelles solutions.

56. L'innovation peut être technologique ; elle peut également porter sur l'organisation des activités lorsqu'elle favorise une plus grande optimisation des systèmes, ou le transfert ou la réduction des trajets effectués à vide ou à faible charge.

1.3.3 Protection de la santé humaine, animale et végétale

57. Le commerce de denrées alimentaires, d'animaux, de plantes, de produits végétaux et de produits inanimés et le transport qui en découle constituent des activités essentielles dans de nombreuses économies des pays en développement et des pays les moins avancés, en particulier pour les petites et moyennes entreprises. Les pays doivent par ailleurs veiller à leur sécurité alimentaire et préserver celle-ci. S'il est évident que ce commerce stimule la croissance économique et apporte bien-être et prospérité aux communautés rurales, aux secteurs agricoles et aux sociétés, il peut également contribuer à l'introduction et à la propagation de maladies et de parasites humains, animaux et végétaux, y compris des espèces envahissantes et des organismes contaminateurs.

58. Par conséquent, s'ils ont pour tâche de faciliter le commerce et le transport des denrées alimentaires, animaux, plantes, produits végétaux et produits inanimés, les gouvernements doivent veiller à ce que ces activités soient menées avec un risque réduit d'introduction et de propagation de maladies et de parasites humains, animaux et végétaux.

59. À cette fin, les gouvernements devraient s'appuyer sur les normes et directives internationales élaborées par la Commission des mesures phytosanitaires (FAO), l'OIE et la FAO (Codex Alimentarius) lorsqu'ils doivent évaluer et gérer les risques que posent les parasites et les maladies, entre autres, dans le cadre de systèmes d'importation et d'exportation sanitaires et phytosanitaires permettant de garantir la sécurité des échanges commerciaux.

60. La mise en place de systèmes sanitaires et phytosanitaires conformes aux dispositions des conventions, accords et normes internationaux a pour avantage l'application, par les partenaires commerciaux, de mesures harmonisées qui sont justifiées sur le plan technique, ce qui renforce la confiance et la garantie d'un commerce sûr et adapté des denrées alimentaires, animaux, plantes et produits végétaux.

61. Les gouvernements, et plus particulièrement les autorités sanitaires et phytosanitaires ainsi que les douanes et autres organismes présents aux frontières, doivent collaborer étroitement avec les entreprises de transport et de logistique afin que le transport des denrées alimentaires, animaux, plantes, produits végétaux et produits inanimés se fasse sans

difficultés, moyennant l'application des normes internationales et des bonnes pratiques en matière d'évaluation et de gestion des risques d'introduction et de propagation des parasites et des maladies.

1.3.4 Un travail décent et durable afin de réduire les inégalités et de promouvoir la croissance

62. Un cadre de travail décent peut permettre au secteur du transport de marchandises et de la logistique de continuer à proposer des emplois de qualité et peut améliorer son image et son attractivité, et lui éviter ainsi des perturbations ainsi que des pénuries de compétences et de main-d'œuvre.

63. La promotion du travail décent implique la mise en œuvre d'une approche coordonnée pour atteindre quatre objectifs stratégiques, à savoir l'emploi, la protection sociale, le dialogue social et le respect des principes et droits fondamentaux au travail, l'égalité femmes-hommes et la non-discrimination étant des impératifs généraux. Le travail décent est devenu un objectif universel. On le mentionne dans les principales déclarations des droits humains, dans des résolutions des Nations Unies et dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030 (2015).

64. Les gouvernements peuvent faire du secteur du transport de marchandises et de la logistique un domaine stratégique de l'activité économique en mettant en œuvre à l'échelon national des politiques et des programmes pour l'emploi. Ils devraient élaborer ces politiques et programmes avec le concours des associations professionnelles et des syndicats. Un certain nombre de priorités peuvent être mises en avant, par exemple la formation professionnelle et la professionnalisation, l'intégration des activités dans le secteur formel et la mise en place d'environnements favorables, ou une transition équitable vers des activités de transport et de logistique durables.

65. Il est primordial de mettre en place des mécanismes de surveillance et d'application bien établis, sachant qu'il existe différents acteurs dans les domaines de la réglementation et de la coordination du transport de marchandises et de la logistique. Les gouvernements devraient allouer des fonds suffisants aux activités de surveillance et de contrôle afin de s'assurer de l'application des dispositions juridiques relatives aux conditions de travail et à la protection des travailleurs dans le cadre de leur travail.

1.3.5 Une mise en œuvre plus rapide de l'égalité des sexes

66. Le transport est un secteur principalement masculin. En raison de la faible participation des femmes, ce secteur ne bénéficie pas d'une main-d'œuvre pleinement représentée. La composition de la main-d'œuvre par sexe ou la ségrégation des emplois dans certaines branches du transport et de la logistique se sont traduites dans de nombreux cas par des inégalités de salaire, des discriminations, des intimidations, du harcèlement ou de la violence.

67. En dépit d'efforts récents, la participation des femmes dans le secteur du transport de marchandises et de la logistique reste faible. Pourtant, les progrès techniques et la numérisation ont affaibli la perception traditionnelle selon laquelle les emplois dans le secteur du transport demandent de la force physique. La diversité apporte l'innovation et d'autres compétences dans le secteur et dans les entreprises. Dans certains pays toutefois, des obstacles majeurs subsistent, par exemple des lois qui ne permettent pas aux femmes d'accéder à certains emplois dans le secteur du transport, y compris dans les domaines du transport de marchandises et de la logistique.

68. Les gouvernements doivent promouvoir une action renforcée et soutenue de lutte contre les préjugés et la discrimination, les inégalités salariales et les stéréotypes. Pour cela, il est essentiel qu'ils mettent en œuvre des politiques, des programmes et des campagnes qui tiennent compte de la problématique hommes-femmes et permettent d'accroître la participation des femmes dans le secteur du transport de marchandises et de la logistique. Ils peuvent commencer par réviser la législation de sorte que les femmes puissent accéder aux emplois du secteur. En outre, ils peuvent promouvoir et financer des programmes ciblés visant à :

- Offrir aux femmes des possibilités de formation en vue d'un perfectionnement ou de l'accès à une catégorie d'emplois dans le secteur ;
- Permettre aux femmes d'acquérir des compétences numériques qui seront très demandées dans le secteur à l'avenir ;
- Faire reconnaître et appliquer effectivement les principes d'égalité de rémunération (« à travail égal, salaire égal ») et de non-discrimination ;
- Faire adopter des lois et des mesures de protection de la maternité et de la paternité et sur le congé parental, en veillant à ce que les travailleurs qui ont des responsabilités familiales puissent bénéficier d'une véritable égalité de chances et de traitement ;
- Élaborer des stratégies et des campagnes de communication pour améliorer l'image du secteur par la promotion de la participation des femmes, en contrepoids à la domination masculine ;
- Faire adopter des mesures de lutte contre la violence et le harcèlement dans le secteur ;
- Mettre en place des mécanismes de contrôle et d'application résistants ;
- Améliorer les équipements, en collaboration avec les entreprises et les syndicats, afin d'offrir à tous les travailleurs des installations sanitaires décentes sur les sites de transport et de logistique.

1.3.6 Des pratiques responsables pour exploiter pleinement le potentiel du secteur de la logistique

69. Si les réglementations nationales et les considérations économiques ont eu pour effet une augmentation de la part des activités de transport de marchandises et de logistique responsables sur les plans écologique et social, le secteur réagit également aux signaux forts que le marché lui envoie. Les consommateurs étant mieux informés de la provenance des produits et des conditions dans lesquelles ils ont été fabriqués et transportés, et donc moins disposés à acheter des produits fabriqués ou transportés sans considération des principes du développement durable, les investisseurs s'intéressent de près aux normes sociales et environnementales adoptées par les entreprises pour répondre à leur devoir de diligence.

70. Par conséquent, les microentreprises et les petites et moyennes entreprises de transport de marchandises et de logistique doivent adopter des normes environnementales et sociales plus rigoureuses afin de rester compétitives, de se faire une place dans le secteur ou simplement d'avoir accès à un financement. Cependant, il n'existe peut-être pas de base commune pour l'évaluation des conditions environnementales et sociales dans lesquelles les sous-traitants du transport et de la logistique mènent leurs activités. Si tel est le cas, les gouvernements peuvent contribuer à la mise en œuvre de normes élevées de diligence raisonnable dans les entreprises de transport et de logistique en établissant des cadres législatifs appuyant cette diligence, et renforcer ainsi la viabilité des entreprises tout en accroissant la productivité du secteur.

1.4 Stratégie nationale de la situation géographique

71. Pour les pays et les régions qui, en raison des caractéristiques de leur marché, peuvent être dans l'impossibilité de réaliser les économies d'échelle nécessaires pour que le transport international fonctionne efficacement et à des coûts compétitifs, il est primordial de choisir

un lieu stratégique. Plus ces pays bénéficient d'une situation géographique stratégique pour le transport, plus ils parviennent à attirer des couloirs de transport internationaux sur lesquels les marchandises sont transportées en grand volume entre les marchés. La considération de la situation géographique est encore plus importante pour les pays enclavés, qui n'ont pas accès à la haute mer.

72. Les gouvernements ont un rôle important à jouer pour que leur pays bénéficie d'une situation géographique stratégique. Ce rôle va au-delà de la mise en place des conditions requises pour que les transports de marchandises soient efficaces sur le territoire national. Il consiste principalement à mettre en place une liaison internationale satisfaisante, dans le cadre d'une coopération et d'une coordination avec tous les pays concernés par un couloir de transport, en veillant à ce que les goulets d'étranglement, physiques ou autres, soient réduits au minimum sur le couloir visé afin qu'il reste attractif pour les transporteurs sur toute sa longueur.

73. À cette fin, les gouvernements peuvent notamment s'appuyer sur les accords internationaux en vigueur, qui établissent des réseaux de transport et prescrivent des normes à respecter en ce qui concerne les infrastructures et, dans certains cas, les activités. Parmi ces accords figurent les accords des Nations Unies tels que l'AGR, l'AGC, l'AGTC ou l'AGN, qui sont décrits succinctement à la section 1.2. Les gouvernements peuvent également se fonder sur les accords de facilitation du passage des frontières, énumérés à la section 1.1.1.

74. Les gouvernements doivent s'assurer qu'ils mettent en œuvre ces accords afin de se conformer aux dispositions qui y sont fixées. Ils doivent aussi promouvoir l'adhésion auxdits accords et leur mise en œuvre par tous les pays que traversent les couloirs de transport.

75. Les gouvernements peuvent en outre élaborer des programmes, avec ou sans l'appui d'organisations internationales, dans le cadre desquels ils se soutiennent mutuellement pour mettre en œuvre les accords internationaux ou renforcer leur mise en œuvre, ou encourager l'application de bonnes pratiques éprouvées. Ces programmes se concrétisent généralement par l'élimination de divers goulets d'étranglement physiques ou autres sur les couloirs.

IV. Bonnes pratiques des pays membres de la CEE dans le cadre de l'établissement des plans directeurs nationaux

76. Les performances relatives au transport de marchandises et à la logistique varient entre les pays membres de la CEE. Certains pays de la région sont en pointe dans ce secteur. Leurs activités ont une influence sur son évolution. D'autres pays tirent parti des bonnes pratiques disponibles pour développer le secteur sur leur propre territoire.

77. L'élaboration d'un plan directeur national implique au préalable l'analyse de la situation du pays en ce qui concerne le transport de marchandises et la logistique. Cette situation variant d'un pays à un autre, les domaines d'intervention et les mesures prises varient également.

78. On trouvera dans le tableau ci-dessous des informations par pays sur les domaines d'intervention prévus dans le plan directeur national pour le transport de marchandises et la logistique.

Tableau

Exemples de domaines d'intervention prévus dans des plans directeurs nationaux pour le transport de marchandises et la logistique

| <i>Pays</i> | <i>Domaines d'intervention prévus dans le plan directeur national</i> |
|----------------------|--|
| Arménie (2011) | <p>Amélioration du cadre réglementaire et de la capacité de contrôle</p> <p>Entretien de l'infrastructure routière</p> <p>Extension du réseau ferroviaire</p> <p>Amélioration des transports urbains</p> <p>Utilisation de l'informatique</p> <p>Sécurité routière</p> <p>Facilitation du commerce</p> <p>Réduction des coûts de transport</p> |
| Autriche (2012-2013) | <p>Infrastructures (rail : projet de réseau 2025+ ; route : plan-cadre pour l'infrastructure ; voies navigables : stratégie pour la région du Danube)</p> <p>Programme pour la sécurité routière</p> <p>Interconnexions (plan d'action STI)</p> <p>Recherche, technologies et développement (stratégie RTI)</p> <p>Environnement (émissions : normes européennes ; bruit : prescriptions BMVIT/BMK ; aménagement du territoire : ÖROK 2011 ; électromobilité : plan ; transfert modal : réseau 2025+)</p> <p>Projets internationaux (stratégie pour la région du Danube ; réseaux transeuropéens)</p> <p>Plan d'action logistique 2013, fondé sur le plan directeur pour les transports de 2012</p> <p>Instruction et formation professionnelle (amélioration du programme d'enseignement pour les chauffeurs de camions et les logisticiens en ce qui concerne tous les moyens de transport)</p> <p>Mesures de soutien visant à promouvoir les innovations techniques et à encourager le transfert modal</p> <p>Mise au point de nouvelles technologies pour le transport de marchandises et la logistique, dans le cadre d'un plan à long terme pour l'innovation et la recherche</p> <p>Exploitation plus rationnelle des infrastructures</p> <p>Amélioration de la communication et de la coopération entre les acteurs du transport de marchandises</p> <p>Coordination et communication entre les pays européens, notamment en ce qui concerne les voies de navigation intérieure et le transport combiné (intermodal)</p> <p>Utilisation de technologies et de véhicules modernes pour améliorer les résultats sur le plan écologique et les conditions de travail individuelles</p> <p>Révision du système de péage autrichien</p> |

| <i>Pays</i> | <i>Domaines d'intervention prévus dans le plan directeur national</i> |
|---------------------------|--|
| Azerbaïdjan (2009) | <p>Adoption d'un plan général pour les infrastructures de transport</p> <p>Révision du programme d'enseignement pour les transports et la logistique</p> <p>Mise en service d'un couloir expérimental comportant des zones économiques spéciales, des installations multimodales pour les marchandises et des centres logistiques</p> <p>Simplification des lois et règlements douaniers; amélioration de la transparence des règles et des règlements</p> <p>Promotion de l'harmonisation des procédures et des formulaires de passage des frontières, ainsi que des exigences en matière de données</p> <p>Établissement et compilation d'indicateurs de performance logistique permettant d'évaluer le succès des politiques, lois et règlements nationaux</p> |
| Bélarus (2013) | <p>Développement du secteur de la logistique</p> <p>Construction de plateformes logistiques</p> <p>Amélioration de la viabilité des transports</p> |
| Bulgarie (2010) | <p>Mise en œuvre de la politique européenne pour les transports : paquet « Écologisation des transports », transport ferroviaire, transport routier et systèmes de transport intelligents, transport par voie navigable, transport aérien, transport intermodal et transport urbain</p> <p>Entretien efficace, modernisation et extension des infrastructures de transport</p> <p>Réduction des incidences négatives des transports sur l'environnement et la santé humaine</p> <p>Intégration du système de transport bulgare dans le système de transport européen</p> <p>Mise en place d'un environnement concurrentiel transparent et harmonisé pour le marché des transports</p> <p>Financement du développement et du bon fonctionnement du secteur des transports</p> <p>Mise à profit rationnelle des fonds de l'UE</p> <p>Sécurité et sûreté du système de transport</p> <p>Fourniture d'une offre de transport de grande qualité et accessible dans toutes les régions du pays</p> |
| République tchèque (2020) | <p>Technologies de pointe, recherche, développement et innovation</p> <p>Réduction des incidences des transports sur la santé publique et l'environnement</p> <p>Questions sociales, emploi, instruction et qualifications</p> <p>Libéralisation du marché du transport ferroviaire</p> <p>Développement et modernisation des plateformes de transport multimodal</p> <p>Investissements et consolidation des infrastructures ferroviaires</p> |

| <i>Pays</i> | <i>Domaines d'intervention prévus dans le plan directeur national</i> |
|-----------------------|---|
| Danemark (2010) | Optimisation des infrastructures de transport Approche Avoid-Shift-Improve Initiatives en matière de logistique urbaine |
| Estonie (2009) | Prix des carburants et réforme fiscale Intégration aux systèmes de transport régionaux et mondiaux, en soutenant les modes de transport économes en énergie Plans et politiques pour les transports urbains Politique en matière de rendement énergétique et d'émissions des véhicules Normes de construction des systèmes routiers, ferroviaires et maritimes et modifications à apporter à celles-ci en prévision des incidences des changements climatiques (élévation du niveau de la mer et augmentation de la fréquence et de la gravité des phénomènes météorologiques) Évaluation et analyse de la situation relative aux transports en vue d'élaborer des plans intégrés |
| Allemagne (2008/2019) | Optimisation des infrastructures de transport Développement d'infrastructures numériques Approche Avoid-Shift-Improve Amélioration du transport multimodal Élaboration de règles et de normes pour la conduite automatisée et connectée, en lien avec les systèmes de transport intelligents Acquisition de véhicules utilitaires et de livraison électriques, avec l'infrastructure de recharge correspondante Initiatives en matière de logistique urbaine Des transports écologiques et sans incidences sur le climat Programmes de financement de groupes motopropulseurs et de carburants de substitution De bonnes conditions de travail et une bonne formation dans le secteur du transport de marchandises |
| Grèce (2012) | Utilisation optimale des données relatives aux routes, à la circulation et aux déplacements Continuité des services (STI) de gestion de la circulation et du fret Applications (STI) pour la sécurité et la sûreté routières Connexions entre les véhicules et les infrastructures de transport Sécurité routière Mobilité durable Développement, cohésion sociale, employabilité, efficacité, efficacité du système de transport |

| <i>Pays</i> | <i>Domaines d'intervention prévus dans le plan directeur national</i> |
|------------------------------|--|
| Italie (2010) | <p>Intégration modale : intermodalité et comodalité</p> <p>Voies navigables</p> <p>Domaines d'intervention prioritaires pour les plateformes logistiques</p> <p>Sous-traitance de la logistique et de la chaîne de distribution</p> <p>Logistique urbaine</p> <p>Renouvellement des véhicules</p> <p>Plateforme télématique pour le transport de marchandises, la logistique et l'environnement</p> <p>Formation en matière de transport et de logistique</p> <p>Suivi et étude d'impact</p> <p>Programmes financiers nationaux visant à encourager le transfert modal</p> |
| Kazakhstan (2009) | <p>Évaluation des défauts en ce qui concerne les infrastructures physiques et les installations de transport</p> <p>Examen des corridors de transport en Asie centrale</p> <p>Analyse des tendances démographiques et économiques</p> |
| République de Moldova (2012) | <p>Développement du secteur de la logistique</p> <p>Facilitation du commerce</p> <p>Amélioration et modernisation des infrastructures</p> |
| Norvège (2007) | <p>Politique relative au fret électronique</p> <p>Coopération intersectorielle aux fins du développement du transport intermodal</p> <p>Intégration des chaînes de transport</p> |
| Portugal (2007) | <p>Compétitivité</p> <p>Développement de l'intermodalité</p> <p>Promotion de la logistique</p> <p>Nouveaux investissements</p> |
| Espagne (2013) | <p>Amélioration des systèmes logistiques et des services de transport</p> <p>Investissements dans le domaine des transports</p> |
| Suède (2012) | <p>Services d'information fluviale pour les voies de navigation intérieures</p> <p>Spécifications techniques d'interopérabilité des applications télématiques pour le fret dans le domaine ferroviaire</p> <p>Plan d'action concernant les systèmes de transport intelligents dans le domaine routier</p> <p>Initiative e-Maritime pour le transport maritime côtier et intercontinental</p> <p>Projet SESAR pour le transport aérien</p> |

| <i>Pays</i> | <i>Domaines d'intervention prévus dans le plan directeur national</i> |
|--------------------|--|
| Tadjikistan (2009) | Défauts des infrastructures de transport Difficultés d'exploitation Obstacles institutionnels Cadre stratégique Réformes institutionnelles Amélioration des activités Investissements dans les infrastructures physiques |
| Turquie (2009) | Transport de marchandises conventionnel Activités de transport intermodal Marchés potentiels pour le transport de marchandises par conteneur Semi-remorques dans le transport intermodal Conteneurs sur le marché européen Promotion des activités de transport intermodal et de la logistique Projection des transports pour les liaisons de transport Europe-Asie Utilisation des routes roulantes (ROLA) |
| Ukraine (2012) | Programme national de développement des infrastructures et intégration dans le système logistique paneuropéen Initiatives visant à faciliter le commerce Investissements dans le transport fluvial et ferroviaire |
| Ouzbékistan (2010) | Réforme institutionnelle Financement des routes et viabilité de celles-ci Installations aux frontières Participation du secteur privé Sécurité routière Réforme ferroviaire Plateformes logistiques |

79. Les pays leaders dans les domaines du transport de marchandises et de la logistique cherchent des moyens d'optimiser les activités de transport et de gagner en efficacité. Ils s'intéressent pour cela à une meilleure application des STI et de la télématique, et à l'évolution de ces technologies. Ils souhaitent faire évoluer le transport de marchandises en ville et promouvoir et renforcer le transport intermodal. Ils sont aussi très engagés dans la promotion d'emplois décents pour les travailleurs du secteur.

80. D'autres pays se concentrent sur des mesures visant à améliorer le transport de marchandises et la logistique en améliorant la législation et les procédures administratives, en étendant et en améliorant les réseaux routiers et ferroviaires, et en créant des conditions économiques stables.