



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/2008/4
28 juillet 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport intermodal
et de la logistique

Cinquantième session
Genève, 6 et 7 octobre 2008
Point 12 de l'ordre du jour provisoire

CHAÎNES DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE MODERNES

Conception et gestion du transport intermodal de marchandises et rôle des gouvernements:
contributions possibles du Groupe de travail CEE du transport intermodal
et de la logistique

Note présentée par le secrétariat en collaboration avec un «groupe virtuel d'experts»

I. MANDAT

1. Le présent document est soumis dans le cadre du mandat du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), défini à l'annexe du document ECE/TRANS/WP.24/117 (al. *d*) et ayant pour objectif d'analyser les chaînes de transport et la logistique modernes, d'examiner des questions techniques et juridiques et de mettre au point des instruments et des mesures de mise en œuvre à l'échelle régionale. Le présent document est également publié en application du programme de travail 2006-2010 que le Comité des transports intérieurs a adopté en 2006, à sa soixantième session (ECE/TRANS/166/Add.1, sect. 02.9 d)).

II. HISTORIQUE ET DÉMARCHE

2. Le programme de travail du Groupe de travail contient le point suivant: «Analyse des chaînes de transport et de la logistique modernes qui permettent une intégration des systèmes de production et de distribution, donnant aux gouvernements une base rationnelle pour prendre des décisions sur la demande en matière de transport, le choix des modes, ainsi que sur des réglementations et des infrastructures efficaces de transport intermodal et tenant compte des

prescriptions en matière de sécurité et de sûreté des transports». Le résultat escompté est le suivant: «Examen des questions techniques et juridiques et mise au point d'instruments et de mesures de mise en œuvre à l'échelle régionale sur la base des examens relatifs au rôle des gouvernements dans ce domaine» (ECE/TRANS/WP.24/177, annexe).

3. L'importance que la logistique et les systèmes de transport efficaces revêtent pour la compétitivité des économies européennes étant de plus en plus reconnue, le Groupe de travail a estimé, à sa quarante-septième session, que les organisations intergouvernementales pourraient également participer à l'échange de bonnes pratiques et, éventuellement, à la coordination d'activités judicieusement ciblées dans ce domaine (ECE/TRANS/WP.24/115, par. 39 à 43).

4. Les systèmes de gestion de la chaîne d'approvisionnement et la logistique modernes revêtiront une importance croissante et capitale pour la compétitivité des économies de la région de la CEE, entraînant une transformation de fond de la manière dont les marchandises sont fabriquées, fournies, livrées et retournées. Du fait de la demande des consommateurs et de la mondialisation de la production ainsi que du commerce, les chaînes d'approvisionnement et de distribution deviennent plus longues, tandis que les systèmes d'approvisionnement, de production et de distribution à flux tendus et séquentiels nécessitent de plus en plus des systèmes de transport fiables, souples, rapides et efficaces. Cette situation a un impact majeur sur le choix du mode de transport fait par les industriels (route, rail, voie navigable, mer et/ou air).

5. À sa quarante-neuvième session, le Groupe de travail a analysé les principaux facteurs et les besoins logistiques qui déterminent la demande de transport, la qualité des services de transport et l'occupation des sols (emplacement des centres logistiques et des terminaux intermodaux)¹. Il a insisté sur la nécessité pour les gouvernements de mieux comprendre les besoins des chaînes logistiques modernes, qui ne s'arrêtent pas aux frontières nationales. Les politiques nationales de transport doivent tenir compte de ces défis, souvent planétaires, et y répondre, et doivent être coordonnées et harmonisées au niveau international, faute de quoi les décisions en matière de politique de transport et le financement public peuvent s'avérer insignifiants, inefficaces et même contreproductifs. Si, d'autre part, les politiques de transport permettent de disposer du cadre réglementaire approprié, des infrastructures de transport appropriées et des compétences requises par les intervenants privés et publics dans ce secteur, elles serviront alors à jeter les bases d'un transport et d'un acheminement efficaces, viables et sûrs des marchandises et à garantir des règles de concurrence équitables entre toutes les branches concernées.

6. Le Groupe de travail a estimé qu'il pourrait jouer un rôle utile dans ce domaine en facilitant l'échange d'informations et de bonnes pratiques entre les pays de la région de la CEE, en contribuant à la mise au point de concepts et d'indicateurs pour mesurer ce développement de la logistique et en mettant les connaissances spécialisées au service de politiques et de mesures d'élaboration de règlements ou de renforcement des capacités qui appellent une démarche intergouvernementale et paneuropéenne.

¹ Voir les documents ECE/TRANS/WP.24/2008/1 et ECE/TRANS/WP.24/2007/3.

7. Afin de mieux définir et structurer ces activités, le Groupe de travail a invité les experts intéressés à partager leur savoir-faire et leur expérience, lors des sessions futures du Groupe de travail, et à établir éventuellement une liste de mesures ou de domaines d'action qui permettraient aux gouvernements d'influer sur le développement de la logistique aux niveaux national et international (ECE/TRANS/WP.24/119, par. 26 à 34).

8. À la demande du Groupe de travail, le secrétariat a, en étroite collaboration avec un groupe d'experts virtuel, élaboré le présent document comme base d'examen par le Groupe de travail. Dans le document, sont examinés a) les concepts et l'importance des chaînes d'approvisionnement, de la logistique et de la logistique du transport de marchandises, b) le rôle et les domaines d'action des gouvernements dans ce secteur, c) des exemples d'initiatives gouvernementales aux niveaux national et sous-régional, et d) quelques activités que le Groupe de travail pourrait mener dans le domaine de la logistique du transport de marchandises et qui pourraient être source de valeur ajoutée aux niveaux intergouvernemental et paneuropéen.

III. CONCEPTION ET GESTION DU TRANSPORT INTERMODAL DE MARCHANDISES

9. Par logistique on entend «... le processus de conception et de gestion de la chaîne d'approvisionnement dans le sens le plus large. Cette chaîne peut comprendre la fourniture des matières premières nécessaires à la fabrication, en passant par la gestion des matériaux sur le lieu de fabrication, la livraison aux entrepôts et aux centres de distribution, le tri, la manutention, le conditionnement et la distribution finale au lieu de consommation.». Cette définition, qui s'applique aux marchandises et non aux services, a été formulée en 2001 par la CEE, la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) et la Commission européenne (CE) dans un document intitulé «Terminologie en transports combinés». Elle sous-entend que les processus logistiques ont pour but de fournir des marchandises à bas coût à la date et au lieu indiqués par le client.

10. Il existe certes de nombreuses autres définitions de la logistique, mais la définition susmentionnée semble bien convenir au présent document parce qu'elle englobe tous les éléments importants des processus logistiques qui forment la chaîne de distribution des marchandises. Outre l'administration de la chaîne de distribution et de l'inventaire des marchandises, le transport est l'un des éléments clefs de la chaîne logistique des marchandises².

11. Les experts estiment que les systèmes logistiques efficaces sont d'une importance capitale pour la compétitivité des économies européennes et le deviendront de plus en plus. La gestion efficace des chaînes d'approvisionnement est devenue un instrument vital pour les industries, leur permettant de dépasser leurs concurrents, et le transport des marchandises est une composante très importante de ces chaînes.

² Il est estimé que les dépenses directes affectées à la logistique et aux services logistiques sont de l'ordre de 8 à 14 % du produit intérieur brut (PIB) dans de nombreux pays européens (10 % en France, 7,8 % en Allemagne et 13,3 % dans l'UE), la tendance étant à la hausse. Ces services représentent 6 à 12 % de l'emploi total. Comme il n'existe pas de données fiables sur le rendement du secteur logistique, ces chiffres ne donnent qu'un ordre de grandeur. En outre, la définition et la mesure précises de la production et de l'emploi sont extrêmement difficiles et il n'existe pas encore de données comparables à l'échelle internationale.

12. Conformément au mandat et au domaine de compétence du Groupe de travail, le présent document porte principalement sur les aspects liés au transport de la logistique des marchandises et ses rapports avec le transport intermodal, d'où l'emploi de l'expression «**conception et gestion du transport de marchandises**» dans les paragraphes qui suivent³. La conception et la gestion du transport de marchandises englobent la planification, l'organisation, le suivi et l'exécution des opérations de transport de marchandises dans le cadre de la chaîne d'approvisionnement. Ces opérations sont, de plus en plus, assurées par des prestataires de services spécialisés qui supervisent et surveillent souvent la totalité de la chaîne d'approvisionnement, de la production jusqu'à la distribution finale.

13. L'augmentation rapide des prix de l'énergie a particulièrement touché la composante transports de la chaîne d'approvisionnement. La très forte dépendance des transports routiers à l'égard du pétrole et la nécessité d'atténuer les émissions de gaz à effet de serre, en particulier, conduisent et conduiront de plus en plus à des hausses des coûts de ce mode de transport terrestre, qui, à court terme, seront très difficiles à éviter.

14. Les responsables de la gestion de la chaîne d'approvisionnement recherchent des gains de rendement non seulement en termes de coûts mais, de plus en plus, aussi en termes de qualité de service. S'il est vrai que le transport routier occupe souvent la première place dans ce domaine, l'augmentation rapide de la circulation, en particulier sur les grandes routes européennes, n'en a pas moins conduit à de graves problèmes de capacité et d'engorgement, non seulement dans les zones urbaines mais de plus en plus aussi sur les réseaux de transport à longue distance et en dehors des heures de pointe habituelles. Par manque de conducteurs et de membres d'équipage qualifiés (en partie en raison d'une meilleure application de nouveaux règlements concernant les heures ouvrées et les périodes de repos pendant le transport routier), la situation de l'offre dans le secteur des transports européens est soumise à de fortes pressions. S'ajoute à cela le fait que le secteur doit s'adapter à la demande croissante des responsables de la gestion de la chaîne d'approvisionnement, qui exigent des opérations peu coûteuses, rapides, fiables, souples et transparentes.

15. La gestion du transport de marchandises en général et celle des opérations de transport intermodal sont très liées l'une à l'autre, la notion d'intermodalité permettant et même facilitant l'acheminement des marchandises par les modes de transport les mieux adaptés aux exigences des responsables de la gestion de la chaîne d'approvisionnement. L'acheminement des

³ Le groupe d'experts avait initialement des opinions divergentes sur l'emploi de l'expression «conception et gestion du transport de marchandises», le présent document portant essentiellement sur le transport intermodal de marchandises. À l'origine, il a été envisagé d'utiliser l'expression «logistique du transport de marchandises». Mais, comme le mot «logistique» se rapporte au **processus plus large de conception et de gestion de la chaîne d'approvisionnement**, plutôt qu'au **processus plus étroit de conception et de gestion du transport de marchandises dans le cadre d'une telle chaîne logistique**, certains experts étaient d'avis que l'emploi du mot «logistique» dans un sens plus étroit pourrait en estomper le sens et conduire à un malentendu. Il n'a donc pas été employé dans le présent document. Toutefois, il faut reconnaître que l'expression «logistique du transport de marchandises» est parfois utilisée au sens plus étroit. Le Groupe de travail voudra peut-être apporter sa contribution au débat.

marchandises dans la même unité de chargement (conteneur, etc.) ou dans le même véhicule routier permet une utilisation flexible des modes routier, ferroviaire et/ou par voie navigable, pour répondre aux exigences liées à la vitesse, à la disponibilité, à l'encombrement, à l'interdiction de circulation ou aux périodes de repos obligatoires, pour autant que les coûts et les délais du transbordement propres aux opérations de transport intermodal soient inférieurs aux gains réalisés.

16. Jusqu'à très récemment, la mise en place des chaînes d'approvisionnement était fondée sur l'hypothèse d'une disponibilité sans limite des capacités des transports et d'un pétrole bon marché. Aujourd'hui, cependant, la mondialisation de la production, des transports et du commerce doit être replacée dans le contexte des problèmes d'approvisionnement en énergie (pétrole), de l'insuffisance, voire de la dégradation des infrastructures de transport et de l'importance croissante de la durabilité.

17. Cela étant, les prévisions de croissance de la circulation et des transports en Europe de l'ordre de 30 % au cours de la prochaine décennie ne pourront se réaliser que si une meilleure logistique et de meilleurs systèmes de gestion de la chaîne d'approvisionnement permettent aux marchandises d'être acheminées de façon plus rationnelle et plus judicieuse que par le passé. Comme, pour des raisons écologiques et financières, l'infrastructure des transports ne sera simplement pas en mesure de suivre la croissance prévue des transports, les installations existantes doivent être mieux utilisées, les volumes transportés doivent peut-être être regroupés et les solutions de transport intermodal doivent faire un usage optimal de l'ensemble des modes et des capacités de transport en tous lieux et à tous moments. Il s'agit d'un défi pour le secteur privé (responsables de la gestion de la chaîne d'approvisionnement, prestataires de services logistiques, exploitants de terminaux et transporteurs, etc.), mais aussi, et tout particulièrement, pour les gouvernements.

IV. RÔLE DES GOUVERNEMENTS DANS LA CONCEPTION ET LA GESTION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

18. La planification, l'organisation, le suivi et l'exécution des opérations de transport de marchandises dans le cadre de la gestion de la chaîne d'approvisionnement sont avant tout une affaire commerciale. Il en est de même pour l'organisation des opérations de transport intermodal. Néanmoins, et comme cela a déjà été relevé, les gouvernements ont un rôle très important à jouer dans ce domaine. Les processus logistiques organisés et optimisés par les secteurs privés ne sont pas nécessairement les meilleures solutions pour l'économie globale ou le pays dans son ensemble. Les gouvernements doivent mettre et maintenir en place le cadre institutionnel ainsi que les règles du jeu nécessaires pour que la conception et la gestion des services du transport intermodal de marchandises puissent se faire en accord avec les objectifs des politiques nationales du transport et aussi dans le respect des autres politiques, règles et règlements établis et appliqués par les pouvoirs publics en matière économique et sociale ainsi que dans les domaines de l'environnement et de l'aménagement du territoire.

19. Toutefois, comme indiqué schématiquement dans le diagramme ci-dessous, les gouvernements ne sont pas seulement responsables du cadre réglementaire, administratif et institutionnel. Ils sont aussi responsables de la mise en place d'infrastructures appropriées, telles que routes, voies ferroviaires et voies navigables, même si la construction et l'exploitation de ces voies de transport peuvent se faire – et c'est déjà le cas dans certains pays – par l'intermédiaire

de partenariats public-privé (PPP). Ainsi, dans de nombreux pays de la CEE, des ports, des terminaux et des plate-formes logistiques intermodales sont déjà financés et exploités avec succès dans le cadre de PPP.

Responsabilités dans la conception et la gestion du transport des marchandises

Domaines d'action/mesures					
Politiques de transport	Projets	Gouvernements Secteur public Industrie Secteur privé	Incitations	Politiques de transport	Incitations
Infrastructure des transports				Infrastructure des transports	
Recherche, éducation, sensibilisation	Initiatives		Initiatives	Recherche, éducation, sensibilisation	
Gestion de la chaîne d'approvisionnement Transport intermodal	Incitations		Projets	Gestion de la chaîne d'approvisionnement Transport intermodal	
Domaines d'action/mesures					

Source: Adapté du Plan directeur allemand du transport de marchandises et de la logistique.

20. Dans le domaine de la recherche, de l'éducation et de la sensibilisation, la coordination et la coopération entre les secteurs public et privé ont aussi une place importante. En fait, la conception et la gestion de la chaîne d'approvisionnement et des opérations de transport intermodal relèvent, dans la plupart des pays, du secteur commercial privé, même lorsque les gouvernements sont propriétaires à part entière des sociétés de transport, telles que les sociétés et/ou les prestataires de services logistiques des chemins de fer. Mais il y a une nette tendance à poursuivre la privatisation et la libéralisation des marchés du transport et de la logistique dans tous les pays membres de la CEE.

21. En conséquence, il y a pour l'essentiel trois domaines d'action dans la conception et la gestion du transport des marchandises qui relèvent en tout ou en grande partie de la responsabilité des gouvernements ou des pouvoirs publics aux niveaux régional, national ou local, à savoir les politiques de transport, l'infrastructure ainsi que la recherche, l'enseignement et la sensibilisation.

A. Politiques de transport

22. Il appartient aux gouvernements d'instituer un cadre réglementaire, institutionnel et administratif approprié, afin de garantir des règles de concurrence équitables entre tous les intervenants dans le transport des marchandises, entre tous les modes de transport et toutes les infrastructures de transbordement, et d'assurer un transport des marchandises qui soit non discriminatoire, viable, sécurisé et sûr, en accord avec les priorités nationales. Cela vise

aussi les moyens d'action en matière d'investissement public ainsi que les taxes et droits applicables au transport qui influent sur l'efficacité et le coût du transport des marchandises ainsi que sur son avantage concurrentiel.

23. Les gouvernements sont aussi responsables de la coordination et de l'harmonisation des politiques de transport au niveau international. Aujourd'hui, les chaînes d'approvisionnement ne s'arrêtent pas aux frontières nationales ou sous-régionales. En fait, leur mise en place répond souvent au souci de surmonter les frontières et d'exploiter les avantages comparatifs des différentes économies nationales, voire des différents régimes fiscaux ou cadres réglementaires. Il en est de même pour la conception et la gestion du transport des marchandises, qui prennent de plus en plus une dimension régionale, voire à l'échelle mondiale, à l'instar des intervenants. Face à ces défis, les politiques nationales de transport doivent être coordonnées et harmonisées avec celles des autres pays et régions.

24. Enfin, une formulation efficace des politiques de transport exige que les pouvoirs publics aux niveaux fédéral, provincial et municipal, comprennent et prennent en compte les principes fondamentaux de la conception et de la gestion du transport des marchandises qui déterminent la demande en matière de transport, la qualité des services, le choix des modes et l'aménagement du territoire (emplacement des centres logistiques et des terminaux intermodaux). Cette question revêt une importance particulière pour les économies des pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale (EOCAC), dont l'intégration dans les chaînes logistiques du transport à l'échelle mondiale se fait aujourd'hui tout aussi rapidement.

B. Infrastructure des transports

25. Les gouvernements sont responsables de la mise en place et de l'entretien d'une infrastructure de transports appropriée ainsi que de l'établissement des règles et règlements régissant son utilisation. Outre les réseaux routier, ferroviaire et de navigation intérieure, les gouvernements sont responsables de l'aménagement du territoire et de la mise à disposition d'emplacements appropriés pour les ports, les terminaux intermodaux, les centres de transbordement et de distribution ainsi que les plates-formes logistiques.

26. Les autorités locales ou régionales sont souvent investies du pouvoir de décision concernant l'aménagement, même si elles ne prennent pas toujours assez de recul. En conséquence, les autorités centrales et/ou fédérales, agissant souvent en concertation avec les pays voisins, peuvent, dans ces cas, avoir à coordonner ou même à diriger les processus de planification et de prise de décisions à l'échelle locale.

C. Recherche, éducation et sensibilisation

27. Avec la collaboration et le soutien des organisations professionnelles, les gouvernements ont aussi à leur charge les activités de recherche visant à mieux comprendre les incidences de la gestion de la chaîne logistique sur les services de transport, les exigences en matière de transport et les choix modaux. Au sein de l'Union européenne sont menés un grand nombre de projets de recherche dans ce domaine, sous la responsabilité de la Commission européenne, certains d'entre eux abordant spécifiquement les relations entre la logistique des transports de marchandises et l'intermodalité.

28. L'exploitation de systèmes de transport intelligents est aussi préconisée par les pouvoirs publics comme moyen de répondre à des systèmes logistiques de plus en plus sophistiqués et de faire un usage optimal d'une infrastructure de transport limitée. Les gouvernements ont aussi un rôle important à jouer, à savoir promouvoir la gestion logistique et veiller à ce que les professionnels du secteur possèdent le savoir-faire et l'expérience nécessaires pour prendre des décisions en connaissance de cause. Une autre question importante dont il n'est souvent pas tenu compte est la compréhension qu'a le grand public de la contribution des transports de marchandises et de la logistique au développement économique. Les pouvoirs publics doivent à ce sujet fournir les informations nécessaires et assurer la transparence, conformément aux normes et règlements nationaux et internationaux.

V. ACTION DES GOUVERNEMENTS AUX NIVEAUX NATIONAL ET SOUS-RÉGIONAL

29. Les gouvernements ne font que poser le cadre réglementaire, financier et éducatif approprié, dans lequel s'inscrivent la conception et la gestion du transport des marchandises. Il est toutefois important que les pouvoirs publics agissent sans tarder en ce qui concerne la préparation et la mise en œuvre de ce cadre, non seulement pour garantir, dès le départ, des règles de concurrence équitables entre tous les intervenants, assurer la transparence et fournir des orientations au secteur, mais aussi pour établir un cadre global et cohérent qui permette à tous les pouvoirs publics, y compris ceux aux niveaux local et municipal, d'agir suivant les mêmes principes. Ce dernier point est particulièrement important pour l'aménagement judicieux du territoire et le choix des lieux d'implantation des plates-formes logistiques et des centres de distribution des marchandises.

A. Activités au niveau national

30. Certains États membres de la CEE ont déjà pris des mesures pour relever ces défis. C'est ainsi qu'ils définissent déjà ou ont commencé à définir, en étroite collaboration avec les groupes industriels concernés et d'autres parties prenantes, le rôle et la responsabilité des gouvernements et des intervenants non gouvernementaux dans ce domaine. Ils définissent également les politiques réglementaires, financières et éducatives appropriées qui pourraient contribuer à des systèmes de transport intermodal de marchandises plus efficaces, viables et intégrés dans la logistique et les chaînes d'approvisionnement modernes.

31. L'Allemagne a par exemple adopté au début de 2008 un plan directeur du transport de marchandises et de la logistique. Conçu pour améliorer la compétitivité du secteur de la logistique en Allemagne et pour assurer une conception, un financement et une exploitation des systèmes de transport de marchandises dans des conditions optimales, ce plan devrait aussi contribuer aux transformations structurelles ainsi qu'au développement durable et, dernier point mais non le moindre, mieux faire comprendre au public l'importance économique du transport de marchandises et de la logistique. Le plan directeur allemand, établi selon un processus participatif faisant intervenir des experts gouvernementaux et non gouvernementaux de tous les secteurs concernés, regroupe 27 propositions concrètes qui devraient être appliquées après concertation politique⁴.

⁴ Pour plus d'informations, veuillez consulter le site:
<<http://www.bmvbs.de/verkehr/Gueterverkehr-Logistik-2829/Masterplan.htm>>.

32. Un autre exemple est le plan logistique du Portugal, qui a permis l'élaboration, dès 2006, de mécanismes intégrés de réglementation et de planification pour la mise en place d'un réseau de centres logistiques en des endroits stratégiques au Portugal. Ce plan prévoit un appui aux activités logistiques menées dans le pays aux fins d'une meilleure exploitation du réseau de transport existant et de la promotion du transport par chemin de fer et du transport entre les ports et l'arrière-pays. Pour le Gouvernement, ce plan est un outil lui permettant de mieux légiférer et d'encourager le développement de la logistique. La construction, le financement et l'exploitation des centres logistiques sont laissés au secteur privé⁵.

B. Activités au niveau sous-régional

33. Au niveau sous-régional, un plan d'action logistique a été adopté en octobre 2007 par la Commission européenne, dans le cadre d'un vaste programme de transport de marchandises, visant à renforcer l'efficacité et la viabilité du transport des marchandises et portant également sur d'autres questions, notamment un réseau ferroviaire axé sur le transport de marchandises, une nouvelle politique portuaire, des autoroutes de la mer et un espace maritime européen sans frontière.

34. Les sujets évoqués dans ledit plan d'action, choisis sur la base de larges consultations avec les parties prenantes, couvrent quatre grands domaines: innovation, qualité, simplification et transport vert. Dans ce cadre, la Commission a commencé à mettre au point une feuille de route pour la mise en œuvre du concept de fret électronique, fondé sur la vision d'un flux d'informations électronique et sans papier, accompagnant l'acheminement physique des marchandises. En outre, la Commission continue de rechercher des solutions pratiques, y compris à l'aide de mesures réglementaires, aux goulets d'étranglement logistiques du transport des marchandises.

35. Parmi les autres sujets abordés dans le plan d'action figurent les indicateurs d'efficacité de la logistique du transport de marchandises et la définition de critères d'évaluation des terminaux intermodaux. Des études sur l'harmonisation et l'automatisation des documents de transport ainsi que sur les normes relatives aux poids et dimensions des véhicules, énoncées dans la Directive 96/53/CE, sont également prévues et devraient être menées à terme en 2008. Enfin, dès la fin de l'année 2008, il devrait être défini plusieurs «corridors verts» sur lesquels les différents modes de transport (courtes liaisons maritimes, voies ferroviaires, voies navigables et routes) devraient se compléter pour offrir des solutions de transport respectueuses de l'environnement⁶.

⁵ Pour plus de détails, voir le document informel n° 7 du WP.24 (2007).

⁶ Pour plus d'informations, veuillez consulter l'adresse suivante:
<http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/action_plan_en.htm>.

VI. ACTIONS DES GOUVERNEMENTS AU NIVEAU INTERNATIONAL: ACTIVITÉS DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA CEE

36. Les responsabilités et les mesures que les gouvernements doivent prendre pour influencer sur la conception et la gestion du transport des marchandises couvrent un vaste domaine et dépassent de loin celles qui sont habituellement abordées au niveau international par le Groupe de travail CEE du transport intermodal et de la logistique. S'il est vrai que de nombreuses responsabilités et mesures gouvernementales dans ce domaine ne se prêtent pas nécessairement à l'établissement de normes intergouvernementales ou de mesures réglementaires, un échange de données d'expérience et des bonnes pratiques entre pays au sein de l'ONU à l'échelle mondiale ou de la CEE à l'échelle régionale (regroupant 56 pays de la région paneuropéenne et d'Amérique du Nord) peut être utile et donner des orientations sur les actions à mener au niveau national.

37. Il découle en outre de ce qui précède que les processus logistiques ainsi que la conception et la gestion du transport des marchandises ont une dimension internationale importante dont il faudrait sans doute tenir compte dans des politiques gouvernementales cohérentes et harmonisées à l'échelle internationale. L'actuel programme de travail du Groupe de travail contient déjà un certain nombre d'activités intergouvernementales qui ont trait directement ou indirectement à la conception et à la gestion du transport des marchandises et à sa relation avec le transport intermodal. Ces activités devront sans doute être réexaminées et affinées à la lumière des propositions ci-dessous et menées en consultation ou en collaboration avec d'autres organes de la CEE et d'autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales compétentes.

38. Les activités brièvement décrites ci-après s'inscrivent dans le cadre du mandat et du domaine de compétence du Groupe de travail CEE du transport intermodal et de la logistique (WP.24) et pourraient être source de valeur ajoutée aux niveaux intergouvernemental et paneuropéen. Pour certaines de ces activités, relatives notamment aux régimes de responsabilité civile, il conviendrait de constituer des groupes spécifiques d'experts qui se chargeraient des questions techniques et juridiques très particulières et complexes.

A. Orientations et mesures réglementaires à l'échelle internationale

39. Dans le domaine des orientations et des mesures réglementaires relatives au transport à l'échelle internationale, il conviendrait que le Groupe de travail puisse éventuellement poursuivre ou entreprendre certaines des activités suivantes liées à la conception et à la gestion du transport des marchandises au sein des chaînes logistiques.

1. Suivi et analyse des mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal

40. Le Groupe de travail a déjà entamé l'an dernier le suivi et l'analyse des mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal, en vue de faire la synthèse des précédentes activités de la CEMT. Le secrétariat de la CEE mène actuellement une enquête pour recueillir des informations dans douze domaines d'action⁷ (ECE/TRANS/WP.24/2007/5). À la suite

⁷ 1) Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports; 2) Institutions nationales et internationales; 3) Coûts et prix; 4) Réseaux; 5) Terminaux et centres logistiques; 6) Interopérabilité; 7) Mesures de soutien financières et fiscales; 8) Mesures de soutien réglementaires; 9) Opérations; 10) Suivi du marché; 11) Encourager la recherche relative à

d'une première analyse des résultats de cette enquête à la présente session (ECE/TRANS/WP.24/2008/5 et additifs), le Groupe de travail voudra peut-être examiner, étoffer ou modifier des parties du questionnaire sur les expériences nationales ou les plans visant à agir sur la conception et la gestion du transport des marchandises. Il pourrait s'agir de plans d'action nationaux, de mécanismes institutionnels de concertation avec les parties prenantes et/ou de mesures réglementaires, financières, fiscales ou administratives.

41. Dans cet esprit, le Groupe de travail voudra peut-être procéder à un échange de données d'expérience et de bonnes pratiques en vue d'aider les gouvernements à formuler des politiques appropriées, à les mettre en œuvre et à en assurer le suivi. Le Groupe de travail pourrait, pour concrétiser ces réflexions, établir une liste récapitulative ou une «boîte à outils» contenant les politiques et les mécanismes possibles à l'échelle nationale et internationale, qui permettent de relever, d'un point de vue gouvernemental, les défis que sont la logistique et le transport intermodal. La liste récapitulative et la boîte à outils devraient aussi permettre de recenser les avantages et les inconvénients éventuels de ces politiques et de ces mécanismes. L'un des aspects particuliers à analyser, pour donner suite au document ECE/TRANS/WP.24/2008/1, pourrait être celui qui concerne les politiques gouvernementales et les mesures pratiques (guichet unique, par exemple) destinées à faciliter la planification, la localisation et l'organisation des terminaux intermodaux, des centres logistiques et des plates-formes logistiques dans une perspective paneuropéenne.

2. Plans d'action et accords de partenariat «types» en matière de logistique

42. En 2005, le Groupe de travail a élaboré des plans d'action et des accords de partenariat «types» qui contiennent aussi des paramètres et des indicateurs d'efficacité pour le développement du transport intermodal (TRANS/WP.24/2005/3). Ces modèles ont été approuvés par les Ministres des transports de la CEMT et par le Comité des transports intérieurs de la CEE.

43. Ces accords de partenariat public-privé devront sans doute être réexaminés et modifiés par l'adjonction de prescriptions logistiques, d'indicateurs et de degrés de responsabilité révisés, y compris de politiques gouvernementales d'accompagnement et de normes de conformité. À un stade ultérieur, et comme l'a déjà envisagé le Groupe de travail (TRANS/WP.24/2004/5; TRANS/WP.24/105, par. 17 à 19), ces dispositions pourraient être intégrées dans une résolution ou dans un document officiel tel que l'AGTC.

3. Régime de responsabilité civile pour le transport intermodal paneuropéen

44. La CNUDCI ayant achevé l'élaboration d'un projet de convention relative aux contrats de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer et couvrant la responsabilité civile au cours d'opérations de transport maritime et de transport terrestre associé (entre les ports et l'arrière-pays), le Groupe de travail voudra peut-être analyser ces dispositions en tenant compte de la nécessité d'établir de nouvelles prescriptions logistiques propres à favoriser des services de transport intermodal européens fluides et compétitifs.

l'ensemble des éléments de la chaîne de transport; 12) Opérateurs dans les réseaux de transport intermodal.

45. Si cette analyse devait révéler que la convention de la CNUDCI n'abordait pas comme il convenait les besoins et les exigences spécifiques des opérations de transport terrestre paneuropéen et/ou serait susceptible de ne pas entrer en vigueur en temps opportun, le Groupe de travail voudra peut-être poursuivre ses travaux dans ce domaine, en tenant compte des résultats du plan d'action logistique de la Commission européenne (élément 02.9 g) du programme de travail).

4. Indicateurs logistiques et statistiques du transport intermodal

46. Le Groupe de travail voudra peut-être participer à la mise au point de concepts et d'indicateurs pour mesurer le développement de la logistique et établir des critères pour la conception et la gestion du transport des marchandises au sein des chaînes logistiques, y compris les services, les réseaux et les terminaux de transport intermodal. Cela pourrait inclure l'établissement de statistiques fiables sur les opérations de transport intermodal, impliquant notamment le transport de conteneurs, de caisses mobiles, de semi-remorques et de véhicules routiers complets par voie ferroviaire et voie de navigation intérieure dans les pays membres de la CEE. Ces travaux pourraient compléter ceux qui concernent l'indice de performance logistique, défini en 2007 par la Banque mondiale et donnant une évaluation de la compréhension des transitaires et des transporteurs. On pourrait, dans ce cadre, essayer de mettre au point des outils qui permettent aux pays d'évaluer, à l'aide de modèles économétriques et de données statistiques, la compétitivité de leur économie et du secteur des transports en ce qui concerne l'efficacité logistique.

47. Les concepts spécifiques et les modalités pratiques pour la mise au point de tels indicateurs logistiques et l'élaboration de telles statistiques devraient être élaborés en collaboration avec d'autres organes de la CEE et des organisations internationales compétentes, de manière à préciser le contenu des éventuelles contributions du Groupe de travail.

B. Infrastructure des transports internationaux et mesures de leur efficacité

48. Les gouvernements peuvent, outre réduire la demande de transport, agir sur l'utilisation de l'infrastructure des transports en adoptant des mesures axées sur l'offre, notamment la construction d'infrastructures de transport plus nombreuses, plus grandes et meilleures, en améliorant leur entretien, en autorisant et/ou en promouvant des moyens de transport plus efficaces, en rationalisant l'utilisation des infrastructures par l'intermédiaire de systèmes de transport intelligents (télématique, mesures pratiques telles qu'une tarification spéciale aux heures de pointe, groupage des marchandises, etc.) et, idéalement, en combinant ces mesures.

49. La CEE a établi et administre, par l'intermédiaire de ses Groupes de travail des transports routiers, des transports par chemin de fer, des transports par voie navigable et du transport intermodal et de la logistique, l'AGR, l'AGC, l'AGN et l'AGTC, qui précisent les contours des réseaux et les normes de transport minimales (dans le cas de l'AGTC, des normes opérationnelles également) aux fins de la mise en place d'un réseau de transport terrestre paneuropéen complet, cohérent et efficace.

50. Dans les domaines de l'infrastructure des transports internationaux et des mesures de leur efficacité, les activités suivantes, liées à la conception et à la gestion du transport des marchandises, pourraient être poursuivies ou entamées par le Groupe de travail.

1. Examen des normes relatives à l'infrastructure et à l'efficacité en vigueur dans l'AGTC

51. Les normes relatives à l'infrastructure et à l'efficacité énoncées dans l'AGTC, y compris celles contenues dans son Protocole sur le transport par voie navigable, pourraient faire l'objet d'un examen ayant pour but d'accroître la rigueur de celles qui ont trait à l'interopérabilité et d'établir des critères pour une conception et une gestion efficaces des services de transport intermodal international de marchandises. Afin d'augmenter la capacité sans consentir de gros investissements dans l'infrastructure des transports, on pourrait adopter des mesures techniques qui, par exemple, relèveraient à 25 tonnes la masse autorisée par essieu des trains de marchandises (sur des lignes particulières) et autoriseraient des longueurs de train supérieures à 700 m.

52. En 2005, le Groupe de travail avait déjà procédé à une enquête sur ces questions dans 15 pays (TRANS/WP.24/2005/5; TRANS/WP.24/107, par. 13 et 14). Les résultats obtenus pourraient servir de base à un tel examen, qui serait à entreprendre en collaboration étroite avec les Groupes de travail des transports par chemin de fer et par voie navigable, dont relèvent l'AGC et l'AGN.

2. Optimisation des procédures de transbordement et des procédures logistiques

53. De même, il conviendrait, en vue d'optimiser les procédures de transbordement et les procédures logistiques, d'examiner et de modifier les normes minimales en vigueur dans l'AGTC pour les terminaux. Il pourrait être envisagé des dispositions portant sur les critères et les procédures relatifs au meilleur choix, s'agissant de l'emplacement, de la construction et de l'exploitation des terminaux, des plates-formes logistiques et des centres de distribution (élément 02.9 e) du programme de travail).

54. En outre, des normes et des indicateurs supplémentaires d'efficacité pourraient être incorporés dans l'AGTC et éventuellement dans l'AGC, tels que ceux déjà contenus dans les plans d'action et les accords de partenariat «types» (voir ci-dessus) concernant les services de transport intermodal par chemin de fer et par voie navigable, les points de franchissement des frontières et de changement d'écartement ainsi que les liaisons par transbordeurs et les ports.

3. Améliorations du transport entre les ports et l'arrière-pays

55. Il conviendrait d'incorporer dans l'AGTC et, éventuellement, dans l'AGR et dans l'AGC (ou dans une recommandation de la CEE) des prescriptions logistiques spécifiques visant à résoudre les problèmes de capacité des ports maritimes européens. Dans le but d'accroître la capacité et l'efficacité des services de transport entre les ports et l'arrière-pays, en particulier le transport des conteneurs par chemin de fer et par voie navigable, il pourrait être élaboré des normes minimales particulières relatives à l'infrastructure et à l'efficacité, qui permettraient de renforcer la collaboration et les liens entre les ports maritimes, les terminaux intérieurs et les plates-formes logistiques.

C. Échange d'informations et de bonnes pratiques sur la recherche, l'éducation et la sensibilisation

56. S'il est vrai que différents éléments de son programme de travail portent déjà sur le suivi par le Groupe de travail de l'évolution sur les plans intermodal et logistique ainsi que sur l'échange d'informations et de bonnes pratiques entre les États membres de la CEE, les chargeurs, les transitaires et les transporteurs intermodaux, il n'en reste pas moins que ces activités n'ont pas encore touché aux domaines de la recherche, de l'éducation et de la sensibilisation en ce qui concerne la conception et la gestion du transport intermodal de marchandises. Comme ces questions sont importantes du point de vue de l'élaboration de stratégies dans ces domaines et de l'acceptation des politiques y relatives par les industries et par le grand public, le Groupe de travail voudra peut-être renforcer ses activités dans lesdits domaines et en particulier sur les sujets suivants.

1. Concepts, conception, poids et dimensions des unités intermodales (de transport) de chargement

57. Le Groupe de travail voudra peut-être poursuivre et développer ses activités de suivi et d'échange d'informations et de bonnes pratiques sur les nouveaux concepts, la conception, les poids et les dimensions des unités intermodales (de transport) de chargement en vue d'assurer la fluidité des opérations de transport intermodal et des procédures de transbordement dans la région paneuropéenne.

2. Schéma théorique et mécanismes relatifs aux plans d'action ou plans directeurs logistiques nationaux

58. Le Groupe de travail pourrait aussi procéder à un échange d'informations sur les bonnes pratiques à employer lors de l'élaboration et de la mise en œuvre de plans d'action ou de plans directeurs logistiques nationaux, l'accent étant mis sur la logistique du transport de marchandises et les prescriptions relatives au transport intermodal. Ces activités pourraient débiter par une simple enquête auprès des gouvernements de la CEE en vue de se renseigner sur leurs activités actuelles et prévues dans ce domaine.

3. Systèmes de transport intelligents

59. La mise au point et l'utilisation de systèmes et de procédures de transport intelligents pour un usage optimal et sûr des véhicules et des infrastructures de transport revêtiront une importance croissante. Le Groupe de travail voudra peut-être se tenir au courant de leur évolution en vue de cerner les problèmes et les solutions pour le transport intermodal et d'échanger des informations et des bonnes pratiques. Si nécessaire, le Groupe de travail pourrait établir un inventaire de ces services et de leurs prestataires ainsi qu'une liste récapitulative des avantages et des inconvénients de ces mesures, de leur utilisation et du contrôle réglementaire.

VII. ORIENTATIONS DONNÉES PAR LE GROUPE DE TRAVAIL

60. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner les responsabilités des gouvernements et les instruments dont ils disposent pour agir sur l'évolution de la conception et de la gestion du transport intermodal de marchandises, telles que décrites dans le présent document, notamment dans les sections IV et V, et formuler des observations. Les délégations voudront sans doute rendre compte des mesures nationales et régionales déjà appliquées ou envisagées, évaluer celles-ci et ajouter leurs opinions à celles exprimées dans les chapitres ci-dessus.

61. Le Groupe de travail est en particulier invité à examiner les activités qui seraient de nature à influencer sur la conception et la gestion du transport des marchandises au niveau international et qu'il pourrait mener ou entreprendre. Les propositions faites dans la section IV du présent document devraient être examinées et évaluées sur le plan de la valeur ajoutée. D'autres propositions ou domaines d'action pourraient aussi être suggérés.

62. Pour résumer, les propositions faites dans le présent document portent sur les domaines d'activité suivants.

63. Dans le domaine des mesures gouvernementales et réglementaires relatives au transport international:

- 1) Suivi et analyse des mesures nationales visant à agir sur la conception et la gestion du transport de marchandises dans le but de renforcer l'utilisation du transport intermodal, et mise au point d'une panoplie de mesures et de mécanismes qui, en fonction des circonstances nationales, pourrait être employée à ces fins. Les résolutions pertinentes de la CEMT sur le transport combiné devraient être prises en compte.
- 2) Examen et modification éventuelle des plans d'action et des accords de partenariat «types» de 2005, y compris les paramètres d'exploitation pour le développement du transport intermodal, accompagnés de prescriptions logistiques, d'indicateurs et de degrés de responsabilité.
- 3) Analyse du projet de convention de la CNUDCI et examen des travaux de la CEE sur les régimes de responsabilité civile et les dispositions y relatives pour le transport terrestre intermodal dans un cadre paneuropéen.
- 4) Contribution à la mise au point de concepts et d'indicateurs en vue de mesurer le développement de la logistique et d'établir des critères pour la conception et la gestion du transport des marchandises, y compris les services, les réseaux et les terminaux du transport intermodal.

64. Dans le domaine de l'infrastructure des transports internationaux et des mesures de leur efficacité:

- 1) Examen des normes relatives à l'infrastructure et à l'efficacité énoncées dans l'AGTC, y compris son Protocole sur le transport par voie navigable, en vue d'accroître la rigueur de celles qui ont trait à l'interopérabilité et d'établir des critères pour une conception et une gestion efficaces des services de transport intermodal international de marchandises. Les difficultés et les coûts liés à la modification de ces normes devraient être pris en compte.
- 2) Examen des normes minimales de l'AGTC pour les terminaux en vue d'optimiser les procédures de transbordement et les procédures logistiques et d'inclure des mécanismes permettant de faire le meilleur choix, s'agissant de l'emplacement, de la construction et de l'exploitation des terminaux, des plates-formes logistiques et des centres de distribution, des points de franchissement des frontières et de changement d'écartement ainsi que des liaisons par transbordeurs et des ports.
- 3) Introduction de prescriptions logistiques dans l'AGTC (éventuellement aussi dans l'AGR et dans l'AGC) en vue d'accroître la capacité et l'efficacité des services de transport entre les ports et l'arrière-pays.

65. Dans les domaines de l'échange d'informations sur la recherche, l'éducation et la sensibilisation:

- 1) Échange de bonnes pratiques concernant les nouveaux concepts, la conception, le poids et les dimensions des unités intermodales (de transport) de chargement en tenant compte des limites en vigueur pour les poids et les dimensions, énoncées dans les règlements nationaux, internationaux et sous-régionaux (Union européenne).
- 2) Échange de bonnes pratiques à employer lors de l'élaboration et de la mise en œuvre de plans d'action ou de plans directeurs logistiques nationaux.
- 3) Suivi de l'élaboration de systèmes de transport intelligents et de l'établissement d'un inventaire et d'une liste récapitulative de ces services.
