

22 janvier 2009

FRANCAIS  
Original: ANGLAIS,  
FRANCAIS, RUSSE

## **COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

### **COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Soixante et onzième session, 24-26 février 2009  
Point 12 (l) (ii) de l'ordre du jour provisoire

### **QUESTIONS APPELANT UN EXAMEN ET UNE PRISE DE DECISIONS PAR LE COMITE**

#### **Chaîne d'approvisionnement et incidences logistiques sur le transport**

Problèmes logistiques et leurs incidences sur les transports, en particulier le transport intermodal

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

#### **I. HISTORIQUE ET DÉMARCHE**

1. Le programme de travail du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) 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).

2. 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).

3. 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)<sup>1</sup>. 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.

4. 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.

5. 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).

## **II. CONCEPTION ET GESTION DU TRANSPORT INTERMODAL DE MARCHANDISES**

6. 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.

7. 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

---

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

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 marchandises<sup>2</sup>.

8. 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.

9. 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 suivent. 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.

10. 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.

11. 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.

12. 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 marchandises dans la même unité de chargement (conteneur, etc.) ou dans le même véhicule

---

<sup>2</sup> 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.

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.

13. 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.

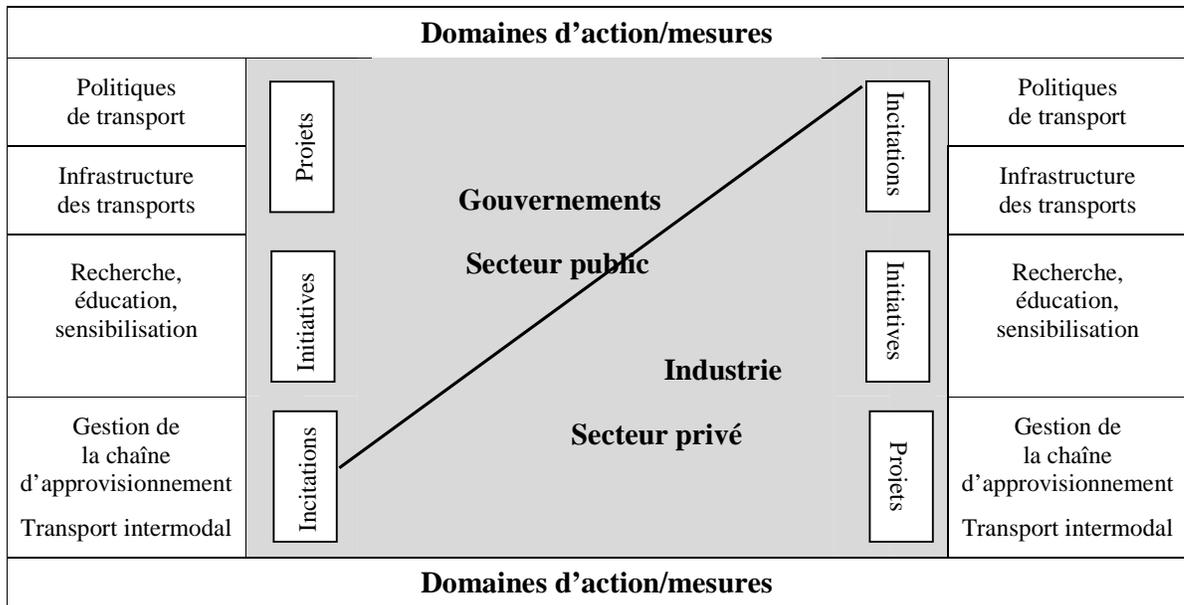
14. Cela étant, les prévisions de croissance de la circulation et des transports en Europe de l'ordre de 30 % au cours de la prochaine décennie ne pourront se réaliser que si une meilleure logistique et de meilleurs systèmes de gestion de la chaîne d'approvisionnement permettent aux marchandises d'être 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.

### **III. RÔLE DES GOUVERNEMENTS DANS LA CONCEPTION ET LA GESTION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES**

15. 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.

16. 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



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

17. 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.

18. 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

19. 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.

20. 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.

21. 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**

22. 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.

23. 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**

24. 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.

25. 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.

#### **IV. ACTION DES GOUVERNEMENTS AUX NIVEAUX NATIONAL ET SOUS-RÉGIONAL**

26. 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**

27. 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.

28. 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 politique<sup>3</sup>.

29. 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

---

<sup>3</sup> Pour plus d'informations, veuillez consulter le site: <<http://www.bmvbs.de/verkehr/Gueterverkehr-Logistik-2829/Masterplan.htm>>.

d'encourager le développement de la logistique. La construction, le financement et l'exploitation des centres logistiques sont laissés au secteur privé<sup>4</sup>.

## **B. Activités au niveau sous-régional**

30. 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.

31. 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.

32. 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'environnement<sup>5</sup>.

## **V. ACTIONS DES GOUVERNEMENTS AU NIVEAU INTERNATIONAL: ACTIVITÉS DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA CEE**

33. 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.

34. 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

---

<sup>4</sup> Pour plus de détails, voir le document informel n° 7 du WP.24 (2007).

<sup>5</sup> Pour plus d'informations, veuillez consulter l'adresse suivante:

<[http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight\\_logistics\\_action\\_plan/action\\_plan\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/action_plan_en.htm)>.

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.

35. 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.

36. 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.

37. 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.**

38. 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.

-----