



# Conseil économique et social

Distr. générale  
15 décembre 2009  
Français  
Original: anglais

---

## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Soixante-douzième session

Genève, 23-25 février 2010

Point 9 h) de l'ordre du jour provisoire

#### Questions appelant un examen et une prise de décisions par le Comité

### Transport et compétitivité

#### Note du secrétariat

## I. Mandat

1. En septembre 2008, le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances de l'évolution et l'économie des transports (WP.5) a approuvé une proposition du secrétariat tendant à lancer un projet dont le but était d'élaborer un cadre d'évaluation pour faire le point sur les difficultés de gestion de la chaîne logistique dans le secteur des transports. Cette décision a été confirmée par le Comité des transports intérieurs à sa soixante et onzième session en février 2009 (ECE/TRANS/206, par. 67). Suite à cette décision, le WP.5 a examiné, à sa vingt-deuxième session en septembre 2009, le document informel n° 23 qui exposait dans les grandes lignes le projet intitulé «Incidences des problèmes posés par la chaîne d'approvisionnement sur la manière dont les transports contribuent à la compétitivité des pays». Le Groupe de travail a approuvé les objectifs du projet, sa portée, son échéancier indicatif ainsi que le mandat d'une équipe spéciale devant être créée sous ses auspices pour donner des orientations et superviser le projet jusqu'à ce qu'il soit mené à terme (voir l'annexe). Le cadre général de ce projet était exposé dans le document informel n° 10 concernant les incidences des problèmes posés par la chaîne d'approvisionnement sur la manière dont les transports contribuaient à la compétitivité des pays, document qui avait été établi par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) et présenté au Comité des transports intérieurs à sa soixante et onzième session, en février 2009, pour examen.

2. Le Comité voudra peut-être faire le point de l'état d'avancement du projet susmentionné et approuver les grandes lignes de la phase suivante qui sont exposées dans le présent document, ainsi que l'échéancier indicatif et le mandat de l'équipe spéciale qui figurent à l'annexe.

## **II. État d'avancement du projet «Incidences des problèmes posés par la chaîne d'approvisionnement sur la manière dont les transports contribuent à la compétitivité des pays» et ébauche de la phase suivante**

### **A. Introduction**

3. Le transport, qui est un des facteurs déterminants de la compétitivité nationale, s'est beaucoup développé ces dernières décennies, en raison principalement des exigences de plus en plus complexes de l'économie internationale. Cette complexité croissante est attribuée à plusieurs grandes tendances:

- a) Plus forte intégration de la fabrication, de la production et des réseaux commerciaux à l'échelle mondiale;
- b) Utilisation accrue du transport intermodal associant plusieurs modes de transport;
- c) Besoin croissant d'une gestion logistique juste à temps;
- d) Spécialisation croissante des entreprises dans certains segments de la chaîne de valeur;
- e) Spécialisation et développement de la sous-traitance; et
- f) Questions de sécurité.

4. La nature de la demande de transport étant devenue plus complexe, les processus nécessaires pour mener à bien les opérations commerciales, qui impliquent de multiples étapes, de nombreux acteurs et un ensemble de dispositifs juridiques et réglementaires, sont eux aussi devenus plus complexes. Avec les frais qui s'ajoutent à chaque étape du processus, la qualité, le coût et l'efficacité du transport et des services logistiques ont des effets très sensibles sur la valeur des biens à leur point de destination finale et, partant, sur la compétitivité nationale globale à l'échelle mondiale.

5. Le secteur des transports a contribué aux changements induits par le développement des chaînes logistiques en mettant en place des moyens de transport plus fiables et des services logistiques à valeur ajoutée, ce qui a constitué l'ossature de la distribution directe et permis aux entreprises en Europe et ailleurs de réduire le volume de leurs stocks. En outre, ce secteur a commencé à investir massivement dans l'amélioration des systèmes de communication et de planification, dans l'harmonisation des unités de transport, dans la gestion de la flotte et du matériel roulant, dans l'automatisation des fonctions de back-office et dans les systèmes informatiques, ce qui a permis d'accroître régulièrement la productivité et l'efficacité opérationnelle. Par ailleurs, la concentration des activités au sein du secteur ainsi que l'intégration horizontale et verticale observées ces dix dernières années ont eu pour effet d'augmenter l'efficacité des transports grâce à la mise en place de plus grandes sociétés de transport, d'alliances et de réseaux de coopération.

### **B. Nécessité de définir un nouveau cadre d'évaluation**

6. Si de nombreux indicateurs du secteur des transports et du marché de la logistique ont été élaborés, la quasi-totalité d'entre eux intéressent l'offre de transport (d'une manière générale, l'infrastructure). La demande est certes prise en considération dans les indicateurs existants, mais le plus souvent dans le cadre d'études subjectives. Aucun des indicateurs

actuels ne rend compte de l'évolution récente de la structure de la demande de transport ni des critères de qualité en usage dans une économie compétitive mondialisée.

7. L'analyse des lacunes réalisée par le secrétariat a mis en évidence la réelle nécessité d'élaborer un nouvel outil d'évaluation susceptible:

a) De mesurer la contribution du secteur des transports à la compétitivité nationale compte tenu du nouveau rôle des transports en tant qu'élément important des chaînes logistiques mondiales;

b) De cerner les nouveaux problèmes qui surgissent dans le secteur des transports et de prendre en compte le rôle de ce secteur qui constitue le lien le plus important dans les chaînes logistiques internationales.

8. S'agissant des problèmes liés aux chaînes logistiques du point de vue du secteur des transports, le nouvel outil d'évaluation proposé devrait permettre:

a) De prendre en compte les facteurs directs et indirects qui ont une incidence sur les réseaux de transport et sur les systèmes intervenant dans les chaînes logistiques internationales; et

b) D'adopter une méthode équilibrée englobant l'analyse aussi bien de la demande que de l'offre.

9. Les micro et macro-indicateurs actuellement disponibles sont insuffisants pour évaluer la performance des chaînes logistiques. Il est difficile d'agréger des micro-indicateurs au niveau des chaînes logistiques. Les indicateurs des chaînes logistiques à l'échelle macroéconomique sont bien souvent centrés sur des questions particulières considérées isolément et ne donnent pas une vue d'ensemble de tous les aspects des chaînes logistiques présentant un intérêt pour les décideurs. On doit donc élaborer un système d'évaluation multicritères à un niveau intermédiaire pour réaliser une évaluation comparative des systèmes de transport en mettant l'accent sur les services existant dans différents pays, de manière à prendre en compte l'ensemble des coûts du transport, la qualité des services de transport et les effets sur les facteurs socioéconomiques (voir le document informel n° 10 destiné au Comité des transports intérieurs et présenté à celui-ci en février 2009).

## C. Objectifs

10. Le projet devait être réalisé en trois étapes avec les objectifs suivants:

a) Organiser une table ronde sur les incidences des problèmes posés par la chaîne d'approvisionnement sur la manière dont les transports contribuent à la compétitivité des pays;

b) Établir un diagnostic complet des indicateurs existants, en mettant l'accent en particulier sur l'intérêt qu'ils présentent pour les décideurs;

c) Élaborer un outil méthodologique unique qui pourrait être couramment utilisé par les gouvernements désireux:

i) D'évaluer la contribution du secteur des transports à la compétitivité globale de leur économie;

ii) De recenser les faiblesses de leur système de transport et de leurs relations de transport avec leurs principaux partenaires commerciaux;

iii) De définir des interventions appropriées afin d'améliorer les performances et de résoudre les difficultés;

- iv) D'étudier les performances du secteur des transports et des systèmes logistiques par rapport à celles relevées dans d'autres pays.

## **D. Portée du projet**

### **1. Progrès accomplis dans le cadre de la table ronde**

11. Conformément à l'échéancier indicatif du projet, le secrétariat a organisé le 2 décembre 2009 une table ronde sur les incidences des problèmes posés par la chaîne d'approvisionnement sur la manière dont les transports contribuaient à la compétitivité des pays (le programme et les exposés sont consultables sur la page Web de la Division des transports à l'adresse: [http://www.unece.org/trans/events/2009/supplychain\\_roundtable09.html](http://www.unece.org/trans/events/2009/supplychain_roundtable09.html)). Cette table ronde avait pour objectif de rassembler des données d'expérience des pays membres de la CEE qui avaient déjà élaboré ou étaient en train d'élaborer des plans et stratégies logistiques nationaux, et d'échanger des vues sur les méthodologies qui avaient été appliquées pour mettre au point et étudier des stratégies et plans nationaux. En outre, des organisations internationales avaient eu l'occasion de communiquer des informations sur la base méthodologique utilisée pour élaborer leurs indicateurs logistiques et indicateurs de compétitivité.

12. Pour commencer, la Directrice de la Division des transports a brièvement exposé la portée et les objectifs du projet, le rôle de l'équipe spéciale qu'il était prévu de constituer et les résultats escomptés de la table ronde. Elle a mis l'accent sur l'utilité du projet pour tous les pays membres de la CEE et souligné que la Commission, qui servait de passerelle entre les pays membres de l'UE et les pays non membres, qui avait l'expérience de l'élaboration de réglementations internationales en matière de transport et qui était chargée des projets d'assistance technique, était particulièrement bien placée pour élaborer ce nouvel outil méthodologique. Après cette introduction, le secrétariat a présenté le sujet et mis en lumière les lacunes dans les méthodologies et approches existantes, en se fondant sur l'analyse préliminaire des mesures adoptées à l'échelle nationale et internationale pour établir un lien entre les chaînes logistiques et la compétitivité des pays.

13. Au cours de la première séance, les participants à la table ronde ont pris connaissance des méthodes appliquées en Autriche, en Finlande, en Grèce, au Kazakhstan, au Royaume-Uni et en Suisse. Ils ont été brièvement informés des principaux problèmes que l'évolution de la situation en matière de transport et de logistique posait aux planificateurs, aux prestataires de services logistiques et aux utilisateurs des chaînes d'approvisionnement. Les stratégies nationales tendant à développer le secteur de la logistique et à tirer pleinement parti de chaînes logistiques plus performantes dans ces pays étaient élaborées en fonction de diverses considérations de politique générale.

14. Dans certains pays, les mesures envisagées en vue de réduire le trafic et les engorgements, d'encourager le passage du transport routier au transport ferroviaire et de promouvoir le transport multimodal de marchandises étaient les facteurs déterminants qui fixaient les conditions du développement du secteur de la logistique et des chaînes logistiques sur le plan national (Autriche et Suisse). Dans d'autres pays, le développement du marché de la logistique et des chaînes logistiques au plan national était motivé par le désir de mieux les positionner à l'échelle de la région et sur le marché international (Grèce). En Finlande, la stratégie logistique nationale qui devait être élaborée sur la période 2008-2010 et coordonnée par le Ministère des transports et des communications faisait appel à de nombreux partenaires du secteur privé. La méthode retenue au Royaume-Uni se fondait sur le trajet des passagers et des marchandises de bout en bout, à savoir du lieu d'origine au lieu de destination, ce qui permettait de recenser plus facilement les goulets d'étranglement et de hiérarchiser les interventions. Du point de vue des passagers et des

chaînes logistiques, le trajet (en termes de rapidité, coût et fiabilité) était considéré dans son intégralité et non en fonction des différents modes de transport.

15. Au Kazakhstan, la stratégie des transports privilégiait la mise en place d'un pont terrestre de transit entre la Chine et l'Europe et l'établissement de centres de logistique dans les grandes zones de population et les principaux points de franchissement des frontières. Au Tadjikistan, le programme était centré sur la diversification des axes de transport, l'établissement de futurs centres de logistique et la nécessité de développer les services logistiques pour les produits agricoles, alors qu'au Kirghizistan, la stratégie mettait l'accent sur l'infrastructure routière et la maintenance des routes, dont deux axes en direction de la Chine, et également sur la mise en place de centres de logistique et de commercialisation pour les produits agricoles.

16. Au cours de la deuxième séance, des informations ont été communiquées aux participants sur l'indice de compétitivité mondial du Forum économique mondial, l'indice de performance logistique de la Banque mondiale, le système de modélisation de la chaîne logistique SCOR (Supply Chain Operations Reference Model) du Supply Chain Council, le World Competitiveness Yearbook de l'Institut international du management de Lausanne, l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et les travaux visant à promouvoir la compétitivité et l'innovation à travers la coopération internationale par le truchement de la Division de l'intégration et de la coopération économiques de la CEE.

17. Lors de la dernière séance, les participants ont examiné les possibilités existantes, les méthodes applicables et les nouvelles orientations dont la CEE pourrait tirer parti. De l'avis général, l'élaboration de tout nouvel indicateur de compétitivité n'apporterait pas une contribution utile compte tenu de sa nature, des coûts associés à sa construction et des indicateurs de compétitivité existants (Banque mondiale, Forum économique mondial, Institut international du management de Lausanne, etc.). Toutefois, les indicateurs déjà utilisés s'appuyaient en général sur des indicateurs du transport quantitatifs et statiques centrés sur l'offre et étaient tirés en partie d'études subjectives. En outre, ils ne prenaient pas pleinement en compte le rôle du transport dans les chaînes logistiques, ni les incidences de ce nouveau rôle sur la compétitivité de chaque pays, qui se fondait sur des indicateurs qualitatifs des services de transport centrés sur la demande, d'où la nécessité de mettre en place un nouveau cadre d'évaluation. Ce nouveau cadre pourrait fournir au pays un outil souple qui s'articulerait sur un ensemble d'éléments prenant en considération et reflétant précisément les changements d'ordre technologique, commercial et réglementaire qui influaient sur les transports dans le contexte des chaînes logistiques.

18. Un tel cadre devait faire fond sur des outils multicritères. Lors de l'évaluation de la performance globale, les coûts non monétaires, comme les coûts socioéconomiques (dont les coûts en matière d'environnement) devaient être pris en compte. Ils étaient souvent négligés par le secteur privé. Toutefois, la société dans son ensemble assumait ces coûts, ce qui réduisait l'efficacité globale du système. En associant ces indicateurs de coût et de qualité ou en les agrégeant dans des valeurs moyennes régionales ou nationales, il serait possible de réaliser une évaluation plus complète englobant tous les coûts de transport, la qualité des services et les incidences sur les facteurs socioéconomiques.

19. Le nouveau cadre devait également s'appuyer sur des indicateurs intermédiaires élaborés pour aider les décideurs, ce qui permettrait d'appliquer des mesures propres à soutenir les efforts déployés par le secteur industriel pour mettre en place des chaînes logistiques compétitives. L'interaction entre l'objectif du secteur industriel qui était de créer des chaînes logistiques compétitives et l'objectif de la politique publique qui était d'améliorer l'efficacité de ce secteur à travers des mesures gouvernementales supposait que les pouvoirs publics comprennent les mécanismes qui influaient sur la performance des chargeurs, des transporteurs et d'autres prestataires de services intervenant dans la chaîne

logistique, non seulement sur le plan national mais aussi sur le plan international. Une analyse approfondie de l'incidence économique et financière de l'ensemble des moyens d'action en place pouvait aider à déterminer le rapport coût-efficacité et l'adéquation des diverses mesures envisageables. Il fallait, pour ce faire, pouvoir disposer de macro-indicateurs. Toutefois, les macro-indicateurs centrés sur l'optimisation du niveau de vie se décomposaient essentiellement en indicateurs intermédiaires centrés sur cette optimisation par secteur ou région, compte tenu du principe de subsidiarité, et non sur les chaînes logistiques. Les décideurs devaient pouvoir établir le lien entre, d'une part, les indicateurs aux niveaux macro et mésoéconomique et, d'autre part, les indicateurs de la chaîne logistique.

20. Pour les gouvernements, il était important de définir une relation précise entre les indicateurs de performance des transports et les objectifs de la politique des transports que ces indicateurs avaient pour fonction d'appuyer, de manière à traduire les valeurs des indicateurs en mesures appropriées et à les associer aux évolutions passées et futures. D'où la nécessité pour les gouvernements de déterminer leurs objectifs stratégiques pour élaborer leurs indicateurs de performance et les communiquer à tous ceux qui intervenaient dans les chaînes logistiques. Pour améliorer les éléments de base de la politique des transports, il était indispensable de rassembler des données sur les services logistiques. Il était également nécessaire de concentrer l'attention sur les données pouvant servir aux comparaisons internationales et sur les indicateurs qui étaient utiles pour l'analyse associée aux objectifs de la politique des transports.

21. En comparant les coûts à l'échelle internationale, on devait tenir compte de questions techniques telles que le choix d'unités appropriées, la normalisation internationale des éléments coûts/prix et la nécessité de garder présent à l'esprit que les différences de coût étaient principalement subordonnées aux différences du coût du travail, lequel était plus élevé dans les pays développés, et que le coût du transport variait en fonction de plusieurs facteurs comme la réglementation, la distance et le type de marchandises.

22. Pour résumer, l'outil d'évaluation supposait nécessairement qu'il fallait choisir des indicateurs fiables, plausibles et pour lesquels il était possible d'obtenir des données. Ces indicateurs devaient être appliqués de manière à donner aussi bien au secteur qu'aux gouvernements les informations nécessaires pour déterminer les facteurs qui contribuaient au manque d'efficacité dans les systèmes de transport, les chaînes logistiques ainsi que les stratégies et politiques afin de pouvoir améliorer la performance et, en fin de compte, accroître la compétitivité nationale dans son ensemble.

23. L'élaboration de nouvelles technologies et d'outils analytiques pertinents devait partir de l'hypothèse que la logistique et les chaînes d'approvisionnement étaient des marchés qui prenaient forme rapidement, le secteur des transports jouant en l'occurrence un rôle central pour ce qui était d'optimiser leurs performances. Il était donc nécessaire de bien évaluer la valeur ajoutée du secteur des transports et le rôle de ce secteur dans la prestation optimale et efficace des services logistiques et des services liés à la chaîne d'approvisionnement, de même que sa contribution à la compétitivité nationale globale à travers l'offre de ces services.

24. La mise au point d'une méthodologie d'évaluation multicritères avait pour objet d'aider les pays à évaluer la contribution du secteur des transports à leur compétitivité, compte tenu du rôle de ce secteur dans les chaînes logistiques mondiales. Les décideurs devaient avoir à leur disposition une méthodologie efficace et cohérente pour évaluer de façon optimale le marché des transports. Les gouvernements, les autres partenaires et les utilisateurs tireraient parti de l'application de cette méthodologie sur plusieurs plans. Des notions communes et une utilisation uniforme d'indicateurs et de paramètres normalisés permettraient de dégager des informations et des éléments critiques pour les travaux

d'analyse et de définir les outils nécessaires pour faciliter l'évaluation et les comparaisons internationales du rôle du secteur des transports dans les chaînes logistiques et pour contribuer à la solution des problèmes que posait la mise en place de ces dernières pour les marchés des transports.

25. L'emploi d'un cadre fondé sur une structure logique aiderait à évaluer les problèmes que posaient les chaînes logistiques pour le secteur des transports et permettrait de mieux comprendre le rôle de ce secteur dans les chaînes logistiques mondiales, de cerner plus précisément sa contribution à la compétitivité des pays, de contribuer à l'élaboration d'une stratégie intégrée pour le marché de la logistique d'un pays donné, de disposer d'outils pour recueillir des informations et mesurer le niveau d'intégration des différents modes de transport et de créer de la valeur ajoutée supplémentaire en utilisant les résultats obtenus pour analyser et évaluer en profondeur l'aptitude d'un pays à faire fonction de plate-forme logistique ou de transit.

## **2. Diagnostic des indicateurs existants**

26. Un diagnostic formel des travaux de recherche réalisés et des indicateurs existants, mettant à profit l'analyse des lacunes effectuée par le secrétariat, permettrait de faire le point des atouts et des faiblesses des différents indicateurs et de l'intérêt qu'ils pourraient présenter pour les gouvernements désireux de procéder à une analyse de la politique des transports.

27. Avec le concours d'un consultant, le secrétariat entend établir un diagnostic plus détaillé des indicateurs existants sous la forme d'un rapport qui viendra compléter les résultats dégagés de la table ronde, ainsi qu'un document pédagogique destiné aux gouvernements et aux chercheurs.

## **3. Élaboration d'un nouveau cadre d'évaluation**

28. À partir des résultats obtenus dans le cadre des deux étapes précédentes, un ou plusieurs consultants seront recrutés pour contribuer à l'établissement d'un projet de cadre méthodologique de nature à répondre aux grands objectifs énoncés ci-dessus. En outre, ce cadre devrait établir un lien très étroit entre les indicateurs mentionnés et les résultats effectifs à l'échelle mondiale et définir un meilleur équilibre entre les facteurs liés à l'offre et les exigences auxquelles sont soumis les systèmes de transport dans une économie mondiale très intégrée.

29. Au nombre des critères à respecter pour le nouveau cadre d'évaluation, il faudra notamment:

- a) Veiller à ce que ce cadre soit conforme aux objectifs stratégiques et s'y rattache;
- b) Élaborer des outils multicritères;
- c) Collecter des données et comparer les coûts comme il convient.

30. L'analyse ne se limitera pas exclusivement aux problèmes d'infrastructures (les infrastructures étant considérées comme l'élément matériel de la logistique), mais prendra aussi en compte les règles et procédures régissant les services (l'élément services) afin de permettre un traitement global des questions de facilitation du commerce et des transports. Le secteur des transports, les services de communication, les douanes et d'autres organismes concernés entretiennent des relations étroites et la manière dont ils s'acquittent de leurs tâches, individuellement et collectivement, a une incidence majeure sur le coût des échanges.

## **E. Gouvernance**

31. Il sera difficile pour un ou plusieurs consultants de s'acquitter des tâches prévues dans le cadre de ce projet. Le secrétariat propose donc qu'une équipe spéciale (voir le mandat à l'annexe) soit constituée pour appuyer les travaux des consultants. Cette équipe se composera d'experts, de gouvernements nationaux intéressés, de partenaires internationaux tels que la Banque mondiale et le Forum économique mondial et de représentants du secteur industriel, comme les associations logistiques.

32. Le projet mettra à profit l'expérience et les connaissances spécialisées acquises dans le domaine à l'étude. Il associera des partenaires à l'échelle tant nationale qu'internationale et prendra en compte les réalités de l'activité économique. Les travaux du ou des consultants qui seront chargés d'appuyer le projet seront suivis et évalués compte tenu de normes d'efficacité et de productivité bien précises, l'objectif étant de procéder avec diligence. Toutefois, s'il importe de prendre en compte les connaissances spécialisées pertinentes, il est tout aussi important de faire en sorte que la composition de l'équipe spéciale soit suffisamment homogène pour lui permettre de progresser rapidement.



## Annexe

### Échéancier indicatif

Septembre 2009	<p>Le WP.5 approuve l'esquisse de projet, le programme de travail et la constitution de l'équipe spéciale; les représentants présents font savoir si leur pays souhaite participer à l'équipe spéciale;</p> <p>Le secrétariat de la CEE, de concert avec les organismes partenaires et les gouvernements nationaux, arrête définitivement la composition de l'équipe spéciale.</p>
Octobre 2009	<p>Un consultant est chargé d'apporter une contribution de fond à la rédaction du rapport d'audit.</p>
Décembre 2009	<p>La table ronde sollicite des contributions et avis tirés d'expériences nationales ou émanant d'universités et d'organismes partenaires afin d'élargir et d'approfondir l'analyse.</p>
Janvier 2010	<p>Un consultant est chargé de contribuer à l'élaboration d'une proposition de projet détaillée, de recueillir les données analytiques nécessaires et de rédiger une proposition de méthodologie.</p>
Février 2010	<p>Le Comité des transports intérieurs décide de créer l'équipe spéciale.</p>
Mars 2010	<p>L'équipe spéciale se réunit à Genève et examine un avant-projet de proposition de méthodologie.</p>
Juin 2010	<p>L'équipe spéciale se réunit à Genève et finalise le projet de proposition de méthodologie.</p>
Septembre 2010	<p>Le projet de méthodologie accompagné de données pilotes est présenté au WP.5.</p>
Février 2011	<p>Le Comité des transports intérieurs lance le nouveau cadre.</p>

## Mandat

### **Équipe spéciale sur les incidences des problèmes posés par la chaîne d'approvisionnement sur la manière dont les transports contribuent à la compétitivité des pays**

Établie sous les auspices du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances de l'évolution et l'économie des transports (WP.5)

Le Groupe de travail établit l'équipe spéciale sur les incidences des problèmes posés par la chaîne d'approvisionnement sur la manière dont les transports contribuent à la compétitivité des pays.

#### **Mandat**

1. L'équipe spéciale apportera ses compétences au projet «Incidences des problèmes posés par la chaîne d'approvisionnement sur la manière dont les transports contribuent à la compétitivité des pays».
2. L'équipe spéciale facilitera la collecte d'informations et de données nationales sur des aspects pertinents de la méthodologie nouvellement élaborée et contribuera à cette collecte.
3. L'équipe spéciale examinera l'avant-projet de cadre méthodologique élaboré par le secrétariat et communiquera des observations d'ordre technique et des avis spécialisés sur la qualité et la pertinence de la nouvelle méthodologie proposée.
4. L'équipe spéciale réalisera l'examen final du projet de nouvelle méthodologie avant de recommander au WP.5 de l'approuver.
5. Il est proposé que l'équipe spéciale soit composée d'experts ayant en particulier une bonne connaissance du lien existant entre les transports, les services logistiques et les opérations de la chaîne logistique, d'une part, et les éléments déterminants de la compétitivité des économies nationales, d'autre part. Les membres de l'équipe spéciale seront nommés par les États membres de la CEE ainsi que par les représentants d'organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales compétentes et d'associations professionnelles, y compris des experts universitaires.
6. Sous réserve de l'approbation du WP.5, l'équipe spéciale devrait se réunir deux fois, en mars et en juin 2010, et achever ses travaux à la réunion de juin 2010, au cours de laquelle elle devrait approuver le projet final de nouveau cadre méthodologique. Une fois approuvée, la méthodologie sera d'abord examinée par le WP.5 en septembre 2010, puis soumise au Comité des transports intérieurs, à sa session de février 2011, pour qu'il l'approuve et qu'elle puisse être mise en œuvre.
7. L'équipe spéciale sera aidée dans ses travaux par le secrétariat de la CEE et fera rapport au Groupe de travail chargé d'examiner les tendances de l'évolution et l'économie des transports.