



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique****Cinquante-septième session**

Genève, 10 et 11 novembre 2014

Point 9 de l'ordre du jour provisoire

**Préparation de plans directeurs nationaux pour le transport  
de marchandises et la logistique****Préparation de plans directeurs nationaux pour le transport  
de marchandises et la logistique****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document a été élaboré au titre des produits/activités prévus dans le module 6: Transport intermodal et logistique du programme de travail du sous-programme «Transports» pour 2014-2015 (ECE/TRANS/2014/23) adopté par le Comité des transports intérieurs le 27 février 2014 (ECE/TRANS/240, par. 100).
2. Le Groupe de travail voudra sans doute rappeler qu'à sa cinquante et unième session (19 et 20 mars 2009), il avait abordé le thème des chaînes de transport modernes, des plans directeurs nationaux pour la logistique et du rôle des gouvernements dans la conception et la gestion du transport intermodal de marchandises. Le secrétariat avait, en collaboration avec un groupe d'experts virtuel des chaînes de transport et la logistique et sur la base de contributions du Groupement européen du transport combiné (GETC) et de l'Autriche (documents informels n<sup>os</sup> 5 et 6 (2008) du WP.24), élaboré une étude sur la conception et la gestion du transport intermodal de marchandises et le rôle des gouvernements (ECE/TRANS/WP.24/2008/4).
3. Une brève description de cette question, ainsi que des propositions concernant les étapes ultérieures sont présentées ci-après.



## II. Faits antérieurs

4. À sa quarante-neuvième session, le Groupe de travail avait analysé les principaux facteurs et les besoins logistiques qui déterminent la demande de transport, la qualité des services de transport et l'aménagement physique (lieu d'implantation des centres logistiques et des terminaux intermodaux). Il avait souligné la nécessité pour les gouvernements d'acquiescer une meilleure compréhension des besoins des chaînes logistiques modernes, qui souvent s'étendent au-delà des frontières nationales. Les politiques nationales de transport doivent tenir compte de ces enjeux à l'échelle mondiale et y répondre, dans un cadre coordonné et harmonisé au plan international, faute de quoi les décisions en matière de politique de transport et le financement public peuvent avoir un impact négligeable ou nul, voire même contreproductif. Si, par contre, les politiques de transport permettent de s'appuyer sur le cadre réglementaire approprié, sur les infrastructures de transport appropriées et sur les compétences requises des intervenants privés et publics dans ce secteur, elles pourront jeter les bases d'un système de transport et de mobilité efficace, viable et sûr des marchandises et garantir des règles de concurrence équitables entre toutes les branches concernées.

5. La conception et la gestion des politiques et des stratégies de transport et de logistique de fret national est une tâche qui incombe aux gouvernements. Les gouvernements doivent établir et gérer le cadre institutionnel ainsi que les règles du jeu pour veiller à ce que la conception et la gestion des services de transport de fret et de transport intermodal soient à la fois conformes aux objectifs de la politique nationale des transports et à d'autres politiques, règles et règlements dans les domaines économique, social, environnemental et d'aménagement physique établis et mis en application par les autorités publiques. Les gouvernements ont aussi en général la responsabilité de la mise à la disposition de la population et des entreprises d'infrastructures adéquates, telles que les routes, les lignes de chemin de fer et les voies navigables, même si la construction et l'exploitation de ces lignes de transport peuvent être et sont déjà assurés dans certains pays par le biais de partenariats public-privé (PPP).

6. Selon la publication *Tendances et économie des transports: 2011-2012*<sup>1</sup>, de la CEE, dans 37 pays analysés de la CEE, on comptait plus de 144 plates-formes ou centres logistiques. Douze gouvernements avaient répondu qu'ils ont déjà élaboré un plan directeur pour leur secteur logistique et 11 gouvernements avaient indiqué qu'ils ont un plan directeur pour leur secteur du transport intermodal. L'une des questions les plus importantes ressortant des réponses était le rôle de la situation géographique d'un pays en tant qu'avantage concurrentiel en matière de logistique. Vingt-trois gouvernements ont déclaré que leur pays avait un avantage concurrentiel de logistique/de transport et six ont déclaré que l'avantage logistique du pays était directement liée à des initiatives et investissements du secteur privé.

7. En général, les plans directeurs de transport de fret et de logistique mis en place par les gouvernements définissent le cadre d'objectifs et de stratégies qui doivent permettre d'atteindre deux buts: devenir des pôles de transport de marchandises et de logistique de leur région et renforcer le secteur et le marché du transport de marchandises et de la logistique du pays. La mise en place de ces plans directeurs semble apporter des résultats positifs multiples aux États qui les appliquent: croissance du marché du transport de marchandises et de la logistique, augmentation du PIB, augmentation des recettes fiscales, augmentation du fret de transit, développement accru des infrastructures liées au transport et des liaisons avec l'arrière-pays, lancement de projets solides d'investissements nouveaux, etc.

---

<sup>1</sup> [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp5/TRANSPORT\\_TRENDS\\_AND\\_ECONOMICS\\_2011\\_2012.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp5/TRANSPORT_TRENDS_AND_ECONOMICS_2011_2012.pdf).

8. Le Groupe de travail, dans son étude, a cité trois domaines où l'action gouvernementale est nécessaire (voir le document ECE/TRANS/WP.24/2008/4):

a) L'adoption de politiques des transports mettant en place un cadre réglementaire, institutionnel et administratif aux niveaux national (y compris aux niveaux provincial et municipal) et international;

b) La mise en place d'une infrastructure des transports qui permette aux services de transport modal et intermodal de fonctionner efficacement. Cela implique un aménagement du territoire répondant à cet objectif, qui permette à l'industrie des transports d'établir et de développer des installations portuaires, des terminaux intermodaux et des centres de distribution adaptés aux besoins en matière de politique économique et sociale ainsi qu'en matière d'environnement et d'aménagement du territoire;

c) L'exécution de programmes de recherche, d'éducation et de sensibilisation visant à mieux comprendre les effets de la gestion de la chaîne de distribution et de la logistique sur la demande de transport et les choix modaux, à répondre aux besoins des professionnels du secteur en matière d'acquisition de savoir-faire et d'expérience et à fournir au grand public, conformément au principe de transparence, des informations sur le rôle joué par le transport de marchandises et la logistique.

9. Certains gouvernements ont déjà élaboré et mis en œuvre des plans directeurs nationaux pour le transport de marchandises et la logistique ou ont établi des conseils nationaux de coordination qui fonctionnent comme organes consultatifs du gouvernement sur les questions stratégiques nationales de transport de fret et de logistique.

10. L'Allemagne a établi un plan directeur national pour le transport de marchandises et la logistique sous les auspices du Ministère fédéral des transports, de la construction et des affaires urbaines, approuvé par le Cabinet fédéral en juillet 2008. Le plan allemand pour le transport de marchandises et de la logistique<sup>2</sup> a déjà fait la preuve de l'utilité de tels plans. Ce plan met l'accent sur les améliorations possibles dans six domaines principaux:

a) Utilisation optimale des infrastructures de transport;

b) Réduction des trajets non nécessaires;

c) Report modal vers le rail et les voies de navigation intérieure;

d) Modernisation des artères et des pôles de transports;

e) Activités de transport préservant l'environnement et le climat;

f) Conditions de travail et formation de qualité dans le secteur du transport de marchandises.

11. Ce plan identifie d'une part les domaines où des améliorations peuvent être apportées, et définit d'autre part des objectifs concrets pour la mise en œuvre de ces améliorations. En outre, le plan directeur suit une approche intégrée consistant à poursuivre les politiques dans chaque domaine individuel tout en tenant compte des objectifs généraux pour le secteur du transport de marchandises et de la logistique du pays.

12. Le gouvernement du Pays-Bas a établi le réseau «Connekt», qui est le fruit d'un partenariat public-privé. Il comprend 110 membres venant des administrations nationales, régionales et locales (notamment des administrateurs du réseau routier, des décideurs et des fournisseurs) de différents secteurs d'activité (notamment des prestataires de services de transport et des usagers, des entreprises de télécommunications et des administrateurs de

---

<sup>2</sup> Ministère fédéral des transports, de la construction et de l'urbanisme (Allemagne), Plan directeur national pour le transport de marchandises et la logistique (septembre 2008).

routes privées), d'usagers des transports (entreprises de transport, associations d'automobilistes, groupes de pressions), d'universités et de cabinets de consultants. Le réseau sert de cadre à l'échange de connaissances et de données d'expérience et à l'élaboration de stratégies dans des domaines tels que le transport de marchandises et la logistique. La Stratégie néerlandaise du transport de marchandises élaborée par le réseau «Connekt» a pour objectifs de garantir l'accès aux principaux ports, de concilier mobilité et objectifs environnementaux et d'encourager l'industrie à optimiser la gestion de la chaîne d'approvisionnement.

13. La stratégie de développement de la logistique de la Thaïlande (2007-2011)<sup>3</sup> montre aussi comment un tel plan peut servir de base à la formulation des politiques. En élaborant ce plan directeur, le gouvernement thaïlandais a procédé à un examen critique de la situation actuelle dans le pays et déterminé les domaines où des améliorations étaient nécessaires et, grâce à des comparaisons avec d'autres pays, a pris note des exemples de meilleures pratiques qui pourraient être reprises. Comme l'Allemagne, la Thaïlande a également subdivisé les objectifs et les actions dans le secteur de la logistique en domaines ayant un champ plus étroit:

- a) Amélioration de la logistique des entreprises;
- b) Optimisation du réseau des transports et de la logistique;
- c) Internationalisation des services logistiques;
- d) Renforcement des efforts de facilitation des échanges;
- e) Renforcement des capacités.

14. Il convient de noter que bien qu'il existe un certain recoupement entre les principaux domaines identifiés par l'Allemagne et la Thaïlande, il existe des différences dans les approches. Certaines sont dues à des différences dans les niveaux de développement économique des deux pays, mais d'autres représentent des différences de points de vue sur l'objet du plan directeur.

### **III. Mesures de suivi proposées par le Groupe de travail**

15. Le Groupe de travail voudra sans doute examiner la manière dont le WP.24 pourrait soutenir le développement de plans directeurs nationaux pour le transport de marchandises et la logistique en tant que lieu de discussion concernant les activités suivantes:

- a) Échange de bonnes pratiques dans l'élaboration et la mise en œuvre de plans d'action nationaux ou de plans directeurs logistiques;
- b) Suivi et analyse des mesures nationales qui influent sur la conception et la gestion du transport de marchandises de manière à renforcer l'utilisation du transport intermodal.

16. Certaines actions que le Groupe de travail souhaitera peut-être envisager et décider de mettre en œuvre à titre d'étapes suivantes sur la base de l'analyse et de l'examen mentionnés ci-dessus pourraient être:

- a) L'élaboration sur la base des expériences nationales et des conseils d'experts d'un cadre de lignes directrices sur la façon d'établir un plan directeur national pour le transport de marchandises et la logistique;

---

<sup>3</sup> Bureau de développement économique et social (Thaïlande), Stratégie nationale de développement logistique (2007-2011), (février 2007).

b) La formulation d'une panoplie de mesures et de mécanismes politiques qui, selon les conditions nationales, pourraient être utilisés à cette fin.

17. Le Groupe de travail pourra examiner les mesures de suivi proposées et donner au secrétariat des orientations sur l'action ultérieure.

---