



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/2003/13
11 décembre 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
(Soixante-cinquième session, 18-20 février 2003,
point 18 c) de l'ordre du jour)

TRANSPORT COMBINÉ

**Proposition concernant le champ d'activité
du Groupe de travail du transport combiné**

Note du secrétariat

A. RAPPEL DES FAITS

1. À sa trente-huitième session, le Groupe de travail du transport combiné (WP.24) a examiné les documents TRANS/WP.24/2002/11 et TRANS/WP.24/2002/12, qui portaient sur l'organisation de ses travaux et la conception de son champ d'activité à l'avenir. Le Groupe de travail s'est également penché sur le point de savoir comment aligner ses travaux sur ceux d'autres organismes intergouvernementaux, en particulier la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT), et en améliorer l'harmonisation.
2. Le Groupe de travail a apporté son appui à l'idée de repenser l'organisation de ses sessions et les méthodes de travail suivies dans ce cadre, y compris à la possibilité de tenir ses sessions immédiatement avant ou après celles du groupe de travail du transport combiné de la CEMT, au même endroit, ou des sessions conjointes avec ce groupe, en vue de faciliter la participation des gouvernements tant aux sessions de la CEE-ONU qu'à celles de la CEMT.
3. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir un document à ce sujet et de remettre celui-ci, en même temps que le programme de travail du Groupe, au Comité des transports intérieurs pour examen à sa soixante-cinquième session.

B. CHAMP D'ACTIVITÉ

4. Au cours de ces dernières années, de nouveaux concepts en matière de fabrication et de transport, tels que la logistique «descendante» et la logistique «à rebours» (reverse logistics), l'externalisation, la gestion de la chaîne de l'offre et de la demande, la livraison juste à temps et la rationalisation des stocks, pour ne mentionner que ceux-là, sont venus changer les processus de transport et se sont traduits par des expéditions d'un volume moindre en même temps que plus nombreuses. Parallèlement, le volume des transports a augmenté dans l'ensemble, par suite de l'augmentation du sourçage dans le secteur manufacturier. Dans la région de la CEE-ONU, le secteur des transports a enregistré en même temps une préférence pour certains modes de transport, qui a entraîné une nouvelle répartition modale. Ces évolutions combinées ont eu pour effet une saturation de certaines infrastructures en même temps que la sous-exploitation d'autres, ce qui a suscité chez le grand public des inquiétudes au sujet de l'environnement et de la restriction de la circulation; ils ont aussi soulevé la question de la pérennité des transports.

5. Les prévisions donnent à penser que la tendance à un accroissement du volume des transports ainsi qu'à une nouvelle extension des chaînes de transport axées sur la demande et de la logistique à rebours entraînera une augmentation continue du nombre des expéditions. Par conséquent, si rien n'est fait au niveau des décideurs eu égard à la tendance actuelle en ce qui concerne la répartition modale et les pratiques suivies par les industries des transports et de la logistique, les problèmes, comme les inquiétudes du grand public au sujet de l'environnement et de la circulation, iront en s'aggravant.

6. Les pays membres de la CEE-ONU et certains organismes intergouvernementaux, tels que la CEE-ONU, la CEMT et la Commission européenne, étudient depuis plusieurs années les questions soulevées ci-dessus. Les gouvernements ont envisagé toutes les solutions – appliquer des restrictions à certains modes de transport ou les imposer et en subventionner d'autres, élaborer des solutions de rechange en matière de transports, exiger l'utilisation de techniques nouvelles moins polluantes ainsi que de systèmes informatiques permettant d'optimiser les transports – et ont mis en œuvre un certain nombre d'entre elles. Les diverses industries intervenant dans les transports et la logistique ont elles aussi compris qu'il leur fallait réagir aux problèmes décrits et ont mis sur pied des réseaux de transport privés et des solutions intégrées en matière de logistique, en s'efforçant souvent d'optimiser de telles solutions à l'aide de l'informatique.

7. Afin qu'il soit possible d'apporter aux problèmes actuels des solutions durables et équitables, les gouvernements et les industries devraient, en travaillant en étroite collaboration, redoubler d'efforts pour repérer les obstacles à une exploitation optimale des infrastructures et modes de transport existants, ainsi que pour élaborer et promouvoir d'autres techniques susceptibles d'intégrer les infrastructures existantes et, partant, d'offrir des solutions de rechange qui pourraient atténuer certains des problèmes qui se posent aujourd'hui.

8. Manifestement, il importerait aussi que la région de la CEE-ONU relie ses réseaux d'infrastructure à ceux d'autres régions du monde, afin d'apporter des solutions de rechange aux liaisons existantes et de dégager par ce biais certains des goulets d'étranglement de longue date dans la chaîne de transport, que peut constituer, par exemple, le réseau routier autour de certains des grands ports européens en eau profonde.

9. Dans ce contexte, le rôle des gouvernements et des organisations intergouvernementales pourrait consister à fournir un cadre pour la réglementation et l'infrastructure internationales intégrées dans le domaine des transports, afin de faciliter l'homogénéité des structures de transport. Le transport combiné et le réseau établi par l'AGTC offrent précisément un tel cadre, qui est susceptible d'apporter des solutions à certains des problèmes soulevés ci-dessus. Toutefois, le transport combiné entre dans un concept plus large de transport intermodal et multimodal et constitue donc un élément de la chaîne logistique, qui comprend cet autre élément important que sont les terminaux. Comme il n'y a souvent aucune délimitation précise de ces questions, le Groupe de travail du transport combiné a abordé au fil du temps des questions qui sortaient du cadre strict du transport combiné, telles que celles de la responsabilité civile et de la publication d'un glossaire terminologique.

10. Le Groupe de travail est d'avis que, pour fournir aux gouvernements de la région de la CEE-ONU des solutions concernant les cadres et infrastructures logistiques et de transport intégrés et en évaluer pleinement les avantages qui en découleraient pour eux, il devrait, quant à lui, étendre son champ d'activité et se pencher non seulement sur les questions de transport combiné – encore que cela en soit un élément très important –, mais aussi sur les besoins en matière de transport intermodal et multimodal ainsi que les besoins logistiques.

11. Le Groupe de travail invite le Comité à approuver cette extension de son champ d'activité. Si le Comité en décide ainsi, le Groupe de travail définira au cours de l'année 2003 les domaines d'activité à envisager et établira un programme de travail recentré pour la période 2004-2008, qu'il soumettra à l'approbation du Comité à la session suivante de celui-ci.

12. Dans ce contexte, le Comité souhaitera peut-être aussi noter que le groupe de travail du transport combiné de la CEMT a lui aussi entrepris de revoir son champ d'activité, dans le cadre d'un réexamen général de son rôle. Ce réexamen est orienté vers les moyens d'améliorer encore les bonnes relations entre la CEE-ONU et la CEMT, à partir de la répartition convenue du travail, la CEMT jouant le rôle d'organe politique et la CEE-ONU, celui d'organe délibérant à vocation technique. Il serait utile de voir s'il serait possible de parvenir à une certaine synergie des deux groupes de travail, étant donné, en particulier, que des pays envoient souvent les mêmes personnes les représenter aux sessions des deux groupes. Lorsqu'il élaborera un programme de travail recentré pour la période 2004-2008, le Groupe de travail se mettra en rapport avec le secrétariat de la CEMT afin d'harmoniser dûment les questions et la répartition du travail.

C. ORGANISATION DES TRAVAUX

13. Le Groupe de travail s'est également penché sur le point de savoir comment améliorer encore l'organisation de ses travaux et, en particulier, comment accroître la participation des pays membres de la CEE-ONU.

14. Le Groupe de travail a été d'avis qu'il fallait chercher les moyens de répondre rapidement aux problèmes qui se posent et d'assurer une certaine souplesse dans le déroulement du travail. Cela pourrait se faire, par exemple, par l'établissement de groupes d'experts et de groupes spéciaux chargés d'examiner et de développer dans le détail des questions précises. Cela dit, le Groupe de travail a rappelé qu'il fallait faire en sorte que tous les pays membres de

la CEE-ONU puissent participer aux travaux entrepris par de tels groupes. Dans ce contexte, la question de l'interprétation et de la traduction pose un problème particulier.

15. Le Groupe de travail s'est penché sur les moyens d'accroître encore le nombre de pays membres de la CEE-ONU participant à sa session et à ses travaux. Dans ce contexte, on a fait observer qu'un grand nombre de délégations participent en principe aux sessions tant de la CEE-ONU que de la CEMT. En règle générale, cela signifie que ces délégations participent à deux sessions de la CEE-ONU à Genève et à deux sessions de la CEMT à Paris chaque année. Le Groupe de travail a eu le sentiment qu'il était toujours plus difficile aux délégations d'assister à tant de réunions et de supporter les frais de déplacement et d'hébergement y afférents.

16. En conséquence, le Groupe de travail est convenu que, étant donné les rapports étroits unissant les questions traitées par lui-même et son homologue de la CEMT et, en outre, que les pays envoient souvent les mêmes personnes les représenter aux sessions des deux groupes, il faudrait envisager la possibilité d'organiser les sessions des deux organes l'une à la suite de l'autre au même endroit, ou alors de tenir des sessions conjointes des deux groupes. Concrètement, cela signifierait que, par exemple, la CEE-ONU organiserait une session au printemps à Genève et la CEMT, une deuxième session à Paris. Les délégations n'auraient ainsi que deux déplacements à faire, ce qui faciliterait leur participation. Il reste à évaluer au juste quelles en seraient les incidences budgétaires pour la CEE-ONU et la CEMT. Il y a lieu de noter toutefois que la CEE-ONU a déjà réduit le nombre de jours de réunion pour l'exercice budgétaire 2004-2005. Le secrétariat de la CEE-ONU a entrepris d'étudier avec celui de la CEMT la possibilité d'une telle réorganisation. La gestion des langues de travail pourrait poser un problème particulier à cet égard, étant donné que ces langues sont l'anglais, le français et le russe pour la CEE-ONU, et l'allemand, l'anglais et le français pour la CEMT.

17. Certains gouvernements ont été d'avis que, vu la répartition du travail au sein de leurs ministères respectifs, une telle réorganisation ne faciliterait pas nécessairement leur participation et que la question devait être examinée de plus près.

18. Le Comité est invité à donner au Groupe de travail des orientations sur la réorganisation de ses travaux telle qu'elle est tracée ci-dessus.
