



Conseil économique et social

Distr. générale
22 août 2014
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

Cinquante-septième session

Genève, 10-11 novembre 2014

Point 7 b) de l'ordre du jour provisoire

Thèmes annuels relatifs au transport intermodal

Thème retenu pour 2014: «Le rôle des transitaires et de la logistique dans les chaînes de transport intermodal»

Note du secrétariat

I. Mandat

1. Le présent document a été établi sur la base des produits/activités du module 6 (Transport intermodal et logistique) du programme de travail du sous-programme «Transports» pour 2014-2015 (ECE/TRANS/2014/23) tels qu'adoptés par le Comité des transports intérieurs le 27 février 2014 (ECE/TRANS/240, par. 100).
2. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa dernière session et à la feuille de route sur les travaux et le fonctionnement futurs du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/133, par. 39-40), un atelier de suivi consacré au thème qui avait été retenu pour 2014: «Le rôle des transitaires et de la logistique dans les chaînes de transport intermodal» s'est tenu à Bruxelles les 12 et 13 juin 2014.
3. On trouvera ci-après un résumé succinct des débats qui ont précédé cet atelier ainsi qu'un résumé des débats et des conclusions de l'atelier.

II. Participation

4. L'atelier, qui a été organisé par le Service public fédéral (SPF) – Mobilité et Transports de Belgique, s'est tenu les 12 et 13 juin 2014 à Bruxelles. Y ont assisté des experts des Gouvernements belge et turc, ainsi que des représentants de l'Union européenne, et des organisations non gouvernementales et des groupes industriels ci-après: European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs

GE.14-19675 (F) 071114 071114



* 1 4 1 9 6 7 5 *

Merci de recycler



Services (CLECAT); Association intermodale européenne; Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA); Union routière internationale (IRU); Association suédoise internationale du transport de marchandises (SIFA); Union internationale des sociétés de transport combiné route-rail; et Association of International Forwarding and Logistics Service Providers (Turquie).

III. Action des gouvernements aux niveaux national et sous-régional

5. Les gouvernements fixent 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

6. Certains États membres de la CEE ont déjà pris des mesures pour relever ces défis. C'est ainsi qu'ils définissent 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.

7. L'Allemagne a par exemple adopté au début de 2008 un plan directeur du transport de marchandises et de la logistique 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. Un autre exemple est le plan logistique de 2006 du Portugal qui intégrait des 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.

B. Activités au niveau sous-régional

8. 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.

9. Les thèmes du plan d'action, choisis sur la base de larges consultations avec les parties prenantes, concernent quatre grands domaines: innovation, qualité, simplification et transport vert. Dans ce cadre, la Commission a mis 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.

IV. Actions des gouvernements au niveau international: activités du Groupe de travail de la CEE

10. Les responsabilités et les mesures que les gouvernements doivent prendre pour agir 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.

11. 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.

12. Les activités brièvement décrites ci-après s'inscrivent dans le cadre du mandat et du domaine de compétence du Groupe de travail 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 faudra peut-être constituer des groupes d'experts spécifiques pour examiner certaines questions techniques et juridiques très précises et complexes.

13. Dans le domaine des orientations et des mesures réglementaires relatives au transport à l'échelle internationale:

a) 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 Conférence européenne des ministres des transports sur le transport combiné devraient être prises en compte;

b) 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;

c) Analyse des Règles de Rotterdam et examen des régimes de responsabilité civile et des concernant le transport terrestre intermodal dans un cadre paneuropéen.

14. En ce qui concerne l'infrastructure des transports internationaux et les mesures de leur efficacité:

a) 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;

b) Examen des normes minimum 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;

c) 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.

15. En ce qui concerne l'échange d'informations sur la recherche, l'éducation et la sensibilisation:

a) 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);

b) 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.

V. Conclusions et débats

16. L'atelier sur le thème «Le rôle des transitaires et de la logistique dans les chaînes de transport intermodal» a été animé par M. Henri Mallard, ancien Président du Groupe de travail. À partir d'exposés présentés par le secteur privé et les gouvernements, des informations ont été réunies lors de l'atelier sur les situations nationales actuelles pour les transitaires, la participation directe ou indirecte des transitaires au développement du transport intermodal et de la logistique et l'utilité ou non d'un statut international.

17. Le programme était composé de quatre séances: a) conditions et statuts, b) acteurs de la multimodalité, c) acteurs de la chaîne d'approvisionnement, d) pertinence d'un statut international.

1. Conditions et statuts

18. Les participants à l'atelier ont débattu de la terminologie des titres fonctionnels des professions ainsi que des statuts et de l'existence (dans la forme et le contenu) de dispositifs juridiques par pays. Les cas de la Belgique et de la Turquie ont été présentés et l'importance d'une terminologie commune pour comprendre, à des fins de responsabilité, où se situent les responsabilités, a été soulignée dans le cadre d'un exposé de la SIFA. Il a été estimé qu'une analyse plus approfondie des pratiques nationales serait un moyen important de

mieux évaluer les problèmes dans ce domaine. Les participants ont recommandé que le Groupe de travail demande aux pays de fournir des renseignements sur les conditions et les statuts pertinents qui sont utilisés dans les différents pays.

2. Acteurs de la multimodalité

19. Le thème principal était l'importance de la multimodalité pour apporter les meilleures solutions de logistique. La difficulté et la complexité que suppose le choix du «bon» mode a été soulignée, mais on a estimé que le problème pouvait être limité en se référant aux meilleures pratiques du secteur. Lors d'un exposé, la CLECAT a fait valoir que les gouvernements disposaient de marges d'action pour aider à instaurer un climat dans lequel le mode de transport pouvait être choisi en fonction de l'efficacité, en harmonisant les mesures législatives au niveau international, en évaluant mieux la nécessité de certaines règles ou certains règlements et en supprimant les obstacles institutionnels à l'interopérabilité.

3. Acteurs de la chaîne d'approvisionnement

20. La FIATA a présenté une vue d'ensemble des services fournis par les transitaires. On a souligné qu'il importait de «garantir les liaisons logistiques» et recensé les obstacles, notamment d'ordre réglementaire, à ces liaisons. Les participants ont ensuite eu un débat au cours duquel les représentants de l'industrie ont précisé qu'il était dans l'intérêt des transitaires d'atténuer les difficultés rencontrées pour se repérer parmi les différentes réglementations et règles nationales. Les participants ont exprimé un optimisme prudent sur le fait que l'accord auquel l'OMC était parvenue récemment à Bali sur la facilitation du commerce pouvait être une étape importante vers la mise en place d'un cadre plus simple et plus efficace pour le commerce.

4. Pertinence d'un statut international

21. Différents points de vue sur la nécessité d'un statut international relatif aux transitaires ont été échangés au cours de l'atelier. L'IRU a fait valoir qu'en l'absence de règles uniformes à l'échelle de l'Union européenne sur l'accès à la profession de transitaire, la concurrence était faussée et continuerait de l'être. Les prescriptions applicables aux transporteurs ont été comparées à l'absence actuelle de prescriptions concernant les transitaires et il a été estimé que des garanties relatives à la compétence professionnelle apporteraient de la certitude juridique sur les points où elle est insuffisante à l'heure actuelle.

22. Les représentants de l'industrie ont exprimé une opinion différente de celle de l'IRU. La SIFA a présenté dans un exposé certains effets indésirables que pourrait avoir la création d'un tel statut pour les transitaires. Elle a estimé que l'aboutissement logique de telles prescriptions serait un marché moins compétitif dominé par quelques grands transitaires, étant donné que seules les grandes entreprises auraient les compétences suffisantes en interne pour obtenir statut et accès pour l'ensemble des modes de transports.
