



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Soixante-dix-neuvième session

Genève, 21-24 février 2017

Point 5 f) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques à caractère modal et thématique :

Transport intermodal et logistique

Activités relatives au transport intermodal et à la logistique contribuant au programme de développement durable

Note du secrétariat

Résumé

Dans le cadre de ses activités, le Groupe de travail du travail intermodal et de la logistique (WP.24) traite un certain nombre de questions liées au programme de développement durable. La présente note expose les principales conclusions des deux rapports établis pour la cinquante-neuvième session du WP.24 sur les thèmes suivants : « Programmes de formation sur le code CTU » et « La logistique respectueuse de l'environnement ». Le premier est lié à l'objectif de développement durable 3 concernant la santé et le second porte sur la contribution plus large du secteur considéré au développement durable en s'appuyant sur l'atelier de 2015 intitulé « L'intermodalité conduit à la durabilité ».

Le Comité souhaitera peut-être **prendre note** des conclusions présentées dans ces deux rapports et **demander** au WP.24 de continuer de renforcer ses activités visant à faciliter un transport intermodal et des moyens logistiques de pointe et innovants, le but étant de veiller à ce que ce secteur reste à l'avant-garde d'initiatives plus larges en matière de transport qui privilégient le développement durable.



I. Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 6.1 du module 6 (Transport intermodal et logistique) du programme de travail pour 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session, le 26 février 2016.

2. À la cinquante-huitième session du Groupe de travail, le secrétariat a informé les délégations de l'avancement des travaux relatifs au Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (code CTU). Il a également été question de l'état actuel des activités relatives au code CTU à la soixante-dix-huitième session du Comité des transports intérieurs, au cours de laquelle les délégations ont demandé au secrétariat d'étudier la possibilité de dispenser une formation en ligne sur l'utilisation du code CTU dans la limite des ressources disponibles (ECE/TRANS/254, par. 107).

3. À sa cinquante-huitième session, le Groupe de travail a organisé un atelier intitulé « L'intermodalité conduit à la durabilité ». Il a été décidé, dans le cadre des activités de suivi de cet atelier, que le secrétariat communiquerait au Groupe de travail des informations concernant les domaines dans lesquels le transport intermodal et la logistique contribuent à la durabilité.

4. Le présent document a pour objet de fournir un résumé des documents mentionnés ci-dessus aux paragraphes 2 et 3 à l'intention du Comité des transports intérieurs, à la suite des échanges de vues qui ont eu lieu à la cinquante-neuvième session du Groupe de travail. Le document complet concernant la formation sur le code CTU (ECE/TRANS/WP.24/2016/1) et le rapport sur la logistique respectueuse de l'environnement (ECE/TRANS/WP.24/2016/4) sont disponibles sur le site Web de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

II. Programmes de formation sur le code CTU

5. En 2014, l'Organisation internationale du Travail (OIT), l'Organisation maritime internationale (OMI) et la CEE ont élaboré conjointement un nouveau code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport¹, désigné sous le nom de « code CTU ». Ce code propose des lignes directrices pour la sécurité de l'empotage des cargaisons dans des engins de transport à l'intention des personnes effectuant le chargement et le déchargement. Il y est expressément dit que « le personnel ayant à s'occuper du chargement dans des engins de transport devrait être mis au fait de la teneur des dispositions du présent code qui intéressent ses responsabilités » (chap. 13 : Formation au chargement des engins de transport). Pour poursuivre les travaux dans ce domaine, le Groupe de travail a chargé le secrétariat d'établir un résumé des programmes de formation sur le code CTU.

6. Plusieurs organisations à travers le monde proposent des programmes de formation complets visant à améliorer les compétences des chargeurs, des groupeurs, des préposés à l'empotage, des manutentionnaires et de tout autre intervenant souhaitant acquérir le meilleur savoir-faire en matière de chargement et de manutention des conteneurs. Pour recenser les principaux types de formation proposés, le secrétariat a fait une recherche sur Internet dans les trois langues officielles de la CEE. Il ne s'agit en aucun cas d'une

¹ On entend par engin de transport un conteneur, une caisse mobile, un véhicule, un wagon de chemin de fer ou tout autre engin analogue, en particulier lorsqu'il est utilisé pour le transport intermodal.

recherche exhaustive des ressources potentielles à l'échelle mondiale, mais plutôt d'un aperçu des types de formation directe et en ligne disponibles concernant le code CTU.

7. Cette recherche a montré qu'il y avait plusieurs institutions proposant une formation dans ce domaine, qu'il s'agisse de cours dispensés dans une salle de classe, de séminaires, d'une formation en interne ou de cours en ligne.

8. Des activités de formation consacrées au code CTU OMI/OIT/CEE sont régulièrement proposées non seulement par des cabinets de conseil internationaux spécialisés dans les transports, mais aussi par des sociétés et des associations nationales. Elles sont de durée et de portée très variables (de sept heures à plusieurs jours). Certaines sociétés proposent un programme général sur le code CTU, tandis que de nombreuses autres s'intéressent plus particulièrement au transport des marchandises dangereuses.

9. Les programmes de formation en ligne sur le code CTU consistent en un ensemble de cours et de modules accessibles par voie électronique et peuvent être adaptés aux besoins de l'entreprise. Les participants peuvent suivre la formation à leur propre rythme ou se conformer à un calendrier déterminé. Outre les cours en ligne, une formation « mixte », conjuguant cours en salle de classe et formation pratique sur le terrain, est également possible.

10. Certains programmes de formation en ligne comprennent quatre modules : le premier, le module « Fret » (Cargo module), présente les principaux types de marchandises et leurs caractéristiques physiques et met en évidence ce qui peut être source de problèmes. Le second (module « Transport ») s'intéresse aux modes de transport des cargaisons, aux principaux types de matériel utilisés et aux forces et contraintes qui s'exercent en cours de transport et en route. Le troisième, le module « Chargement » (Packing module), met l'accent sur la préparation et l'inspection de l'engin de transport avant le chargement, la planification de l'emportage dans l'engin de transport, la manutention manuelle et mécanique, le processus de chargement, le matériel de saisissage, les principes fondamentaux du chargement et du saisissage, la fermeture et la sécurité de l'engin de transport, les documents d'expédition et les assurances. Le dernier module (module « Arrivée ») porte sur l'ouverture de l'engin de transport à son arrivée, les méthodes de déchargement, les inventaires et le retrait du matériel de saisissage.

11. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique a pris note des travaux effectués par le secrétariat concernant la formation sur le code CTU et a chargé le secrétariat d'étudier, en collaboration avec l'OIT et l'OMI, les moyens de recueillir des statistiques sur les incidents liés à la manutention des engins de transport dans le but de comprendre où il serait préférable de mettre en œuvre le code CTU. Le Groupe de travail a aussi demandé au secrétariat d'afficher sur son site Web des informations sur l'utilisation du code CTU lorsque celles-ci étaient disponibles.

II. Rapport sur la logistique respectueuse de l'environnement

12. Avec l'émergence des réglementations environnementales, les entreprises ont fait l'objet de pressions croissantes visant à réduire l'impact environnemental et social de leurs activités logistiques. Elles ont progressivement cessé de poursuivre uniquement l'objectif consistant à abaisser les coûts économiques et, partant, à accroître au maximum la rentabilité, pour adopter des pratiques non préjudiciables à l'environnement et à la société en matière d'opérations logistiques. Ces pratiques de « logistique verte » comprennent des

stratégies de réduction des effets externes induits par le transport de marchandises, de logistique inverse et de gestion écologique des chaînes d'approvisionnement².

13. La logistique écologique est un concept multiforme qui englobe toutes les mesures destinées à évaluer et à réduire l'empreinte écologique des activités logistiques. Premièrement, elle suppose des opérations de transport et de livraison des marchandises aux clients qui respectent l'environnement, ce qui implique : d'utiliser des véhicules alimentés par des carburants de remplacement, d'investir dans des véhicules conçus pour avoir une empreinte écologique réduite, de planifier les itinéraires des véhicules et de regrouper les commandes des clients plutôt que de procéder à des envois individuels. Deuxièmement, il s'agit également de logistique inverse incluant la collecte des produits usagés ainsi que leur conditionnement en vue de leur recyclage et de leur réutilisation. Certaines entreprises ont commencé par exemple à recycler puis à réutiliser des matières de rebut après les avoir soumises à quelques opérations de récupération et de remise à neuf (allant d'un simple nettoyage à un démontage complexe). Ce faisant, elles réduisent la proportion de déchets qui finissent dans des décharges ou des stations d'incinération.

14. Plusieurs autres options s'offrent aux entreprises pour limiter les effets externes du transport de marchandises : réduire le volume de l'activité de transport, revoir la répartition modale des opérations de transport (en recourant aux services d'opérateurs intermodaux), diminuer l'intensité énergétique des opérations de transport (améliorer leur efficacité) et réduire la teneur en carbone du carburant³.

15. La présence de centres de regroupement contribue grandement à alléger l'empreinte carbone des entreprises, surtout dans les grandes villes où le transport de marchandises est important. De plus, le regroupement des chargements de plusieurs clients et la coordination entre chargeurs et transporteurs aident à éviter la dispersion des marchandises en petites unités convoyées vers de multiples destinations par des véhicules peu chargés et donc à faire baisser le volume du trafic, la consommation d'énergie, les émissions et les coûts.

16. Outre le transport écologique des marchandises et la logistique inverse, les entreprises manifestent leur engagement en faveur de l'environnement en intégrant des pratiques écologiques dans la gestion de leur chaîne d'approvisionnement.

17. Les politiques écologiques des entreprises sont parfois perçues comme de simples politiques environnementales palliatives, souvent mises en œuvre en réponse à des réglementations ou à des protestations du public. Cependant, partout dans le monde, les collectivités sont de plus en plus conscientes de l'impact de divers produits sur l'environnement. La protection du milieu ambiant est donc en passe de devenir rapidement un important critère d'achat et de choix pour les consommateurs. Compte tenu de ce changement de comportement des consommateurs, une conscience écologique est désormais un facteur concurrentiel déterminant pour bon nombre d'entreprises.

18. Compte tenu de ce qui précède, il n'est pas étonnant que les entreprises aspirent à obtenir une certification liée aux normes environnementales de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) de la série ISO 14000. De telles certifications signalent aux acheteurs, clients, fournisseurs et autres parties intéressées que des procédures sont en place pour passer dûment en revue les normes environnementales.

19. La protection de l'environnement est aussi devenue un facteur à prendre en considération dans le choix de partenaires commerciaux (par des politiques d'achats écologiques). Cette approche encourage les entreprises à adopter une perspective plus large

² Cela tient au fait que les législations environnementales influent sur les chaînes logistiques et la gestion des déchets des entreprises.

³ Source : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat – GIEC, 2014.

en matière de gestion écologique de leur chaîne d'approvisionnement, puisqu'elles s'attachent avec leurs fournisseurs à réduire l'impact logistique des flux de matières. Autrement dit, les entreprises cherchent désormais à améliorer leur performance environnementale d'un bout à l'autre de la chaîne de valorisation.

20. Pour les grandes entreprises du monde entier, « l'écologisation » est bien plus qu'une expression à la mode, car elles aspirent à transformer le vert en or. De fait, le recours à des solutions innovantes et durables dans l'optique de services logistiques écologiques les aide à renforcer leur avantage concurrentiel par une différenciation des marques, ce qui se traduit par des bénéfices accrus, de nouveaux marchés et la fidélisation de la clientèle.

21. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique a pris note du rapport sur la logistique respectueuse de l'environnement établi par le secrétariat et a demandé à celui-ci de continuer à informer les délégations de la mesure dans laquelle l'intermodalité mène au développement durable.

III. Prochaines étapes pour le transport intermodal et le développement durable

22. Dans le cadre de ses activités, le WP.24 continue d'étudier les tendances observées et les meilleures pratiques à retenir dans des domaines d'une grande importance pour le développement durable, à la faveur des ateliers annuels et de l'examen des points régulièrement inscrits à son ordre du jour. Des services efficaces de transport intermodal et de logistique sont un des piliers sur lesquels repose la réalisation des objectifs de développement durable. De ce fait, le Comité souhaitera peut-être **demander** au WP.24 de continuer de renforcer ses activités visant à faciliter un transport intermodal et des moyens logistiques de pointe et innovants, le but étant de veiller à ce que ce secteur reste à l'avant-garde d'initiatives plus larges en matière de transport qui privilégient le développement durable.
