



Conseil économique et social

Distr. générale
21 août 2011
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

Cinquante-quatrième session

Genève, 2 et 3 novembre 2011

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

Thème retenu pour 2011: Le rôle des terminaux et des centres logistiques dans le transport intermodal

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Soixante-cinquième session

Genève, 3 et 4 novembre 2011

Point 9 de l'ordre du jour provisoire

Rôle des terminaux et des centres logistiques dans le transport intermodal

Le rôle des terminaux et des centres logistiques dans le transport intermodal

Note du groupe informel d'experts du WP.24

I. Mandat

1. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique à sa dernière session, et aux orientations sur les travaux et le fonctionnement futurs du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.24/127, par. 68 et ECE/TRANS/WP.24/125, par. 18 à 22 et par. 40 et 41), le thème du débat de fond de la session à venir est «Le rôle des terminaux et des centres logistiques dans le transport intermodal».
2. Les échanges de vues sur ce thème auront lieu avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2).
3. Un groupe informel d'experts créé par le WP.24 a établi le présent document, qui servira de base de discussion.

II. Définitions et champ de l'examen

4. En 2001, les définitions ci-après ont été adoptées par la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (CEE-ONU), la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) (à l'époque) et la Commission européenne (CE):

Terminal: lieu équipé pour le transbordement et le stockage des unités de transport intermodales (UTI). Les unités de transport intermodales sont des conteneurs, des caisses mobiles et des semi-remorques adaptés au transport intermodal.

Plate-forme logistique: concentration géographique d'organismes et d'entreprises indépendants, traitant de transport de marchandises (par exemple, commissionnaires de transport, expéditeurs, opérateurs de transport et douanes) et de services auxiliaires (par exemple, entreposage, entretien et réparation), comprenant au moins un terminal. En anglais, appelée aussi «Freight village». En italien, appelée aussi «Interporto».

5. Les centres de groupage de fret, souvent exploités par des sociétés de transport de colis express ou des intégrateurs, sont également appelés «terminaux» dans bien des cas. Les infrastructures de ce type sont conçues pour la distribution ou le groupage de fret dans les grands complexes industriels ou les grands centres urbains, ou à proximité de ceux-ci, ces activités dépendant entièrement des transports routiers, ou bien sont spécialisées dans le groupage de fret aérien, lequel donne lieu à des transbordements entre moyens de transport aérien et moyens de transport routier. Elles répondent aux besoins de marchés particuliers pour lesquels le délai est la priorité. Exception faite des services de messagerie ferroviaire express, ces besoins ne pourraient pas normalement être satisfaits avec des moyens de transport terrestre intermodal.

III. Types de terminaux et de plates-formes logistiques

6. Les terminaux et les plates-formes logistiques sont les maillons essentiels des chaînes de transport intermodales, car ils permettent d'unifier les transports qui s'effectuent par les routes, les voies ferrées et les voies de navigation intérieure, et ainsi de transborder les UTI d'un mode de transport à un autre sans avoir à manutentionner les marchandises elles-mêmes. Le transbordement, opération coûteuse et qui demande du temps, est souvent le facteur qui avantage le transport intermodal dans son ensemble par rapport au transport unimodal. C'est pourquoi il doit être réalisé de façon efficace, sûre, fiable, prévisible et transparente.

7. On compte aujourd'hui dans un grand nombre de pays européens une multitude de grands et petits terminaux et plates-formes logistiques. Ceux-ci offrent des services de transbordement indispensables, auxquels s'ajoutent souvent des services complémentaires, tels que le stockage temporaire et d'autres services à valeur ajoutée, qui sont le propre des centres logistiques complets. Pour différencier les terminaux et les plates-formes logistiques, on peut se servir des critères suivants:

- Le choix entre deux ou trois modes de transport (route, rail et navigation intérieure);
- Le nombre et la longueur des voies ferrées et des quais;
- Les types d'engins (portiques et gerbeurs notamment);
- Les opérations de transbordement et les capacités de stockage;
- Les services à valeur ajoutée complémentaires (réparation, transit et douane);
- Le type de propriété (privée ou publique; partenariat public-privé (PPP); organisme de gestion des infrastructures ferroviaires; entreprise ferroviaire);

- Le type de gestion (par le propriétaire, le gestionnaire des infrastructures ferroviaires, une entreprise ferroviaire ou l'exploitant du terminal).

8. On trouve en Europe une diversité de modèles économiques de propriété et de gestion pour les terminaux et les plates-formes logistiques. Indépendamment des modèles, ces infrastructures constituent des entités à part entière dans la chaîne de transport, quelles que soient les relations juridiques, institutionnelles ou financières pouvant exister entre le propriétaire du terminal, l'exploitant, le gestionnaire des infrastructures ferroviaires, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de la chaîne intermodale.

9. Exception faite du cas où un terminal est entièrement financé, détenu et exploité par le secteur privé, les principes ci-après permettraient de porter les capacités au maximum et justifieraient l'emploi de fonds publics:

- Un accès sans discrimination;
- Un accès ferroviaire pour toutes les entreprises ferroviaires habilitées;
- Un accès routier pour tous les transporteurs routiers;
- Une répartition des capacités et une politique tarifaire transparentes;
- La prise en charge de la plupart des UTI, telles que les conteneurs maritimes et terrestres, les conteneurs de grande capacité, les caisses mobiles et les semi-remorques adaptés au transport intermodal;
- La prise en charge des trafics international et intérieur.

10. Il existe toutefois des terminaux qui offrent certains services uniquement. C'est le cas notamment des terminaux de transport intermodal accompagné (RoLa), qui fournissent des moyens de chargement à niveau permettant de charger des véhicules routiers complets, souvent accompagnés des conducteurs, sur des wagons ou des ferries.

11. Les dimensions et les capacités d'un terminal ou d'une plate-forme logistique dépendent d'un certain nombre de facteurs sur lesquels l'exploitant ou le propriétaire des installations ne peut avoir qu'une influence partielle à court terme. Les principaux facteurs sont l'emplacement des installations au sein du réseau de routes, de voies ferrées et de voies de navigation intérieure, la superficie et la configuration du domaine foncier disponible, la longueur des voies ferrées et le nombre et la capacité des engins de manutention.

12. La plupart des terminaux et plates-formes logistiques modernes sont conçus de façon modulaire, chaque module comportant au moins les éléments suivants:

- Une ou deux voies ferrées reliées au réseau ferré principal, autorisant un accès direct avec les locomotives circulant sur les grandes lignes;
- Trois à cinq voies ferrées d'une longueur de 600 à 750 m, autorisant le transbordement de trains complets sans manœuvres;
- Des portiques roulants montés sur des rails;
- Deux à trois voies de stockage temporaire;
- Une voie de chargement et une voie de circulation pour les véhicules routiers;
- Un accès routier comprenant des portails d'entrée et de sortie;
- Une aire de stationnement appropriée pour les véhicules routiers.

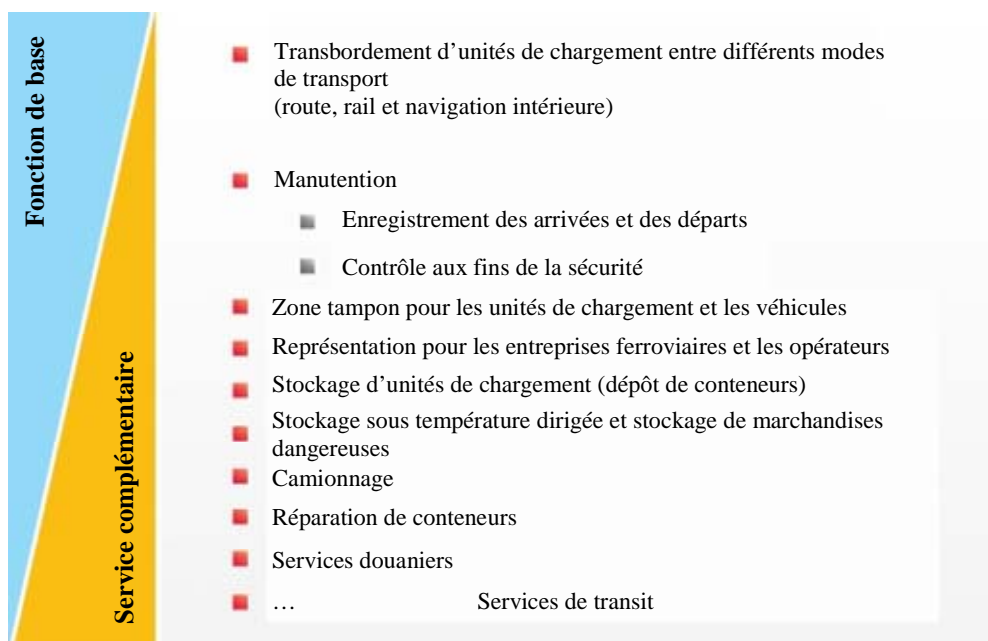
13. Ce type de module doit permettre de manutentionner 120 000 à 150 000 UTI par an (opérations d'entrée et de sortie par voie ferrée). Avec un équipement, un personnel, des heures de service et des procédures informatiques en nombre suffisant et appropriés, il devrait permettre de manipuler deux à trois fois plus d'UTI.

IV. Fonctions des terminaux et des plates-formes logistiques

14. De façon générale, on peut faire une distinction entre les terminaux et les plates-formes logistiques qui offrent des fonctions de base, telles que le transbordement et le stockage temporaire, et les terminaux et plates-formes qui offrent un ensemble complet de services complémentaires, qui sont les services à valeur ajoutée. Ces derniers comprennent le stockage des marchandises particulières (c'est-à-dire les marchandises dangereuses), le stockage de longue durée et les services de réparation, mais aussi les services de transit et les services douaniers pour les opérations de transport internationales.

15. Les terminaux qui proposent un aussi grand nombre de services à valeur ajoutée sont souvent connus sous le nom de «plates-formes logistiques». En Allemagne, on les désigne par le terme «Güterverkehrszentrum», en Italie, par le terme «Interporto», et en Espagne, par le terme «plaza logistica».

16. On ne fait pas de distinction stricte entre les simples terminaux et les plates-formes logistiques complètes. Le tableau ci-après donne cependant une vue d'ensemble des différences entre les uns et les autres.



Source: D'après KombiConsult.

V. Implantation des terminaux et des plates-formes logistiques

17. La notion d'emplacement optimal pour un terminal ou une plate-forme logistique n'existe pas. Des considérations topographiques, logistiques, écologiques et juridiques, variables selon l'endroit et le pays, entrent en ligne de compte. Il s'agit également de savoir si les installations peuvent être créées de toutes pièces ou si des installations existantes doivent être améliorées ou réhabilitées.

18. Quoi qu'il en soit, il peut être nécessaire d'examiner les facteurs suivants en vue de déterminer le meilleur emplacement pour un terminal ou une plate-forme logistique:

- L'espace disponible et l'emplacement (facteur critique pour l'accès aux voies de navigation intérieure);

- Le type de terrain (topographie);
- Les besoins selon les activités prévues;
- Les dimensions (en fonction de considérations locales ou régionales, des distances et du type de gestion des installations);
- L'accessibilité (routes, voies ferrées et voies de navigation intérieure);
- Le contexte écologique (préservation de l'environnement et niveaux de bruit acceptables).

19. Un réseau dense et étendu de terminaux et de plates-formes logistiques s'est progressivement formé en Europe, notamment dans la partie occidentale, le long des principaux couloirs de transport terrestre européens sur l'axe nord-sud. Leurs dimensions et leur emplacement varient selon les marchés qu'ils desservent. Les conditions essentielles de la bonne marche des activités commerciales sont un excellent accès aux principaux réseaux routiers et la proximité des centres de production et de consommation. De bonnes liaisons par les voies ferrées et les voies de navigation intérieure sont également indispensables.

20. Les grands terminaux se trouvent généralement à proximité des centres des zones d'activités industrielles et économiques et, pour des considérations écologiques et de sécurité, à une distance raisonnable des zones résidentielles. Ils sont habituellement équipés de grands portiques. Les terminaux de moindres dimensions peuvent aussi conduire efficacement leurs activités à d'autres endroits moins favorables s'ils collaborent avec des expéditeurs fournissant un flux constant de marchandises et d'UTI.

VI. Aspects opérationnels

21. La plupart des décisions relatives à l'exploitation rentable d'un terminal ou d'une plate-forme logistique dépendent des activités prévues et impliquent un grand nombre de mesures. Il existe de bonnes pratiques en ce qui concerne l'exploitation des terminaux et les mesures visant à accroître les capacités et l'efficacité. Elles sont disponibles auprès des organisations nationales et internationales, et auprès des associations professionnelles dans de nombreux pays.

22. Ces pratiques doivent être mises en commun et acceptées par toutes les parties prenantes aux activités considérées, notamment les gestionnaires des infrastructures ferroviaires, les entreprises ferroviaires, les opérateurs de transport intermodal, les gestionnaires des installations, les transporteurs routiers et les compagnies de transport par voie navigable. Les syndicats et les collectivités locales ont également un rôle important à jouer, notamment en ce qui concerne les heures d'ouverture et l'usage des routes d'accès. Parmi les autres mesures envisageables figurent la certification des principaux indicateurs de résultats, tels que l'indicateur de qualité pour les terminaux à conteneurs (indicateur CTQI), utile pour la promotion des services et l'accroissement de leur visibilité.

VII. Le rôle des gouvernements

23. Dans la plupart des pays, le secteur privé a investi dans la construction de nouvelles installations et la modernisation et l'exploitation des terminaux et plates-formes logistiques existants. Toutefois, dans plusieurs pays membres de la CEE, le gouvernement fait la promotion du transport intermodal en apportant un appui financier à l'investissement dans les infrastructures et les équipements des terminaux, à la construction de nouvelles installations et la modernisation des anciennes, ainsi qu'à l'accroissement des capacités.

24. Les principales raisons pour lesquelles l'État appuie les investissements dans les terminaux et les plates-formes logistiques sont que les emplacements optimaux pour ces installations se trouvent souvent dans des zones où le foncier est rare et coûteux et où il est difficile d'obtenir un accès adéquat aux grands réseaux de transport. Dans ces situations, en l'absence d'un soutien public approprié, les terminaux et les plates-formes logistiques seraient implantés de telle façon qu'ils produiraient des effets externes négatifs, tels que de la circulation, des embouteillages, du bruit et de la pollution atmosphérique supplémentaires.

25. Une aide publique de ce type existe ou a existé dans un certain nombre de pays membres de la CEE tels que l'Allemagne, l'Autriche, la République tchèque, la Slovaquie et la Suisse. Certains pays ont également apporté un appui financier à l'exploitation des terminaux, parfois limité à la période de lancement des activités (en Allemagne et en Belgique, par exemple).

26. Pour de plus amples informations sur les dispositifs d'aide dans les pays membres de la CEE ayant soutenu le transport intermodal, on consultera l'outil d'information en ligne (qui sera disponible fin 2011) ou les documents ECE/TRANS/WP.24/2011/1, ECE/TRANS/WP.24/2010/7, ECE/TRANS/WP.24/2009/9, ECE/TRANS/WP.24/2009/8, ECE/TRANS/WP.24/2008/5 et leurs additifs (www.unece.org/trans/wp24/welcome.html).

VIII. Le rôle de la CEE

27. En 2002, le WP.24 avait créé un groupe d'experts chargé d'étudier des mesures tendant à accroître l'efficacité des activités menées dans les terminaux de transport combiné. S'appuyant sur ses observations (TRANS/WP.24/2002/4), le Groupe de travail a recommandé que les dispositions relatives aux terminaux énoncées dans l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) soient réexaminées et que de nouvelles dispositions soient adoptées.

28. Alors que l'annexe II de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) se rapporte uniquement aux caractéristiques techniques des grandes lignes ferroviaires internationales (ECE/TRANS/63/Rev.1), l'annexe II de l'AGTC contient également la liste des terminaux importants pour le transport international combiné. L'annexe IV de l'AGTC contient en outre les paramètres d'efficacité minimaux et les normes minimales applicables aux terminaux et aux gares intermédiaires (nécessaires pour des raisons techniques et opérationnelles). Les normes minimales sont reproduites dans l'annexe au présent document.

29. La liste des terminaux et les paramètres énoncés dans l'AGTC datant du début des années 90, le WP.24 a recommandé de mettre à jour certaines dispositions (TRANS/WP.24/97, par. 32 et 33). Les recommandations applicables aux terminaux qui demeurent valables aujourd'hui sont les suivantes:

- a) Il serait bon, dans les dispositions pertinentes de l'AGTC, d'établir une distinction entre le transport accompagné et le transport non accompagné;
- b) Il serait utile que l'AGTC contienne quelques directives concernant les grands principes à suivre dans la planification et le zonage des terminaux de transport combiné, afin d'optimiser la construction et l'utilisation de ces terminaux;
- c) Il serait souhaitable que l'AGTC classe les terminaux en catégories afin de renseigner sur leur type (terminal simple ou terminal d'accès, par exemple) ou les services qu'ils offrent (bureaux de douane, manutention des marchandises dangereuses, etc.);

d) Il serait utile d'indiquer des renseignements sur les technologies de l'information disponibles dans les terminaux, renseignements qui pourraient aussi entrer en ligne de compte dans le classement des terminaux en catégories (voir point c) ci-dessus);

e) La question de la sécurité devrait être examinée plus avant à la lumière du débat général sur cette question que doit tenir le Groupe de travail;

f) Les heures d'ouverture des terminaux de transport combiné déterminent dans une large mesure le niveau de services qu'ils offrent, et pourraient également entrer en ligne de compte dans le classement des terminaux en catégories (voir point c) ci-dessus). Cette question devrait donc aussi faire l'objet de recommandations dans l'AGTC;

g) L'AGTC devrait contenir une recommandation visant à ce que les contrôles douaniers, sanitaires, vétérinaires et phytosanitaires soient, d'une manière générale, effectués une fois pour toutes dans les terminaux de transport combiné.

IX. Mesures que le WP.24 et le SC.2 pourraient prendre

30. Le WP.24 et le SC.2 voudront peut-être tirer des conclusions et réfléchir au rôle des gouvernements des pays membres de la CEE dans ce domaine.

31. Les Groupes de travail souhaiteront peut-être également envisager les activités concrètes qu'ils pourraient entreprendre pour appuyer le développement d'activités internationales de transport ferroviaire et intermodal fluides à l'échelon paneuropéen.

32. En outre, le WP.24 et le SC.2 voudront peut-être examiner les recommandations ci-dessus du groupe d'experts du WP.24 et fournir des orientations et des propositions d'amendements à l'annexe IV de l'AGTC sur les terminaux et les gares intermédiaires.

33. Enfin, les Groupes de travail pourraient s'interroger sur la nécessité de conserver la liste des terminaux importants pour le transport international combiné (annexe II de l'AGTC) et, le cas échéant, sur la nécessité de mettre à jour cette liste, en tenant éventuellement compte de nouveaux critères.

Annexe

Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC)¹

Paramètres d'efficacité ferroviaire et normes minimales applicables aux infrastructures

D. Normes minimales applicables aux gares de départ et d'arrivée

10. Pour une manutention efficace des marchandises dans les gares, les conditions suivantes devront être réunies:

a) Le temps qui s'écoule entre, d'une part, l'heure limite fixée pour l'acceptation des marchandises et le départ des trains, et, d'autre part, entre l'arrivée des trains et l'heure où les wagons sont prêts pour le déchargement des unités de chargement, ne devra pas dépasser une heure, à moins qu'il soit possible de donner satisfaction à la clientèle par d'autres moyens en ce qui concerne l'heure limite d'acceptation ou celle à laquelle les marchandises sont disponibles;

b) L'attente de la livraison ou du ramassage des unités de chargement par des véhicules routiers devra être aussi brève que possible (vingt minutes au maximum);

c) L'emplacement de la gare devra être choisi de façon:

- À être accessible facilement et rapidement par la route depuis les centres économiques;
- En ce qui concerne son emplacement sur le réseau ferroviaire, à être bien relié aux lignes à longue distance et, pour les liaisons de transport avec le trafic par groupes de wagons, à être d'accès facile pour les trains de marchandises rapides qui assurent le transport combiné.

11. Les normes minimales applicables aux gares intermédiaires stipulées ci-dessous concerneront aussi les gares de départ et d'arrivée.

E. Normes minimales applicables aux gares intermédiaires

12. Des arrêts en cours de route, qui peuvent être nécessaires pour les trains servant au transport combiné du fait de raisons techniques ou opérationnelles, par exemple aux points d'échange de groupes de wagons ou de changement d'écartement, serviront en même temps pour effectuer des tâches qui exigeraient autrement d'autres arrêts (par exemple contrôles aux frontières, changement de locomotive).

Les prescriptions auxquelles l'infrastructure de ces postes intermédiaires devra satisfaire sont les suivantes:

¹ ECE/TRANS/88/Rev.6, http://unece.org/trans/wp24/agtc_text.html.

- Disposer d'une capacité journalière suffisante sur les lignes affluentes pour éviter les retards des trains de transport combiné;
 - Les entrées et les sorties sur la ligne affluente devront permettre aux trains de s'y infiltrer et d'en sortir sans perte de temps. Leur capacité devra être suffisante pour éviter les retards des trains de transport combiné à l'arrivée et au départ;
 - Disposer d'une capacité de voies suffisante pour les divers types de voies comme l'exigent les opérations spécifiques à effectuer dans une gare, en particulier pour les voies d'arrivée/de départ, les voies de formation, les voies de triage et de tiroir, les voies de chargement et les voies de changement d'écartement;
 - Les voies énumérées ci-dessus devront avoir des gabarits correspondant à ceux des lignes de chemin de fer à utiliser (UIC B ou UIC C);
 - La longueur de voies devra être suffisante pour recevoir des trains de transport combiné entiers;
 - Pour la traction électrique, les voies devront pouvoir être utilisées par des engins de traction électrique (aux gares frontières: par des engins de traction électrique du chemin de fer correspondant);
 - La capacité de transbordement, d'échange de groupes de wagons, de changement d'écartement et de contrôle aux frontières devra garantir que les arrêts obligatoires seront aussi courts que possible.
-