

DOCUMENT DE CONSULTATION SUR LA LOGISTIQUE DESTINEE A PROMOUVOIR LE TRANSPORT INTERMODAL DE MARCHANDISES

1. Introduction

La révision à mi-parcours du Livre blanc de la Commission sur «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix¹», publié en 2001, examinera de nouveaux moyens d'intensifier la coopération entre les modes de transport et de réduire le transport routier de marchandises au profit d'autres modes de transport. Ce document de consultation sur «la logistique destinée à promouvoir le transport intermodal de marchandises» servira de base à une communication (prévue pour juin 2006) qui abordera la manière dont les conditions-cadres peuvent être améliorées en Europe en vue de promouvoir l'excellence logistique dans le domaine des transports, en mettant particulièrement l'accent sur l'intermodalité. Cette communication analysera et identifiera des instruments et domaines qui pourraient permettre d'étendre davantage, dans le domaine du fret, l'intégration du transport routier, de la navigation intérieure, du transport ferroviaire, du transport maritime à courte distance et de la navigation en haute mer, dans le but d'atteindre les objectifs de l'agenda de Lisbonne (la prospérité et la compétitivité) et du livre blanc (en particulier la compétitivité, le développement durable, la sécurité, le contournement des goulets d'étranglement terrestres et le rééquilibrage de la répartition modale suivant le niveau de 1998). Les politiques exposées dans la révision du livre blanc et celles proposées dans le présent document de consultation se complètent dans la poursuite des objectifs susmentionnés.

La comparaison du PIB et des dépenses en matière de logistique², transports compris, entre l'Europe (UE-15) et l'Amérique du Nord montre que la part de la logistique dans le PIB européen est passée de 12,2 % en 1998 à 13,3 % en 2002, alors qu'au cours de la même période, les dépenses de logistique en Amérique du Nord ont baissé de 11 à 9,9 %.

Comme il ressort clairement du livre blanc, les transports constituent un élément clé de la préservation et de l'amélioration de la compétitivité européenne. La gestion de la complexité des flux de transport dans une société moderne nécessite des modes de transport ultraperformants qui coopèrent efficacement. Des solutions logistiques avancées et intégrées peuvent contribuer à l'optimisation des opérations de transport de marchandises et, de ce fait, promouvoir la croissance et améliorer la compétitivité de l'Europe sur la scène mondiale.

¹ Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix, COM(2001) 370, 12.9.2001.

² Source: Rodrigues, A., Bowersox, D., et Calantone, R., « Estimation of Global and National Logistics Expenditures: 2002 Data Update » (publié dans le *Journal of Business Logistics*, vol. 26, n° 2, 2005). Cette étude examine 29 variables qui collectent des informations concernant la région géographique, le niveau de revenu, la taille du pays, le niveau économique et l'activité des transports. Pour les transports, le modèle englobe le trafic portuaire de conteneurs, le fret routier, le fret ferroviaire et le fret aérien.

Pour reprendre les termes du livre blanc, «le recours à l'intermodalité revêt une importance fondamentale dans le développement de solutions compétitives dans le transport routier». La croissance rapide du transport routier de marchandises et ses conséquences, à savoir la saturation du trafic routier, les accidents de la route et la pollution, figurent parmi les problèmes économiques, sociaux et environnementaux auxquels il faut trouver une solution. Celle-ci passera par l'augmentation de la part des opérations de transport intermodal. Les solutions logistiques avancées et intégrées pourront contribuer à l'optimisation des opérations de transport de marchandises. La planification, la gestion, le contrôle et la mise en œuvre efficaces des chaînes de transport intermodal à l'aide de solutions logistiques sont autant d'éléments qui joueront un rôle majeur dans la concrétisation de l'intermodalité.

L'organisation de la logistique dans le domaine des transports et l'élaboration de solutions intermodales sont des activités qui relèvent essentiellement des entreprises et, à ce titre, incombent à l'industrie. Néanmoins, il revient très clairement aux pouvoirs publics d'instaurer les conditions-cadres adéquates et de maintenir constamment la logistique des transports et la politique intermodale en tête des priorités politiques. Ce cadre que la Commission entend mettre sur pied sera axé sur l'amélioration des conditions institutionnelles préalables que l'Europe peut créer pour l'innovation logistique et laissera aux entreprises le soin de gérer leur fonctionnement logistique interne.

L'intermodalité a fait l'objet de mesures ciblées pour la première fois en 1997, avec la communication de la Commission «Intermodalité et transport intermodal de marchandises dans l'Union européenne»³, suivie en 1999 par la communication⁴ sur les progrès accomplis. Plusieurs études ont aussi été réalisées, notamment l'étude *Integrated Services in the Intermodal Chain* (Ecorys, novembre 2005), dont les auteurs se sont penchés sur plusieurs aspects connexes de l'intermodalité (la formation, la responsabilité, les terminaux intermodaux ou encore la promotion de l'intermodalité).

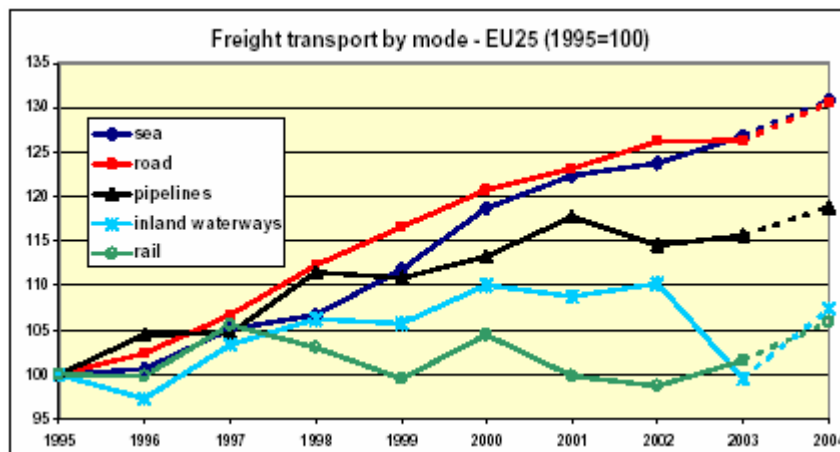
Plusieurs projets relatifs à l'intermodalité, d'une part, et à la logistique, d'autre part, ont été déployés ces dernières années dans le cadre de la recherche et du développement technologique (RDT). Leur objectif était de contribuer à une meilleure compréhension des corrélations entre les décisions logistiques et les services de transport. Le projet Sulogtra a analysé les effets des progrès dans les domaines de la logistique et de la gestion de la chaîne d'approvisionnement sur les transports. Le projet Protrans a examiné le rôle des tiers prestataires de services logistiques et leur impact sur les transports. Le projet Eutralog a soumis des recommandations concernant le lancement d'initiatives de RDT afin de soutenir l'identification et l'élaboration de politiques tendant à faire de l'intermodalité une réalité dans le système de transport européen. Le projet Freightwise a étudié d'autres solutions en vue d'approfondir le développement du transport intermodal de marchandises. Enfin, l'*European Intermodal Research Advisory Council* (EIRAC) travaille à la mise au point d'une stratégie coordonnée de recherche intermodale pour l'Europe, tandis que le projet Polloco soutient le développement d'infrastructures de

³ Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au Comité des régions, «Intermodalité et transport intermodal de marchandises dans l'Union européenne», COM(97) 243, 29.5.1997.

⁴ Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social relative à l'état d'avancement de la mise en œuvre du programme d'action prévu par la communication «Intermodalité et transport intermodal de marchandises dans l'Union européenne», COM(1999) 519, 27.10.1999.

transport permettant l'interopérabilité et facilitant l'intégration des dix nouveaux États membres de l'Union européenne dans le réseau transeuropéen de transport.

Le graphique ci-dessous illustre la croissance du transport de marchandises par mode dans l'UE-25 entre 1995 et 2004. Au cours de cette période, le PIB réel a augmenté de 24 %, une hausse inférieure à la croissance du transport routier et du transport maritime à courte distance.



[légende]

Transport de marchandises par mode – UE-25 (1995 = 100)

Mer

Route

Oléoducs et gazoducs

Voies navigables intérieures

Rail

Source: document de consultation publique pour la révision à mi-parcours du Livre blanc sur la politique européenne des transports⁵.

2. Logistique et intermodalité: deux éléments indissociables

La Commission a connaissance des nombreuses définitions différentes de la «logistique» et de l'«intermodalité» que l'on rencontre dans les discussions théoriques et dans la pratique. Aussi est-il impératif de préciser ces notions au sens où elles sont utilisées dans le présent document:

- on entend par «intermodalité du transport de marchandises» le transport de marchandises de porte-à-porte par deux ou plusieurs modes de transport, caractérisé par un niveau élevé d'interopérabilité et d'intégration;
- on entend par «logistique intermodale» le volet «transport» de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement (c.-à-d. la logistique des transports), qui valorise les solutions intermodales et qui couvre la planification, l'organisation, la gestion, le contrôle et l'exécution (mise en œuvre) du transport intermodal et de porte-à-porte de marchandises.

⁵ http://europa.eu.int/comm/transport/white_paper/mid_term_revision/index_fr.htm.

En d'autres termes, dans ce document de consultation, la Commission se concentre sur la logistique des transports, un maillon de la chaîne d'approvisionnement qui y est étroitement lié, et également, comme le prévoit le livre blanc, sur son rôle et son impact sur les possibilités intermodales. Le champ d'action concerné englobe un large éventail de domaines logistiques, comme la logistique routière, mais la priorité va à la nécessité d'une intégration optimale des modes de transport dans un système de transport européen efficace et homogène, qui puisse proposer les meilleurs services de porte-à-porte possibles aux usagers ou, en tout cas, des services qui répondent au mieux à leurs besoins.

Les notions d'«intermodalité du transport de marchandises» et de «logistique intermodale» englobent tous les modes de transport: le transport maritime à courte distance, la navigation en haute mer, le transport ferroviaire, la navigation intérieure, le transport aérien et le transport routier (pour la première et la dernière étape du voyage). À ce stade, l'approche de la Commission laisse de côté le fret aérien, qui constitue un créneau spécifique du marché et qui ne devrait probablement pas décongestionner la route d'une manière significative.

Ces notions incluent également, en plus des opérations de transport où une même unité de chargement est acheminée de son point de départ à son point de destination à l'aide de plusieurs modes de transport sans qu'il y ait manipulation des marchandises, le fret général, le vrac sec et liquide ainsi que toutes autres marchandises transportées. Il ne semble y avoir aucune raison valable d'exclure un type de marchandise quelconque, puisque la plupart des marchandises sont transportées ou peuvent l'être au moyen de deux modes de transport au minimum.

L'approche de la Commission ne rentre pas dans les détails des spécificités de la logistique, telles que la logistique urbaine, la logistique de recyclage, la logistique en matière de distribution et de production, etc. Chacun de ces aspects, comme de nombreux autres domaines de la logistique, mériterait un document d'analyse à lui tout seul. L'approche choisie aborde donc la logistique du transport de marchandises dans les chaînes de transport intermodal à un niveau plus général, celui des dénominateurs communs entre les aspects spécifiques.

La logistique joue un rôle fondamental dans la rationalisation de l'intermodalité. Elle constitue en effet une condition préalable pour que celle-ci devienne un choix viable pour l'industrie. Par rapport au transport routier unimodal, l'intermodalité est intrinsèquement complexe et nécessite des procédures plus élaborées en matière de planification, d'organisation, de gestion et de contrôle de l'exécution. L'intégration intermodale dans le transport de marchandises sera possible grâce à des solutions et ses outils logistiques de pointe. Tous les modes de transport impliqués devront être les plus efficaces et les plus complémentaires possibles.

Outre les améliorations environnementales qu'ils apporteront dans tous les modes, les choix logistiques pourront contribuer à minimiser les conséquences externes nocives (émissions toxiques, accidents et saturation du réseau routier) de la croissance des transports en Europe.

3. L'Europe a besoin d'une stratégie logistique intermodale

3.1. La libéralisation et l'harmonisation du marché intérieur

La politique européenne des transports prônée par les États membres et le Parlement européen au fil des ans a créé une forte synergie entre la libéralisation et l'harmonisation. Les réflexions sur la sûreté, la sécurité et l'environnement s'inscrivent dans cette politique visant le développement de transports durables en Europe et favorisant la compétitivité européenne à l'intérieur comme à l'extérieur de l'Union.

L'Europe a connu la libéralisation de ses services de transport routier, de transport maritime et de navigation intérieure. La libéralisation des chemins de fer est en passe de devenir réalité. Cette évolution a élargi la gamme de possibilités pour les usagers des transports, qui peuvent désormais faire leur choix parmi un large éventail de services intermodaux compétitifs. L'équilibre en la matière a été garanti par la prise de mesures d'harmonisation adéquates, la plupart d'entre elles, quoique unimodales à l'origine, relevant de l'intermodalité. Certaines mesures, telles que la mise en place du système de navigation par satellite Galileo, les aides financières accordées dans le cadre du programme Marco Polo⁶, le programme pour la promotion du transport maritime à courte distance⁷ et le programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables (Naiades)⁸, touchent au cœur même du principe d'intermodalité. D'autres d'actions de ce type seront nécessaires afin d'intégrer totalement les différents modes de transport dans la logistique intermodale.

3.2. La dimension internationale

La mondialisation de la production et des chaînes logistiques correspondantes accentuera la demande de services de transport. En conséquence, la logistique voit son importance croître, non seulement en Europe, mais également pour ses relations commerciales internationales. La délocalisation⁹ et l'externalisation off-shore¹⁰ prennent de plus en plus d'ampleur au niveau mondial, comme l'illustre la rapide croissance économique de l'Asie¹¹. Le transport maritime est le principal mode de transport utilisé pour le commerce extérieur de l'Union européenne. La concurrence entre l'Europe et les États-Unis et l'Extrême-Orient en particulier revêt une importance grandissante et pourrait

⁶ Règlement (CE) n° 1382/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (programme Marco Polo), JO L 196, 2.8.2003, p. 1.

⁷ Communication de la Commission: programme pour la promotion du transport maritime à courte distance, COM(2003) 155 final, 7.4.2003.

⁸ Communication de la Commission sur la promotion du transport par voies navigables («Naiades»): un programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables, COM(2006) 6 final, 17.1.2006.

⁹ Délocalisation des processus des entreprises (notamment la production et la transformation) dans des endroits aux coûts moins élevés, en général outre-mer.

¹⁰ Par externalisation, on entend la délégation ou la sous-traitance d'activités ou de tâches autres que le « métier de base » de l'entreprise à une entité externe (comme un sous-traitant) spécialisée dans les activités en question. L'externalisation est une décision économique qui a souvent pour but de diminuer les coûts de l'entreprise ou de la recentrer sur ses compétences de base. L'externalisation off-shore (ou *outsourcing*) désigne la sous-traitance dans un autre pays.

¹¹ Selon les estimations, la croissance annuelle du PIB de la Chine et de l'Inde, en termes réels, s'élèvera respectivement à 5 % et à 5,5 % jusqu'en 2020. Source: *Global Economics Paper*, n° 134, Goldman Sachs, décembre 2005.

avoir des conséquences sur les nœuds de communication (essentiellement les ports maritimes) et les capacités infrastructurelles. Le rapide essor économique des concurrents de l'Europe allonge les flux de transport.

L'intégration du marché et des entreprises à travers la coopération européenne avec d'autres grands centres de logistique dans le monde (États-Unis, Russie, Japon, Chine, Inde, Brésil) devra être garantie par un cadre stratégique réactif et rationalisé qui sera source d'avantages pour les deux parties. Les niveaux pratiques de ce type de coopération restent à définir dans le cadre d'une stratégie globale.

3.3. Les infrastructures

La qualité des infrastructures joue un rôle essentiel dans toutes les approches en matière d'intermodalité et de logistique des transports. Le problème général qui se pose est le manque d'infrastructures ou de superstructures adéquates. La planification des infrastructures dans le cadre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et des fonds structurels améliore l'ensemble du réseau infrastructurel dont l'Europe a besoin pour que ses entreprises puissent déployer leurs activités dans un espace dépourvu de frontières intérieures.

La construction de nouvelles infrastructures ne doit pas être un objectif en soi. Il s'agit avant tout d'exploiter les infrastructures actuelles d'une manière optimale en utilisant plus largement les capacités de chargement, en évitant les trajets à vide, en créant des partenariats ou en mettant en commun les moyens de plusieurs modes de transport, le tout dans le respect du droit européen de la concurrence.

Les terminaux logistiques doivent devenir des centres de distribution intermodale dotés d'un accès à une large gamme d'infrastructures pour permettre le développement du transport intermodal. Il s'agit là d'un domaine dans lequel les aides du RTE-T et des fonds structurels pourraient clairement être affectés d'une manière plus ciblée. La Commission a réalisé récemment une étude¹² sur les terminaux intermodaux dans le but d'identifier des mesures et des instruments qui pourraient améliorer leur qualité et leur efficacité.

3.4. La normalisation des équipements de chargement

Des normes techniques communément admises par les constructeurs et les opérateurs sont la clé de l'amélioration de l'efficacité du transport et de la logistique intermodale. C'est dans cette optique que la Commission a rédigé en 2003 une proposition relative à l'élaboration de normes européennes communes pour les unités de chargement intermodales¹³.

Cette proposition trouve son origine dans la multitude de configurations que ces unités présentent actuellement, ce qui engendre des coûts de friction et des retards dans les opérations de manutention lors du passage d'un mode de transport à l'autre. L'harmonisation de certaines caractéristiques essentielles pour la manutention des unités

¹² Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC), groupe D: «Improving Quality of Intermodal Terminals», Ecorys, novembre 2005.

¹³ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux unités de chargement intermodales, COM(2003) 155 final, 7.4.2003, modifiée par COM(2004) 361 final, 30.4.2004.

de chargement, comme les pièces de coin supérieures et inférieures des conteneurs, devrait permettre d'y remédier.

Il en va de même des caisses mobiles, qui ne peuvent généralement pas être gerbées et qui ne sont donc pas adaptées à tous les modes de transport. Quant aux conteneurs standard, ils n'utilisent pas tout l'espace disponible compte tenu des dimensions autorisées pour le transport routier en Europe. L'industrie européenne a besoin d'un système d'unités de chargement mieux adapté pour réduire les coûts du transport et accroître sa compétitivité. La norme facultative proposée pour une unité européenne de chargement intermodale (UECI) porte précisément à la fois sur l'aptitude des conteneurs au gerbage et sur l'espace de stockage des caisses mobiles. Si elle est adoptée, elle instaurera des dimensions de chargement optimales pour le transport routier intra-européen qui seront adaptées à tous les modes de transport. L'UECI ne rivalisera pas avec les conteneurs, mais bien avec les caisses mobiles. Comme elles, elle ne sera pas utilisée dans le cadre du commerce international, mais elle permettra d'économiser, d'après les estimations, entre 0,5 et 1,5 % de la totalité des frais de logistique¹⁴ dans le commerce intra-européen.

3.5. Les innovations modernes dans le secteur des technologies de l'information

Les innovations technologiques modernes, notamment les technologies de pointe en matière d'information et de communication, qui bénéficient du soutien indispensable de la recherche et du développement technologique (RDT), ouvrent également de nouvelles voies aux solutions en matière de transport et de logistique et peuvent contribuer à faciliter et à simplifier les transports en général et l'intermodalité en particulier.

Depuis 2003, les services douaniers de l'Union européenne communiquent à l'aide du nouveau système de transit informatisé (NSTI). Son utilisation est actuellement limitée aux procédures de transit normales, mais elle pourrait être étendue à toutes les procédures douanières. L'abandon des pratiques actuelles, qui reposent sur des documents imprimés, au profit de l'introduction généralisée des messages électroniques permettrait de franchir un cap crucial dans l'accélération et la simplification des transactions douanières. Les récentes propositions de la Commission sur la modernisation du code des douanes vont clairement ce sens¹⁵.

Le repérage et le suivi des cargaisons, indépendamment du mode de transport utilisé, deviennent des objectifs réalistes. L'introduction du système de navigation par satellite Galileo aura de nombreux effets positifs à ce niveau, au même titre que l'identification et le repérage à longue distance (Long-range Identification and Tracking, LRIT), de même que le système d'information fluviale (River Information System, RIS) et le système d'identification automatique (Automatic Identification System, AIS). Le dispositif SafeSeaNet devrait également contribuer à l'amélioration de la logistique dans le domaine maritime. Cette plate-forme européenne d'échange de données maritimes

¹⁴ Economic Analysis of Proposed Standardisation and Harmonisation Requirements, Final Report, ICF Consulting Ltd., octobre 2003.

¹⁵ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes communautaire (code des douanes modernisé), COM(2005) 608 final, 30.11.2005, et proposition de décision du Parlement européen et du Conseil relative à un environnement sans support papier pour la douane et le commerce, COM(2005) 609 final, 30.11.2005.

pourrait évoluer vers un outil de communication des informations sur les navires, leurs mouvements et leur cargaison.

Les normes de messagerie communes (par exemple EDI/Edifact) et les nouvelles plateformes de communication (telles que XML) entrent également en jeu. Il serait souhaitable d'introduire des technologies intelligentes de manière à éviter les retards dans les chaînes d'approvisionnement, notamment pour des raisons de sécurité. Parmi ces technologies figure l'identification par radiofréquence (RFID), un marché en plein essor. Elle pourrait donner naissance à toute une gamme d'applications possibles en vue d'améliorer l'efficacité des entreprises, mais nécessite encore des recherches et des travaux sur la gestion du spectre radioélectrique, l'interopérabilité et la normalisation.

Les PME devraient aussi pouvoir accéder facilement aux solutions des technologies de l'information. Certaines grandes entreprises disposent de leurs propres solutions informatiques de gestion des flux logistiques. Il s'agit souvent de systèmes fermés, auxquels l'accès des prestataires de services (souvent des PME) pourrait se révéler coûteux sur le plan des logiciels et du matériel nécessaires.

L'orientation de cette évolution devrait privilégier l'interopérabilité et les systèmes de messagerie communs dotés d'une architecture ouverte entre les administrations (comme le NSTI), entre les entreprises (par exemple entre les affréteurs et les transporteurs ou entre des grandes entreprises de transport et des PME) et entre les administrations et les entreprises (en particulier pour les formalités administratives). Les partenariats public-privé pourraient jouer un rôle de premier plan à cet égard.

3.6. Un guichet unique

La gestion et la commercialisation de solutions intermodales de porte-à-porte par des guichets commerciaux uniques, qu'elles soient produites en interne ou sous-traitées à des opérateurs 3PL ou 4PL (*third-party* ou *fourth-party logistics*), permettent de faire de l'intermodalité une réalité qui présente la même simplicité et la même facilité que les solutions unimodales pour les usagers. Il devrait en résulter une situation à gains partagés, où tous les modes de transport se complètent sans nécessairement rivaliser les uns avec les autres. Ainsi, l'intermodalité a besoin du transport routier pour effectuer les premier et dernier segments du trajet. Elle lui permettra de mieux cibler ses efforts et de planifier l'utilisation de la flotte et de ses capacités d'une manière optimale à travers la gestion adéquate des véhicules.

Les guichets administratifs uniques pourront aussi contribuer à la mise en œuvre de l'intermodalité. Ces interfaces uniques permettront de régler toutes les formalités douanières (et autres) d'une manière coordonnée et seront le seul interlocuteur administratif des usagers, à qui ils soumettront tous leurs documents une seule fois. De même, les contrôles physiques seront coordonnés et auront lieu au même moment et au même endroit. La récente proposition de la Commission relative à un environnement sans support papier pour la douane et le commerce est une bonne illustration d'un cadre visant à obtenir les résultats demandés¹⁶.

3.7. Les autoroutes de la mer

¹⁶ Voir la seconde partie de la note de bas de page 15.

Les autoroutes de la mer sont une initiative essentielle dans la promotion du transport maritime à courte distance. Annoncées dans le livre blanc de la Commission, elles ont été incorporées dans le réseau transeuropéen de transport.

Cette initiative illustre parfaitement la manière dont les responsables politiques et les acteurs de terrain devraient œuvrer ensemble. En effet, la mise en place d'une autoroute maritime nécessite la création de partenariats et de relations de coopération entre les États membres, entre eux et les entreprises et entre les entreprises elles-mêmes, en ce compris les prestataires de services et les clients. Elle implique une coordination approfondie entre les services de cabotage, les ports, et les liaisons et les opérations dans l'arrière-pays. La concentration ou l'intégration des marchandises constitue un aspect fondamental du concept des autoroutes de la mer, car elle est nécessaire à la viabilité des services réguliers et fréquents de transport maritime à courte distance. La logistique est un élément primordial pour que les autoroutes de la mer puissent être exploitées aussi facilement que le transport routier unimodal et devenir un choix fiable et viable pour les transporteurs comme pour les usagers des transports.

3.8. Un objectif commun qui débouchera sur une stratégie commune

Bien qu'ils divergent, ces politiques et ces instruments poursuivent des objectifs communs. Ils encouragent tous la prospérité par le truchement de l'innovation, du développement durable, de l'optimisation, de la rentabilité accrue avec des coûts moindres (tout en préservant l'emploi européen), de la diminution du nombre d'accidents, de la baisse de la saturation du réseau routier et des dégâts environnementaux. Aux côtés de l'objectif du livre blanc, qui est de revenir à la répartition modale de 1998, cet ensemble d'objectifs communs peut favoriser et favorisera l'intermodalité.

La coordination plus ciblée de ces politiques et de ces évolutions en vue d'instaurer un cadre plus efficace pour les solutions logistiques intermodales est une mission que la Commission pourrait s'attribuer. Pour cela, les impératifs logistiques et, en particulier, les impératifs logistiques intermodaux devraient sous-tendre le processus décisionnel de l'Union, avec des conséquences tant pour les PME que pour les entreprises de plus grande taille. Cette coordination devrait devenir la pierre angulaire d'une stratégie européenne garantissant la qualité de la logistique intermodale et envoyer un message clair à l'industrie, aux États membres et à nos partenaires commerciaux internationaux. Outre son rôle positif pour la stratégie de Lisbonne, elle comportera également des avantages pour les citoyens, de par l'intensification de l'utilisation de modes de transport plus sûrs et plus respectueux de l'environnement qu'elle favorisera dans une Europe moins encombrée.

4. La qualité devrait être la clé de voûte de la stratégie européenne

4.1. La certification de la qualité

Il est incontestable que l'Europe a besoin de processus logistiques de qualité afin de conserver sa place de centre d'excellence logistique au niveau mondial. Tel est l'objectif du cadre de qualité qui devrait être mis en place par des mesures au niveau communautaire.

La Commission est occupée à rédiger une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil destinée à améliorer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement. Elle envisage la création d'un cadre facultatif qui permettra aux opérateurs qui le souhaitent de devenir des «opérateurs agréés» et de bénéficier d'un «traitement accéléré», de facilités concernant la sécurité, de même que de mesures de simplification des contrôles douaniers. Ils pourront ainsi se positionner dans la chaîne de l'approvisionnement comme des opérateurs appliquant des normes de sécurité strictes.

Le modèle à l'étude pourrait servir à certifier la qualité de la logistique intermodale dans le domaine des transports et à encourager les intégrateurs de fret¹⁷, ce qui nécessitera la mise en place d'un système de certification national et d'un ensemble de critères. Les entreprises certifiées devront faire appel à des logisticiens qualifiés qui exerceront cette activité à titre principal et qui satisferont à une série de critères de qualité, tels que les normes correspondantes des séries ISO 9000 et 14000 et/ou les normes CEN concernées (par exemple EN 13011 et EN 13876). Ils devront également, le cas échéant, remplir les critères conditionnant l'octroi du titre d'«opérateur agréé» pour ce qui est de la sécurité de la chaîne logistique. Il est probable que d'autres normes ou critères devront être élaborés par les organismes européens de normalisation. La détention d'un certificat attestant la qualité de la logistique intermodale sera un gage de la qualité des entreprises et constituera un instrument de marketing efficace dans un environnement des plus concurrentiels¹⁸. Ce certificat n'imposera pas le recours à des solutions intermodales si elles ne conviennent pas aux objectifs logistiques ou commerciaux poursuivis. Toutefois, les entreprises certifiées devront toujours envisager la possibilité de faire intervenir l'intermodalité. La coopération avec l'intégrateur de fret pourra également contribuer à intégrer, consolider et concentrer le fret et à maximiser l'exploitation maximale des capacités de chargement dans tous les modes de transport. Le certificat comportera aussi un critère en matière de formation, qui obligera les entreprises certifiées à évoluer au fil des progrès de la logistique.

Cette certification de la qualité pourra être accompagnée de critères de formation pour les logisticiens qualifiés qui occupent des positions clés dans les entreprises. Il y a peu, la Commission a commandé une étude¹⁹ (dans le cadre des travaux sur les services intégrés dans la chaîne intermodale, ISIC) sur la formation et l'enseignement dans le domaine de la logistique. Cette étude a conclu à l'existence d'une pénurie de formations sur les transports intermodaux dans plusieurs pays européens et propose un programme de formation professionnelle. La Commission est actuellement occupée à examiner cette étude.

4.2. La responsabilité multimodale est-elle source d'inquiétudes?

¹⁷ Un «intégrateur de fret» est un prestataire de services logistiques (interne ou externe) dans le domaine du transport intermodal, qui s'occupe de l'intégration, de la consolidation et de la massification du fret afin de composer des chargements complets.

¹⁸ Selon les estimations, parmi les tiers prestataires de services logistiques, les vingt plus grandes entreprises représentent environ 33 % du chiffre d'affaires global du marché, qui s'élève à 50 milliards d'euros. Source: Ojala, L., Andersson, D. et Naula T., «Logistics Value Chain» (à paraître chez Memedovic Olga Global Production Networks, UNIDO).

¹⁹ Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC), groupe E: «Certification and Training», Ecorys, novembre 2005.

Les régimes internationaux de responsabilité sont fragmentés. Ils sont en général propres à chaque mode de transport et ont leurs propres règles, ce qui engendre des coûts de friction dans les chaînes intermodales. De plus, ces régimes spécifiques ne couvrent pas tous les aspects de la chaîne intermodale. Les documents de transport diffèrent selon les modes.

La Commission sait que les opérateurs de transport ne voient pas tous la responsabilité multimodale d'un mauvais œil, en particulier dans le cas de l'utilisation de manifestes ou de feuilles de route multimodaux. Cela vaut également pour les affréteurs, en particulier lorsqu'ils font appel à un sous-traitant pour la fourniture de services logistiques ou à un intégrateur de fret chargé d'organiser le transport et d'en gérer la responsabilité. Il existe également des polices d'assurance qui couvre les opérations de transport multimodales.

La Commission a fait réaliser trois études sur la responsabilité multimodale:

- «Intermodal Transport and Carrier Liability», université de Southampton, juin 1999;
- «The Economic Impact of Carrier Liability on Intermodal Freight Transport», IM Technologies Limited, janvier 2001;
- «Integrated Services in the Supply Chain» (ISIC), groupe B: «Intermodal Liability and Documentation», Ecorys, novembre 2005.

Elle propose d'explorer les cinq options suivantes:

- (1) ne rien faire;
- (2) suivre les travaux actuels de la Cnudci sur la préparation d'un instrument juridique relatif à la responsabilité multimodale. Envisager, le cas échéant, des actions communautaires lorsque les travaux auront été finalisés à l'échelle internationale;
- (3) l'étude ISIC susmentionnée a élaboré un scénario mettant en scène un intermédiaire et une clause d'exemption, dans un régime facultatif. L'intermédiaire serait responsable des pertes et des dommages occasionnés aux marchandises dès que celles-ci se trouvent sous sa responsabilité. Le montant de cette responsabilité serait fixé au taux unimodal le plus élevé. Les limites pécuniaires fixées pour l'intermédiaire par rapport aux opérateurs de transport ne seraient pas uniformisées. Cette approche risque d'avoir des effets pervers, comme la préférence de l'intermédiaire pour des modes de transport qui ont des niveaux de compensation élevés (par exemple les transports routier et ferroviaire), au détriment du recours au transport maritime à courte distance et à la navigation intérieure, dont le taux de compensation international est moindre;
- (4) l'introduction d'un système de secours facultatif pour l'Europe, qui s'appliquerait aux parties à l'opération de transport qui ne suivent pas d'autre régime de responsabilité. Ce système pourrait prendre la forme d'un régime uniforme ou en réseau;
 - un régime uniforme pourrait prévoir l'introduction effective de la convention des Nations unies sur le transport multimodal international de marchandises (1980) dans la législation communautaire. Cette convention englobe la responsabilité au niveau du transport multimodal international et applique le principe de la responsabilité uniforme, selon laquelle un

opérateur de transport multimodal est responsable de l'ensemble de l'opération de transport, de la collecte à la livraison. Néanmoins, elle n'harmonise pas les limites pécuniaires de la responsabilité;

- un régime sous forme de réseau pourrait reposer sur les dispositions spécifiques à chaque mode actuellement en vigueur au niveau international et établir les liens manquants entre ces régimes. Ainsi, les règles de La Haye et de Visby s'appliquent uniquement aux contrats étayés par des connaissements de chargement, mais pas aux expéditions de marchandises prouvées par des feuilles de route, qui sont très courantes sur les lignes de cabotage. S'il y a un stockage des marchandises avant, pendant ou après le déplacement, il est difficile de savoir si la période d'entreposage est subordonnée au régime et, partant, régie par ce dernier, ou si elle sort de son champ d'application et est donc réglementée par un autre système (par exemple l'entreposage national ou même local);

- (5) on pourrait également envisager un document de transport européen distinct pour les opérations de transport multimodal. Il comporterait des clauses ciblées couvrant la responsabilité selon les propositions des scénarios 2 et 3 ci-dessus.

La Commission ne s'est pas encore prononcée sur la nécessité de prendre des mesures à l'échelle communautaire dans le cadre d'une stratégie qualitative ni sur la capacité du marché à prendre correctement en charge les aspects de la responsabilité. L'introduction d'un régime européen pourrait faire disparaître certains coûts de friction du système, mais il risque aussi, de par sa nature même, d'en entraîner de nouveaux.

4.3. La nécessité de promouvoir l'intermodalité

4.3.1. Les centres de promotion de l'intermodalité

Chacun ne mesure pas encore les avantages de l'intermodalité du transport de porte-à-porte avec des solutions logistiques avancées. Cette interopérabilité n'est pas reconnue à sa juste valeur. Sans doute les informations sur l'intégration des modes de transport ne sont-elles pas suffisantes. Il importe donc de promouvoir l'intermodalité à travers des actions concrètes dans un cadre qualitatif.

Plusieurs plates-formes en Europe défendent les intérêts et encouragent l'utilisation du rail, de la route, des voies navigables intérieures, des routes maritimes à courte distance et de la navigation en général, du transport combiné, de l'expédition, du courtage, de la logistique et des solutions correspondantes. Il en est de même aux niveaux national et régional avec la promotion de solutions modales, intermodales et logistiques. Toutes ces plates-formes traitent ces aspects sous l'angle qui leur est propre.

Ces activités de promotion poursuivent des objectifs communs, tels que l'amélioration de la compétitivité européenne, et la coopération et la coordination entre elles pourraient être approfondies aux fins d'une véritable promotion de l'intermodalité en Europe, englobant à la fois les aspects et les intérêts modaux, intermodaux et logistiques. Une telle coopération profiterait à l'Europe tout entière.

La Commission européenne étudie des moyens de mettre en place cette promotion de l'intermodalité à l'échelle européenne, qui devra être caractérisée par sa proximité avec les clients au niveau national, par sa capacité à séduire les décideurs des entreprises, par son aspect pratique, commercial, neutre et crédible. Il importe également de lui conférer

aussi bien une dimension nationale qu'européenne. Comme il existe déjà des mesures de promotion à l'heure actuelle, cette activité devrait être pour une grande part axée sur la coordination et la coopération. Plutôt que de concurrencer ces mesures, elle devrait leur servir de complément. La création de nouveaux organes de promotion ne se justifie pas, parce qu'il en existe déjà. La promotion de l'intermodalité à l'échelon européen devrait s'appuyer sur le réseau existant.

La récente étude ISIC²⁰ a analysé les moyens de promouvoir l'intermodalité. La conclusion à laquelle ses auteurs sont arrivés est que les centres de développement intermodal pourraient exercer une influence positive en Europe. Ils ont basé la majeure partie de leurs travaux de recherche sur les SPC – *Shortsea Promotion Centres* – et sur leurs activités²¹. Ils estiment que la promotion de l'intermodalité pourrait, au départ, prendre la forme d'une organisation virtuelle intelligente soit indépendante soit chapeauté par une organisation adéquate qui existe déjà (par exemple les *Shortsea Promotion Centres* ou les *Logistics Competence Centres*).

4.3.2. Un dialogue permanent sur la qualité de la logistique intermodale

Le rôle de l'industrie dans le développement de solutions logistiques et intermodales dans le domaine des transports et celui des pouvoirs publics pour ce qui est de l'instauration des conditions-cadres adéquates nécessitent une coopération et un dialogue permanents entre les parties.

Un groupe de points de contact consacrés à la logistique intermodale pourrait être mis sur pied dans le but d'intensifier la coopération européenne. Ces points de contact devraient représenter leurs administrations nationales respectives, partager leur savoir-faire, identifier et résoudre les problèmes, et œuvrer à l'amélioration des conditions-cadres relatives à la logistique intermodale en Europe. Sans oublier qu'ils donneraient un visage humain à la logistique intermodale à l'échelon national.

Un dialogue permanent pourrait être institué entre la Commission européenne, les points de contact (États membres) et les secteurs concernés (y compris les prestataires de services et les clients). Ce dialogue pourrait apporter une précieuse contribution à plusieurs niveaux en rendant possible la diffusion des meilleures pratiques, en s'attaquant aux problèmes de logistique rencontrés au niveau européen, de même qu'en permettant à l'industrie logistique européenne de se faire entendre.

C'est la raison pour laquelle la Commission envisage de mettre sur pied une plate-forme de réflexion neutre sur la logistique intermodale, qui regrouperait les points de contact,

²⁰ Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC), groupe F2: «Concept for the Implementation of Intermodal Development Centres», Ecorys, novembre 2005.

²¹ Vingt *Shortsea Promotion Centres* sont actuellement actifs en l'Europe. Ils dépendent des États membres et couvrent une vaste zone géographique. Ces centres de promotion suivent la politique de la Commission. Ils défendent les intérêts des entreprises, qui perçoivent les avantages de l'existence d'une organisation neutre et crédible qui encourage le recours à un mode de transport intermodal ou, en l'occurrence, aux lignes de cabotage. Ces centres se sont regroupés pour former l'*European Shortsea Network* (cf. www.shortsea.info).

Une partie de leurs activités a toujours porté sur les liaisons des services de transport maritime à courte distance avec l'arrière-pays. C'est donc à cette fin que ces centres n'ont cessé de développer leurs compétences sur l'intermodalité «terrestre». Ils ont également établi des contacts et des liens avec d'autres activités de promotion modale.

les secteurs concernés, représentés essentiellement par leurs associations européennes, et qui serait placée sous sa présidence. Ses membres pourraient se réunir deux fois par an.

5. Un plan d'action pour la logistique intermodale

Il est probable que les politiques nationales ne soient pas toujours en mesure de déboucher sur des solutions interopérables, qui sont indispensables à la coopération européenne en vue d'optimiser les solutions de transport au sein d'un espace sans frontières. Des résultats tangibles pourront uniquement être obtenus si la Commission européenne, les États membres et l'industrie unissent leurs efforts en vue de créer un cadre cohérent couvrant l'Europe dans son ensemble.

Pour inclure les actions éventuelles dans le domaine susmentionné, entre autres, la Commission entend soumettre un plan d'action en 2007. Assorti, le cas échéant, de propositions, ce plan jettera les bases du développement de solutions logistiques de pointe en Europe.

Outre les actions mentionnées dans ce document, ce plan d'action, qui se nourrira des consultations, pourra prévoir un certain nombre de mesures dont l'objectif premier sera de déblayer le terrain de l'intermodalité et de la logistique qu'elle nécessite. Cela passera notamment par l'identification des obstacles concrets à la logistique intermodale, des meilleures pratiques, des besoins en matière d'étalonnage, des considérations environnementales, de la recherche et du développement technologique, des statistiques intermodales, de même que par l'observation du marché et de l'emploi.

6. Questions aux lecteurs

Après avoir pris connaissance de ce document de consultation et afin de contribuer à la préparation de la prochaine communication sur la logistique destinée à promouvoir le transport intermodal de marchandises, nous vous demandons de bien vouloir répondre à une ou plusieurs des questions ci-dessous.

- 1) Estimez-vous que l'approche choisie par la Commission européenne afin d'instaurer les conditions-cadres pour la logistique intermodale est l'approche adéquate pour l'Europe?
- 2) Êtes-vous d'accord avec l'approche qualitative européenne qui a été proposée en vue de promouvoir les solutions logistiques intermodales?
- 3) Avez-vous des commentaires sur les différentes mesures qui pourraient être prévues dans le cadre de la stratégie globale telle qu'elle est exposée dans ce document de consultation?
- 4) Avez-vous d'autres suggestions concernant des mesures qui pourraient être prises à l'échelle européenne afin de promouvoir l'intermodalité et une logistique de qualité?

Cette consultation s'adresse à tous. Toutes les personnes physiques ou morales établies en Europe sont invitées à faire part de leurs réponses ou de leurs commentaires.

La Commission organisera un atelier consacré à la discussion de ce document de consultation. Il se déroulera dans la seconde quinzaine d'avril 2006 à Bruxelles et sera présidé par la Commission. Les participants, à savoir, entre autres, les États membres, les députés européens, les organisations sectorielles européennes, de même que les autres acteurs principaux dans le secteur des solutions logistiques et intermodales, recevront une invitation spéciale.

Adresse et délai pour l'envoi des réponses

Nous vous prions de bien vouloir envoyer vos réponses aux questions posées dans ce document de consultation

avant le 31 mars 2006

par écrit

à la Commission, à l'adresse suivante:

TREN-LOGISTICS@cec.eu.int

Les réponses écrites reçues dans les délais impartis seront synthétisées et présentées dans le cadre de l'atelier de consultation prévu pendant la deuxième quinzaine d'avril 2006. Avant ce traitement, elles ne seront pas rendues publiques et seront strictement réservées à l'usage de la Commission.

- Les personnes qui recevront une invitation à l'atelier de consultation, pourront communiquer des remarques supplémentaires oralement ou par écrit lors de l'atelier.

La Commission tiendra dûment compte des réponses et des commentaires lorsqu'elle finalisera le projet de communication sur la logistique destinée à promouvoir le transport intermodal de marchandises.