



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 28.6.2006
SEC(2006) 820

Appendice

**à l'annexe de la communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen,
au Comité économique et social européen et au Comité des régions**

La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable

Résumé de l'évaluation des incidences - Sujets de réflexion

{COM(2006) 336 final}
{SEC(2006) 818}

Résumé de l'évaluation des incidences

Le présent rapport n'engage que les services de la Commission qui ont participé à son élaboration et ne préjuge pas de la forme finale de la décision qui pourrait être prise par la Commission.

1. EXPOSE DU PROBLEME

L'organisation et le fonctionnement du système de transport européen laissent à désirer. Le système n'est pas aussi efficace ni intégré qu'il pourrait l'être.

La croissance rapide du transport de marchandises et les conséquences qui en résultent – bouchons, accidents, nuisances sonores et pollution – figurent parmi les problèmes économiques et environnementaux qui doivent être traités. En outre, la planification, la gestion et le contrôle efficaces des chaînes de transport unimodales et multimodales par le recours à des solutions logistiques ne sont pas suffisamment développés pour que les objectifs de la co-modalité¹ puissent être pleinement atteints. Il faut en faire plus dans le domaine du transport de marchandises si l'on veut maintenir et renforcer la compétitivité de l'Europe.

Il faut recourir à des solutions logistiques modernes pour transporter un plus grand volume de marchandises tout en réduisant le nombre des opérations de transports. Le rail et la navigation intérieure ont sans doute connu une certaine croissance ces dernières années, mais ces deux modes de transport sont encore en retard sur le plan des performances. Les transports aériens devraient être intégrés plus étroitement dans le système. Le transport maritime à courte distance affiche de bons résultats, mais son rythme d'expansion pourrait être plus rapide. Le transport maritime au long cours et les liaisons avec l'hinterland ont besoin d'être améliorés.

2. PARTIES CONCERNEES

Ces questions concernent tout le monde. Le transport routier sans planification logistique avancée se traduit par des trajets inutiles à vide, des taux de chargement insuffisants, des routes encombrées, des accidents, des nuisances sonores et une pollution environnementale qui affectent les personnes et les entreprises. La construction d'infrastructures terrestres nécessite aussi qu'on soit attentif sur le plan de l'aménagement du territoire. La branche de la logistique des transports est une source d'emplois importantes : elle occupe en effet quelque 7,5 millions de personnes dans l'UE des 25. L'intérêt est également évident au niveau politique.

La compétitivité et la prospérité de l'Europe pourraient pâtir d'une utilisation non optimale du système de transport. La complémentarité des modes dans un système de transport co-modal n'est pas encore réalisée.

1 On entend par « comodalité » l'utilisation efficace des modes de transport, qu'ils soient exploités seuls ou dans le cadre d'une intégration multimodale dans le système de transport européen, de façon à permettre une utilisation optimale et durable des ressources.

3. ÉVOLUTION PREVISIBLE DU PROBLEME

Si de nouvelles mesures ne sont pas prises, les modes de transport utilisés dans le système de transport européen continueront d'évoluer dans des voies divergentes et on n'atteindra pas un degré de synergie suffisant. Les ressources en infrastructures pourraient être épuisées en quelques années et le système de transport européen serait paralysé.

4. SUBSIDIARITE ET PROPORTIONNALITE

La politique de soutien de la logistique du transport de marchandises est basée sur l'article 71, paragraphe 1, et sur l'article 80, paragraphe 2, du traité.

Les politiques nationales pourraient ne pas être en mesure de fournir toujours les solutions de transport interopérables dont l'Europe a besoin pour qu'on puisse opérer de façon optimale dans un espace sans frontières. Des résultats importants ne peuvent être atteints que si la Commission européenne coopère avec les États membres et l'industrie pour mettre en place un cadre cohérent sur l'ensemble de l'Europe.

Les mesures particulières qui pourraient découler d'une approche européenne de la logistique du transport de marchandises devront être examinées au cas par cas du point de vue de la subsidiarité et de la proportionnalité. Un domaine où l'Europe pourrait apporter une valeur ajoutée par rapport aux approches nationales est celui de la diversité des mesures, comme la gestion du réseau routier par l'utilisation de systèmes de transport intelligent, qui prises au niveau national pourraient conduire à entraver la libre circulation des biens et des services.

5. CONSULTATION DES ACTEURS CONCERNES

En février 2006, la Commission a publié un document de consultation sur la logistique intermodale², et a reçu plus de 100 contributions des États membres et des parties intéressées. En avril 2006, la Commission a organisé un atelier de consultation qui a réuni environ 70 participants.

Des consultations il est ressorti que l'approche cadre proposée par la Commission dans le document de consultation bénéficiait d'un large appui.

Un soutien important s'est également exprimé en faveur de l'approche proposée en matière de qualité dans le document de consultation. Certaines critiques ont cependant été émises en ce qui concerne l'augmentation du nombre des systèmes de certification.

Un large appui général s'est clairement dégagé en faveur des différentes actions proposées (certification de la qualité, responsabilité multimodale, promotion de la multimodalité, et dialogue entre les parties concernées, les États membres et la Commission).

²

www.ec.europa.eu/comm/transport/logistics/consultations/index_en.htm

6. OBJECTIFS GLOBAUX

Il faut optimiser l'efficacité et l'utilisation des ressources du système de transport européen. L'Europe a besoin d'une logistique du transport de marchandises efficace combinant les avantages de tous les modes pour maintenir et accroître sa compétitivité et sa prospérité, conformément aux objectifs de Lisbonne et au bilan à mi-parcours du Livre blanc sur la politique européenne des transports.

Les objectifs généraux poursuivis consistent à optimiser le système de transport européen et à accroître son efficacité pour réduire les tendances non durables indiquées ci-dessus. La logistique est un outil essentiel pour parvenir à cette fin. En outre, elle renforce la cohésion et les liens avec les régions périphériques et insulaires. L'efficacité au niveau de la logistique pourrait également contribuer à éviter certains phénomènes, comme la tendance à la délocalisation des emplois en dehors de l'UE.

D'autre part, les autorités nationales compétentes en matière de transport sont de plus en plus à la recherche de solutions nouvelles pour mieux gérer leur propre système de transport. Cependant, l'intégrité du marché unique doit être garantie, ce qui signifie que les solutions nationales ne doivent pas être élaborées et mises en œuvre de façons différentes dans l'Union européenne.

7. ANALYSE DES INCIDENCES

La présente évaluation des incidences examine plusieurs options politiques visant à améliorer la conception et la mise en place d'une logistique pour le transport de marchandises en Europe. Ces options sont les suivantes:

- « Ne rien faire », autrement dit, n'entreprendre aucune action pour établir un cadre pour la logistique des transports de marchandises en Europe et continuer à travailler comme on l'a fait jusqu'à présent.
- « Agir » en vue d'établir un cadre pour la logistique des transports de marchandises en Europe. Ce cadre pourrait conduire à une stratégie s'appuyant sur des mesures non contraignantes ou combinant des mesures non contraignantes et des mesures législatives d'une manière cohérente.

Les options sont évaluées par rapport à une situation de départ (stable, option neutre), qui est celle de 2006 en l'absence de toute nouvelle action possible.

Les critères d'évaluation utilisés pour évaluer les incidences sont : positif, légèrement positif, neutre, légèrement négatif et négatif.

L'horizon temporel est le court à moyen terme (jusqu'à cinq ans).

7.1. Incidences globales de l'approche générale (« agir » par rapport à « ne rien faire »)

Tableau synthétique des incidences:			
	Incidences économiques	Incidences sociales	Incidences environnementales
Ne rien faire	Légèrement négatif	Vers légèrement négatif	Légèrement négatif
Agir	Positif	Légèrement positif	Légèrement positif

7.2. Incidences spécifiques de plusieurs domaines d'action selon les résultats de la consultation des parties intéressées

7.2.1. Technologies de l'information et de la communication (TIC)

Tableau synthétique des incidences:			
	Incidences économiques	Incidences sociales	Incidences environnementales
Ne rien faire	Vers légèrement positif	Neutre	Vers légèrement positif
Inclure ce domaine dans l'option « Agir »	Positif	Vers légèrement positif	Légèrement positif

7.2.2. Formation en logistique

Tableau synthétique des incidences:			
	Incidences économiques	Incidences sociales	Incidences environnementales
Ne rien faire	Légèrement positif	Vers légèrement positif	Vers légèrement positif
Inclure ce domaine dans l'option « Agir »	Positif	Légèrement positif	Légèrement positif

7.2.3. Recensement des goulets dans le cadre d'un dialogue sur la logistique des transports de marchandises

Tableau synthétique des incidences:			
	Incidences économiques	Incidences sociales	Incidences environnementales
Ne rien faire	Légèrement négatif	Vers légèrement négatif	Légèrement négatif
Inclure ce domaine dans l'option « Agir »	Positif	Vers légèrement positif	Légèrement positif

7.2.4. Statistiques

Tableau synthétique des incidences:			
	Incidences économiques	Incidences sociales	Incidences environnementales
Ne rien faire	De neutre à légèrement négatif	Neutre	Neutre
Inclure ce domaine dans l'option « Agir »	Vers légèrement positif	Vers légèrement positif	Vers légèrement positif

7.3. Classement des options

Une moitié des incidences agrégées résultent des incidences globales (point 7.1) et l'autre moitié des incidences des domaines d'action spécifiques (point 7.2).

CLASSEMENT DES OPTIONS	
	Total des incidences agrégées
Ne rien faire	Vers légèrement négatif
« Agir » en vue d'établir un cadre pouvant conduire à une stratégie pour la logistique du transport de marchandises	Vers légèrement positif à positif

7.4. Option préférée

L'option préférée consiste à lancer des consultations en présentant une communication constituant le premier pas vers l'établissement d'un cadre pouvant conduire ultérieurement à une stratégie pour la mise en place d'une logistique du transport de marchandises.

8. SUIVI ET EVALUATION

8.1. Indicateurs clés de l'état d'avancement

La présentation d'un plan d'action pour la mise en place d'une logistique du transport de marchandises en 2007 constituera un indicateur clés de l'état d'avancement.

Lorsqu'on disposera d'indicateurs statistiques, les progrès réalisés dans la mise en place de la logistique pourront être mesurés en termes de kilomètres par mode de transport en regard des tonnes-kilomètres correspondants.

La croissance relative de chaque mode par rapport aux autres pourra également constituer un indicateur, notamment pour les solutions multimodales.

L'importance que les États membres accordent à la logistique dans leurs politiques de transport pourra également fournir un instrument de mesure plausible.

On pourra en outre évaluer la priorité accordée par les entreprises et les organisations européennes de partenaires sociaux concernées aux solutions logistiques.

Le niveau d'acceptation global des actions de l'Union européenne dans le domaine de la logistique pourrait également servir d'instrument de mesure.

L'identification des obstacles à la logistique du transport de marchandises et les moyens trouvés pour y remédier sont également des paramètres mesurables.

8.2. Grandes lignes d'un possible exercice de suivi et d'évaluation

La Commission consultera les Institutions européennes, les principaux acteurs concernés et les autres parties intéressées au sujet des domaines d'action où l'Union européenne pourrait fournir une valeur ajoutée à la logistique du transport de marchandises. La Commission suivra également l'évolution de la situation avec les États membres et les entreprises. Cela pourra se faire au sein du groupe des points de contact qu'on envisage d'établir dans le domaine de la logistique du transport de marchandises.

Le plan d'action pour la logistique du transport de marchandises qui est envisagé pour 2007 servira également de base à un réexamen de la situation.

Sujets de réflexion

La logistique du transport de marchandises fait partie intégrante de la chaîne d'approvisionnement. La logistique est l'affaire des entreprises, mais l'Union européenne pourrait offrir un environnement favorable pour l'efficacité de la logistique, l'innovation et la croissance en Europe. À cette fin, il y a lieu de concevoir une stratégie d'ensemble cadre à l'échelon de l'UE comprenant des points de priorité appropriés.

Dans cette stratégie, la multimodalité ne devrait pas constituer un objectif en soi, mais être une part du système européen de transport comodal. Elle doit concurrencer les modes uniques sur un pied d'égalité. La multimodalité doit être simplifiée, améliorée et soutenue.

La communication de la Commission présente les quatre premiers domaines d'action qui se sont dégagés de la consultation des parties intéressées en février-avril 2006³, ainsi qu'un certain nombre d'autres initiatives en rapport avec la logistique du transport de marchandises.

La communication relève un certain nombre d'éléments à discuter et pose la question de savoir dans quels domaines l'Union européenne peut offrir une valeur ajoutée à l'élaboration d'une logistique du transport de marchandises:

- (1) La logistique et la politique des transports doivent être étroitement liées l'une à l'autre. Ce principe de ne doit pas seulement s'appliquer au niveau européen mais également au niveau national lorsque des décisions sont prises en matière de politique des transports, par exemple, en ce qui concerne la capacité et la gestion des infrastructures. Les ressources existantes doivent être mieux exploitées tout en maintenant l'intégrité du marché intérieur.
- (2) Les principaux acteurs concernés considèrent que les travaux dans le domaine des technologies de l'information et de la communication doivent en premier lieu viser à harmoniser la communication entre les administrations et les entreprises. Certaines choses sont déjà faites dans ce domaine (document administratif unique, interface unique, par exemple). D'autres actions pourraient, entre autres, être entreprises pour élaborer un système de messagerie commun (basé sur XML, p.ex.), améliorer la compatibilité des systèmes électroniques de repérage et de suivi (« tracking and tracing »), et créer un espace maritime européen commun pour les communications entre les navires et la terre. Le champ d'action de l'Union européenne et les premières mesures à prendre devraient être définis dans la stratégie.
- (3) Les obstacles au développement de la logistique du transport de marchandises doivent être identifiés de façon concrète si l'on veut pouvoir les traiter et trouver une solution. S'appuyant sur les résultats obtenus dans l'exercice de recensement des goulets dans le domaine du transport maritime à courte distance, les principaux acteurs concernés estiment que le lancement d'un exercice semblable pour la logistique du transport de marchandises pourrait apporter une valeur ajoutée manifeste.
- (4) La formation des logisticiens et des autres personnels qui s'occupent des flux logistiques devrait être une priorité manifeste. L'établissement d'un système de

³ 1) technologies de l'information et de la communication (TIC), 2) formation, 3) identification et élimination des goulets d'étranglement, et 4) statistiques.

certification mutuellement reconnue de la formation apporterait une valeur ajoutée aux personnes, aux entreprises et à la société.

- (5) La qualité des services logistiques (chaînes) et des entreprises doit être reconnue en Europe. Des outils d'étalonnage (benchmarking) sont nécessaires pour évaluer la qualité et octroyer des labels européens d'excellence logistique tout en maintenant la charge administrative liée à cette tâche au plus bas.
- (6) Dans les transports routiers, le «principe de modularité» qui a été introduit en 1996⁴, devrait permettre de transporter 50% de marchandises en plus dans un véhicule⁵. L'application de ce principe devrait permettre d'utiliser, dans certaines opérations de transport national, des véhicules plus longs transportant des chargements plus importants que ce qui est généralement prévu dans la directive. Il conviendrait à présent d'envisager sérieusement d'appliquer ce principe de modularité à l'échelle européenne.
- (7) Il faut promouvoir le développement de terminaux logistiques multimodaux en tant que points de raccordement cruciaux entre les principales artères du réseau de transport transeuropéen. Ces terminaux devraient utiliser des solutions technologiques modernes et assurer des interconnexions de qualité entre les infrastructures. Ils devraient être capables d'attirer de nouveaux investissements privés et de créer de nouveaux emplois.
- (8) La mondialisation entraîne une augmentation des transports, et provoque par conséquent des encombrements dans les installations de transbordement tels que les ports maritimes et les aéroports, et sur les liaisons avec leur hinterland. Les possibilités de construire de nouvelles infrastructures sont limitées. L'efficacité des points nodaux devrait être renforcée, et la charge sur les infrastructures devrait être mieux répartie. Pour répondre à ces défis croissants, il faudra examiner plusieurs solutions, tels que l'établissement de nouveaux niveaux de collaboration, et le partage de la charge entre les modes de transport et les installations de transbordement.

⁴ Article 4 de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59), telle que modifiée par la directive 2002/7/CE (JO L 67 du 9.3.2002, p. 47).

⁵ Le même volume de marchandises pourrait être transporté par 30% de véhicules en moins en formant des attelages de semi-remorques et de remorques. Cela réduirait les encombrements et ferait baisser la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ de 15% par tonne transportée. Un tel véhicule modulaire pourrait avoir une longueur de 25,5 mètres, alors qu'un train routier normal et un véhicule articulé font respectivement 18,75 et 16,50 mètres de long.