



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 13.7.2006
SEC(2006) 922

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

Résumé de l'évaluation des incidences

Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions.

Examen à mi-parcours du programme pour la promotion du transport maritime à courte distance (COM(2003) 155 final)

{COM(2006) 380 final}
{SEC(2006) 923}

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

La croissance rapide des transports routiers, et l'augmentation des encombrements de circulation, des accidents de la route et de la pollution liée au camionnage intensif, sont les problèmes économiques, sociaux et environnementaux majeurs auxquels la politique de promotion du transport maritime à courte distance tente de répondre. En outre, l'efficacité et la durabilité de ce mode de transport sont au centre de la question. L'Europe a besoin d'un système logistique de transport des 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.

Le transport maritime à courte distance se développe rapidement, mais son expansion pourrait encore être plus rapide si les conditions étaient optimales. Plusieurs facteurs ralentissent cependant son développement:

- Il n'est pas encore pleinement intégré dans la chaîne d'approvisionnement multimodale de porte à porte;
- Il est soumis à des procédures administratives complexes;
- Il a besoin de ports plus efficaces et de bons accès à l'hinterland.

2. PARTIES CONCERNEES

Ces questions concernent tout le monde. Le transport routier se traduit par des encombrements, des accidents, des nuisances sonores et une pollution environnementale qui affectent les personnes et les entreprises. La construction d'infrastructures terrestres nécessite qu'on soit attentif sur le plan de l'aménagement du territoire. La branche du transport maritime à courte distance est une source d'emplois importante. L'intérêt est également évident au niveau politique. L'Europe dans son ensemble est touchée parce que son système de transport n'est pas utilisé d'une façon équilibrée et que les transports routiers y occupent une place prépondérante, même sur de longues distances. L'utilisation non optimale du système de transport peut avoir des effets néfastes sur la compétitivité et la prospérité de l'Europe. On aura toujours besoin des transports routier parce qu'il n'est pas possible d'atteindre tout le monde par bateau, mais une meilleure complémentarité des modes dans le cadre de la comodalité¹ devrait produire des résultats plus fructueux.

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

En l'absence de nouvelles mesures, toutes choses restant égales, le transport maritime à courte distance perdrait de son dynamisme actuel, commencerait à stagner et ne serait pas capable de répondre pleinement aux défis relevés dans l'examen à mi-parcours du Livre blanc sur la politique européenne des transports et aux objectifs de Lisbonne.

4. SUBSIDIARITE ET PROPORTIONNALITE

La politique de promotion du transport maritime à courte distance est basée 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 travailler 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 législatives particulières qui pourraient découler de la politique du transport maritime à courte distance devraient être examinées au cas par cas du point de vue de la subsidiarité et de la proportionnalité. Cependant, la seule mesure législative visée dans l'examen à mi-parcours du programme de promotion de 2003 et dans la présente évaluation des incidences consiste à aligner les annexes de la directive 2002/6/CE (OMI FAL)² sur les mesures adoptées en 2005 lorsque celles-ci seront entrées en vigueur. Ce travail sera fait selon la procédure de comitologie conformément à l'article 5 de la directive. Toutes les autres mesures mentionnées sont soit des mesures non contraignantes, soit des mesures d'appui aux initiatives législatives en cours (par exemple la proposition relative aux unités de chargement intermodales³). Les principes de subsidiarité et de proportionnalité ainsi que les droits fondamentaux sont pleinement respectés.

5. CONSULTATION DES ACTEURS CONCERNES

Des consultations avec les États membres (correspondants pour le transport maritime à courte distance⁴), le secteur (Forum des Industries Maritimes – FIM) et les centres de promotion du transport maritime à courte distance⁵ ont été lancées en octobre 2005. Les commentaires écrits

² Directive 2002/6/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté, JO L 67 du 9.3.2002, p. 31.

³ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant les unités de chargement intermodales, COM (2003) 155 final du 7.4.2003, modifiée par le COM(2004) 361 final du 30.4.2004.

⁴ Les correspondants (focal points) pour le transport maritime à courte distance sont des représentants des administrations maritimes nationales qui sont chargés du transport maritime à courte distance dans leur administration.

⁵ Les centres de promotion du transport maritime à courte distance sont des organismes axés sur les entreprises qui fournissent des conseils neutres et impartiaux sur l'utilisation de ce mode de transport pour répondre aux besoins des utilisateurs. Ces 21 centres nationaux de promotion sont organisés en un réseau européen : le réseau européen du transport maritime à courte distance (European Shortsea Network (ESN)).

étaient attendus pour janvier 2006. La Commission a organisé une réunion avec les parties en mai 2006.

Les contributions reçues ont confirmé que le transport maritime à courte distance avait besoin d'être encouragé et promu. Elles étaient en général positives et ont confirmé les aspects avantageux du programme initial pour la promotion du transport maritime à courte distance. L'évolution depuis la présentation du programme de promotion de 2003 s'est faite dans le bon sens. Les actions prévues dans le programme doivent être réalisées intégralement.

6. OBJECTIFS GLOBAUX

Le programme pour la promotion du transport maritime à courte distance comporte 14 actions qui ont pour objectif d'améliorer ce mode de transport et de surmonter les obstacles à son développement.

Les objectifs globaux en termes de résultats escomptés sont d'accroître l'efficacité du transport maritime à courte distance et d'opérer un transfert modal du transport par route vers le transport maritime à courte distance afin de réduire les tendances incompatibles avec le développement durable décrites ci-dessus. La compétitivité et la prospérité de l'Europe doivent être maintenues et renforcées, et le transport maritime à courte distance est une partie essentielle de ce processus. En outre, le transport maritime à courte distance renforce la cohésion et les liens avec les régions périphériques et insulaires.

Les objectifs de cette politique répondent aux critères de spécificité, de mesurabilité, d'acceptation, de réalisme et de temporalité (**critère « SMART »**). Ils sont en effet :

Spécifiques : Il s'agit de renforcer l'efficacité du transport maritime à courte distance et son intégration dans la chaîne logistique multimodale de porte à porte.

Mesurables : Les progrès peuvent être mesurés en termes de croissance annuelle du transport maritime à courte distance, de nombre de goulets d'étranglement résorbés, de priorité politique donnée à ce mode de transport, et de l'intérêt témoigné par les entreprises.

Acceptés : Les consultations sur le programme de promotion du transport maritime à courte distance montrent clairement que les États membres et les entreprises soutiennent la politique de promotion de la Communauté.

Réalistes : Le transport maritime à courte distance est actuellement le seul mode de transport dont le taux de croissance est comparable à celui du transport routier. La première liste des goulets d'étranglement (161) a été ramenée à 35. L'intérêt manifesté par le monde politique et le monde des affaires s'est maintenu.

Datés : Les délais fixés pour chaque action prévue dans le programme de promotion de 2003 ont été respectés.

La politique communautaire de promotion du transport maritime à courte distance s'inscrit parfaitement dans le cadre des objectifs de Lisbonne (prospérité et compétitivité, améliorer l'environnement réglementaire, minimiser le coût de la réglementation pour le monde des

affaires) et de la révision à mi-parcours du Livre blanc sur la politique européenne des transports (comodalité, compétitivité, durabilité, sécurité et élimination des goulets d'étranglement dans les transports terrestres).

7. ANALYSE DES INCIDENCES

La présente évaluation des incidences examine plusieurs options pour améliorer le développement du transport maritime à courte distance trois années après que le programme de promotion a été lancé. Plus précisément, ce sont les incidences de nouvelles options qui sont évaluées, y compris celles pouvant résulter de la présentation d'un examen à mi-parcours du programme de promotion comportant quatre mesures nouvelles ou reciblées. Ces options sont les suivantes:

- Supprimer le soutien de l'UE au transport maritime à courte distance;
- Ne rien faire de nouveau, mais poursuivre le programme de promotion tel qu'il est;
- Revoir le programme de 2003 pour la promotion du transport maritime à courte distance dans le cadre d'une nouvelle communication de la Commission combinant des mesures non contraignantes nouvelles et reciblées avec un cadre législatif.

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 (0) légèrement négatif (-), et négatif (--).

L'horizon temporel est le court à moyen terme.

7.1. Incidences globales de l'approche globale

Tableau de synthèse			
	Incidences économiques	Incidences sociales	Incidences environnementales
Suppression du soutien de l'UE	--	-/--	-/--
Rien de nouveau	0/-	0/-	0/-
Révision du programme de promotion de 2003 sous la forme d'une communication de la Commission	+	0/+	0/+

7.2. Incidences spécifiques d'éventuelles nouvelles actions ou mesures

7.2.1. *Modification des annexes de la directive concernant certaines formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres (OMI-FAL) : nouvelle action*

Tableau de synthèse			
	Incidences économiques	Incidences sociales	Incidences environnementales
Suppression du soutien de l'UE	0/-	0	0
Rien de nouveau	0/-	0	0
Inclusion de cette action dans l'option <i>Révision du programme de promotion de 2003</i>	0/+	0	0

7.2.2. *Rendre les autoroutes de la mer opérationnelles : nouvelle action*

Tableau de synthèse			
	Incidences économiques	Incidences sociales	Incidences environnementales
Suppression du soutien de l'UE	--	-	-
Rien de nouveau	0/-	0/-	0/-
Inclusion de cette action dans l'option <i>Révision du programme de promotion de 2003</i>	+	0/+	0/+

7.2.3. *Extension du champ d'action des centres de promotion du transport maritime à courte distance à la multimodalité dans les solutions logistiques pour les transports terrestres : nouvelle action*

Tableau de synthèse			
	Incidences économiques	Incidences sociales	Incidences environnementales
Suppression du soutien de l'UE	--	--	--
Rien de nouveau	-	0/-	0
Inclusion de cette action dans l'option <i>Révision du programme de promotion de 2003</i>	+	0/+	0/+

7.2.4. Remodeler l'image du transport maritime à courte distance : action reciblée

Tableau de synthèse			
	Incidences économiques	Incidences sociales	Incidences environnementales
Suppression du soutien de l'UE	--	-	-
Rien de nouveau	0/-	0/-	0/-
Inclusion de cette action dans l'option <i>Révision du programme de promotion de 2003</i>	+	0/+	+

7.3. Classement des options

Les incidences agrégées indiquées ci-après résultent des incidences indiquées aux points 7.1 et 7.2, chaque incidence étant affectée d'un facteur de pondération égal à 1.

CLASSEMENT DES OPTIONS	
	Total des incidences agrégées
Suppression du soutien de l'UE	De légèrement négatif à négatif
Rien de nouveau	De neutre à légèrement négatif
Révision du programme de promotion de 2003 sous la forme d'une communication de la Commission	Légèrement positif

7.4. Option préférée

L'option préférée consiste à présenter une communication de la Commission révisant le programme de 2003 pour la promotion du transport maritime à courte distance. Dans la même optique que celle adoptée en 2003, le programme révisé devrait combiner des mesures non contraignantes avec un cadre législatif.

8. SUIVI ET EVALUATION

8.1. Indicateurs clés de l'état d'avancement

Les dernières présidences exercées par l'Espagne et les Pays-Bas (en 2002 et en 2004 respectivement) ont accordé une priorité au transport maritime à courte distance et ont organisé des réunions informelles des ministres des transports de l'UE sur ce sujet. La Finlande a annoncé que lors de sa prochaine présidence (deuxième semestre de 2006) le transport maritime à courte distance sera une de ses priorités.

Pour les États membres, les entreprises et les centres de promotion du transport maritime à courte distance, il importe d'être informé des progrès globaux accomplis et de penser à de nouvelles actions. Cela favorisera le développement du transport maritime à courte distance et

aidera à se concentrer sur les solutions à apporter dans les principaux domaines qui posent un problème.

L'indicateur clé du progrès sera le maintien du vent en poupe dont le transport maritime à courte distance bénéficie actuellement.

Le progrès réalisé dans le développement du transport maritime à courte distance peut être mesuré par la croissance relative de ce mode de transport par rapport au transport routier. Actuellement le transport maritime à courte distance connaît un taux de croissance très proche de celui du transport par route.

La place que les États membres donnent au transport maritime à courte distance dans leurs politiques des transports pourrait également fournir un instrument de mesure plausible. Cette place est actuellement importante. Dans ce contexte, on pourrait également tenir compte du degré de priorité que les États membres accordent aux projets des autoroutes de la mer dans le cadre du RTE-T par rapport aux autres modes.

Le niveau d'acceptation des actions de promotion du transport maritime à courte distance pourrait également servir d'instrument de mesure. Actuellement ce niveau est élevé.

Les progrès réalisés dans les différentes actions du programme de promotion de 2003 pourraient également servir d'instrument de mesure acceptable.

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

La Commission continuera, ensemble avec les États membres, les entreprises et les centres de promotion du transport maritime à courte distance, de soutenir ce mode de transport, de suivre les progrès et d'évaluer les résultats du programme pour la promotion du transport maritime à courte distance. Cela se fera dans les réunions régulières des correspondants pour le transport maritime à courte distance, des entreprises, et des centres de promotion du transport maritime à courte distance, présidées par la Commission.

Une nouvelle communication tirant les conclusions du programme et indiquant le voie à suivre peut être attendue d'ici à 2008.