

## **Rapport annuel**

**Luis Valente de Oliveira, coordonnateur européen des  
autoroutes de la mer - Projet prioritaire n° 21**

**Favoriser le transport sans rupture dans l'Union européenne  
Les autoroutes de la mer dans la chaîne logistique européenne**

**Septembre 2008**

## SOMMAIRE

I	Introduction	Page 3
II	Lubrification de la chaîne logistique	Page 3
III	Garantir une concurrence équitable	Page 13
IV	Aspects sociaux	Page 13
V	Aspects environnementaux	Page 15
VI	Sécurité	Page 15
VII	Simplification	Page 16
VIII	Impact du contexte mondial sur les autoroutes de la mer	Page 17
IX	Aspects financiers	Page 19
X	Clarification du concept d'autoroute de la mer	Page 22
XI	Conclusion	Page 24
XII	Recommandations	Page 25

### **Décharge de responsabilité**

**Les opinions exprimées sont celles du coordonnateur européen. Elles sont basées sur les résultats qu'il a obtenus pendant sa première année de mandat. Ces résultats reflètent principalement la situation des pays dans lesquels il s'est rendu pendant cette période, c'est-à-dire la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, la France, le Portugal, l'Espagne, l'Italie, la Slovénie et la Grèce. N'ayant pas pu se rendre au Royaume-Uni, en Irlande, au Danemark, en Suède, en Finlande, dans les pays baltes, en Pologne et dans la région de la Mer Noire, il ne tire aucune conclusion sur la situation dans ces pays.**

**Le coordonnateur émet des recommandations de nature générale dans les domaines où ses consultations, y compris celles menées auprès des organisations européennes représentatives, l'ont convaincu que les problèmes traités sont valables pour l'ensemble de l'Europe.**

## **I Introduction**

Les autoroutes de la mer font partie intégrante de l'infrastructure de transport européenne. C'est pourquoi l'Union européenne a inclut les autoroutes de la mer dans les orientations communautaires de 2004 pour le développement du réseau transeuropéen de transport. Les autoroutes de la mer ont deux objectifs clairement définis : concentrer les flux de trafic sur des voies logistiques basées sur la mer afin de limiter les encombrements routiers et/ou améliorer l'accès aux régions et aux États périphériques et insulaires. Les objectifs de cohésion et d'amélioration de la logistique du transport sont clairs. Le premier objectif a simplement gagné en importance à cause des encombrements endémiques qui touchent maintenant les nœuds routiers de tous les États membres. L'objectif climatique prioritaire de l'Union européenne visant à diminuer de 20 % les émissions de gaz à effet de serre et l'objectif annexe visant à faire baisser de 20 % la consommation énergétique d'ici à 2020 rendent la réalisation du premier objectif des autoroutes de la mer encore plus urgent.

Il n'est plus nécessaire d'expliquer l'importance et l'urgence des autoroutes de la mer. Mais le concept d'autoroute de la mer souffre d'un manque de clarté chez les acteurs du secteur. C'est sans doute, en partie, pour cette raison que les résultats de leur mise en œuvre sont, à ce jour, aussi limités.

La Commission a donc décidé de confier la coordination du projet à un coordonnateur européen. Luís Valente de Oliveira a pris ses fonctions le 27 septembre 2007. En accord avec le vice-président, M. Barrot, il a décidé de consacrer la première année de son mandat aux problèmes de la Méditerranée et de la façade atlantique. Son objectif était de rencontrer le plus grand nombre possible d'acteurs du secteur afin de déterminer où se situent les problèmes de mise en œuvre et de définir ce que le secteur et les États membres attendent de l'Union européenne dans ce domaine.

Ce rapport présente les principales conclusions du coordonnateur. Il décrit les principaux facteurs qui influencent la partie maritime de la chaîne de transport dans l'Union européenne et dans les pays voisins. Puis, il s'efforce de définir l'évolution probable de cette partie de la chaîne de transport de l'UE. Et enfin, il tente de clarifier le concept d'autoroute de la mer.

Pour finir, le coordonnateur européen adresse à la Commission européenne un certain nombre de recommandations sur le meilleur moyen d'assurer le développement optimal d'autoroutes de la mer au sein des cadres nationaux et européens existants.

## **II Lubrification de la chaîne logistique**

Les transporteurs n'ajouteront une phase maritime à leur chaîne logistique que si l'option maritime est aussi favorable ou meilleure que les autres modes de transport possibles. Dans l'état actuel des choses, il est difficile de concurrencer la route qui présente l'avantage d'être flexible, de coûter moins cher que d'autres modes de transport et de permettre une livraison porte-à-porte. Mais, les nuisances environnementales qu'elle provoque et l'encombrement endémique de certaines parties des routes européennes commencent à éroder son avantage concurrentiel.

Comme les autres modes de transport, le transport maritime à l'intérieur de l'UE ne sera véritablement compétitif que s'il est plus écologique, plus rapide, plus fiable, plus sûr ou

économiquement plus attrayant. Les facteurs autres que le coût et l'environnement ne dépendent pas de la phase maritime de la chaîne de transport. Les interlocuteurs du secteur ont assuré au coordonnateur que « la mer » n'est pas le problème. Les problèmes viennent plutôt des « points de rupture » que constituent les ports quand il s'agit d'envoyer les marchandises par route, par rail, par voie navigable intérieure ou par pipeline, notamment à cause des problèmes administratifs.

Il faudra réaliser des améliorations fondamentales de l'efficacité et de la disponibilité des autres modes de transport (maritime, fluvial, ferroviaire, pipeline) pour réussir à passer d'une situation déséquilibrée, où 75 % du transport dans l'UE sont réalisés par la route, à une répartition plus équilibrée entre les différents modes de transport.

Pour cela, un certain nombre de conditions doivent être satisfaites, notamment une tarification équitable des infrastructures, l'incorporation du principe de « pollueur payeur », des incitations en faveur d'autres modes de transport et des modifications de la réglementation. Pour favoriser le transfert entre la route et d'autres modes de transport, le plus urgent semble être de réussir à faire évoluer l'état d'esprit de tous les acteurs de la chaîne logistique du transport (compagnies ferroviaires, transporteurs fluviaux, transporteurs routiers, transitaires, opérateurs portuaires, compagnies maritimes, autorités des États membres, etc.) afin qu'ils réalisent qu'il n'existe pas d'autre option pour l'avenir de la logistique que la co-modalité.

La co-modalité nécessite un système informatique transparent, simple, facile d'accès et parfaitement fiable. Ce système est destiné à rassembler et à relayer les informations provenant de tous les opérateurs de la chaîne logistique, tels que les douanes, les terminaux, les marinières, les opérateurs ferroviaires, les transporteurs routiers, les chargeurs, les dépôts, les inspecteurs, les transitaires, les agents d'assurance et les autorités portuaires. Les conditions d'inscription au système informatique devraient permettre à tous les opérateurs de la chaîne logistique d'y participer. De tels systèmes existent déjà dans certains lieux. Ils doivent être généralisés et améliorés, et permettre l'introduction d'options de suivi et de traçabilité de la marchandise.

#### a. Indicateurs d'efficacité – évaluation comparative

En ce qui concerne le transport maritime, l'attractivité relative des ports est un élément crucial dans la décision des transporteurs d'opter pour une phase maritime dans leur chaîne logistique. Cela concerne autant l'efficacité des ports et des services portuaires que la fluidité des connexions terrestres. Tous les chargeurs ne sont pas confrontés aux mêmes problèmes; les navires pétroliers, les navires rouliers de charge, les ro-pax, les porte-conteneurs, les navires de marchandises et les vraquiers ont chacun des caractéristiques particulières qui nécessitent un traitement spécifique. Ils ont cependant tous un élément en commun : l'efficacité du port et les connexions terrestres.

Afin de permettre un choix rationnel de destination du fret, il faut utiliser des indicateurs d'efficacité objectifs et transparents pour évaluer les ports et les connexions terrestres. Ces indicateurs, ou critères de référence, servent également à décerner des labels de qualité ou « drapeaux bleus » aux lignes maritimes et aux ports.

De nombreux instruments d'évaluation comparative existent déjà, par exemple l'ISO ou l'EFQM. Un rapide examen des différents instruments d'évaluation comparative doit permettre de les hiérarchiser et de choisir le plus objectif et le plus pratique d'entre eux, au

moins pour une partie des indicateurs. L'instrument choisi doit ensuite être régulièrement revu afin de tenir compte de l'évolution du marché.

En ce qui concerne l'efficacité des ports et des services portuaires, elle concerne notamment la rotation des navires, le traitement électronique de l'approche du port et des opérations de manutention ultérieures, les douanes, la sécurité dans le port, la durée totale de porte à porte, l'EVP/ha, l'EVP/mètre de longueur de quai, les recettes/ha, le coût/ha, la présence d'un capitaine de port, l'organisation des opérations et de la gestion des terminaux, la facilité des procédures d'agrandissement des quais/terminaux, l'existence de concessions pour les terminaux, le degré d'indépendance de la direction du port vis-à-vis de l'État (structure du capital social), les temps d'attente dans le port, la distinction entre les marchandises UE et non UE, la présence d'un système de chargement flexible, les différences de tarifs entre les navires de haute mer, les rouliers de charge et les autres petits navires, la possibilité d'assurer le suivi et la traçabilité de la marchandise.

Un accent particulier doit être mis sur le degré d'indépendance des ports et sur le fait qu'une partie des opérations portuaires ait été privatisée ou non. En effet, la privatisation de la gestion et de l'exploitation des terminaux et des différents services portuaires a toujours un impact positif sur l'efficacité, ce qui permet au transport maritime d'être plus compétitif par rapport au transport routier. Tous les acteurs du secteur s'accordent pour dire qu'il faut stimuler les concessions portuaires, qui sont le meilleur moyen d'améliorer la productivité.

Les États membres doivent cependant ménager le meilleur équilibre possible entre privatisation, maintien d'une concurrence équitable et sauvegarde des intérêts publics afin de garantir les intérêts économiques et environnementaux à long terme de l'Union européenne.

Pour les autoroutes de la mer, une attention particulière doit être portée à la politique portuaire au sujet des navires de transport maritime à courte distance, comme les rouliers de charge, les ro-pax et les caboteurs porte conteneurs de type Feeder. Les ports donnent toujours la priorité aux navires de haute mer sur les navires de transport à courte distance. Pour les activités de cabotage par porte-conteneurs, les navires de courte distance ou les barges doivent parfois manœuvrer plusieurs fois à côté des navires de haute mer qui ont toujours la priorité pour l'amarrage quand l'espace manque. C'est pour cette raison qu'il est important d'inclure, dans les indicateurs d'éligibilité au label de qualité des autoroutes de la mer, des indicateurs sur la politique des ports en matière d'activités de transport de courte distance. Par exemple : les ports réservent-ils certains quais (ou parties de quais) au trafic des autoroutes de la mer; disposent-ils de terminaux ou d'espaces réservés aux activités de transport de courte distance; existe-t-il une distinction au niveau des droits portuaires entre les navires de haute mer et les autres.

Un dernier indicateur essentiel pour les autoroutes de la mer concerne les performances environnementales des navires utilisés. Il faut se montrer indulgent au moment de la mise en service d'une ligne, car aucun chargeur n'utilisera ses navires les plus récents sur une ligne nouvellement créée. Des critères minimaux doivent cependant être satisfaits au moment de la mise en service. Ensuite, en fonction de son succès commercial, et donc, pour conserver son statut d'autoroute de la mer, la ligne devra obtenir de meilleures performances environnementales.

Le port de Rotterdam propose généralement des concessions de 25 à 30 ans. Sa politique en la matière a radicalement changé ces dernières années. Dorénavant, les futurs concessionnaires
--

doivent respecter les engagements qu'ils ont souscrits, non seulement en termes de productivité, mais aussi en termes de transfert modal. Le port dispose d'un système intégré de « bonus/malus » du transfert modal au niveau de ses activités de concession. Si un concessionnaire dépasse ses objectifs de transfert modal, il bénéficie d'une réduction de prix, dans le cas contraire il doit payer des droits supplémentaires. Cet exemple devrait être appliqué dans toute l'UE.

En ce qui concerne les connexions terrestres, les indicateurs varieront en fonction du temps de trajet vers les principales régions de destination, de la disponibilité de créneaux ferroviaires, de l'existence de corridors de fret dédiés, de la hiérarchie des connexions (routes, chemins de fer et fleuve), de l'emplacement des plates-formes logistiques et des moyens disponibles pour les atteindre, de l'exploitation de plates-formes logistiques et de l'ouverture de ces plates-formes à des tiers.

Aucune information commerciale sensible ne sera rendue publique lors des évaluations comparatives. Le but est d'avoir une vision objective des performances des ports et des connexions terrestres. Les informations sensibles en termes de coûts ou de chiffre d'affaires seront regroupées et utilisées de manière à fournir des ordres de grandeur pour pouvoir comparer les ports.

L'évaluation comparative est un objectif mobile et doit donc être un exercice dynamique. Après une première impulsion au niveau de l'UE pour lancer les évaluations comparatives destinées à établir les autoroutes de la mer, la procédure devrait être entièrement déléguée aux organismes indépendants appropriés.

#### b. Attractivité relative des ports

En parlant de manière générale et sans tenir compte des nombreuses exceptions individuelles, tous les interlocuteurs s'accordent pour dire qu'il existe une différence d'efficacité au niveau des ports et des connexions terrestres entre le Nord et le Sud de l'Europe. La gestion des ports et les services portuaires sont généralement considérés comme plus efficaces et plus fiables au Nord qu'au Sud. Les degrés de privatisation et de prédisposition aux conflits du travail diffèrent également entre le Nord et le Sud. Même si tous les ports européens doivent améliorer leur efficacité et leurs connexions terrestres, les interlocuteurs rencontrés par le coordonnateur estiment que la situation est particulièrement grave en Europe du Sud.

Il existe également une grande différence entre les ports majeurs et les ports secondaires. La majorité des perspectives de croissance et de développement concerne maintenant les ports secondaires car les ports majeurs souffrent de congestion et donc d'une perte d'efficacité.

Disposant de nombreuses possibilités de développement, les États membres du Sud devraient mieux exploiter cet avantage concurrentiel dont disposent leurs ports secondaires tout en améliorant la position de leurs ports majeurs grâce à une meilleure efficacité des services portuaires et des connexions terrestres.

La meilleure efficacité constatée dans le nord de l'Europe continentale au niveau des services portuaires et des connexions terrestres, notamment l'excellente infrastructure routière, l'absence de restrictions d'utilisation des routes pendant une partie de la semaine, les bons services de fret ferroviaire et l'utilisation efficace des voies de navigation intérieures pour expédier le fret depuis Anvers, Rotterdam et Hambourg, prolongent le déséquilibre des

mouvements de fret entre le nord, le centre et le sud de l'Europe. Par exemple, les marchandises chinoises transitent souvent par le canal de Suez, la Méditerranée et l'Océan Atlantique avant d'atteindre les ports de l'Europe du Nord d'où elles sont ensuite transportées par voie de terre vers leur destination finale dans le centre ou l'est de l'Europe, en Italie du Nord et en Turquie. C'est, à l'heure actuelle, le moyen le plus efficace et le plus rapide d'organiser le transport en Europe, même si ce n'est manifestement pas le plus logique.

La Méditerranée pourrait accueillir au moins quatre ports majeurs (transbordement) : Le Pirée/Thessalonique, un groupement de ports dans le nord de l'Adriatique (Trieste, Koper, Rijeka, Monfalcone et Venise), Gênes/Marseille et un groupe de ports espagnols (Barcelone, Valence et Algésiras). Dans le sud de l'Europe, le port de Sines pourrait également être transformé en port de transbordement. Les ports de Gioia Tauro et de Marsaxlokk servent déjà principalement de ports de transbordement. Pourtant, de manière générale, il n'existe encore aucun port majeur de ce genre en Méditerranée. La création de tels ports aurait l'avantage de réduire de cinq jours le temps de transport des marchandises en évitant aux navires d'avoir à traverser la Méditerranée pour se rendre vers les ports du nord de l'Europe, et donc d'économiser cinq jours de fuel de soute et de conséquences économiques et environnementales négatives.

Les ports européens qui sont encore à la traîne en matière d'efficacité ne pourront réaliser les opportunités que la conjoncture actuelle leur offre que si les États membres et les acteurs des secteurs concernés accélèrent la mise en œuvre de meilleures liaisons terrestres et d'une gestion plus efficace des ports.

#### c. Coopération entre les ports

Il est tout aussi important de réaliser que les ports vont devoir coopérer sur un certain nombre d'éléments, une coopération qui ne peut qu'être positive pour tous. Cette coopération concerne notamment les infrastructures (connexions au réseau terrestre et aux plates-formes logistiques et choix de l'emplacement des plates-formes logistiques) et la sécurité. Chaque port ne peut pas se permettre de créer ses propres connexions terrestres, notamment au niveau ferroviaire. La coopération au niveau des infrastructures et de la sécurité n'implique pas une spécialisation des ports. La concurrence entre les ports est essentielle, c'est le marché qui décidera de l'endroit vers lequel partent les différents types de marchandises.

De toute manière, étant donné l'augmentation incessante de la taille des navires, la coopération et une certaine forme de spécialisation se créeront naturellement. Certains ports ont un tirant d'eau naturel de 18 mètres, d'autres peuvent accroître leur tirant d'eau pour un coût limité, tandis que certains doivent limiter la taille des navires qu'ils accueillent s'ils ne veulent pas engager d'énormes frais d'infrastructure. Pour d'autres ports, décider d'augmenter le tirant d'eau est intéressant uniquement s'ils ont de bonnes raisons économiques de le faire, comme c'est le cas à Kavala et à Alexandroupolis pour permettre la venue de grands pétroliers.

#### d) Tarification des infrastructures

La tarification équitable des infrastructures est une priorité. En effet, cette tarification et l'internalisation des coûts externes sont des conditions préalables indispensables si l'Europe veut mettre en place une chaîne logistique économiquement censée et écologiquement responsable.

La tarification actuelle des infrastructures donne aux transports routiers un avantage concurrentiel dont le reste de la chaîne logistique et l'environnement paient les conséquences négatives. Cet état de fait est plus évident dans certains États membres que dans d'autres.

En l'absence d'un système de tarification équitable des infrastructures, d'autres mesures sont nécessaires pour favoriser un meilleur équilibre du système de transport européen. Ces mesures vont de l'incitation à utiliser d'autres modes de transport que la route, à des mesures plus réglementaires telles que l'interdiction de transporter certains types de marchandises par la route ou la limitation des heures de conduite sur certaines routes. Une réflexion innovante sur la participation des concessionnaires d'autoroutes à la promotion du transfert modal serait certainement utile sur ce point, de même qu'une meilleure utilisation des possibilités offertes par la directive « Eurovignette », actuellement en cours de révision.

Un exemple d'incitation gouvernementale aux modes de transport écologiques nous vient de Slovaquie où le gouvernement a récemment passé un accord avec les associations de transporteurs routiers sur un paquet d'incitations fiscales destinées à accélérer l'introduction progressive de camions Euro V et VI. La Slovaquie va également prendre exemple sur l'Allemagne et introduire un système de péage par GPS qui devrait faciliter l'introduction d'une tarification équitable des infrastructures.

#### e) Articulation des autoroutes de la mer avec d'autres modes de transport

Tous les acteurs de tous les modes de transport doivent absolument se montrer flexibles et actifs pour la mise en place de la logistique du transport co-modal, car il s'agit du seul avenir possible pour le transport européen. Voici des informations supplémentaires sur les différents modes de transport rassemblées au cours des six derniers mois.

#### ***Chemin de fer***

Dans une grande partie de l'Europe, le chemin de fer perd régulièrement du terrain face aux autres modes de transport, en particulier la route. Cette défection tient à de multiples raisons, qui vont de l'absence d'investissements au manque de flexibilité en passant par des pratiques qui découragent les acteurs d'envisager l'option ferroviaire. En outre, dans presque toute l'Europe, le trafic passagers est considéré comme une priorité, à la fois pour des raisons compréhensibles de service public, mais aussi, dans de nombreux États membres, parce que le trafic passagers permet de réaliser des bénéfices ce qui n'est pas le cas du transport de marchandises. Cette vision ne peut pas être généralisée, car la situation varie d'un État à l'autre et parfois même dans les différentes régions d'un même État membre.

Les transitaires et les responsables de chaînes logistiques recherchent toujours le maximum de flexibilité dans les créneaux dont ils ont besoin pour satisfaire leurs clients. Confrontés à des frais fixes élevés, les compagnies ferroviaires demandent, elles, à leurs clients de s'engager fermement et doivent pouvoir programmer les mouvements des trains plusieurs mois à l'avance. Ces deux points de vue ne sont pas faciles à rapprocher. Seule la création d'une chaîne logistique intégrée en Europe permettra peu à peu de rapprocher les besoins de flexibilité des transporteurs et les besoins de sécurité financière des responsables des infrastructures ferroviaires. Là encore, un traitement entièrement informatisé et l'information rapide des acteurs concernés sont cruciaux.



L'exemple de Friuli Venezia Giulia permettra peut-être d'illustrer en quoi l'implication de la région, des autorités portuaires, des chemins de fer, des compagnies maritimes et d'autres transporteurs peut être à l'origine d'un moyen intelligent d'organiser le trafic. Dans le cas présent, il s'agit du trafic entre la Turquie, Trieste puis l'Europe centrale et retour.

Les différents transporteurs ont créé des lignes maritimes entre les ports turcs et Trieste avec des navires rouliers de charge. Après avoir chargé leurs camions, les chauffeurs rejoignent Trieste en avion, à temps pour récupérer leurs camions sur le navire et les charger à bord d'un train bloc dans lequel un wagon leur est réservé. Le train bloc arrive à Salzbourg, et la marchandise rejoint sa destination finale par la route ou par le rail.

Confrontée à des problèmes d'encombrement et d'insécurité endémiques sur les routes, la région a décidé de financer 30 % du coût de ce service. Elle tire, en effet, de nombreux avantages de ce projet, notamment le développement du port de Trieste, un impact positif pour l'environnement fragile et la réduction de l'insécurité sur les routes. Les chauffeurs routiers, eux, travaillent ainsi dans de meilleures conditions.

**NB.** Le succès des liaisons avec la Turquie est une conséquence plus ou moins directe de la guerre des Balkans dans les années 1990. À l'époque, il n'était plus possible de relier la Turquie par voie terrestre. Après les guerres, les transporteurs sont restés convaincus de l'aspect pratique de l'option maritime/co-modale.

De manière générale, tous les interlocuteurs insistent sur l'importance des trains blocs et d'une bonne infrastructure ferroviaire dans les ports pour la création d'autoroutes de la mer performantes. Le coordonnateur estime que la présence dans un port d'une infrastructure ferroviaire performante est un indicateur essentiel pour l'évaluation comparative des ports.

### ***Voies de navigation intérieures***

Outre la nécessité d'améliorer rapidement la situation des projets prioritaires Seine-Schelde et Danube, tous les interlocuteurs ont indiqué au coordonnateur que l'utilisation des voies de navigation intérieures pourrait être optimisée. Pour cela, il faudrait notamment moderniser le secteur, augmenter la taille des barges et améliorer le système logistique qui permet de transférer les marchandises entre les navires de haute mer et les barges puis jusqu'à leur destination finale. Ce critère est lié à l'informatisation générale de la chaîne logistique en Europe.

Malgré 40 % de marchandises entrantes transportés vers des destinations aux Pays-Bas et en Europe par voie navigable intérieure, le port de Rotterdam estime que ce moyen de transport pourrait être sept fois plus performant qu'il ne l'est actuellement.

Pour assurer le développement des Balkans occidentaux et des possibilités de transport à partir de et vers la mer Noire et l'Europe centrale, il va falloir aménager la navigabilité de certaines parties du Danube et de la rivière Sava. Mme K. Peijs, coordinatrice européenne, est chargée de ce projet. Suite à des problèmes d'environnement sur certaines parties des voies navigables intérieures qui doivent être aménagées, notamment sur le Danube, une partie des améliorations pourra être réalisée plus rapidement que les autres.

### ***Transport routier***

Le transport routier est le véritable concurrent du transport maritime à courte distance et la plupart des autres modes de transport. Comme indiqué précédemment, il est difficile de

concurrencer la route. Les marges obtenues dans le transport maritime à courte distance sont tout aussi faibles que celles du transport routier. Mais l'avantage concurrentiel de la route commence à battre de l'aile à cause de ses mauvaises performances environnementales et de l'encombrement endémique de certaines parties des routes européennes.

L'avantage concurrentiel de la route s'est accru ces dernières années suite aux deux élargissements de l'Union européenne qui ont amené de la main-d'œuvre qualifiée et bon marché sur le secteur du transport routier. Même s'il s'agit d'un avantage transitoire, c'est une réalité pour les autres modes de transport et un nouveau coup porté à leurs marges.

Même si certains ports ont encore besoin de sorties autoroutières réservées ou d'un meilleur accès routier en général, le coordonnateur estime qu'il n'y a pas de place pour un cofinancement européen sur ces projets, en dehors de ceux qui sont déjà prévus en vertu des nouveaux programmes opérationnels européens 2007-2013.

Si un soutien est apporté au secteur routier, il doit concerner l'amélioration du traitement informatique de l'ensemble de la chaîne logistique, y compris de la phase routière telle qu'elle est décrite ci-dessus.

### ***Oléoducs***

L'infrastructure d'oléoducs ne doit pas être oubliée. Transporter du pétrole par la route quand cela n'est pas nécessaire ajoute inutilement à la pollution et à l'insécurité des routes. L'infrastructure d'oléoducs doit pouvoir prendre en charge la plus grande partie possible de la demande européenne de pétrole, afin d'éviter la pollution et les encombrements liés au transport routier.

### ***Plates-formes logistiques – terminaux terrestres***

Le développement de plates-formes logistiques, de terminaux terrestres ou de ports secs est crucial pour la création d'une chaîne logistique porte à porte. Ces éléments doivent être considérés comme venant compléter un produit rare : l'espace dans les ports. Les ports et autres acteurs du secteur sont tout à fait conscients de ce problème. Voici quelques exemples de plates-formes logistiques mises au point en coopération étroite avec des ports ou même par les ports eux-mêmes :

Barcelone/Valence	Saragosse
Barcelone	Toulouse
Trieste/Koper	Fernetti/Sezana
Koper	Beltinci - Budapest
Sines	Madrid
Rotterdam	Duisburg

Le port slovène de Koper, géré comme une société à responsabilité limitée, est le principal partenaire du développement de ses propres ports secs. D'autres ports secs sont gérés et exploités par d'autres acteurs, qui ne sont pas nécessairement associés à un port donné. La facilité d'accès et la transparence d'attribution de la capacité et des services du port sec doivent en toutes circonstances être garanties, sans quoi l'inefficacité gênera aussi le développement de ces plates-formes logistiques.

### ***Éviter les kilomètres à vide***

Le transport de conteneurs ou d'autres récipients vides est une perte d'argent, de temps et de ressources, notamment en termes de santé humaine. Il est tellement inefficace que l'on se demande pourquoi il existe encore à une époque où l'information et les technologies de communication abondent. Le problème ne se limite pas à l'UE, il s'agit d'un problème mondial.

Pour le transport maritime, par exemple, les performances environnementales en termes d'émissions de CO<sub>2</sub> sont positives par rapport à celles de la route. Mais, elles ne sont positives par rapport à des camions pleins que si les navires sont remplis à au moins 60 % de leur capacité. Un nombre croissant de conteneurs vides sont réexpédiés directement de l'UE vers l'Asie, car ce continent manque énormément de capacité de conteneurs. Les remplir de marchandises de faible valeur n'est plus rentable du point de vue économique. Dans ce contexte, n'oublions pas de mentionner que les camions transportent également leur part de conteneurs vides.

Pour redresser cette situation, il faudrait disposer d'un système informatique performant et mettre en œuvre des règles de cabotage dans toute l'Europe, mais il faudrait aussi que tous les acteurs de la chaîne logistique réalisent qu'il est de leur intérêt à long terme de coopérer un minimum. Même s'il est impossible d'éviter totalement les kilomètres à vide, à cause des différences d'activité économique entre les régions et donc des différences entre l'offre et la demande de services de transport, une meilleure coopération et une meilleure information permettraient de les réduire.

### ***Commercialisation des autoroutes de la mer et des ports***

Les autoroutes de la mer et le concept de co-modalité nécessitent une intense activité de marketing. Dans de nombreux États membres, les entreprises de transport routier sont principalement de petites entreprises possédant moins de 5 camions. Ces entreprises n'ont souvent pas le temps de rechercher des alternatives ou alors, elles ne croient pas en ces alternatives tant qu'elles n'en ont pas vu d'exemples pratiques. Les autres opérateurs de la chaîne logistique sont aussi concernés par ce problème.

Certains ports, par exemple les ports de Koper et de Trieste, savent très bien communiquer avec leurs clients et ont même ouvert des agences à proximité des bureaux de leurs principaux clients. D'autres ports, par contre, limitent leur communication à la simple transmission annuelle des nouveaux droits de port. Cette démarche n'est ni dans l'intérêt des ports ni dans celui de la politique européenne de transfert modal. Quand cela est nécessaire, les ports doivent absolument améliorer leur stratégie de communication.

Étant donné la situation difficile dans laquelle se trouvent les centres de promotion du transport maritime à courte distance, à cause d'un financement et d'effectifs très restreints, une refonte complète de l'organisation de ces centres semble indiquée. Il faudrait en profiter pour évoluer dans le sens de l'idée de ce document, c'est-à-dire le développement d'une chaîne logistique co-modale en Europe.

Pour commencer, les futurs centres de promotion ne devront pas être axés exclusivement sur le transport maritime à courte distance, mais sur l'ensemble de la chaîne logistique. Il faut qu'ils deviennent des centres de promotion de la co-modalité. Pour cela, leur financement doit être entièrement revu. Une subvention de démarrage unique n'est pas une garantie de réussite pour l'avenir d'un centre de promotion.

Un bon exemple de promotion réussie est celle organisée par Short Sea Flanders (voir ci-dessous) pour le seul centre de promotion financé à 100 % par les autorités flamandes, donc indépendant de l'industrie.

**Short Sea Flanders organise trois courses entre des navires de courte distance et des camions**

Sur la base d'une idée italienne de 2002, Short Sea Flanders organise, en juin/juillet, une course entre le transport routier et le transport maritime à courte distance, suivi d'un transport terrestre vers la destination finale;

- 1)     a)     Navire de DFDS entre Gent et Gotebord, puis camion jusqu'à Stockholm  
           b)     Camion entre Gent et Stockholm via les Pays-Bas, l'Allemagne et le Danemark
- 2)     a)     Navire de Cobelfret Zeebrugge – Waterford et camion jusqu'à la région de Dublin  
           b)     Camion de Zeebrugge jusqu'en Angleterre via le tunnel sous la Manche (et un par ferry), ferry jusqu'en Irlande, puis route jusqu'à la région de Dublin
- 3)     a)     Navire de MSC jusqu'à Gebze via Anvers, puis jusqu'à Izmit (Turquie)  
           b)     Camion jusqu'à Izmit par voie terrestre avec ferry à courte distance entre le nord de l'Italie et le sud-ouest de l'Europe

Les critères de réussite sont la vitesse et le prix par rapport au transport routier.

Les enseignements tirés de ces courses seront les suivants :

- Influence des temps d'attente aux terminaux et des temps de conduite et de repos des chauffeurs routiers;
- Suivi et traçabilité de la marchandise (numéro de conteneur/unité de marchandise ou plaque d'immatriculation, selon la marchandise);
- Comparaison des émissions entre les deux modes. Les émissions seront contrôlées du début à la fin, en coopération avec l'université de Leuven;
- Savoir s'il est possible de trouver du fret pour le trajet de retour.

Le coordonnateur recommande la mise en place d'un partenariat public-privé pour la création de centres de promotion avec lesquels les centres de promotion du transport maritime à courte distance pourraient être fusionnés. Leur financement pourrait provenir de fonds publics (UE et/ou financement national/régional), du secteur privé et de projets organisés par les centres de promotion en coopération avec le secteur. Les centres devraient d'abord soumettre un plan d'entreprise de 3 ans, puis, en fonction des mérites de ce plan, recevoir le financement pour une période de 3 ans, après quoi ils devraient présenter un nouveau plan de 3 ans. La continuité du financement est essentielle et est uniquement conditionnée par les performances des centres.

Pour s'assurer que les centres connaissent parfaitement le secteur et que leur intervention est utile pour promouvoir la co-modalité, une partie de leur financement doit provenir des projets qu'ils ont lancés avec les acteurs du secteur. Ils doivent aussi être autorisés à conclure des contrats de type bonus-malus avec le secteur et à conserver les bénéfices qu'ils réalisent sur les projets pour pouvoir les investir dans d'autres projets.

Les centres de promotion devraient également devenir la seule et unique vitrine du secteur du transport, chargée du conseil et des demandes de subventions auprès des financeurs nationaux/régionaux et de l'UE.

Au vu des considérations ci-dessus, il est presque inévitable de conclure que les autorités portuaires sont les mieux placées pour stimuler et mettre en place des chaînes d'approvisionnement de moyens de livraison porte-à-porte en Europe. Leur rôle dans la chaîne logistique est central et doit être développé. Il ne leur sera pas demandé de gérer les chaînes d'approvisionnement (des tiers peuvent s'en charger), mais elles doivent être pleinement impliquées.

### **III Garantir une compétition équitable**

Certains acteurs du secteur et certains États membres sont inquiets des effets de distorsion de la concurrence que pourrait entraîner le choix d'une ligne maritime comme Autoroute de la mer ou le choix d'un port pour diriger une autoroute de la mer. C'est un risque réel, et cette conséquence de la création des autoroutes de la mer ne doit pas être négligée.

Il ne faut cependant pas nier que cette évolution ne pourra pas se faire sans difficultés. Aucun marché ne fonctionne en vase clos et son fonctionnement dépend toujours plus ou moins des conditions qui sont ou ont été créées par une certaine forme d'intervention. Des routes, des ports et des voies de chemin de fer ont été construits sans que personne ne pense aux questions de concurrence équitable.

L'Union européenne tente d'éviter ou de combattre les distorsions de concurrence. Cela ne signifie cependant pas que, dans des circonstances dûment justifiées et si cela n'entraîne pas de distorsion inutile du marché interne, les États membres ne puissent pas choisir de financer des navires, des services de transport ou le développement de ports, à condition que les règles sur les aides d'État soient respectées.

Pêchant par excès de prudence, le coordonnateur européen a peu à peu été amené à penser qu'il serait sans doute préférable de ne pas associer le statut d'autoroute de la mer et les financements RTE-T ou Marco Polo.

Dans le chapitre II a), le coordonnateur indique que l'avenir des autoroutes de la mer réside dans l'évaluation comparative et les indicateurs de performance. Il estime que le statut d'autoroute de la mer ne doit pas être donné à une ligne qui dessert des ports dont les performances en termes d'efficacité et de connexions terrestres ne sont pas suffisantes. De même, une ligne qui ne satisfait pas aux normes minimales d'efficacité en termes de services et d'environnement ne doit pas être récompensée. Le statut d'autoroute de la mer doit être considéré comme une récompense si une ligne a obtenu de bonnes performances d'efficacité et d'environnement ou si elle a élaboré un plan concret pour atteindre un objectif donné dans un délai précis, le tout soutenu par des garanties financières officielles.

### **IV Aspects sociaux**

Le transport maritime dans l'Union européenne ne pourra continuer à se développer ou, dans certains cas, à reprendre son développement qu'en présence d'un cadre social adapté. L'importance d'un dialogue social constructif ne sera jamais surestimée. Il faut faire preuve d'une certaine flexibilité pour garantir les intérêts des travailleurs et des employeurs, sachant

que leurs intérêts ne seront pleinement compris et pris en compte que si un dialogue social constructif et ouvert est possible à tous les niveaux.

Commençons par les employeurs. Il existe de très bons exemples de chargeurs et autres employeurs du secteur maritime qui parviennent à attirer et à conserver du personnel de valeur en leur offrant de bonnes conditions de travail principales et secondaires. Parmi les conditions de travail secondaires, mentionnons : des perspectives d'évolution, notamment différents choix de carrière possibles au sein de la même entreprise ou du même secteur; la prise en compte du fait que pour un certain nombre de personnes d'une certaine catégorie d'âge, combiner vie de famille et vie en mer est impossible; des possibilités de formation continue pour le personnel; des possibilités de spécialisation; la possibilité de trouver un travail à terre après une carrière en mer; et la possibilité de retourner en mer après une période passée à terre. Ces pratiques doivent, dans la mesure du possible, servir d'exemple aux autres employeurs.

En ce moment, les carrières maritimes ne sont pas très attirantes pour les demandeurs d'emploi. Un sérieux problème de recrutement existe donc dans de nombreuses parties de l'UE. Le seul moyen d'attirer des marins de qualité est de bien les payer. Disposer d'un personnel de qualité est le meilleur moyen d'aboutir à un transport maritime efficace et sûr. La flotte de l'UE ne deviendra jamais une flotte bon marché et ne peut pas faire de distinction de salaire à bord pour des postes similaires en fonction de la nationalité UE ou non-UE du personnel, car cela nuirait à la cohésion sociale de l'équipage et donc à l'efficacité et à la sécurité des opérations.

Il faut donc utiliser au maximum les diverses possibilités qui existent, notamment en vertu des régimes d'aide d'État, dans le cadre desquels les marins peuvent, sous certaines conditions, être exonérés d'impôt sur le revenu.

De même, les employés doivent eux aussi montrer un certain niveau de flexibilité et de solidarité avec leurs futurs collègues. Ceci s'applique particulièrement aux employés qui travaillent dans des services faisant l'objet d'un monopole, par exemple, les grutiers, les dockers, les pilotes et les éclusiers. Si le secteur maritime de l'UE, avec ses conditions de travail en mer et à terre, veut rester concurrentiel à l'avenir, il doit évoluer. Ces changements seront peut-être douloureux, mais perdre des emplois au profit d'employés de pays tiers l'est encore davantage.

### ***Formation***

L'importance de la formation, en dehors de celle organisée par les employeurs, ne doit pas être oubliée. Les possibilités de formation existent, mais il arrive souvent qu'elles ne correspondent pas aux besoins des employeurs. De nombreux programmes de formation n'ont pas intégré le passage d'une approche segmentée du transport à une approche globale de la chaîne logistique. Même si la formation sectorielle est indispensable, l'évolution du secteur du transport doit absolument se traduire par la création de formations à la co-modalité et à la gestion de la logistique et du flux de transport.

Là encore, certains acteurs du secteur ont montré l'exemple en s'impliquant activement auprès des écoles pour les aider à développer des programmes de formation répondant mieux aux besoins actuels.

Il faudra également rationaliser les établissements de formation. En effet, l'existence de quatre établissements de formation moyennement performants dans un État membre peut être

considérée comme un luxe inutile s'il existe deux écoles performantes qui mettent sur le marché des diplômés capables de commencer à travailler immédiatement. L'implication du secteur et un effort de communication pour expliquer le travail et les possibilités de croissance du secteur permettraient également d'améliorer l'image du secteur auprès des futurs chercheurs d'emploi.

## **V Aspects environnementaux**

En dehors des performances environnementales des navires eux-mêmes, les aspects environnementaux n'ont été que peu évoqués jusque-là. Il s'agit pourtant d'une partie cruciale des perspectives de développement des autoroutes de la mer et du transport maritime en général. Une coopération étroite avec la DG ENV sur des problèmes tels que les directives sur les habitats naturels, la directive cadre sur l'eau et les règles environnementales de l'Organisation maritime internationale est nécessaire.

Il faudra évaluer la possibilité que les navires aient accès à des points de chargement d'électricité au moment de l'approche et de la sortie des ports, afin de limiter les nuisances aux personnes et à l'environnement à proximité immédiate des ports. D'éventuelles mesures d'incitation pour accélérer le déploiement de ces points de chargement doivent être envisagées en coopération étroite entre TREN – MARE et TAXUD.

Il serait possible d'établir un lien avec le travail du commissaire Piebalgs qui tente de créer un réseau off-shore performant pour transporter sur terre l'électricité renouvelable générée en mer, principalement de source éolienne. Il faudrait également étudier la possibilité d'une participation du secteur du transport maritime au développement de ce réseau et la possibilité que cette industrie bénéficie de cette source d'électricité verte.

## **VI Sécurité**

Le problème de la sécurité en mer est géré dans les forums appropriés. Les problèmes de sécurité liés à la Manche et à d'autres détroits étroits ou lieux difficiles comme le Golf de Gascogne n'ont pas été mentionnés par les interlocuteurs comme un réel obstacle au développement du transport maritime. La Manche, avec ses rampes montante et descendante, dispose d'une capacité suffisante pour prendre en charge un trafic accru. Il suffit que les autorités compétentes surveillent attentivement le respect des règles.

Les questions liées à la sécurité de la marchandise transportée intéressent tout particulièrement les autoroutes de la mer. Elles concernent l'ensemble de la chaîne logistique, depuis le chargement des marchandises jusqu'à leur arrivée à destination, et ne sont donc pas limitées à la partie maritime de la chaîne de transport. Là encore, le traitement informatique de la marchandise est primordial.

Le coordonnateur suggère la généralisation des capitaines de port. Le capitaine de port est responsable de la sécurité nautique au moment de l'arrivée ou du départ des navires. Il gère les services de pilotage, de remorquage et d'amarrage ainsi que le dédouanement quand un quai, un dépôt ou un terminal est en mesure de recevoir le navire. Quand une telle figure centrale n'existe pas, les contraintes de capacité des ports ou d'autres parties de la chaîne

logistique sont aggravées par une mauvaise communication entre les nombreux acteurs concernés.

Les services de VTS (Vessel Traffic Services) devraient en principe relever de la responsabilité du capitaine de port. Comme son nom l'indique, celui-ci s'intéresse presque exclusivement aux opérations de gestion du trafic des navires, il ne s'occupe pas directement la gestion des marchandises ou leur suivi.

Il faudra donc faire particulièrement attention à l'interface qui existera entre le VTS et les futurs services de suivi et de traçabilité des marchandises, que ce soit en mer ou à terre. Certains chargeurs (par exemple, Evergreen) ont lancé des projets pilotes avec des systèmes RFID (identification par radiofréquence) qui leur permettent d'assurer le suivi et la traçabilité des marchandises individuelles, de chaque conteneur et même des différentes marchandises qui se trouvent dans un même conteneur. En outre, le potentiel du nouveau VTMS (système d'information et de gestion du trafic maritime) pour le suivi et la traçabilité des marchandises et pour effectuer le rapprochement entre les navires et leur chargement n'a pas encore été suffisamment exploité.

Une forme rudimentaire de suivi et de traçabilité des marchandises individuelles existe déjà sous la forme de numéros de conteneur. Mais elle n'est pas exacte à 100 %. Les douanes se contentent de suivre les marchandises par leur numéro de document. Chaque lot de marchandises d'un transporteur reçoit un numéro de document. Mais il n'existe pas de distinction entre les marchandises.

Les transporteurs de l'Union européenne devraient bientôt disposer d'un système étanche de suivi et de traçabilité de leurs marchandises par satellite. Pour commencer, c'est le système GPS qui sera utilisé. Le coordonnateur recommande de demander aux services de la DG TREN d'envisager de donner la priorité à un tel système européen ou mondial pour qu'il devienne une des applications de Galileo, application qui pourrait être mise au point en partenariat avec l'industrie.

## **VII Simplification**

Comme l'indique la communication de la Commission sur la politique européenne des ports, l'e-maritime et un espace maritime commun sont les clés de l'avenir du transport maritime. Les services compétents de la Commission y travaillent.

Un guichet unique pour les procédures administratives et douanières est nécessaire pour limiter la charge administrative disproportionnée imposée sur le transport par voie navigable. Le transport maritime à courte distance étant en concurrence directe avec le transport routier, les procédures administratives devraient ressembler à celles qui s'appliquent au transport routier.

C'est pour cela qu'il est important de mettre au point un système fiable pour distinguer les conteneurs de l'UE des autres. Le système doit être étanche car la contrefaçon de marchandises comme les médicaments interdit d'assouplir les procédures douanières et les vérifications menées sur les conteneurs. Le seul contrôle du navire ne suffit pas, les conteneurs doivent être vérifiés un par un.



En vue du déploiement du projet des autoroutes de la mer, il serait en outre particulièrement utile si les ports pouvaient faire la distinction entre le trafic Schengen et le trafic non Schengen, comme c'est le cas au niveau du trafic aérien et du trafic routier.

Il serait également utile que le traitement douanier des marchandises circulant sur les autoroutes de la mer soit accéléré. La décision 70/2008/CE du 15 janvier 2008 relative à un environnement sans support papier pour la douane et le commerce devrait permettre d'accélérer le traitement douanier, notamment pour le transport maritime. Elle va, en effet, conduire à la mise en place d'un système douanier électronique interopérable d'ici à 2013. Le système sera introduit progressivement, les travaux techniques préparatoires étant, eux, déjà en cours. Il comprend notamment une interface unique pour le traitement douanier.

En ce qui concerne la simplification des procédures de financement, il serait bon de demander conseil au sujet d'une possible rationalisation de la coopération entre les États ou de proposer un nouveau cadre de coopération entre les États sur les projets d'autoroutes de la mer. Quand plusieurs États membres donnent des aides d'État au même projet, il faut généralement conclure un traité bilatéral et obtenir l'approbation du Parlement dans tous les États membres concernés, avec tous les retards que cela entraîne. Un organisme spécifique doit, en outre, être désigné pour s'occuper de la résolution des litiges. Étant donné les montants limités des aides d'État dont parlent maintenant les États membres, ces contraintes semblent disproportionnées.

Enfin, le coordonnateur estime qu'une utilisation encore plus large de l'anglais comme langue de travail commune (comme c'est le cas dans l'aviation) faciliterait grandement le transport maritime dans l'UE. Outre l'utilisation actuelle de l'anglais pour la sécurité des opérations maritimes, notamment pour le pilotage, les procédures anticollision ou les rapports de VTS, une utilisation plus importante de cette langue dans la partie terrestre de la chaîne de transport maritime permettrait d'améliorer la coopération, de simplifier la communication et de limiter les frictions.

## **VIII Impact du contexte mondial sur la partie maritime des autoroutes de la mer**

Le climat de concurrence accrue qui règne actuellement pour des ressources qui se raréfient, et l'impact environnemental négatif de l'utilisation de la plupart des sources d'énergie rendent l'amélioration de l'efficacité plus urgente que jamais sur tous les fronts. Le trafic maritime entre l'Asie du Sud ou l'Amérique du Nord et du Sud et l'Europe par un moyen autre que la voie la plus courte possible pourrait devenir un luxe que la communauté mondiale ne pourra peut-être plus s'offrir à moyen et long terme. Les coûts économiques et environnementaux associés à de telles inefficacités de la chaîne logistique vont commencer à peser très lourds sur l'économie mondiale.

Pour résoudre une des inefficacités les plus criantes au niveau environnemental (le détour fait par les marchandises qui remontent de la Méditerranée vers le nord de l'Europe continentale pour être ensuite transportées vers le Sud par voie terrestre), il faudrait développer des ports de transbordement dans le sud de l'Europe, ainsi que des moyens de transport terrestre écologiquement efficaces. Cela permettra à l'infrastructure de transport européenne de pouvoir juguler le doublement du canal de Suez et du canal de Panama.

Pour pouvoir gérer l'augmentation de trafic générée par ces travaux, l'Europe devra pouvoir recevoir les marchandises là où il semble le plus économiquement censé de le faire, c'est-à-

dire le plus près possible de leur destination finale. Des connexions devront être instaurées avec la plus grande voie de transport de conteneurs, c'est-à-dire celle qui part de Singapour et fait le tour du monde via Suez et Panama.

Il faudra peut-être aussi revoir le cadre européen de planification spatiale en fonction de l'origine et de la destination du fret. Des choix doivent être faits en ce qui concerne le développement de voies navigables intérieures, de voies de chemin de fer, d'infrastructures de pipelines et d'infrastructures routières en fonction des moyens qui se révéleront les plus efficaces et les plus écologiques pour transporter les importations depuis les ports vers leurs destinations en Europe et les exportations vers les ports européens, sachant que 90 % du fret qui entre et qui sort de l'Europe transite par des ports. C'est pour cette raison qu'il faudra réaliser une étude étape par étape de l'origine et de la destination du fret. Assistée par un conseil consultatif composé d'Eurostat, de plusieurs organismes de recherche, d'EPSO, d'ECSA et d'experts universitaires indépendants, la DG TREN doit se charger d'initier ce processus le plus rapidement possible.

Outre le doublement des deux canaux, l'augmentation incessante de la taille des navires oblige de nombreux ports à modifier leurs infrastructures s'ils ne veulent pas perdre une grande partie du trafic de haute mer.

L'augmentation incessante des prix de l'énergie due à la rareté (au moins perçue) des ressources oblige tous les acteurs à agir. Savoir que les navires perdent cinq jours de carburant pour se rendre vers des ports efficacement gérés et disposant de bonnes connexions terrestres doit inciter les États membres qui bordent la Méditerranée à agir immédiatement.

Les chargeurs, eux, n'attendent pas et commencent déjà à créer des ports dans des pays méditerranéens tiers qui offrent des conditions que les États membres ne pourront jamais égaler. Le cadre légal des pays tiers en ce qui concerne, par exemple, les conditions de travail et la protection environnementale est moins strict et permet aux opérateurs de faire plus facilement des bénéfices.

Il serait utile de prendre rapidement conscience des implications de cette évolution. En effet, il est logique de chercher à se protéger d'une concurrence déloyale, et il est clair que cette pratique constitue une concurrence déloyale pour les ports européens et qu'une certaine forme de protection pourrait peut-être être apportée. Mais la mise en place de barrières de protection n'est pas la meilleure solution. Il s'agit d'un palliatif qui ne changera rien au fait que sans investissements urgents au niveau des ports et des connexions terrestres, les États membres qui bordent la Méditerranée continueront à perdre des opportunités de développement économique.

Le coordonnateur estime que le soutien européen aux investissements destinés à des infrastructures ou à des lignes maritimes ne doit pas, pour le moment, être étendu aux pays méditerranéens tiers. Il pense que l'Union européenne ne peut que tirer profit du recrutement de personnels mieux qualifiés dans les services logistiques des pays avec lesquels elle commerce car cela permettrait également d'améliorer la sécurité des opérations dans l'Union. Un élargissement du soutien financier européen à la formation dans certains domaines serait donc le bienvenu.

Le coordonnateur entend jouer un rôle actif dans l'élaboration des plans d'autoroutes de la mer réalisés dans le cadre de l'Union pour la Méditerranée initiée par le président français, M.

Sarkozy. Il entend également jouer un rôle actif dans la création d'autoroutes de la mer dans la région de la mer Noire et avec la Russie.

*En ce qui concerne l'évolution mondiale des réglementations environnementales, la décision du comité de l'OMI chargé de l'environnement marin, prise début avril, qui conduirait, si la règle était officiellement adoptée par l'OMI en octobre, à interdire, à compter de 2010, l'utilisation de fuel de soute par les navires dans les eaux territoriales des membres de l'OMI, aurait des conséquences sur la position concurrentielle du secteur maritime.*

*Si la décision était officiellement adoptée, elle entraînerait une demande supplémentaire de distillats qui pourrait créer une pénurie au niveau des capacités de raffinage existantes. Le secteur pétrolier aura aussi une lourde responsabilité puisqu'il devra contribuer à une utilisation de fuel plus propre pour le transport maritime. Si des capacités de raffinage supplémentaires étaient construites à temps et si les ressources actuelles étaient toujours en mesure de répondre à la demande pétrolière, les coûts supplémentaires qui en résulteraient pour le fuel maritime pourraient entraîner des augmentations de prix importantes pour de nombreux produits.*

La crise économique actuelle a déjà un impact sur le transport maritime mondial, particulièrement au niveau du trafic vers les États-Unis, puisque le cours du dollar et les mauvaises performances économiques du pays ont considérablement réduit ses importations. La demande mondiale de navires ralentit aussi, à l'exception des navires de courte distance. Personne ne sait combien de temps cette exception pour les navires de courte distance durera.

Au vu de tout cela, il est encore plus urgent d'investir dans la recherche et le développement afin de trouver de nouveaux moyens plus propres d'alimenter les navires et le secteur du transport en général.

## **IX Financement des autoroutes de la mer**

En ce qui concerne tous les projets d'infrastructure et autres projets de transport, le plus gros du financement des investissements liés aux autoroutes de la mer devra provenir du secteur privé. Le financement communautaire permet, lui, d'agir sur les projets qui ne pourraient pas autrement être réalisés rapidement par le seul secteur privé.

En ce qui concerne les différentes formes de financement public de projets liés aux autoroutes de la mer, aucun financement ne doit bien évidemment être fourni sans garanties solides au sujet de la faisabilité du projet, des études de marchés qui l'ont précédé et de l'engagement formel d'un nombre suffisant d'acteurs pour garantir la réussite du projet. Il doit toujours être possible de récupérer l'argent si les partenaires ne respectent pas leurs engagements.

### **a) Directives sur les aides d'État et le financement de l'UE**

Une certaine confusion règne parmi les acteurs du secteur et les autorités des États membres au sujet de l'articulation des différents types de financements européens destinés aux projets d'autoroutes de la mer. Différentes conditions s'appliquent aux financements du réseau Marco Polo et du réseau transeuropéen. Cela est renforcé par le fait que d'autres conditions s'appliquent en vertu des directives communautaires sur les aides d'État au transport maritime.

La situation actuelle peut être grossièrement résumée comme suit :

	<b>Marco Polo II 2007-2013</b>	<b>Financement «RTE-T» 2007-2013</b>	<b>Directives 2004 sur les aides d'État</b>
<b>Finançable</b>	Opérations/ services	Investissement dans des infrastructures <sup>1</sup>	Investissement dans des infrastructures Opérations/services
<b>Niveau d'aide</b>	35 %	30 %	30 %
<b>Durée de l'aide</b>	5 ans		Variable selon les cas. En principe dégressive
<b>Budget</b>	450 m€ <sup>2</sup>	310 m€ <sup>3</sup>	Non applicable

Il est important d'améliorer la transparence et la facilité de gestion des différentes possibilités de financement de l'UE. Le problème est particulièrement important pour les autorités des États membres et pour les petites et moyennes entreprises.

La durée et l'intensité de l'aide pourraient être un peu harmonisées. En ce qui concerne les subventions accordées aux services, tous les interlocuteurs ont indiqué qu'ils acceptaient l'idée d'une dégressivité des aides. Celle-ci pourrait aussi s'appliquer à l'aide aux services accordée en vertu de Marco Polo ou, si le financement est accepté, en vertu de RTE-T.

Le coordonnateur croit fermement qu'un financement RTE-T doit être fourni aux investissements d'infrastructure qui bénéficient à l'ensemble de la chaîne logistique, c'est-à-dire aux infrastructures portuaires ou terrestres. Le financement RTE-T est là pour favoriser le transfert modal et pour lubrifier la chaîne logistique afin de rendre les autres modes de transport attractifs. Les efforts de cohésion liés au service public sont une autre affaire.

La quantité limitée de financement disponible pour les projets d'autoroutes de la mer en vertu de Marco Polo et de RTE-T limitera, dans une certaine mesure, l'utilisation de ces financements comme capitaux de démarrage. Il est de l'intérêt du secteur et de l'intérêt de tous de s'assurer que les grains sont semés dans un sol fertile. Il semble que l'amélioration des infrastructures portuaires et des connexions terrestres soient le meilleur moyen de dépenser les financements RTE-T. En ce qui concerne Marco Polo, la priorité doit être donnée à la subvention de services d'intérêt commun, comme l'amélioration de l'efficacité des services

<sup>1</sup> Une aide de démarrage pour des opérations/services est possible dans certains cas

<sup>2</sup> Le budget Marco Polo II est divisé en demandes annuelles. Aucun financement n'a été affecté à des projets d'autoroutes de la mer. Le montant du financement accordé à des projets d'autoroutes de la mer dépend de la qualité des projets.

<sup>3</sup> Le financement des autoroutes de la mer est réparti en demandes de propositions annuelles. Le budget est divisé de la manière suivante : 2007 – 20 m€, 2008 – 30 m€, 2009 – 85 m€, 2010 – 100 m€, 2011 – 50 m€, 2012 – 25 m€. La première demande sera publiée le 23 avril 2008.

portuaires et du personnel dans les ports et en mer. Le financement des navires ne doit être envisagé que pour la partie des investissements nécessaire à l'amélioration des performances environnementales du transport maritime. Une coopération étroite avec la DG RTD en vertu du 7<sup>e</sup> programme cadre semble alors indiquée, particulièrement en cas d'utilisation de technologies novatrices dans les navires ou sur terre afin que les opérations dégagent moins d'émissions nocives.

En cas d'aide au démarrage pour de nouvelles lignes, l'aide doit être dégressive et donnée à la personne qui décide du mode de transport des marchandises : leur propriétaire.

Une des faiblesses des financements RTE-T et Marco Polo est le risque qu'ils soient répartis sur toute une série de petits projets de nature très différentes. Il serait donc envisageable d'axer les demandes annuelles de financements RTE-T et Marco Polo sur des thèmes précis. Par exemple, pour une année donnée, les financements pourraient concerner la création de plates-formes logistiques pour RTE-T et la formation pour Marco Polo. Toutes les demandes annuelles seraient alors axées sur un thème spécifique. Cela permettrait de cristalliser l'attention des demandeurs, tout en facilitant les candidatures et en donnant à la Commission européenne un moyen supplémentaire pour promouvoir l'orientation qu'elle souhaite donner à ses efforts.

#### b) Instruments fiscaux nationaux

Tous les acteurs du secteur sont très favorables au système italien d'Ecobonus. Il s'agit d'une subvention directe de 100 EUR à tout transporteur qui, au lieu d'emmener sa marchandise vers la destination finale entièrement par la route, choisit d'utiliser un navire pour tout ou partie du trajet. Ce système réduit l'encombrement des routes italiennes, limite la pollution atmosphérique et offre aux acteurs une incitation qui leur permet d'influencer directement l'équilibre entre les modes de transport. D'un certain côté, cette subvention ressemble à la subvention de 30 % donnée au transport ferroviaire par la région de Friuli Venezia Giulia.

D'après le coordonnateur, ce système pourrait être donné comme un exemple de bonne pratique aux autres États membres, notamment aux États membres qui profitent indirectement de la subvention italienne puisqu'elle limite également les encombrements sur leurs routes. Le coordonnateur recommande donc une évaluation des possibilités d'élargissement du système à une coopération entre deux ou trois États membres. Si une telle approche s'avérait positive, elle pourrait être généralisée à toute l'Europe en tenant compte des spécificités nationales et régionales.

Pour accélérer l'investissement dans de nouveaux navires et donc améliorer les performances environnementales du transport maritime, le coordonnateur apprécierait que les États membres lancent des initiatives permettant d'amortir les navires plus rapidement.

De multiples possibilités de fiscalité nationale peuvent être mises en avant pour promouvoir le transfert modal et améliorer les performances environnementales. L'important est que le secteur et les États membres engagent un dialogue constructif sur le meilleur moyen de redistribuer les revenus tirés des impôts et des accises afin de pouvoir atteindre ces objectifs.

#### c) Fonds structurels

Dans ce contexte, il serait utile de rappeler aux États membres qu'en vertu des fonds structurels, ils doivent faire bon usage du financement disponible pour favoriser le transfert modal. Certains États membres ont accès à des financements significatifs en vertu du Fonds de cohésion. L'argent des Fonds structurels est, lui, à la disposition de tous les États membres pour des activités de formation, pour la reconversion de régions industrielles en déclin, pour la coopération transfrontalière et pour d'autres activités susceptibles d'accélérer la transition vers une infrastructure européenne de transport co-modal.

En conclusion, le coordonnateur estime que le financement RTE-T doit être réservé aux projets ayant un intérêt commun pour l'Union européenne, que ce soit pour des raisons d'environnement, de compétitivité européenne ou de cohésion.

S'il existe des raisons dûment justifiées qu'un État membre ou une région finance le développement d'un port ou d'un service donné sans que celui-ci soit clairement au service de l'intérêt commun, ce financement doit être envisagé dans le cadre des aides d'État, comme cela se fait dans d'autres secteurs.

Il faut encourager les États membres à faire le meilleur usage possible des possibilités de financement communautaires et nationales qui sont à leur disposition pour améliorer la position du secteur maritime et satisfaire l'obligation environnementale de promotion d'un transfert modal en faveur de modes de transport moins polluants.

#### d) Banque européenne d'investissement

Le rôle de la Banque européenne d'investissement dans le financement d'investissements doit être mieux défini. Le coordonnateur a l'intention de rencontrer rapidement les responsables de la BEI pour en discuter avec eux.

## **X Clarification du concept d'autoroute de la mer**

Le livre blanc sur les transports de 2001 a présenté le concept d'autoroute de la mer comme un service de transport de qualité basé sur le transport maritime à courte distance. Peu de gens comprennent réellement ce que ce concept signifie et de quoi est composé un projet d'autoroute de la mer. Le coordonnateur estime que le livre blanc sur le transport en donne une description suffisante qui n'a pas besoin d'être complétée.

Selon lui, plutôt qu'une définition des autoroutes de la mer, il faudrait clarifier les conditions nécessaires pour assurer la fluidité de la chaîne logistique en liaison directe avec la partie maritime de la chaîne. Il estime que la réalisation de ces conditions fait partie de tout projet d'autoroute de la mer.

Définir une autoroute de la mer ou choisir le responsable d'une autoroute de la mer provoquera inévitablement des problèmes dans les pays qui disposent de nombreux ports, dans les pays qui ont une structure décentralisée et dans les pays libéralisés qui craignent une distorsion de la concurrence.

C'est pourquoi l'attribution, sur la base d'indicateurs objectifs décrits dans le chapitre II, d'un « drapeau » à un port ou à une ligne maritime sert de label de qualité et donc d'approbation. Tous les ports et toutes les lignes maritimes qui satisfont aux critères de référence doivent

recevoir un tel label de qualité. Cela ne signifie pas qu'ils recevront tous de l'aide. Il s'agit simplement d'une reconnaissance de leur niveau d'excellence. Tout comme les plages peuvent perdre leur label chaque année, l'évaluation comparative dynamique des lignes et des ports des autoroutes de la mer doit conduire à l'attribution de nouveaux labels. Les lignes ou les ports qui ne satisfont plus aux critères de référence perdent leur label de qualité.

Les différents acteurs ont donné au coordonnateur leur point de vue sur ce qui, à leurs yeux, favorise ou va à l'encontre d'un projet d'autoroute de la mer. Ces points de vue mènent aux conclusions suivantes :

- La fiabilité est le principal facteur de réussite. Les transporteurs doivent être sûrs des conditions dans lesquelles leurs marchandises seront transportées en mer; et ils doivent être certains que leurs marchandises atteindront la destination convenue à l'heure convenue. La fiabilité dépend de tous les problèmes d'efficacité qui sont décrits dans ce rapport au sujet des services, des ports et des connexions terrestres;
- Ensuite vient la fréquence de la ligne. Il n'existe pas de fréquence standard pour une autoroute de la mer. Il est impossible de dire que la fréquence doit être déterminée au rythme d'une, deux, trois, quatre, cinq ou sept fois par semaine. Un départ par semaine est un minimum, mais il serait trop intrusif de décréter au niveau de l'UE que la fréquence doit être d'au moins trois ou cinq fois par semaine. Cela dépend largement de la ligne et des marchandises transportées. Il faudra toujours du temps à une nouvelle ligne pour atteindre sa pleine capacité, et même beaucoup de temps comme le prouvent de nombreuses expériences dans le domaine du transport maritime à courte distance. Augmenter la fréquence nécessite un gros investissement qui ne peut être réalisé qu'une fois la ligne bien établie. Si la fréquence ne peut pas être fixée par décret, il est essentiel d'adopter des horaires de départ fixes;
- Facilité d'accès et d'utilisation pour les clients – bon support informatique pour améliorer la transparence;
- Contacts étroits avec les clients potentiels et exploration permanente du marché;
- Commercialiser le concept dans les entreprises de transport et les inciter à modifier leur manière de travailler et leurs modèles d'investissement traditionnels, par exemple, en n'achetant plus le même nombre de remorques que de camions, mais en achetant plus de remorques que de camions pour favoriser le transport non accompagné.

Tous ces éléments conduisent à établir la liste suivante de critères de qualité pour l'attribution du statut d'autoroute de la mer :

- connexions terrestres des ports;
- réseau interne du port;
- caractéristiques du terminal rouliers ou du terminal conteneurs;
- caractéristiques des rampes de rouliers ou des plates-formes conteneurs;
- opérations de chargement et de déchargement;
- temps et procédures nécessaires pour le départ ou l'arrivée des navires;
- accostage des navires;
- caractéristiques des navires;
- caractéristiques des services maritimes;
- prix indicatifs des services maritimes;
- procédures administratives.

### ***Développement du projet d'autoroute de la mer***

En ce qui concerne les derniers développements relatifs au déploiement du projet d'autoroutes de la mer, le coordonnateur fait référence au document de travail de la Commission d'octobre 2007 intitulé « Report on the Motorways of the Sea – State of play and consultation » (rapport sur les autoroutes de la mer – état des lieux et consultation).

Le choix des cinq corridors différents est justifié car les mers concernées ont des caractéristiques suffisamment différentes pour justifier des approches spécifiques. À l'exception, toutefois, de la Méditerranée, où la séparation à mi-distance à travers l'Italie semble quelque peu artificielle.

Outre le fait de favoriser la progression des différents corridors, de solliciter tous les acteurs concernés et d'offrir son aide en cas de problèmes dans la mise en œuvre des projets, la priorité du coordonnateur est de s'assurer que les points d'articulation entre les différents corridors ne deviennent pas des points de friction.

## **XI Conclusion**

La principale idée qui sous-tend ce rapport est que les autoroutes de la mer ne pourront fonctionner que si tous les acteurs impliqués (Union européenne, États membres et tous leurs niveaux d'administration, acteurs de la chaîne de transport depuis les chargeurs jusqu'aux clients et aux consommateurs en passant par les ports, les opérateurs de terminaux, les compagnies de chemin de fer, les organisations de chauffeurs-routiers et les concessionnaires d'autoroutes) coopèrent à la réalisation du principal objectif sur lequel repose la politique de l'Union européenne sur les réseaux transeuropéens :

**Renforcer la position concurrentielle de l'Europe dans le monde en la dotant d'une infrastructure de transport moderne et sans rupture, guidée par des choix radicaux et immédiats pour :**

- a. garantir une croissance économique responsable et durable;
- b. faire en sorte que l'internalisation des coûts externes liés au transport dépasse le stade de la discussion pour être concrètement mise en pratique;
- c. favoriser la coordination entre l'Union européenne et les États membres sur la politique relative aux infrastructures; des choix correctement coordonnés aujourd'hui permettront à l'Union européenne de continuer à se développer et d'améliorer sa compétitivité dans des secteurs d'avenir;
- d. favoriser les activités de recherche et développement afin de limiter les conséquences environnementales et les implications de l'utilisation de l'énergie mondiale sur la position concurrentielle du transport maritime, afin de soutenir la croissance économique mondiale par secteur.

Le coordonnateur estime qu'une politique d'incitations réglementaires ou financières favorisant la réalisation des objectifs ci-dessus serait la meilleure garantie de coopération de tous les acteurs concernés par la réalisation de ces objectifs. L'Union européenne, mais surtout l'ensemble des États membres porte une responsabilité importante dans la mise en place d'un cadre politique permettant de réaliser les objectifs de la stratégie de Lisbonne.



Toutefois, une approche réglementaire plus ferme sera peut-être nécessaire si le comportement des États membres et des acteurs économiques continue à retarder les efforts européens visant à atteindre une croissance économique responsable et durable.

## **XII Recommandations**

Les résultats ci-dessus amènent le coordonnateur européen à formuler des recommandations. Celles qui figurent dans le texte ne sont pas répétées ici. De nouvelles recommandations, ainsi que des recommandations de nature institutionnelle, sont résumées ci-dessous. La plupart d'entre elles sont adressées en premier lieu au vice-président de la Commission européenne et, à travers lui, à l'ensemble des institutions européennes, des États membres et des acteurs économiques.

- De manière générale, nécessité de réorienter les politiques et les priorités infrastructurelles dans les États membres;
- lancement d'une initiative sur l'ensemble du secteur pour améliorer les performances environnementales du transport maritime, à l'initiative du vice-président;
- participation du vice-président à la négociation d'accords bilatéraux ou trilatéraux sur les systèmes de type Ecobonus dans les États membres concernés, en commençant, par exemple, par créer un groupe de travail entre l'Italie, la France et l'Espagne;
- adoption rapide par la Commission d'une Communication sur les autoroutes de la mer au sujet de l'articulation entre les différentes sources de financement européennes;
- création d'un groupe interservices entre TREN (et EMSA) – MARE – RTD – ENV – COMP – TAXUD, qui se réunira en différentes configurations en fonction de l'ordre du jour. Le groupe est animé par TREN;
- lancement d'un appel de manifestations d'intérêt à devenir une autoroute de la mer ou à diriger une autoroute de la mer, sans lien avec d'éventuelles subventions, mais sur la base d'un questionnaire d'évaluation comparative en ligne produisant des indicateurs. Une rapide étude de deux mois précédera l'appel;
- centrage du financement RTE-T sur des investissements d'infrastructure bénéfiques pour l'ensemble de la chaîne logistique.
- centrage du financement Marco Polo II sur la formation du personnel, les centres de promotion de la co-modalité et l'amélioration environnementale de la flotte de navires.
- centrage des appels annuels de financement RTE-T et Marco Polo II sur des thèmes spécifiques;
- introduction de l'anglais comme langue véhiculaire pour tous les services liés à l'approche et aux opérations portuaires;

- mise en place d'une communication pour relativiser les dépenses en termes d'infrastructures européennes modernes, par exemple en relation avec les dépenses des États membres;
- études :
  - étude à long terme, étape par étape, de l'origine et de la destination du fret en Europe, à affiner peu à peu;
  - rapide étude sur les indicateurs/références appropriés en liaison avec les systèmes nationaux et internationaux existants pour l'attribution du statut d'autoroute de la mer;
  - amélioration continue des indicateurs/de l'évaluation comparative pour les ports, exercice dynamique;
  - suivi et éventuel déploiement d'opérations pilotes sur le suivi et la traçabilité des marchandises;
  - atlas des ports européens avec leurs principales caractéristiques en termes d'installations portuaires et de connexions terrestres. À revoir tous les 3 ans.