

DOSSIER

ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION POUR UNE INTÉGRATION OPTIMALE DU TRANSPORT MARITIME À COURTE DISTANCE DANS LES CHAÎNES INTERMODALES DE TRANSPORT

Ce Dossier reprend les éléments de réflexion qui figurent en annexe de la Synthèse de la Présidence du Conseil Informel des Ministres de Transports de l'Union européenne tenue le 31 mai et 1er juin derniers à Gijon. Ce Conseil se consacra exclusivement au transport maritime à courte distance.

Dans la définition que donne l'Union européenne du transport maritime à courte distance, elle inclut aussi bien le transport par mer entre ports de la Communauté que le transport entre ceux-ci et les ports situés sur la rive sud de la Méditerranée.

C'est la raison pour laquelle, bien que ces éléments de réflexion – élaborés à partir des conclusions des trois groupes de travail dirigés par des experts d'Espagne, de France, et d'Italie – répondent en premier lieu à une analyse posée dans une perspective intracommunautaire, ils sont également valables comme base de discussion de la problématique existant dans les relations euro-méditerranéennes.

PORTS

- 1.- Promouvoir la coordination internationale entre organismes et associations d'entreprises existantes, nationales et internationales.
- 2.- Promouvoir le développement technologique avec des résultats durables. Développement technologique visant les procédés de manipulation des marchandises facilitant les changements de modes de transport.
- 3.- Augmentation de la spécialisation des installations portuaires pour le transport à courte distance. Favoriser la spécialisation d'amarrages, quais et installations portuaires pour le transport maritime à courte distance, afin de rendre interopératifs les réseaux maritimes et terrestres d'un point de vue physique.
- 4.- Amélioration de l'accessibilité et des connexions terrestres des ports. Les ports doivent être équipés, lorsque c'est possible, de connexions directes aux réseaux routiers interurbains de haute capacité, aux réseaux ferroviaires et aux voies navigables intérieures (en particulier aux réseaux transeuropéens de transport).
- 5.- Encourager les alliances stratégiques entre opérateurs intermodaux pour permettre une gestion globale du flux de transport. Favoriser la coopération et l'intégration des entreprises et promouvoir la simplification de la prestation de services portuaires et leur intégration dans un contrat unique de service de transport intermodal « de porte à porte ». Promouvoir et encourager les projets concrets de cabotage européen avec des chargeurs et transitaires.
- 6.- Implantation de normes de service consensuelles, de pratiques plus efficaces, de plans de suivis et de certification d'exécution, de contrôle d'incidences et d'opérations. Développement de critères de rendement et création d'index de perception d'opinion des usagers, de contrôle de qualité et de coûts.
- 7.- Encourager la coordination interportuaire. Le fait qu'il existe au moins un port de départ et un autre d'arrivée dans le transport à courte distance exige de renforcer les liens entre eux - afin de coordonner les besoins physiques -, l'interopérabilité du service des chaînes maritimo-terrestres communes, ainsi que les exigences fonctionnelles pour une implantation correcte du service et éviter la duplication des opérations d'inspection et de contrôle douaniers et para-douaniers si elles n'ont pas déjà été simplifiées au maximum, de manière à réduire le plus possible la concentration de ces opérations tout au long de la chaîne de transport maritimo-terrestre et ce, sans jamais interrompre le flux de transport. Toutes ces actions de coordination ne doivent affecter en rien la sécurité et la protection.
- 8.- Formation des travailleurs dans les ports à tous les niveaux. Développement de programmes de formation en matière de transport intermodal et de transport maritime à courte distance, développement de programmes d'échanges internationaux entre travailleurs d'entreprise des différents modes de transport et de programmes de capacitation professionnelle y compris pour les chauffeurs de camions ; ceci, afin de connaître les conditions et circonstances propres aux autres modes et de faciliter l'interaction entre opérateurs.
- 9.- Encourager les projets dans le cadre du Programme "Marco Polo". La proposition sur ce programme comme support des initiatives de transport modal figure dans le Livre Blanc de la politique européenne de transports. L'application de ce programme communautaire est destiné à appuyer les initiatives intermodales avec un effort spécial pour faire ressortir les atouts du transport maritime à courte distance.

10.- Amélioration de l'efficacité du transport ferroviaire de marchandises. Adoption de mesures à caractère législatif et de type économique pour améliorer l'efficacité du transport ferroviaire de marchandises et permettre l'apparition d'opérateurs intermodaux (ferroviaires et maritimes).

11.- Augmentation de la compétitivité (prix et qualité de services) et amélioration de l'efficacité de la prestation de services portuaires. Les ports devraient offrir des services de haute qualité pour tous les usagers, y compris ceux du transport maritime à courte distance, à travers la prestation de services de manutention de cargaisons compétitifs, excluant les charges superflues et injustifiées ou des pratiques restrictives qui augmentent artificiellement les coûts. Adoption de mesures législatives et à caractère économique pour améliorer l'efficacité de la prestation de services portuaires, pour éviter les pratiques abusives ou à position dominante et contribuer à la réduction du coût du passage des bateaux et des marchandises dans les ports en améliorant la compétitivité des ports comme nœuds de connexion essentiels dans les chaînes de transport intermodal.

12.- Etudier un système de tarification pour l'utilisation des infrastructures. Les Etats membres devraient soutenir le développement d'une méthodologie commune sur la tarification pour l'usage des infrastructures. Cette méthodologie n'est pas disponible actuellement comme instrument de travail utile.

SERVICES MARITIMES

1.- Examen de la possibilité d'établir des liaisons ou couloirs pilotes pour le transport maritime. L'objectif serait de débattre des conditions adéquates pour la création de liaisons ou couloirs pilotes ro-ro de transport maritime à courte distance afin de délester la circulation routière. Ces conditions s'établiraient sur des critères de marché sur la base de la participation de l'initiative privée. Elle pourrait éventuellement être encouragée par des appuis publics dans ce schéma de stratégie politique pour un temps limité comme aide au commencement de la liaison et en tenant compte des directives sur les aides d'Etat.

2.- Promotion du cabotage européen. On propose de continuer à soutenir le travail des Bureaux de promotion de transport maritime à courte distance en invitant tous les maillons de la chaîne à participer au « short sea shipping » et ce en facilitant l'information à tous les opérateurs logistiques qui interviennent.

3.- Typologie des navires. Etudier le navire optimal pour le transport maritime à courte distance et considérer en particulier les types pour charges roulantes (ro-ro) et ceux pour charges verticales (lo-lo) à grande vitesse afin de d'obtenir un service à haute fréquence.

4.- Contrôle du trafic maritime. Travailler au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et dans les forums correspondants pour favoriser une

harmonisation de procédures et une utilisation des centres et services de gestion, contrôle et information du trafic maritime (« vessel traffic services » –VTS- et « vessel traffic management and information services » –VTMIS) pour faciliter la circulation des navires en services de transport maritime à courte distance.

PROCEDURES ADMINISTRATIVES

Dans ce bloc thématique, sont proposés les éléments présentés ci-dessous regroupés dans les rubriques suivantes : une rubrique harmonisation des documents et des procédures, une rubrique harmonisation juridique et une rubrique implantation et usage des nouvelles technologies de l'information et de la communication dans le transport maritime à courte distance. A cet égard, il serait recommandable que le cadre légal soit basé sur le plus large consensus possible. A ce sujet, il convient de souligner le travail que la Commission des Nations Unies pour le Droit Mercantile International (UNCITRAL) réalise actuellement sur le cadre légal global.

Harmonisation des documents et des procédures

1.- Parvenir à une coordination entre ports pour les lignes régulières de transport maritime de charge roulante (ro-ro) et de charge verticale (lo-lo) établies entre deux ports de l'Union européenne afin de rationaliser les contrôles (douanes, immigration, inspection sanitaire, phytosanitaire, autorités portuaires, de sécurité maritime et protection de l'environnement).

Harmonisation juridique

2.- Mettre en œuvre les adaptations législatives nécessaires pour que s'opère une harmonisation du cadre juridique des transports terrestres et du transport maritime afin d'aboutir, entre autres effets, à la simplification du contrat de transport sous la forme d'un contrat unique de service de transport intermodal « de porte à porte ».

Implantation et usage des nouvelles technologies de l'information et de la communication dans le transport maritime à courte distance.

3.- Inciter la mise en place de systèmes EDI (échange électronique de données) et d'Internet dans les ports pour transmettre l'information anticipée ce qui accélère les formalités physiques sans diminuer les exigences de sécurité.

4.- Supprimer le support papier pour le flux de documents en collaboration avec les douanes (projets « e-custom »). A cette fin, on propose d'identifier et d'inclure dans une base de données les ports qui acceptent les manifestes et les visas par voie électronique.