



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 29.05.1997
COM(97) 243 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

AU CONSEIL, AU PARLEMENT EUROPÉEN,
AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL
ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

**INTERMODALITÉ ET TRANSPORT INTERMODAL DE
MARCHANDISES DANS L'UNION EUROPÉENNE**

UNE LOGIQUE DE SYSTÈMES POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

*STRATÉGIES ET ACTIONS VISANT À PROMOUVOIR L'EFFICACITÉ, LES
SERVICES ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE*

TABLE DES MATIÈRES

Résumé.....	I
Chapitre 1 Le concept d'intermodalité.....	1
Chapitre 2 Logistique : la complexité de la demande.....	3
Chapitre 3 Les obstacles à l'utilisation du transport intermodal de marchandises.....	5
3.1 Infrastructure et matériel de transport.....	5
3.2 Opérations - Utilisation de l'infrastructure.....	6
3.3 Services et réglementations orientés sur les modes.....	7
3.4 Conclusion.....	8
Chapitre 4 Vers la réalisation du système de transport intermodal européen.....	9
A. Infrastructure et moyens de transport intégrés.....	9
4.1. Un réseau d'infrastructures cohérent au niveau européen.....	9
4.2 Interconnexions et points nodaux qui génèrent de la valeur ajoutée.....	10
4.3 Harmonisation des normes relatives aux unités de chargement.....	11
B. Interopérabilité et interconnectivité des opérations.....	12
4.4 Opérateurs intermodaux.....	12
4.5 Accès ouvert aux infrastructures.....	13
4.6 Charges à l'infrastructure et tarification des transports.....	13
4.7 Transport intermodal et concurrence.....	14
4.8 Coordination des horaires intermodaux.....	15
C. Services et réglementations communs à tous les modes.....	15
4.9 Systèmes d'information et de gestion.....	15
4.10 Responsabilité.....	18
D. Activités horizontales.....	18
4.11 Recherche et innovation.....	18
4.12 Évaluation et étalonnage des performances.....	19
4.13 Tables rondes nationales.....	20
4.14 Statistiques intermodales.....	21
Chapitre 5 L'intermodalité et les autres politiques.....	22
5.1 La société de l'information.....	22
5.2 Développement régional et cohésion.....	22
5.3 L'intégration des PME.....	23
5.4 Environnement.....	23
Conclusions.....	24

Tableau 1	Éléments clés de l'intermodalité.....	II
Tableau 2	Actions clés pour réaliser l'intermodalité.....	II
Figure 1	La chaîne de transport intermodal.....	2
Annexe 1	Programme d'actions	
Annexe 2	Actions en cours	

RÉSUMÉ

1. L'existence d'un système de transport efficace est un préalable indispensable à la compétitivité de l'Union européenne. Avec l'accroissement escompté des échanges internationaux, l'élargissement possible de l'Union aux pays d'Europe centrale et orientale et le renforcement de la coopération avec les pays méditerranéens, les transports sont appelés à jouer un rôle de plus en plus important.

2. Le transport européen de marchandises a augmenté de 70 % depuis 1970. On prévoit une croissance annuelle d'environ 2 % pour les vingt prochaines années. D'après les chiffres actuels, les coûts de congestion du trafic s'élèvent à 120 milliards d'écus soit 2 % du PIB de l'Union européenne. Les accidents, la pollution atmosphérique et le bruit représentent 2 % supplémentaires. Ces coûts nuisent à la compétitivité européenne, alors que la demande de transport exige flexibilité, fiabilité et rentabilité.

3. À moins que le secteur des transports n'envisage les exigences de services indépendamment des modes et n'exploite les capacités disponibles dans les autres modes, le transport par route devrait continuer à augmenter sa part de marché qui est actuellement de 72 % (elle était de près de 50 % en 1970). La part du transport ferroviaire a diminué pour passer d'environ 32 % en 1970 à moins de 15 % en 1995. Ce déclin va probablement se poursuivre si la tendance actuelle persiste.

4. Pour atteindre un développement socio-économique durable et respectueux de l'environnement, il est aujourd'hui devenu essentiel de parvenir à une utilisation rationnelle et équilibrée des capacités existantes au sein du système européen de transport¹

5. Les moyens d'action utilisés dans un scénario de "cours normal des affaires" ne pourront résoudre les futurs problèmes liés aux transports. Il convient par conséquent de modifier l'approche actuelle et de se placer dans une optique de systèmes.

6. La promotion de l'intermodalité est un outil stratégique permettant d'envisager les transports suivant une logique de systèmes. Les services de transport proposés sont alors des liaisons porte-à-porte indépendantes des modes, fondées sur diverses possibilités de transport modal viables, représentant une utilisation originale et rationnelle du système de transport, qui réduit les coûts et génère de la valeur ajoutée.

L'objectif est la création d'un cadre garantissant une intégration optimale des différents modes, de manière à offrir des services de porte à porte continus et répondant aux besoins du client, et partant, permettre une utilisation efficace et

¹ La Communauté s'efforce donc, entre autres, de trouver "un équilibre judicieux des politiques favorisant le développement de systèmes de transport cohérents et intégrés pour la Communauté dans son ensemble" (voir Livre blanc : Le développement futur de la politique commune des transports - Construction d'un cadre communautaire garant d'une mobilité durable, ISBN 92-826 5911-9, § 40b).

rentable du système de transport, tout en favorisant la concurrence entre les opérateurs.

7. Un certain nombre d'obstacles s'opposant à la généralisation du transport intermodal ont été recensés. Il s'agit notamment de l'absence d'un réseau cohérent de modes et d'interconnexions, du manque d'interopérabilité technique entre les modes et au sein d'eux, et de la diversité des règlements et normes applicables aux moyens de transport, aux échanges de données et aux procédures. On constate par ailleurs des écarts de performance et de qualité de service entre les modes, différents niveaux de responsabilité et un manque d'information sur les services intermodaux. En conséquence, le transport de porte à porte indépendant des modes n'est pas suffisamment développé.

8. La mise en place d'un système de transport intermodal européen nécessite l'élaboration coordonnée d'une politique des transports aux niveaux européen, national et régional. Quatre stratégies fourniront l'impulsion nécessaire au développement du transport intermodal dans le cadre de la politique commune des transports (voir tableau 1).

Tableau 1 : Éléments clés de l'intermodalité

▷ Une stratégie européenne pour l'infrastructure : réseaux et nœuds transeuropéens de transport
▷ Le marché unique des transports : harmonisation des conditions réglementaires et des règles de concurrence
▷ Identification et élimination des obstacles et des coûts de friction associés
▷ Réalisation de la société de l'information dans le secteur des transports

9. Dans la mesure où le transport intermodal requiert beaucoup plus de données que le transport conventionnel, la société de l'information a un rôle capital à jouer dans le domaine des transports. Le transport assisté par ordinateur (Computer Aided Transport - CAT), c'est-à-dire l'utilisation des technologies de l'information et des communications, est essentiel à la création de services de transport efficaces et répondant aux besoins des clients. Les systèmes d'information et d'aide à la décision ouverts et souples sont en train de changer la façon dont les transports sont organisés et gérés, et vont à la fois renforcer les opportunités de marché actuelles et en créer de nouvelles. En outre, l'utilisation des infrastructures d'information et le développement de nouvelles capacités spécifiques pour les opérations intermodales contribueront à rendre la nouvelle approche plus attrayante.

10. L'intermodalité n'implique aucun choix modal; elle concerne l'intégration des modes à trois niveaux :

- 1) l'infrastructure et les moyens de transport ("matériel")
- 2) les opérations et l'utilisation de l'infrastructure (en particulier les terminaux)
- 3) les services et la réglementation (passage d'un cadre modal à un cadre indépendant des modes).

11. La Commission prendra les initiatives qui s'imposent dès lors que des aspects réglementaires ou légaux seront en cause. Tout en respectant le principe de subsidiarité, elle interviendra également dans les domaines où l'intermodalité dépend d'une coordination au niveau européen (voir tableau 2).

Tableau 2 : Actions clés pour réaliser l'intermodalité

Infrastructure et moyens de transports intégrés <ul style="list-style-type: none">▷ Intensifier la conception intermodale des réseaux transeuropéens de transport▷ Favoriser la conception et le fonctionnement de points de correspondance intermodale▷ Harmoniser les normes applicables aux moyens et matériel de transport
Interopérabilité et interconnectivité des opérations <ul style="list-style-type: none">▷ Intégration de freeways de fret dans un environnement intermodal▷ Élaboration de principes communs de charges à l'infrastructure et de tarification▷ Harmonisation des règles de concurrence et des régimes d'aide d'État sur une base intermodale
Services et réglementations communs à tous les modes <ul style="list-style-type: none">▷ Harmonisation et standardisation des procédures et des systèmes d'EDI▷ Responsabilité intermodale▷ Recherche et démonstration▷ Étalonnage des performances▷ Statistiques intermodales

12. Comme les autres mesures déjà proposées par la Commission, les actions envisagées dans la présente communication visent à éliminer les obstacles qui s'opposent actuellement au transport intermodal de porte à porte, et donc à promouvoir une utilisation accrue des modes de transport respectueux de l'environnement qui offrent des capacités. En améliorant le potentiel du transport ferroviaire et du transport fluvial et maritime et en proposant, le cas échéant, des solutions efficaces pour remplacer les parcours unimodaux routiers, l'intermodalité contribuera à atténuer la congestion des réseaux routiers. L'amélioration des performances des chemins de fer, l'internalisation intégrale des coûts externes et la promotion de l'intermodalité font partie d'une stratégie globale en faveur d'une mobilité durable.

Chapitre 1 Le concept d'intermodalité

13. Du fait de l'intensification du trafic de marchandises et du déséquilibre accru dans l'utilisation des divers modes et infrastructures de transport, le système de transport de l'Union européenne montre certains signes d'inefficacité du point de vue socio-économique. De plus en plus, le transport de marchandises apparaît aux citoyens de l'Union européenne comme une source de coûts sociaux et environnementaux.

14. Le scénario du "cours normal des affaires", qui repose sur des politiques modales, ne permettra probablement pas de répondre de façon durable aux besoins présents et futurs de mobilité. Une approche globale des systèmes de transport s'impose. Le développement de l'intermodalité est un instrument de politique de transport novateur et prometteur, qui permet une approche globale des systèmes de transport, permettant une utilisation plus rationnelle et plus équilibrée de la capacité de transport disponible (infrastructure, matériel roulant, équipement de manutention, etc.)

15. Afin de parvenir à une interprétation commune du concept d'intermodalité, la Commission en propose la définition suivante : l'intermodalité est une caractéristique d'un système de transport, en vertu de laquelle au moins deux modes différents sont utilisés de manière intégrée pour compléter une chaîne de transport de porte à porte.

16. L'intermodalité² est un indicateur de qualité du niveau d'intégration entre les différents modes : davantage d'intermodalité implique davantage d'intégration et de complémentarité entre les modes, ce qui permet une utilisation plus rationnelle du système de transport. La justification économique de l'intermodalité est que les modes de transport qui, individuellement, présentent des caractéristiques économiques et opérationnelles intrinsèques favorables peuvent être intégrés dans une chaîne de transport de porte à porte afin d'améliorer l'efficacité globale du système de transport. Cette intégration entre les modes doit être réalisée aux niveaux de l'infrastructure et du reste du matériel (par exemple, unités de chargement, véhicules, télécommunications), des opérations et des services, ainsi que des conditions réglementaires (voir figure 1).

² Le transport intermodal peut être interprété comme l'acheminement d'une marchandise empruntant au moins deux modes différents au sein d'une chaîne de transport de porte à porte.

Pour la Commission, l'intermodalité et le transport intermodal ont une définition plus large que celles qui ont été précédemment formulées par plusieurs organismes. La définition proposée par la Conférence européenne des ministres des transports restreint le transport intermodal au transport par charges unitaires, alors que l'unitarisation n'est qu'un des moyens possibles, quoique important, pour faciliter le transfert modal des marchandises. Eu égard au transport combiné, l'UE utilise, notamment dans le cadre de la directive 92/106/CEE, une définition plus restreinte visant à promouvoir uniquement les types de transport limitant de façon spécifiée le parcours routier.

Transport intermodal (CEMT) : acheminement d'une marchandise utilisant plusieurs modes de transport mais dans le même contenant, sans rupture de charge. Le contenant peut être un véhicule routier ou une unité de transport intermodale.

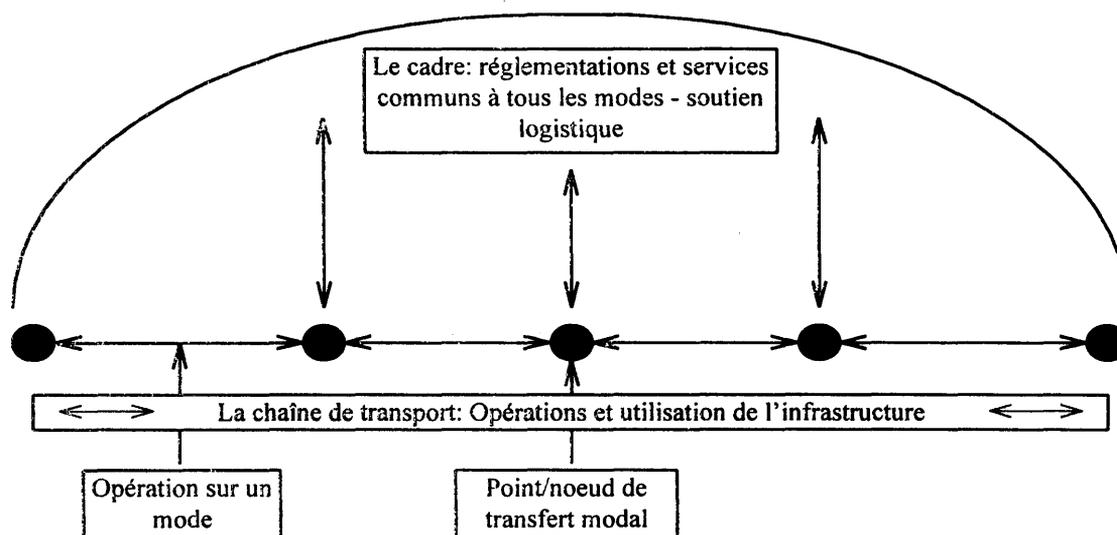
Transport combiné (CEMT) : transport intermodal dont les parcours européens s'effectuent principalement par rail, voies navigables ou mer, et les parcours initiaux et/ou terminaux, les plus courts possibles, par route.

L'objectif est la création d'un cadre garantissant une intégration optimale des différents modes, de manière à offrir des services de porte à porte continus et répondant aux besoins du client, et partant, permettre une utilisation efficace et rentable du système de transport, tout en favorisant la concurrence entre les opérateurs.

17. La stratégie intermodale devrait permettre à l'utilisateur des transports de déterminer lui-même l'utilisation optimale des différents modes. L'approche porte à porte du transport intermodal nécessitera par conséquent une analyse approfondie des besoins des utilisateurs.

18. L'intermodalité n'est pas liée à certains modes. C'est un mécanisme d'échange et de mobilité au sein duquel chaque mode, ferroviaire, fluvial, maritime, aérien et routier, contribue à l'optimisation de l'ensemble du système, en s'appuyant sur des services avancés d'information et de communication. Au niveau des opérations de transport, les nouveaux services issus des technologies de l'information et des communications amélioreront l'utilisation des capacités existantes.

Figure 1: La chaîne de transport intermodal



Source: CEC

19. De toute évidence, l'intermodalité ne vise pas à imposer un quelconque choix modal. Cependant, en améliorant les connexions entre tous les modes de transport et en les intégrant au sein d'un système unique, l'intermodalité permet de mieux utiliser le chemin de fer, les voies fluviales et le transport maritime à courte distance qui, en soi, ne permettent pas dans la plupart des cas un acheminement de porte à porte. L'intermodalité est par conséquent complémentaire aux autres politiques de transport menées par l'UE, notamment en vue de la libéralisation des marchés de transport, du développement des Réseaux Trans-Européens de Transport et de la promotion d'une tarification équitable et efficace.

Chapitre 2 Logistique : la complexité de la demande

20. Le transport de marchandises est une demande dérivée. Elle fait par conséquent partie du processus économique. Les exigences liées aux procédés industriels ont radicalement changé au cours des 10 dernières années; elles sont façonnées par la concurrence mondiale, la brièveté des procédés de fabrication et du cycle de vie des produits, et la nécessité de réduire les coûts. Le recours à la "livraison juste à temps", la production sur mesure et la concentration des centres d'approvisionnement et de distribution ont créé une interdépendance étroite entre les processus de production et distribution et le transport, visant à assurer une haute qualité de service, à réduire les délais de distribution et à abaisser les coûts. Dans le même temps, la concurrence sur les marchés mondiaux a fait augmenter le nombre d'intervenants et a élargi la portée géographique des chaînes d'approvisionnement et de distribution.

21. Une logistique efficace est désormais un facteur de compétitivité essentiel.

La logistique peut se définir comme la gestion du flux et du stockage des matières premières, des en-cours et des produits finis, ainsi que des informations qui s'y rapportent, depuis le point d'origine jusqu'au point de consommation finale, en fonction des besoins des clients. Dans un sens plus large, elle inclut également la récupération et l'élimination des déchets.

22. Le transport joue un rôle majeur dans la logistique et la qualité de service de la chaîne globale d'approvisionnement et de distribution. Le transport de marchandises doit satisfaire à des exigences de qualité de plus en plus élevées en termes de flexibilité, de rapidité et de fiabilité, pour assurer la livraison des marchandises en un lieu précis au moment voulu. Cela comprend l'acheminement des marchandises, ainsi que des activités de stockage/entreposage, de conditionnement ou d'adaptation au client. Suivant le type de marchandise, les coûts de logistique peuvent représenter jusqu'à un tiers du prix final sur le marché, mais cette proportion est souvent moindre et elle a en général diminué au cours des dernières décennies. Environ un quart des coûts logistiques peuvent être liés au transport.

23. Étant donné les interactions complexes entre fournisseurs, fabricants, détaillants et consommateurs, l'intermodalité permettra d'intégrer une vaste gamme de services de transport dans les chaînes d'approvisionnement et de distribution.

24. Des flux d'information et de communication opérationnels sont indispensables à la gestion de chaînes d'approvisionnement et de distribution multipartites. Ils permettent les échanges d'informations avant et pendant les trajets, notamment sur la disponibilité des services, les procédures de négociation, le suivi et le repérage, des informations sur les dysfonctionnements et le flux des documents de transport. Les services avancés tels que les systèmes d'information en temps réel accélèrent le flux des informations et les rendent plus fiables, améliorant ainsi la qualité de service.

25. Du fait des stratégies commerciales qui se concentrent sur les compétences essentielles, les services logistiques tiers représentent un marché porteur. Les prestataires spécialisés en services logistiques proviennent des secteurs de la gestion de la production, de l'entreposage ou des transports. Ils arrivent en grand nombre sur le marché. Leur rôle est de proposer des solutions spécifiquement adaptées au secteur et au client pour intégrer les flux intra-entreprise de matériel et de marchandises et les procédures de transport inter-entreprises. De plus en plus, ils seront

amenés à intervenir, au nom de leurs clients industriels, dans la définition des besoins liés à la demande de transport, et à étudier dans quelle mesure le transport peut apporter une valeur ajoutée dans la chaîne logistique globale.

Chapitre 3 Les obstacles à l'utilisation du transport intermodal de marchandises

26. Dans le système de transport à dominante modale actuel, tout changement de mode au sein d'un parcours équivaut à un changement de système au lieu d'un simple transbordement technique. Il en résulte des coûts de friction qui font que le transport intermodal peut ne pas être compétitif par rapport au transport unimodal.

Les coûts de friction constituent un indicateur de l'inefficacité d'une opération de transport

Ils se traduisent par :

- des prix plus élevés
- des parcours plus longs, davantage de retards ou des délais moins fiables
- une plus faible disponibilité des services de qualité
- des restrictions sur le type de marchandises
- un risque accru d'endommagement de la cargaison
- des procédures administratives plus complexes

27. Pour rendre le transport intermodal attrayant pour les utilisateurs, les coûts de friction doivent être identifiés, quantifiés, qualifiés et réduits.

28. Dans le même temps, les services logistiques au sein de la chaîne de transport intermodal devront offrir une valeur ajoutée afin de compenser les coûts de friction. Les noeuds et points de transfert du réseau devront être particulièrement bien adaptés à l'offre de services tels que l'entreposage, la gestion de l'information ou la particularisation des produits. Le marché doit être capable d'identifier ces débouchés et de les exploiter, et la politique du transport intermodal doit éliminer tous les goulets d'étranglement pouvant empêcher les opérateurs d'exploiter ces débouchés.

29. Les utilisateurs du transport intermodal supportent des coûts de friction en raison du manque d'interconnectivité aux trois niveaux suivants :

- 1) infrastructure et matériel de transport
- 2) opérations et utilisation de l'infrastructure, en particulier des terminaux
- 3) services et réglementations orientés sur les modes³.

3.1 Infrastructure et matériel de transport

30. Pour un certain nombre de couloirs européens de forte densité, il n'existe pas de réseau cohérent de modes et d'interconnexions entre ces modes. Des tronçons d'infrastructure manquants au sein d'un mode ou des liens manquants entre les modes, aussi limités soient-ils, peuvent interrompre les chaînes de transport intermodal. Ces ruptures imposent aux opérateurs des coûts de transfert et de friction supplémentaires. Un accès inadéquat par rail, route, voie fluviale ou maritime aux points de transfert existants peut empêcher l'intégration de ces modes

³ Les obstacles et les coûts de friction ont été débattus et dans une large mesure recensés par les experts de l'industrie dans le cadre de la Task force Intermodalité dans les transports.

et le transfert modal. Ces insuffisances peuvent compromettre l'efficacité du fractionnement des gros volumes, par exemple, dans le transport intercontinental ou à grande distance.

31. Le système actuel étant financé et géré séparément pour chaque mode, il n'est pas évident de savoir à qui incombe le renforcement des liens entre ces modes. Par ailleurs, l'existence de différents régimes de propriété de l'infrastructure et des terminaux et de différents systèmes de tarification de leur usage ne facilite pas une planification transparente et coordonnée des infrastructures aux niveaux local et régional, et encore moins au niveau européen.

32. La performance du transport intermodal sera égale à celle du maillon le plus faible de la chaîne de transport. Par conséquent, l'absence d'interopérabilité au sein de certains modes pose de sérieux problèmes. Les obstacles sont bien connus; il s'agit notamment des différents systèmes de signalisation ferroviaire et des divers gabarits de chargement, ainsi que des différentes hauteurs de ponts sur les voies fluviales européennes.

33. Les spécifications techniques des moyens de transport font souvent l'objet d'une réglementation différente suivant les pays et suivant les modes, ce qui pose également des problèmes d'interopérabilité. En outre, les différents opérateurs ont tendance à acquérir le matériel roulant et/ou les véhicules qui conviennent à leurs activités et aux unités de chargement pour lesquelles ils ont opté. La gestion de divers types de véhicules correspondant à différents opérateurs est source d'encombres au niveau des terminaux et entraîne des inefficacités. Les différences de dimensions, tant sur le plan des moyens de transport que sur celui de l'infrastructure, abaissent également le niveau d'interopérabilité entre les modes, comme par exemple entre le fret aérien et le fret ferroviaire.

34. La grande variation des dimensions des unités de chargements d'un mode à l'autre est un autre facteur qui réduit l'interopérabilité entre les modes. L'incompatibilité des matériels de transport utilisés pour le trafic routier, ferroviaire, fluvial et maritime à courte distance fait augmenter les coûts de transfert et de manutention, et exige des techniques de transbordement complexes. Si les choses continuent leur cours actuel, la complexité croissante des besoins logistiques et l'augmentation prévue des échanges internationaux vont renforcer la tendance à la divergence des unités de transport. Le recours à des unités de chargement spécialisées fera augmenter la fréquence du retour à vide de ces unités.

3.2 Opérations - utilisation de l'infrastructure

35. Les points les plus faibles de l'actuel système de transport intermodal, à l'origine de nombreux coûts de friction, sont les points de correspondance entre les modes. Cette situation s'explique notamment par l'absence ou le manque d'interopérabilité technique entre les modes et les unités de chargements. En outre, les terminaux actuels où l'on utilise généralement un mélange de procédés mécanisés et manuels lourds ne sont pas gérés efficacement et ne bénéficient pas du support télématique approprié. Par ailleurs, certains services tels que l'identification des véhicules, des unités de chargements et des marchandises, ou les systèmes d'information prédictive concernant la mise à disposition sont souvent inaccessibles de manière intermodale. Afin de minimiser le risque d'interruption de la chaîne intermodale, de plus en plus d'opérateurs créent leurs propres terminaux spécialisés. Cette manœuvre leur permet de mieux contrôler la situation, mais elle fait également augmenter le coût du transport de porte à porte pour l'utilisateur, en particulier lorsque la capacité n'est pas exploitée de façon optimale.

36. Les transports routiers, ferroviaires, aériens, maritimes et fluviaux se caractérisent par des niveaux inégaux de performances et de qualité de service. Cela est dû en partie à des différences intrinsèques de structure des coûts des différents modes, mais aussi aux écarts de concurrence et de libéralisation entre les modes. L'utilisateur perçoit le transport routier comme la référence en matière de transport de marchandises en Europe : il s'agit d'un mode compétitif et dynamique, dont la qualité de service continue de s'améliorer et les coûts d'exploitation de décroître. Dans les modes pour lesquels l'accès à l'infrastructure nécessite des moyens très importants, les opérateurs ont tendance à adopter un comportement monopolistique qui se traduit par un manque d'opérations répondant aux besoins du client et par une sous-utilisation de la capacité. Les opérateurs qui bénéficient d'aides d'État et qui n'ont pas à affronter la concurrence au sein d'un mode peuvent être tentés d'utiliser les revenus provenant de leur position dominante pour soutenir des activités dans un autre mode, faussant ainsi la concurrence.

37. Dans la mesure où les opérateurs possèdent leur propre flotte, voire leur propre infrastructure, ils ont souvent tendance à se cantonner à un seul mode de transport et à ignorer les options plus intéressantes que pourraient proposer d'autres modes. Ils ne coordonnent pas leurs informations et leurs pratiques commerciales, et dans de nombreux cas, ne sont pas vraiment en mesure de maîtriser toutes les opérations et activités qui interviennent dans la chaîne de transport de porte à porte.

38. L'inégalité du temps de travail dans les différents modes est une autre source de coûts de friction pour le transport intermodal. Le problème n'est pas seulement la durée effective du travail, mais aussi l'absence de souplesse qui permettrait d'adapter le temps de travail des conducteurs et des équipages de manière à permettre des opérations entre les modes. Cela vaut en particulier pour les terminaux. En tant qu'interfaces entre les modes, les terminaux ne peuvent pas toujours s'adapter aux horaires des trains et des navires qui sont exploités 24 heures sur 24.

39. Les utilisateurs potentiels du transport intermodal peuvent être découragés par les délais inutiles qui ralentissent la chaîne de transport du fait de l'absence d'harmonisation des horaires des différents modes. Une cargaison immobilisée pendant plusieurs heures, voire plusieurs jours, avant d'être prise en charge par le mode suivant crée des coûts de friction supplémentaires par rapport au transport unimodal.

3.3 Services et réglementations orientés sur les modes

40. L'absence d'un réseau systématique permettant l'échange de données tout au long de la chaîne de transport intermodal entraîne des coûts élevés et nuit à la qualité de service. Il est à l'origine du développement progressif de systèmes modaux et locaux, ainsi que de procédures internes. Les systèmes modaux existants de transmission des informations obligent l'utilisateur à réintroduire les mêmes données à chaque interface, parfois suivant différentes normes d'EDI ou de messages. L'absence de systèmes harmonisés pour la communication électronique entre les différents partenaires de la chaîne intermodale empêche une planification adéquate des opérations, à moyen et à très court termes. En l'absence de systèmes de suivi et repérage des envois couvrant la totalité du parcours effectué selon les différents modes, il est impossible de détecter rapidement les problèmes et les erreurs d'acheminement.

41. En cas d'avarie de la cargaison, il est difficile, pour les utilisateurs du transport intermodal, de déterminer qui, au sein de la chaîne de transport, est en fin de compte responsable du

problème, puisque le transport international en Europe est régi par différentes conventions en matière de responsabilité, en fonction du mode de transport concerné⁴. Le niveau de responsabilité des opérateurs est plus élevé dans certains modes que dans d'autres. La situation est rendue encore plus complexe par les régimes de responsabilité particuliers qui sont encore en vigueur dans certains pays d'Europe pour le transport national.

42. Des goulets d'étranglement d'ordre administratif nuisent également à la compétitivité du transport intermodal. Les documents de transport sont encore dans une large mesure établis sur support papier et diffèrent suivant les modes, notamment pour le transport maritime, ferroviaire, routier ou aérien. Les règles régissant les opérations de transit douanier diffèrent également en fonction du mode.

43. Pour pouvoir acheminer les marchandises à destination dans le délai imparti, le transport intermodal nécessite une gestion et un contrôle efficaces de toute la chaîne de transport de porte à porte. Cependant, les utilisateurs arguent que dans la mesure où la plupart des opérateurs de transport exercent leurs activités dans un mode donné, ils ne s'acquittent pas de cette tâche de gestion et de contrôle. Cela est en partie dû à la compétitivité et à la flexibilité du transport routier en Europe. Une autre raison est que les nouveaux services intermodaux peuvent nécessiter davantage de planification que les parcours monomodaux correspondants, entre autres parce qu'il faut s'assurer de l'existence d'une demande suffisante pour justifier des services réguliers. Cette situation peut également s'expliquer par une certaine méconnaissance des avantages potentiels du transport intermodal, ainsi que par une volonté des opérateurs d'optimiser l'utilisation de leurs propres infrastructures et véhicules.

3.4. Conclusion

44. En conclusion, le transport intermodal de marchandises en Europe semble aujourd'hui incapable de satisfaire les besoins logistiques de plus en plus complexe d'une économie qui s'insère dans un marché concurrentiel de dimension mondiale. Les transferts entre modes, d'une façon générale, créent trop de coûts de friction et n'offrent pas suffisamment de possibilités d'intégration de services à valeur ajoutée au sein de la chaîne de transport porte à porte. Il est par conséquent impératif de parvenir à une meilleure utilisation de l'ensemble des infrastructures correspondant aux différents modes, en raison notamment de l'accroissement prévu du transport de marchandises.

⁴ Transport maritime : Règles de La Haye et de Visby, 1968
Transport aérien : Convention de Varsovie, 1929
Transport ferroviaire : Convention relative au contrat de transport international de marchandises par rail (CIM), 1985
Transport routier : Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), 1956.

Chapitre 4 : Vers la réalisation du système de transport intermodal de marchandises européen

45. La tâche des autorités publiques va consister à fournir un cadre stratégique favorisant une intégration optimale des différents modes de transport. L'interopérabilité et l'interconnectivité renforceront l'utilisation efficace et rationnelle des infrastructures et des capacités de transport. Cela facilitera l'établissement de services de transport porte à porte qui répondent aux besoins du client et tirent parti des points forts de chacun des modes de transport.

La Commission préconise la mise en place d'un système de transport intermodal qui encourage la coopération et la complémentarité entre les modes de transport tout en favorisant la concurrence entre les opérateurs.

46. Les actions décrites ci-après correspondent aux mesures à prendre pour mettre en place un système de transport véritablement intermodal viable à long terme. La mise en oeuvre de ces actions nécessitera un engagement des autorités publiques et des acteurs du marché des transports.

47. Ces actions peuvent être réparties en quatre catégories :

- A. Infrastructure et matériel de transport intégrés
- B. Interopérabilité et interconnectivité des opérations
- C. Services et réglementations communs à tous les modes
- D. Activités horizontales.

A. Infrastructure et moyens de transport intégrés

4.1. Un réseau d'infrastructures cohérent au niveau européen

48. Les responsables de la planification et de la gestion de l'infrastructure dans les États membres devraient établir une meilleure coopération transmodale au niveau européen de manière à mettre en place des réseaux d'infrastructures cohérents. La définition de liaisons intermodales permettra de créer un réseau européen de points de transfert, sur la base de critères qui tiennent compte des flux de marchandises réels et escomptés, des besoins des chaînes d'approvisionnement et de distribution ainsi que des contraintes liées à l'aménagement du territoire et à l'environnement.

49. A long terme, ce type d'approche stratégique reposant sur la coopération au niveau européen débouchera sur un réseau d'infrastructures intermodal garantissant l'interopérabilité et l'interconnectivité entre les modes (c'est-à-dire au niveau des systèmes). Cette approche doit être fondée, notamment, sur l'évaluation de l'intégration potentielle des programmes régionaux et locaux d'infrastructure dans un cadre de dimension européenne. Il conviendra d'examiner, avec les États membres, la possibilité de réhabiliter, pour un coût relativement modéré, des infrastructures disponibles mais inutilisées afin de combler les éventuels tronçons manquants

qui entravent la continuité de la chaîne⁵. Il faudra en outre tenir compte de l'importance de l'évolution des concepts d'exploitation et de service pour l'ensemble de la chaîne de transport et pour les fonctions des points de transfert sur les courtes et moyennes distances.

Action : Révision des réseaux de transport transeuropéens

50. La Communauté a reconnu la nécessité d'adopter une logique de réseaux pour la planification des infrastructures de transport⁶ et elle a, par la suite, adopté les orientations communautaires pour le développement des Réseaux Transeuropéens de Transport⁷ (RTE-T). La première révision générale des orientations des RTE-T de 1996, prévue pour 1999, renforcera la configuration intermodale des RTE-T. La Commission européenne a donc créé un Groupe de Travail sur le Transport Multimodal, qui rassemble des experts des États membres. Ce groupe établira un avant-projet intermodal pour tous les modes de transport et proposera des critères pour la localisation des points d'interconnexions et des terminaux. Ses travaux tiendront compte des résultats des travaux de recherche en cours sur la politique intermodale et les concepts en matière de transport⁸. A titre d'exemple, on peut citer les projets EMOLITE (Evaluation Model for the Optimal Location of Intermodal Terminals in Europe) (modèle d'évaluation pour la localisation optimale de terminaux intermodaux en Europe), IQ (Quality Improvement of Intermodal Networks and Terminals) (amélioration de la qualité des réseaux et terminaux intermodaux) et IMPULSE (Technological Improvements in Intermodal Networks and Terminals) (améliorations technologiques des réseaux et terminaux intermodaux).

4.2 Interconnexions et points nodaux qui génèrent de la valeur ajoutée

51. Les points de transfert entre les modes seront les noeuds du réseau intermodal. Les activités et services qui se dérouleront à cet endroit devraient conférer une valeur ajoutée à l'ensemble de la chaîne de transport. Certains de ces noeuds deviendront des centres d'activité économique intégrant le potentiel d'offre et de demande régional dans des structures logistiques et des marchés concurrentiels. Grâce à l'établissement d'installations de production ou d'adaptation des produits aux besoins des clients, à la mise en réseau des chaînes logistiques locales et à l'organisation de structures de distribution autour de ces points de transfert, ces noeuds prendront une dimension plus importante que celle que leur confèrent les seules activités de transport. Pour les opérateurs et prestataires de services du secteur des transports, des fonctions d'assistance telles que la possibilité de restituer des véhicules ou des unités de chargement (loués) pour divers modes de transport, pourraient constituer un argument de poids en faveur du transport intermodal.

⁵ A cet égard, un certain nombre d'actions européennes dans le domaine de la RDT, telles que EUFRANET (transports ferroviaires) ou EUDET (navigation intérieure) peuvent apporter une contribution appréciable.

⁶ Article 129 B du traité sur l'Union européenne, Livre blanc " Le développement futur de la politique commune des transports".

⁷ Décision n° 1692/96/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, J. O. n° L 228, Vol. 39, du 09.09.96.

⁸ Dans le programme "Transports" du 4e programme-cadre pour des actions communautaires de recherche, de développement technologique et de démonstration (1994-1998).

52. Les nouveaux concepts en matière de transbordement et l'augmentation de l'automatisation peuvent contribuer à diminuer les coûts de friction pour les utilisateurs en accélérant les transferts entre modes. Ils permettront également une répartition plus efficace des flux de transport à forte densité dans des flux régionaux moins denses. Ils amélioreront aussi les possibilités de regrouper les flux de transport d'origines diverses en flux communs sur les réseaux principaux. Les terminaux et les noeuds joueront un rôle d'interfaces entre les couloirs de transport à fort volume de trafic et les réseaux locaux et régionaux à faible volume de trafic.

Action : Inventaire des possibilités et élimination des goulots d'étranglement en vue de la mise en place de services logistiques possédant un potentiel de valeur ajoutée

53. La Commission soutiendra une étude et financera des projets de démonstration relatifs aux possibilités de fournir des services logistiques aux points de transfert et au potentiel de valeur ajoutée offert par ces services à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et de distribution. L'étude mettra en évidence les exigences auxquelles l'intégration des transports et de la logistique devra satisfaire et évaluera l'efficacité économique des noeuds et des points de transfert. La Commission prendra les initiatives appropriées, en organisant par exemple des tables rondes avec les représentants du secteur, pour éliminer les éventuels goulots d'étranglement, tels que les horaires d'ouverture restrictifs ou les procédures administratives lourdes.

4.3 Harmonisation des normes relatives aux unités de chargement

54. La diversité des unités de chargement (conteneurs de différentes tailles, caisses mobiles) devra être évaluée en fonction des exigences du transport intermodal et des utilisateurs. L'harmonisation des normes concernant les dimensions, le poids et d'autres caractéristiques pour tous les modes de transport facilitera les transferts intermodaux pour une grande partie des marchandises à transporter. L'utilisation de nouvelles unités de chargement, notamment pour les petites charges, ainsi que l'apparition de technologies de transbordement flexibles permettra de planifier et d'exploiter les capacités de manière modulaire. La mise au point de formules de location souples favorisera l'innovation et aidera les opérateurs de transport à réduire leurs frais fixes. La rationalisation de l'utilisation des unités de chargement, par la mise en place de systèmes de mise en commun ou de circulation, contribuera à améliorer les coefficients de remplissage et permettra d'éviter les trajets à vide.

Action : Pilotage du processus d'harmonisation des unités de chargement

55. Tout en respectant la législation communautaire existante⁹ relative aux dimensions maximales autorisées pour certains véhicules routiers, et en s'inspirant des travaux des différents organismes de normalisation, la Commission créera des groupes de travail responsables de différents secteurs de marchés en vue d'analyser les goulots d'étranglement et les possibilités qui existent en matière d'harmonisation, au niveau des modes de transport et des secteurs industriels, des normes relatives aux unités de chargement en Europe. Compte tenu de l'importance des pratiques commerciales au niveau mondial, il sera nécessaire de déterminer et de mettre au point des normes harmonisées. Ces normes devront également tenir compte de l'incidence de la certification des véhicules sur l'interconnectivité entre les modes. Les conclusions d'une étude relative à l'incidence de la diversité des normes sur le matériel roulant,

⁹ Directive 96/53/CE., J.O. n° L 235 du 17.09.96.

les véhicules et les navires seront également prises en considération. Les travaux déboucheront sur une définition des meilleures pratiques et stratégies à adopter pour le processus d'harmonisation. La Commission escompte que ces éléments auront un effet dynamisant pour les organismes de normalisation et organisations internationales concernés.

B. Interopérabilité et interconnectivité des opérations

4.4 Opérateurs de fret intermodaux

56. Sur le marché européen des transports, les opérateurs intermodaux se feront concurrence sur différents modes de transport et augmenteront leurs parts de marché. Outre les opérateurs spécialisés dans le transport de marchandises par un seul mode de transport, une nouvelle génération d'opérateurs intégrés va fournir des services de transport porte à porte. Ces opérateurs auront une vision neutre des différents modes. Ils s'efforceront de trouver la combinaison de modes et de services la plus rentable de façon à maximaliser la valeur ajoutée à la chaîne logistique dans son ensemble. Leurs services seront adaptés aux besoins de l'utilisateur final et comprendront la maîtrise complète des opérations et la gestion des informations sur les marchandises transportées porte à porte.

57. Les activités de gestion et de contrôle de l'ensemble de la chaîne de transport porte à porte auront une importance capitale. Afin d'assurer ce contrôle, l'opérateur devra soit se charger de l'exploitation des véhicules qui transportent les marchandises (du type transporteur), soit organiser efficacement la chaîne et la gestion des informations pertinentes (du type transitaire).

Action: Analyse de marché destinée à accroître l'intégration du transport et de la logistique

58. La Commission effectuera une étude portant sur les différents types d'acteurs du marché des transports et analysant leur taille et le type de services qu'ils offrent ou demandent. Cette étude recensera, pour chaque type d'acteur, les obstacles et les possibilités qui se présentent lorsqu'il s'agit d'exécuter des fonctions de transport intermodal et de satisfaire à des exigences logistiques. Elle mettra en évidence les domaines commerciaux, techniques et réglementaires dans lesquels des possibilités d'action sont ouvertes aux autorités ou aux acteurs concernés par ce marché.

Action: Prolongation du programme PACT

59. Le programme PACT (Actions Pilotes en faveur du Transport Combiné)¹⁰ aide les opérateurs à lancer des projets adaptés aux exigences du marché et innovants dans le domaine du transport combiné (rail, route, voies navigables et navigation côtière). Le premier programme PACT (1992-1996) a permis de cofinancer 66 projets sur 33 liaisons dans tous les États membres. La Commission a proposé que le programme soit prolongé jusqu'en 2001 et a rajouté le transport maritime à courte distance aux modes de transport visés.

4.5 Accès ouvert aux infrastructures

¹⁰ Décision de la Commission n° 93/45/CEE, du 22 décembre 1992, relative à l'octroi de soutiens financiers à des actions pilotes en faveur du transport combiné (J.O. n° L 16 du 25.01.1993, p. 55) et proposition de règlement (CE) du Conseil relatif à l'octroi de soutiens financiers communautaires à des actions pilotes en faveur du transport combiné, Communication au Conseil COM(96)335 final du 24.07.96.

60. La séparation des activités de gestion de l'infrastructure et de l'exploitation garantira aux opérateurs existants et nouveaux¹¹ un accès ouvert et non-discriminatoire au réseau. Elle assurera un niveau de transparence suffisant pour les coûts et les règles relatives aux infrastructures.

Action : Intégration de "freeways" de fret ferroviaire dans un environnement intermodal

61. Le problème de l'accès ouvert aux infrastructures pour tous les opérateurs titulaires d'une autorisation se pose notamment dans le secteur ferroviaire. La Commission a proposé de créer des "freeways" de fret ferroviaire transeuropéens caractérisés par un accès ouvert et par l'élimination d'une grande série d'obstacles au trafic international¹². Cette idée est mise en pratique par les compagnies de chemins de fer, les États membres et les expéditeurs de fret. Les premiers "freeways" devraient être opérationnelles avant la fin de 1997. Étant donné qu'elles sont susceptibles de devenir un élément important du réseau de transport intermodal, la Commission donnera la priorité à leur développement¹³.

4.6 Charges à l'infrastructure et tarification des transports

62. Les charges et les tarifs sont établis de manières très différentes selon les modes de transport et on constate également d'importantes variations dans la couverture de l'infrastructure et des coûts externes¹⁴. Cette situation est à l'origine de deux sortes de problèmes. Premièrement, elle conduit à une distorsion des choix modaux due aux différences entre les taux de couverture des coûts et à la diversité des bases utilisées pour l'imputation des coûts (moyenne, coûts marginaux et somme forfaitaire, par exemple). Dans un tel contexte, il est difficile de combiner efficacement les différents modes dans une chaîne de transport intermodale. Deuxièmement, la coexistence de différents systèmes de tarification qui se sont développés dans un environnement strictement modal implique que les charges applicables aux différents éléments de la chaîne (route et rail, par exemple) reposent sur des principes différents et parfois contradictoires. Il est donc généralement difficile d'établir la base tarifaire des opérations intermodales. Cette situation nuit à la mise en place même de services intermodaux.

Action : Élaboration de principes communs de tarification et d'établissement des charges

63. La Commission élaborera des principes communs de tarification et d'établissement des charges pour les différents modes. Cet ensemble de principes sera, bien évidemment, mis au point progressivement et en tenant compte des spécificités des différents modes. L'objectif poursuivi est de faire évoluer la législation existante et de mettre au point une nouvelle législation, le cas échéant, en vue de garantir une plus grande homogénéité des principes sous-jacents en matière d'établissement de charges pour les infrastructures.

4.7 Transport intermodal et concurrence

¹¹ Pour les transports ferroviaires, voir les articles 6 et 10 des directives 91/440/CEE, 95/19/CE et 95/18/CE.

¹² Livre blanc - Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires, COM(96) 421 final, du 30.07.96, et COM(96) 421 /2 final, juin 1996.

¹³ Voir la communication sur les "freeways" de fret ferroviaire transeuropéens du 29 mai 1997.

¹⁴ Voir le Livre vert "Vers une tarification équitable et efficace dans les transports" (COM(95)691 final).

64. Tous les opérateurs, quel que soit le mode de transport dans lequel ils exercent leurs activités, seront soumis au respect des mêmes principes fondamentaux. Cela devrait contribuer à créer des conditions identiques dans toute l'Europe pour tous les modes de transport. L'autonomie de l'opérateur sera respectée. Les opérateurs qui se lancent dans une activité de transport en prenant tous les risques commerciaux et financiers à leur charge ne doivent pas être indûment pénalisés par rapport à leurs concurrents qui bénéficient d'aides d'État.

65. Une nouvelle réglementation sera élaborée pour la concurrence entre opérateurs intermodaux qui travaillent simultanément dans plusieurs modes de transport. L'un des piliers de cette réglementation sera l'examen et le contrôle des éventuels abus de position dominante de la part de transporteurs ou d'opérateurs. La législation communautaire sanctionne sévèrement les acteurs bénéficiant d'une position dominante qui se livrent à des pratiques illicites telles que l'utilisation des revenus provenant des opérations réalisées dans un mode de transport pour éliminer la concurrence dans un autre mode (subventions croisées), l'exclusion structurelle de marchés, la pratique de prix d'éviction et l'exploitation des sous-traitants.

Action : Révision du règlement (CEE) n° 1107/70 relatif aux aides accordées dans le domaine des transports combinés

66. La Commission va proposer les modifications nécessaires à la mise à jour du Règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil¹⁵, qui couvre, entre autres, les aides accordées au transport combiné. Cette mise à jour adaptera le règlement aux dernières évolutions et tiendra compte de la nécessité d'améliorer la compétitivité du secteur du transport combiné. La Commission entreprendra ultérieurement une révision générale du Règlement n° 1107/70 en vue de créer un cadre cohérent pour les aides accordées à tous les modes de transport intérieur.

Action: Orientations pour l'octroi d'aides d'État dans le secteur du transport intermodal

67. La Commission continuera par ailleurs à examiner plusieurs régimes d'aides d'État existants dans le domaine des transports, à évaluer leur potentiel de distorsion du marché des transports et à veiller à ce que les aides d'État éventuellement accordées à l'intérieur d'un mode donné n'aient pas d'incidence sur l'efficacité des chaînes de transport intermodales. Elle révisera, le cas échéant, les régimes d'aides d'État existants. La Commission étudiera également la possibilité de définir des orientations relatives à l'octroi d'aides d'État aux opérateurs de transport intermodal, pour les secteurs qui ne sont pas couverts par le Règlement (CEE) n° 1107/70.

Action : Application des règles de concurrence au transport de fret intermodal

68. Il est tout aussi important d'assurer en permanence le suivi et le contrôle des accords restrictifs qui ont été conclus entre les opérateurs des différents modes et qui conduisent à des distorsions injustifiées. La Commission se tourne de plus en plus vers une approche horizontale du marché des transports, selon laquelle un mode de transport n'est plus considéré comme un secteur spécifique ayant des besoins particuliers. C'est sur cette base, par exemple, que la fixation des prix pour la partie du transport terrestre par les conférences maritimes est

¹⁵ Règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil, du 4 juin 1970, relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, J.O. n° L 130 du 15.06.1970, p. 1

réexaminée. Lorsque la Commission élaborera sa politique à cet égard¹⁶, elle tiendra compte du rapport du comité des sages créé pour donner son avis sur ce problème. Les accords de coopération conclus entre les compagnies de chemins de fer seront également revus à la lumière de ces principes. La Commission s'appuiera sur l'évaluation d'un nombre suffisant de cas individuels pour étudier la nécessité d'élaborer des orientations relatives aux accords de collaboration intermodaux en vue de clarifier l'application des règles de concurrence.

4.8 Coordination d'horaires intermodaux

69. La création d'un réseau d'information servant de forum électronique où se rencontreraient les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure et les prestataires de services facilitera la coordination des horaires entre les différents modes de transport, au niveau européen (pour les trajets longue distance) comme au niveau régional (pour les trajets locaux). D'un point de vue communautaire, cette coordination sera particulièrement importante pour les transports transfrontières et les couloirs à flux rapide et à forte densité de trafic dans lesquels la chaîne intermodale est alimentée par différents modes de transport.

Action : Forum électronique pour la coordination des horaires

70. La Commission européenne, en coopération avec les prestataires de services concernés, s'efforcera de promouvoir l'utilisation de réseaux informatiques permettant la création d'un forum électronique où se rencontreraient les opérateurs de services de transport pour harmoniser leurs horaires dans la perspective d'un système intermodal. La Commission établira une synthèse pour déterminer les meilleures pratiques. Le service sera exploité par des tiers.

C. Services et réglementations communs à tous les modes

4.9 Systèmes d'information et de gestion

71. L'utilisation de la télématique, qui combine l'informatique et les télécommunications, va accroître l'importance des services de transport personnalisés offrant des interfaces automatisées entre la commande des marchandises, la gestion du transport, la facturation et les paiements. La mise en place de systèmes informatiques ouverts et d'utilisation simple contribuera à la généralisation des services électroniques avancés.

72. Afin de faciliter la gestion et le contrôle de la chaîne de transport porte à porte, les systèmes d'information et de gestion couvriront plusieurs modes et, grâce à une architecture de systèmes ouverts, seront accessibles à tout prestataire de services intéressé. Les systèmes fourniront aux utilisateurs finals des informations en temps réel sur les possibilités de transport intermodal ainsi que sur la situation de leurs cargaisons. Ils permettront, dans le même temps, une coordination optimale entre opérateurs d'une même chaîne de transport. Ils favoriseront l'introduction d'un degré élevé de planification à moyen terme et offriront des possibilités

¹⁶ Au stade actuel, on dispose d'assez peu d'éléments convaincants prouvant que la fixation de prix communs pour le transport terrestre est indispensable à la fourniture de services de transport intermodal. Par conséquent, le comité estime actuellement qu'il n'existe aucune raison justifiant l'octroi d'une exemption pour la fixation de prix communs pour le transport terrestre. (Partie III : Conclusions et recommandations du "Interim Report of the Multimodal Group", Office des publications officielles des Communautés européennes, mars 1996, ISBN 92-827-6964-X).

supplémentaires en matière d'intégration du transport à la gestion de l'ensemble de la chaîne logistique.

73. L'harmonisation des normes de communication, des procédures et des documents de transport (feuilles de route) fondée sur l'utilisation de l'EDI fera augmenter le recours aux transactions électroniques dans le secteur des transports. L'adoption de procédures types d'identification automatique des équipements (AEI) et de lecture des codes à barre permettra de réaliser un suivi et un repérage des chargements dans toute l'Europe, quel que soit le mode de transport emprunté. La généralisation du commerce électronique constituera la base d'une gestion des opérations de transport sans support papier.

Action : Systèmes intermodaux de transactions et d'information électroniques en temps réel

74. La Commission est en train de mettre en place un groupe d'experts qui sera chargé d'établir l'architecture commune de systèmes intermodaux d'information électroniques en temps réel et de recenser les obstacles qui s'opposent à la création de ces systèmes.

75. Ces systèmes d'information devront comporter des fonctionnalités telles que :

- la fourniture d'informations (horaires¹⁷, opérateurs et terminaux, prix moyens, temps de transit moyens...),
- un système de réservation d'espaces et de services,
- la conclusion de contrats,
- le suivi et le repérage des chargements, et
- la communication entre les opérateurs dans la chaîne de transport porte à porte.

76. Lorsque l'architecture intermodale de systèmes en temps réel aura été mise en place, elle sera exploitée commercialement et auto-alimentée.

77. La Commission formulera des recommandations relatives à un cadre juridique lorsque cela semble indispensable, ainsi qu'au type d'informations requises et aux formats de messages envisageables.

Action : La technologie de la société de l'information au service du transport intermodal

78. Le suivi et le repérage des chargements dans les différents modes de transport peuvent être nettement améliorés par l'utilisation des infrastructures de communications fixes ou mobiles existantes, telles que les communications de courte portée, les satellites ou le réseau GSM, qui permettent de déterminer et communiquer la position des chargements. Cependant, bien que des solutions techniques soient disponibles, l'exploitation des possibilités offertes par ces technologies est, à ce stade, essentiellement limitée aux systèmes fondés sur des modes. La Commission continuera donc à soutenir les travaux de recherche axés sur la mise en place de systèmes de suivi et de repérage dont l'interopérabilité soit garantie dans le domaine du transport intermodal, ainsi que ceux qui visent à évaluer les coûts et bénéfices liés à l'utilisation de la technologie des satellites dans ce secteur. Avec les parties concernées, elle définira une architecture de traitement intégrant les fonctions de positionnement, de communication et

¹⁷ D'où l'importance d'un forum électronique pour la coordination des horaires.

d'identification. Les travaux tiendront compte d'aspects tels que les exigences en matière de normalisation (formats de messages et type d'informations transmises), le choix des moyens de transmission (fréquences, largeurs de bande et infrastructure) et du financement du système sur une base intermodale (répartition des coûts). La Commission examinera les possibilités offertes par les orientations relatives aux réseaux transeuropéens de télécommunications pour soutenir la création de services logistiques de fret intermodaux dont l'interopérabilité soit garantie à l'échelon européen¹⁸.

Action : Opérations de transport sans support papier : harmonisation des normes

79. La Commission européenne imprimera un élan au processus de diffusion du commerce électronique dans le secteur des transports et à l'harmonisation des normes relatives à l'EDI, à l'AEI et aux codes à barres en réunissant les représentants de différents secteurs du marché et en favorisant le démarrage d'autres actions de création de cadres de normalisation d'application facultative destinés aux systèmes électroniques.

80. A l'heure actuelle, les procédures et les documents de transport varient selon les modes et les opérateurs. Dans un certain nombre de modes de transport, on passe actuellement des documents sur support papier aux messages électroniques, ce qui fournit justement l'occasion de créer un système uniforme de procédures et de documents de transport. Pour déterminer des critères de normalisation appropriés, la Commission engagera un dialogue avec les parties concernées (industrie, opérateurs, autorités). La concertation portera notamment sur les procédures douanières applicables au transit et à l'import/export, dans le cadre de l'informatisation du régime de transit communautaire en cours actuellement et de la mise en oeuvre du programme "Douane 2000".

4.10 Responsabilité

81. Les opérateurs intermodaux doivent pouvoir présenter à leurs clients un ensemble bien défini de conditions et de procédures en matière de responsabilité transparentes pour tout chargement endommagé ou perdu au cours du transport. Du point de vue de l'utilisateur final, les règles de responsabilité ne doivent pas être spécifiques d'un mode de transport et ne doivent pas opérer de distinction entre transports nationaux et transports internationaux. Outre le transport effectif de marchandises, ces règles couvriront également les dégâts ou les pertes pouvant résulter de l'exécution d'une activité logistique à valeur ajoutée dans la chaîne intermodale, par exemple l'entreposage ou la personnalisation des produits au point nodal.

Action : Promotion d'un régime non obligatoire de responsabilité intermodal

82. La Commission a demandé à un groupe d'experts d'examiner la possibilité d'élaborer un concept de responsabilité intermodale. La Commission soutiendra les initiatives des agents

¹⁸ Elle assurera aussi la promotion d'actions encourageant la participation des entreprises concernées au programme INFO2000, qui peut favoriser la création de services intermodaux d'information. Elle continuera également à promouvoir les activités de normalisation en cours au sein du TC 278 du CEN (Trafic routier et télématique appliquée aux transports). L'accent sera mis, notamment, sur les travaux portant sur l'élaboration d'une norme pour une architecture de gestion de fret et de flotte européenne, en tenant compte des besoins d'une architecture concernant le transport de fret intermodal.

économiques concernés en vue d'établir des règles de responsabilité non contraignantes dans le cadre d'un service intermodal porte à porte. Ce groupe d'experts permettra de réunir les agents économiques, les utilisateurs et les compagnies d'assurance. Dans une deuxième phase, la Commission, en collaboration étroite avec le Conseil, examinera la manière de rouvrir les discussions sur la convention internationale sur le transport multimodal, qui avait été adoptée dans le cadre de la CNUCED en 1980.

D. Activités horizontales

4.11 Recherche et innovation

83. La Commission soutient le marché en vue de l'innovation dans l'utilisation des nouvelles technologies, du développement de nouveaux services et de l'amélioration de la productivité par le biais de projets ciblés de recherche et de développement technologique (RDT). En l'état actuel des choses, la Commission cofinance plus de 25 grands projets relatifs à l'efficacité des réseaux intermodaux, aux points de transfert et à l'utilisation des technologies de l'information et de la communication dans le IV^e Programme-Cadre de RDT (1994-1998). D'autres projets portent sur de nouveaux instruments adéquats pour relier les exigences du marché et les politiques en vue de faciliter la prise de décision. Ces projets traitent de questions juridiques, institutionnelles et économiques.

84. En 1995, la Commission a créé la Task Force "Transport Intermodal" en vue d'un effort cohérent dans le domaine des transports intermodaux, pour coordonner les différents programmes de RDT¹⁹ dans ce domaine au niveau européen et jeter des passerelles entre la recherche et les besoins pour les politiques et l'économie. De nombreuses consultations avec toutes les parties concernées par l'intermodalité ont permis d'assurer que les travaux de la Task Force et les priorités de la Commission en matière de RDT répondent aux besoins du marché²⁰.

Action : Appel de propositions supplémentaire pour des projets de démonstration

85. L'adoption de la proposition de la Commission concernant un financement complémentaire au titre du IV^e Programme-Cadre par le Parlement européen et le Conseil permettra à la Task Force "Transport Intermodal" de cofinancer des projets de RDT démontrant la compétitivité du transport intermodal sur les distances courtes et moyennes, la contribution potentielle des "autoroutes" de transport de marchandises et l'application de nouvelles méthodes de distribution des marchandises dans les zones urbaines.

Action : Mise sur pied d'un réseau de recherche

86. En vue de renforcer la synergie entre chercheurs et le marché des transports intermodaux, la Commission a entrepris de créer un réseau européen ouvert d'universités et d'instituts de recherche travaillant sur l'intermodalité (INTERACT). Ce réseau sera un forum où pourront

¹⁹ Les programmes en question sont le programme de recherche sur les transports, la télématique dans les transports, les technologies industrielles et les technologies des matériaux, les technologies de l'information, le programme ESPRIT et les programmes dans les domaines de l'énergie JOULE/THERMIE.

²⁰ Rapports des Task Forces : diagnostic, inventaire du 28.2.1996, rapport sur l'état d'avancement du 12.3.1996, rapport sur les priorités du 29.2.1996, rapport sur les tâches de RDT prioritaires, rapport sur les groupes de travail du 23.5.1996, rapport final du 27.9.1996.

être discutés et planifiés des projets de RDT, et où leurs résultats pourront être reliés aux besoins du marché. Il travaillera en liaison étroite avec la Task Force "Transport Intermodal".

Action : Recherche au titre du V^e programme-cadre

87. Dans le V^e Programme-Cadre, la Commission a proposé de couvrir la recherche dans le domaine des transports par deux grands thèmes : "croissance et développement durables" et "instauration d'une société de l'information conviviale". Dans ces deux thèmes, les questions relatives à la promotion des transports intermodaux seront traitées; dans le cas du premier programme, par l'action clé sur la mobilité durable et l'intermodalité, dans le deuxième, par le développement de systèmes et d'applications adéquats pour la société de l'information. Cette action, qui vise la durabilité, examinera les possibilités d'améliorer l'efficacité, la qualité, la sécurité et la compatibilité avec l'environnement. L'accent sera mis sur les aspects humains. Outre les développements au sein des différents modes de transport, l'intermodalité sera un lieu crucial pour élaborer de bonnes solutions pour l'interconnexion des réseaux et des nœuds de communication dans un système de transport européen commun apte à renforcer la compétitivité industrielle et à améliorer la qualité de vie des Européens. Les actions de démonstration destinées à montrer la faisabilité de solutions innovantes joueront un rôle important dans le programme.

4.12 Évaluation et étalonnage des performances

88. De nombreuses entreprises recourent à l'étalonnage des performances dans différents secteurs pour mesurer leur production par rapport à celle de leurs concurrents. L'étalonnage des performances sera également appliqué à certaines politiques²¹.

Action : Élaboration de méthodologies pour l'étalonnage des performances dans la politique des transports et l'intermodalité

89. La Commission mettra au point des méthodologies et des critères d'évaluation et d'étalonnage des performances pour la politique dans le domaine des transports. À ce niveau "macroéconomique", l'évaluation des politiques de transport intermodal tiendra compte des besoins et des attentes des Européens, c'est-à-dire des effets sur l'environnement, l'emploi, le développement social et régional et la cohésion.

90. L'étalonnage des performances au niveau "microéconomique" se concentrera sur la possibilité de normes communes pour la qualité des terminaux et des chaînes de transport. La Commission a déjà lancé une étude sur l'étalonnage des performances dans le secteur ferroviaire.

Action : Création d'un centre de référence intermodal européen pour les transports de marchandises

91. Pour identifier les meilleures pratiques dans le domaine des transports intermodaux, la Commission, avec les parties intéressées, soutiendra la création d'un centre de référence intermodal européen pour les transports de marchandises. Outre la surveillance des tendances de l'offre et de la demande intermodales, ce centre diffusera les meilleures pratiques en matière

²¹ Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, COM (96) 463 final.

de transports intermodaux provenant de toute l'Europe, et sensibilisera le public au potentiel innovant de l'intermodalité. Un appel d'offres sera publié en 1997.

4.13 Tables rondes nationales

92. Des réseaux intermodaux concurrentiels exigent une participation entière de tous les maillons de la chaîne. Plusieurs des parties concernées, notamment un certain nombre de transporteurs routiers, de commissaires de transport et de chargeurs travaillent traditionnellement dans des marchés orientés sur les modes ou segmentés, et ignorent leur rôle possible dans une chaîne de transport intermodal. Cette ignorance et ce manque d'informations créent fréquemment des goulets d'étranglement inutiles, qui peuvent être éliminés par une coopération entre les parties concernées au niveau local.

Action : organisation de tables rondes par les États membres

93. La Commission encouragera les autorités nationales à organiser une table ronde dans chaque État membre. Ces tables rondes viseront à faciliter la constitution de communautés intermodales régionales ou locales dans lesquelles les entreprises et les organismes publics et les administrations adoptent des approches communes de l'intermodalité et s'efforcent d'éliminer en commun les obstacles locaux. Les noeuds de transfert semblent la plate-forme adéquate pour la constitution de communautés intermodales de ce type.

4.14 Statistiques intermodales sur les transports de marchandises

94. Pour améliorer la base de mesures dans le domaine des transports sur un marché concurrentiel, il faut des statistiques intermodales aptes à informer sur l'importance et la structure des flux de transport. Il faut des données sur les modes de transport et les unités de charge utilisés, les types de marchandises transportées et d'autres paramètres qualitatifs pour permettre une comparaison avec les transports unimodaux. L'organisation des statistiques intermodales dans certains pays montre que les chargeurs et les entrepreneurs de transport peuvent être des fournisseurs directs de données, et que la collecte de ces données peut être organisée par des organismes privés fonctionnant de manière autonome. Pour rentabiliser l'opération, le futur système doit reposer sur des services d'échantillons complétés par des informations puisées dans les statistiques modales ou obtenues par comptage de la circulation.

95. Le recours croissant à l'échange de données informatisées et à de nouvelles techniques telles que le GPS facilitera l'établissement de statistiques intermodales à l'avenir. La promotion de l'utilisation de l'EDI pour évaluer les points de transfert et les maillons d'une chaîne de transport sera un élément essentiel du nouveau système statistique à envisager.

Action : Élaboration de conceptions pour les statistiques intermodales

96. La Commission examine actuellement des conceptions adéquates pour de futures statistiques de transport intermodales, en vue d'orienter les travaux futurs sur la collecte et l'analyse de données.

Chapitre 5 L'intermodalité et les autres politiques

97. Les rapports entre la politique des transports et les autres politiques doivent être mis clairement en évidence. En ce qui concerne l'intermodalité, cela exigera de nouveaux efforts de "fécondation croisée" et un approfondissement de la coordination entre les domaines suivants.

5.1 La société de l'information

98. Dès que les technologies de la société de l'information sont appliquées dans la production industrielle, elles provoquent d'importants changements dans la structure et la gestion de l'offre et de la chaîne de distribution. L'informatique est devenue un des principaux instruments de la gestion d'activités de coopération complexes entre de nombreux partenaires, et donc de la logistique. Outre le développement continu des infrastructures de communication en Europe, notamment les réseaux mobiles (GSM) et le développement de dispositifs multimédia conviviaux et d'accès facile pour le public européen crée de nouvelles possibilités. Il importe de prendre les mesures nécessaires pour exploiter ces possibilités et ces nouvelles technologies pour les opérations intermodales et pour informer et former des agents économiques et les utilisateurs en matière d'intermodalité.

99. Dans certains cas, des services électroniques pourraient remplacer des transports physiques (par exemple dans le domaine de l'information imprimée, des transferts de logiciels, dans le domaine de l'ingénierie, de la construction de prototypes et de la fabrication), mais elles peuvent également les accroître, par exemple parce qu'ils augmenteront le nombre de déplacements pour la fourniture, le nombre de petits chargements, la dispersion des destinataires qu'entraîne le commerce électronique²².

100. Il faut des travaux de recherche pour estimer et évaluer les rapports entre commerce électronique, logistique et transports, d'une part, et les effets à long terme des technologies de l'information et des communications, d'autre part.

5.2 Développement régional et cohésion

101. La planification des infrastructures intermodales doit tenir compte des interactions entre les nœuds et les terminaux, les flux de transports, les relations industrielles et la taille des marchés régionaux, d'une part, et des incidences sur leur environnement régional et local, d'autre part.

102. Les transports intermodaux offrent une nouvelle possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport. Eu égard au statut périphérique de beaucoup de pays "cohésion", les transports intermodaux peuvent contribuer à l'amélioration de leur intégration dans le réseau transeuropéen. L'intermodalité doit normalement renforcer la cohésion et retenir ou attirer les investisseurs industriels, les services et les emplois si les nœuds régionaux ou locaux intègrent le marché de la fourniture et de la consommation dans des structures plus vastes. Il importe donc d'investir dans les points de transfert intermodaux et dans les modes, par exemple pour mieux intégrer le cabotage maritime et les transports ferroviaires.

²² Communication de la Commission "Une initiative européenne dans le domaine du commerce électronique", COM(97)157, du 16 avril 1997.

103. La recherche dégagera de nouvelles approches pour la localisation des nœuds et des terminaux et l'amélioration des connaissances sur les interactions entre sites et activités industriels, systèmes de transport et marchés régionaux. Elle facilitera donc les décisions nécessaires et contribuera à l'évaluation et à l'étalonnage des performances au niveau des politiques.

5.3 L'intégration des PME

104. Les petites et moyennes entreprises (PME) représentent près de 70 % du chiffre d'affaires total des entreprises dans l'UE. Du fait qu'elles sont engagées dans des activités à courte distance au niveau des fournitures et de la distribution, elles influencent la structure des flux commerciaux communautaires. Elles jouent également un rôle important dans le secteur des transports. Leurs besoins sont donc importants dès lors qu'il s'agit de définir les transports intermodaux de l'avenir.

105. Pour leur conserver leur compétitivité, il faut envisager des actions spécifiques pour les préparer aux grands changements qu'elles devront affronter du fait de l'intermodalité. Ces actions peuvent se situer au niveau de l'éducation, de la formation et de l'information sur le marché, et sur l'application de nouvelles technologies facilitant l'accès aux systèmes et services d'information.

5.4 Environnement

106. La mobilité durable dans la compatibilité avec les objectifs environnementaux est le principal objectif de la politique commune en matière de transport. Du fait que les différents modes de transport ont des effets différents sur l'environnement sous l'angle, par exemple, des émissions, du rendement énergétique, du bruit et de l'occupation des terres, le développement de modes de transport moins polluants sur le marché des transports est un moyen important d'améliorer les performances environnementales globales du système de transport. À cet égard, le déclin des transports ferroviaires constitue un sujet de préoccupation particulier. Les problèmes environnementaux provoqués par la circulation routière sont particulièrement graves dans certaines régions de transit, où le passage au chemin de fer est la solution évidente.

107. Le programme d'action présenté dans la présente communication encouragera le passage au transport ferroviaire et par voie navigable grâce à une réduction des pertes de frottement dans la chaîne de transport et en facilitant les transferts modaux. Ce programme fait ainsi partie intégrante d'une politique globale en matière de mobilité durable. L'efficacité de ces mesures et de celles qui ont déjà été proposées par la Commission, notamment dans son livre vert sur la tarification équitable et efficace et dans son livre blanc sur une stratégie pour revitaliser les chemins de fers communautaires devront être évaluées, notamment, sous l'angle de la question de savoir si elles sont aptes à enrayer et à inverser la diminution de la part de marché des chemins de fer dans les transports en Europe.

Conclusions

108. L'intermodalité est un élément essentiel de la politique commune dans le domaine des transports en ce qui concerne la mobilité durable. Elle fournit les outils d'une approche systémique des transports en vue d'intégrer les différents modes dans un système de transport cohérent axé sur les besoins des habitants et des entreprises de l'Europe.

109. Le programme d'action pour des transports de marchandises intermodaux en Europe est une nouvelle étape dans la réalisation de la politique communautaire dans le domaine des transports. Il exigera la coopération des transporteurs et de leurs clients, des fournisseurs concernés, des États membres et des autorités régionales et locales. Les principaux problèmes se poseront au niveau du marché, car il s'agira d'organiser des services de transport porte à porte, sans solution de continuité, en fonction des intérêts de la clientèle et en exploitant les points forts de tous les modes et toutes les infrastructures et capacités de transport.

110. Il appartiendra à la Commission et aux États membres de définir le cadre dans lequel le marché peut fonctionner. Les règles et conditions doivent être conçues de façon à mettre tous les agents économiques sur le même pied et à promouvoir l'innovation. La Commission, soucieuse de limiter les nouvelles réglementations communautaires là où elles sont le plus efficaces sur le plan des coûts, est plutôt en faveur d'une approche coopérative avec toutes les parties intéressées. C'est la raison pour laquelle elle entend jouer un rôle catalyseur dans les domaines où les forces du marché sont incapables de résoudre les problèmes et où il est clair qu'une intervention de la Commission peut être avantageuse.

111. La Commission prendra les initiatives nécessaires pour promouvoir les possibilités de transport intermodal et pour attirer l'attention sur les goulets d'étranglement à éliminer. Elle renforcera son soutien à l'élaboration de solutions permettant des transports intermodaux concurrentiels par des actions positives, telles que le financement de projets de recherche et de démonstration.

<i>Actions</i>	<i>Acteurs impliqués</i>					
	<i>Commission</i>	<i>Communauté (actes juridiques)</i>	<i>Etats Membres</i>	<i>Autorités régionales/ locales</i>	<i>Industrie</i>	<i>Recherche & Développement</i>
Infrastructure et matériel de transport intégré						
* Révision des réseaux de transport transeuropéens	X	X				
* Identification des possibilités et élimination des goulots d'étranglement pour la logistique	X					X
* Conduite du processus d'harmonisation des unités de charges	X	X			X	
Opérations interopérables et interconnectées						
* Analyse du marché visant à mieux intégrer transport et logistique	X				X	X
* Révision Règlement n°1107/70 en ce qui concerne l'aide aux transports combinés	X	X				
* Forum électronique pour la coordination des horaires	X				X	
Services et réglementations indépendants des modes de transport						
* Système d'information et de transaction intermodal électronique en temps réel	X				X	X
* Promotion d'un régime de responsabilité volontaire	X				X	X
* Utilisation des technologies de l'information pour les transports intermodaux	X	X	X		X	X
* Communication électronique: harmonisation des messages et des documents	X	X			X	
Activités horizontales						
* Appel de propositions supplémentaire pour projets de démonstration	X				X	X
* Création d'un réseau de recherche	X					X
* Recherche et développement dans le Ve Programme-Cadre	X		X	X	X	X
* Mise au point de méthodes pour l'étalonnage des performances des politiques de transports et de l'intermodalité	X		X	X	X	X
* Centre de référence intermodal européen pour le fret	X				X	X
* Elaboration de concepts pour des statistiques intermodales	X	X	X		X	

Annexe 2

Le futur système de transport intermodal européen - le programme d'action						
Actions en cours	Acteurs impliqués					
	Commission	Communauté (actes juridiques)	Etats Membres	Authorities régionales/ locales	Industrie	Recherche & Développement
* Prolongation de PACT	X	X				
* Intégration des "freeways" ferroviaires pour le transport frêt dans un contexte intermodal	X		X		X	
* Application des règles de concurrence dans le transport intermodal	X		X			
* Développement des règles communautaires sur les charges à l'infrastructure et la tarification	X	X				
* Task Force "Transport Intermodal"	X		X		X	X
* Recherche et développement dans le Ve Programme-Cadre	X		X	X	X	X

ISSN 0254-1491

COM(97) 243 final

DOCUMENTS

FR

07 02

N° de catalogue : CB-CO-97-261-FR-C

ISBN 92-78-20759-4

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg