

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 05.07.1995

COM(95) 317 final

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

Le transport maritime à courte distance:

Perspectives et défis

I.	Introduction	3
II.	Les atouts du transport maritime à courte distance	4
A.	Amélioration de la qualité et de l'efficacité du transport maritime à courte distance	6
B.	Amélioration de l'infrastructure et de l'efficacité des ports	7
C.	Préparation du transport maritime à courte distance à l'élargissement de l'Europe	8
III.	Conclusion	9
IV.	Programme d'action	10
A.	Programme d'action de la Commission	10
B.	Programme d'action général - tableau synoptique	13

ANNEXES

ANNEXE I: POINTS FORTS DU TRANSPORT MARITIME A COURTE
DISTANCE

ANNEXE II: POTENTIEL DE CROISSANCE DU TRANSPORT MARITIME A
COURTE DISTANCE

ANNEXE III: DEFIS DU TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE

ANNEXE IV: APPROCHE POLITIQUE INTEGREE POUR LE TRANSPORT
MARITIME A COURTE DISTANCE

ANNEXE V: STATISTIQUES DU TRANSPORT MARITIME A COURTE
DISTANCE

I. Introduction

Dans son Livre blanc sur le développement futur de la politique commune des transports de décembre 1992¹, la Commission s'est tracé une voie à suivre pour réconcilier la demande de mobilité avec la protection de l'environnement, conforme au principe de la mobilité durable.

Cette Communication examine de quelle manière le transport maritime à courte distance pourrait contribuer à la réalisation de l'objectif de la mobilité durable. Elle formule également un ensemble de recommandations destinées aux Etats membres, à leurs autorités régionales et locales ainsi qu'aux industries maritimes elles-mêmes. Elle comprend aussi des idées d'actions qui peuvent être entreprises de façon plus appropriée au niveau de l'Union européenne. La Commission entend solliciter le soutien politique du Conseil à l'égard de ces recommandations.

Dans la présente communication, il y aura lieu d'entendre par transport maritime à courte distance un transport maritime qui s'effectue sans traversée océanique. Cette notion couvre donc les transports maritimes effectués le long des côtes de l'Union européenne ainsi qu'entre les ports continentaux de l'Union et les îles qui en font partie. Elle englobe tout aussi bien les transports purement intérieurs (cabotage) que les transports internationaux ou les transports fluvio-maritimes effectués par des navires côtiers à destination et en provenance de ports situés à l'intérieur des terres. Elle couvre, enfin, les transports maritimes effectués entre les Etats membres de l'Union, d'une part, et la Norvège et l'Islande, d'autres Etats de la Baltique, la mer Noire et la Méditerranée, d'autre part. La définition sera réexaminée à l'issue du débat qui aura lieu sur la présente communication.

A première vue, la communication met surtout l'accent sur la nécessité, le cas échéant, de promouvoir le transport maritime des marchandises au détriment du transport routier. Il va de soi que la réalisation de l'objectif de la mobilité durable concerne avant tout le transport des marchandises. Toutefois, les mesures proposées couvrent à la fois le transport des marchandises et des voyageurs. Il est certain que la concrétisation de ces mesures ou de certaines d'entre elles prévues dans le programme d'action pour le transport des marchandises auront aussi une incidence positive sur la qualité et l'efficacité des services de transport maritime de voyageurs.

¹ COM(92)494 final du 2 décembre 1992.

Le transport maritime à courte distance est intrinsèquement capable de contribuer à remédier à la congestion dont souffrent actuellement les transports par route. En effet, l'augmentation que la demande de transport a connue au cours de ces dernières années soulève des problèmes sérieux d'encombrement des routes terrestres dans les régions proches du cœur de l'Union. Le système communautaire de transport souffre de déséquilibres et de dysfonctionnements dus notamment au fait que les usagers ne se sont pas vus imputer la totalité des coûts des services de transport qu'ils utilisent. Cet état de fait a perturbé l'équilibre entre l'offre et la demande tant à l'intérieur des différents modes de transport qu'entre ces mêmes modes. Etant donné que les coûts de transport en général, et ceux du transport par route en particulier, ne reflètent pas l'intégralité des coûts sociaux et environnementaux, la demande a été portée à un niveau artificiellement élevé générateur d'une distorsion de la concurrence préjudiciable aux modes de transport plus respectueux de l'environnement tel que le transport maritime à courte distance. La question plus générale de l'internalisation des coûts externes du transport fera l'objet d'un Livre vert que la Commission publiera plus tard dans l'année.

La Communication n'est pas un instrument juridique et n'accompagne pas un instrument juridique. C'est un document politique qui esquisse des lignes directrices de politique générale. En présentant sa Communication avant même de soumettre des projets de mesures législatives destinées à promouvoir le transport maritime à courte distance, la Commission voudrait stimuler le débat, politique et public, sur les idées qu'elle y expose. La Commission a déjà annoncé son intention de lancer ce débat dans son programme de travail pour 1995. Les conclusions du débat politique et de la consultation des milieux de la profession seront utiles à la Commission pour la préparation de ses (éventuelles) propositions.

Le Forum des Industries maritimes (FIM)², mis en place par la Commission en 1992, voit le développement du transport maritime à courte distance comme une priorité importante et a constamment mis l'accent sur le rôle que ce mode de transport pourrait jouer au sein du système communautaire de transport.

II. Les atouts du transport maritime à courte distance

La demande de services de transport devrait probablement s'accroître dans le futur en raison de la croissance économique en général. La création du marché intérieur aboutira aussi à un commerce accru entre les Etats membres. L'adhésion récente de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède ne fera qu'accentuer cette tendance.

² Le forum des industries maritimes, créé en 1992, étudie les problèmes de l'industrie maritime et adresse des recommandations aux Etats membres, à la Commission et à l'industrie elle-même. Il réunit des représentants des employeurs, des syndicats, d'instituts de recherche, des gouvernements et des institutions de la Communauté.

Le transport maritime à courte distance jouit de certains avantages qui sont refusés à la route. L'Europe est une énorme péninsule découpée par des mers intérieures, des grands fleuves et des canaux. Sa géographie même en fait donc un espace particulièrement propice au transport par eau. Le transport maritime à courte distance l'emporte sur les autres modes de transport sur le plan des besoins d'infrastructure, de la consommation d'énergie et de l'impact sur l'environnement. Il peut contribuer au développement économique des îles et régions périphériques de l'Union grâce au bon rapport qualité-prix des services qu'il assure. Il présente également un niveau de sécurité très satisfaisant. Il assurait, avant même l'adhésion de la Suède et de la Finlande, environ 30% de tout le trafic marchandises entre Etats membres de l'Union. Il peut également contribuer largement au développement des chantiers navals européens puisque 50% environ des navires qui y sont construits appartiennent à des catégories de navires affectés pour la plupart au transport maritime à courte distance.

Une étude cofinancée par la Commission a analysé la position concurrentielle du transport maritime à courte distance dans huit grands corridors commerciaux de l'Union, dont trois se prolongent au-delà de ses frontières extérieures. Cette étude révèle que ses possibilités de développement sont réelles dans six au moins des huit corridors analysés, à savoir les corridors Espagne/Portugal-Allemagne, Espagne/Portugal-Royaume-Uni, Benelux/Allemagne-pays scandinaves et Benelux-nord du Royaume-Uni. Elle avance ainsi que dans le corridor Espagne/Portugal-Allemagne, le transport maritime à courte distance pourrait enlever à la route 20% du trafic total à court et moyen termes et 13% supplémentaires à long terme. Cette étude est analysée en détail dans l'annexe 2.

En dépit de ses avantages naturels, le transport maritime à courte distance doit faire face à un certain nombre d'obstacles qui découragent son utilisation. Ces obstacles, générateurs des pertes de temps, sont souvent le fait des ports: déficience des infrastructures, absence de liaisons avec l'arrière-pays, lourdeurs administratives et procédurales, régimes et pratiques de travail restrictifs, conflits sociaux. Le niveau des droits de port est relativement élevé dans certains ports, surtout en Europe méridionale. Le transport maritime est aussi insuffisamment intégré dans la chaîne de transport et peut donc avoir du mal à assurer le "juste à temps". Les temps de transit tendent à être plus longs que ceux d'autres modes de transport. Il pâtit en outre de son image un peu surannée auprès des chargeurs souvent ignorants de la totalité des services qu'il peut leur offrir.

La mobilité durable requiert des réseaux de transport multimodal combinant les avantages des différents modes selon des modalités propres à accroître l'efficacité de l'ensemble, à réduire les atteintes à l'environnement et à optimiser l'utilisation des ressources existantes. Le transport maritime à courte distance n'apporte à l'heure actuelle pas encore sa pierre à cet édifice.

Cette Communication, qui a pour but de faire en sorte que le transport maritime à courte distance puisse être sur un pied d'égalité par rapport aux autres modes de transport, se concentre sur trois grands domaines d'action :

- A. Amélioration de la qualité et de l'efficacité du transport maritime à courte distance;
- B. Amélioration de l'infrastructure et de l'efficacité des ports;
- C. Préparation du transport maritime à courte distance à l'élargissement de l'Europe.

- A. Amélioration de la qualité et de l'efficacité du transport maritime à courte distance

Le premier domaine, qui concerne l'amélioration de la qualité et de l'efficacité des services de transport maritime à courte distance, se concentre sur le rôle du 4ème Programme-Cadre de la Communauté en matière de recherche et développement et sur son impact sur le transport maritime à courte distance. Le programme spécifique de transport contribuera à la mise au point de nouvelles technologies maritimes et renforcera la compétitivité de l'industrie maritime européenne. Il se concentrera, entre autre, sur les systèmes et techniques de transport rapide par eau tels que les navires fluvio-maritimes, les cargos rapides, les transporteurs de vrac autodéchargeants et les porte-conteneurs automatisés. Les activités de recherche dans ces domaines devraient aider à mieux intégrer le transport maritime à courte distance dans les chaînes multimodales. D'autres volets du programme de travail sur le transport par eau, ceux notamment des ports et de la logistique, auront également des retombées importantes sur le développement futur du transport maritime à courte distance.

D'autres programmes spécifiques (par exemple ceux concernant la Technologie et Sciences Marines, l'Environnement et le Climat, les Technologies Industrielles et des Matériaux), ainsi que les activités de télédétection conduites par le Centre Commun de Recherche, sont aussi importants dans ce contexte dans la mesure où ils couvrent des domaines tels que l'état des mers et la surveillance et la prévision du niveau des eaux, le développement des instrumentations et matériaux, l'ingénierie côtière etc.

Dans ce contexte, un autre accent doit être mis sur la mise en oeuvre complète, dans le transport maritime à courte distance, de l'Echange de Données Informatisées (EDI) afin de dépasser les systèmes traditionnels et encombrants d'établissement et d'échange de documents qui réduisent l'efficacité de la coopération, multiplient les sources d'erreurs et augmentent les coûts administratifs. Les systèmes EDI faciliteront les mouvements de marchandises et amélioreront l'efficacité, la sécurité et la fiabilité du transport maritime à courte distance ainsi que ses liens avec les autres modes de transport.

B. Amélioration de l'infrastructure et de l'efficacité des ports

L'amélioration du seul produit "transport par voie maritime" n'augmentera pas de façon sensible sa compétitivité si elle ne se double pas d'améliorations au niveau portuaire. Les ports sont à la charnière du transport maritime, terrestre et fluvial. Le bon fonctionnement de ces ports et leur intégration pleine et entière dans la chaîne de transport est le seul moyen de valoriser pleinement le transport maritime à courte distance.

Les ports sont une part intégrale du plan de réseau trans-européen de transports. Les lignes directrices de la Communauté pour le développement de ce plan ont été proposées par la Commission et sont à un stade avancé de la procédure de prise de décision. La proposition de la Commission ne trace pas les contours d'un réseau bien défini de ports d'intérêt communautaire parce que les Etats membres ont, à juste titre, la conviction que les mesures prises en faveur d'un tel réseau peuvent être discriminatoires à l'égard des ports qui n'en font pas partie. En outre, le transport maritime ne reste pas confiné à des lignes d'infrastructures rigides. La proposition porte donc plutôt sur les projets portuaires et les projets d'infrastructures portuaires d'intérêt commun, sans faire des ports directement liés aux maillons terrestres du réseau les seuls où ces projets puissent être mis en oeuvre. En effet, ces projets peuvent en principe être réalisés dans un bien plus large éventail de ports, tant maritimes que fluvio-maritimes, de la Communauté.

La proposition susmentionnée précise que les projets portuaires d'intérêt commun doivent répondre à un ensemble de principes généraux valables pour tous les modes ainsi qu'à diverses conditions spécifiquement portuaires. La Communauté pourra mobiliser les crédits inscrits à la ligne budgétaire des réseaux trans-européens pour subventionner des projets d'intérêt commun financés par les Etats membres et identifiés dans le contexte des orientations communautaires.

La transparence des tarifs portuaires est une question qui préoccupe directement les usagers des ports qui ont un intérêt évident à connaître la base de calcul du prix des services de façon à pouvoir opérer un choix réfléchi entre ceux auxquels ils peuvent avoir accès.

Afin de garantir le respect des règles du Traité sur les aides d'Etat, la Commission procède à un inventaire de toutes les aides d'Etat accordées aux ports par les Etats membres et des mesures visant à améliorer la transparence des comptes financiers des entreprises responsables de la fourniture d'infrastructures et de services de transport. Elle envisage d'élaborer des lignes directrices pour l'application des dispositions relatives aux aides d'Etat au secteur portuaire.

Par ailleurs, l'application des dispositions de l'article 85 du Traité qui interdisent la conclusion d'accords restrictifs entre les entreprises, de l'article 86 qui interdisent l'exploitation abusive de positions dominantes, et de l'article 90 qui concernent les monopoles d'Etat, joue un rôle déterminant dans la rationalisation des services et leur adaptation aux besoins des usagers. L'application pleine et entière du droit de la concurrence aidera donc à remédier aux dysfonctionnements portuaires générateurs de retards, de majoration des coûts imputés aux usagers et de certains problèmes d'emplois, dans le cas notamment des services assurés par des monopoles.

Finalement, il serait possible de faire progresser sans peine, mais de façon significative, l'efficacité des ports en jouant sur les heures de travail. L'absence de services essentiels en soirée, pendant les week-ends ou en milieu de journée dans de nombreux ports est une source importante de pertes de temps. L'ouverture des services 24h sur 24, notamment de ceux qui effectuent les contrôles sanitaires ou douaniers, dans les ports où la demande le justifie pourrait réduire dans de très fortes proportions les pertes de temps.

Dans le cadre de l'amélioration à la fois de la qualité et de l'efficacité des services de transport maritime à courte distance et de l'efficacité des ports et des structures portuaires, la Commission est favorable à la mise en place de structures informelles de dialogue telles que des tables rondes. L'intensification du dialogue entre les organes portuaires (autorités portuaires, autorités douanières, etc.), les fournisseurs de services portuaires (manutentionnaires, exploitants de terminaux, etc.) et les utilisateurs des ports (armateurs, agents, chargeurs, commissionnaires) peut contribuer largement à trouver des solutions pragmatiques aux problèmes portuaires. Ces tables rondes devraient être mises en place au départ au niveau local, mais d'autres tables rondes nationales, auxquelles se joindraient les administrations centrales, devraient s'intéresser aux problèmes qui ne peuvent être résolus au niveau local. Ces tables rondes ont déjà produit des résultats encourageants dans certains pays européens.

C. Préparation du transport maritime à courte distance à l'élargissement de l'Europe

La mise en oeuvre des accords conclus par l'Union européenne avec plusieurs pays d'Europe centrale et orientale, notamment des Etats de la Baltique, donnera un coup de fouet aux relations commerciales et accroîtra, partant, encore la demande de services de transport de marchandises efficaces. La plupart de ces pays étant des pays maritime dotés de ports importants sur la Baltique et la mer Noire, le transport maritime à courte distance est bien placé pour assurer une très large part de ces services. Le resserrement des liens économiques avec les pays voisins de la Méditerranée renforcera également l'importance relative et les potentialités du transport maritime à courte distance.

Le transport maritime, et plus précisément le transport maritime à courte distance, doit être prêt pour une Europe élargie. La Commission entend rappeler, le cas échéant, l'importance à accorder au développement du transport maritime à courte distance au moment où les pays d'Europe centrale et orientale ou d'autres pays, de la Méditerranée ou de la mer Noire par exemple, demanderont à l'Union de soutenir des projets ou des études portant sur les infrastructures de transport. Il importe de tenir pleinement compte du transport maritime et des infrastructures portuaires à un moment où des décisions fondamentales affectant la politique future de transport de ces pays sont sur le point d'être prises.

Dans ce contexte, les services de la Commission ont déjà mis en place des groupes de travail pour le développement du transport par eau dans la Mer Baltique, la Mer Méditerranée et la Mer Noire. Chacun de ces groupes de travail établira un programme de travail pluriannuel visant, entre autre, à développer le potentiel en matière de transport maritime à courte distance dans leurs régions. Cette démarche devrait permettre à la Communauté et aux autres bailleurs de fonds de rendre disponible une assistance financière et autre pour la promotion du transport maritime à courte distance.

III. Conclusion

La présente communication a tenté d'esquisser les possibilités de développement du transport maritime à courte distance en Europe. Elle montre qu'il reste beaucoup d'obstacles à franchir pour que ce mode de transport puisse jouer le rôle qui est le sien dans le système de transport multimodal.

L'amélioration des services de transport maritime à courte distance réclame non seulement des interventions d'ordre administratif, technique et commercial, mais aussi une coopération étroite entre les milieux de la profession, les utilisateurs et les administrations publiques. Les solutions ne doivent pas se situer dans la seule sphère du transport maritime proprement dit, mais doivent s'étendre à celles des ports et du cadre politique et réglementaire général dans lequel le transport maritime déploie son activité. Les actions doivent être coordonnées. Le transfert modal auquel devrait aboutir l'élimination des obstacles sur lesquels bute encore le transport maritime à courte distance remédiera à la congestion des voies de communication terrestre et sera bénéfique à l'environnement. Il devrait ainsi contribuer à réduire le volume des investissements nécessaires pour l'infrastructure des transports terrestres. Tant les utilisateurs des transports que les entreprises de transport devraient tirer profit de la mise en place d'un réseau multimodal plus efficient dans lequel le transport maritime à courte distance pourrait valoriser toutes ses potentialités.

La Commission a conçu un programme d'action uncluant des thèmes d'action communautaire et diverses recommandations qu'elle adresse aux autres parties opérant dans ce domaine. Le programme sera mis en oeuvre en coopération étroite avec les autorités nationales et locales ainsi qu'avec le secteur maritime lui-même.

En présentant sa communication sur la promotion du transport maritime à courte distance, la Commission souhaite susciter un débat politique et public général sur les diverses idées soulevées. A l'issue de ce débat, la Commission soumettra, le cas échéant, des propositions.

IV. Programme d'action

La partie A ci-dessous énumère toutes les mesures qui seront adoptées par la Communauté. La partie B passe en revue les mesures qui restent à prendre et identifie les instances qui devraient assumer la responsabilité des actions.

A. Programme d'action de la Commission

a. *Amélioration de la qualité et de l'efficacité du transport maritime à courte distance*

- Elevation de la promotion du transport maritime à courte distance au rang de priorité dans les volets transport et applications télématiques du quatrième programme-cadre de recherche et de développement (démarrage en 1995).
- Lancement d'un vaste projet de démonstration sur le transport maritime à courte distance, intégrant les résultats obtenus dans le cadre d'EURET, d'APAS et du quatrième programme-cadre. La configuration et le champ couvert par ce projet seront définis en fonction des résultats d'une action de R&D concertée consacrée au transport maritime à courte distance (1995).
- Intégration du transport maritime à courte distance dans un système d'information sur les transports multimodaux destiné à appuyer la gestion coopérative du flux de transport.
- Soutien de projets pour le transport maritime à courte distance dans le contexte de chaînes intégrées de transport intermodal (en cours).
- Mise en oeuvre et suivi du projet MARIS (en cours).
- Eligibilité à l'aide au titre des réseaux transeuropéens des projets portuaires fluviaux maritimes d'intérêt commun sur la base des mêmes critères que ceux appliqués aux ports maritimes (en cours).
- Promotion de l'échange de données informatisées:
 - Octroi d'un appui financier, le cas échéant, aux initiatives visant à promouvoir l'utilisation de l'EDI dans les professions maritimes (1995 et années suivantes).

- Appui à la création d'un groupe d'experts chargés d'assister les petits ports et les petites et moyennes compagnies maritimes dans le domaine de l'EDI (1995).
- Soutien de projets de diffusion, à toutes les parties intéressées, de données relatives aux services existants de transport maritime à courte distance à l'aide de systèmes EDI (1995 et années suivantes).
- Octroi d'un soutien aux conférences, ateliers et aux autres initiatives visant à promouvoir et à stimuler les transports maritimes à courte distance (en cours).
- Participation à un programme de formation aux professions du transport maritime à courte distance réalisé dans le cadre des centres européens TRAINMAR de la CNUCED (en cours).
- Proposition tendant à mettre en place un régime de contrôle vétérinaire définitif limitant les contrôles, dans la mesure du possible, au port de destination finale (1995).
- Proposition de directive du Conseil relative aux relevés statistiques des transports de marchandises par voie maritime (proposition adoptée par la Commission en 1994).
- b. *Amélioration des infrastructures portuaires et de l'efficacité des ports***
- Inclusion de projets relatifs à des ports maritimes d'intérêt commun dans le plan des réseaux transeuropéens (1995).
- Présentation des lignes directrices de la Commission concernant l'octroi d'aides publiques aux ports (1996).
- Importance de la place prise par la R&D en matière portuaire dans le quatrième programme-cadre de R&D et en particulier dans le volet transport par eau de ce programme.
- Soutien à l'organisation, par les professions maritimes, de tables rondes nationales ou locales sur les problèmes rencontrés dans les ports et la promotion des services maritimes à courte distance (1995 et années suivantes).
- Soutien aux initiatives prises par des tables rondes organisées par le secteur privé pour améliorer l'efficacité des ports et promouvoir le développement du transport maritime à courte distance (1995 et années suivantes).
- Octroi d'un appui financier aux visites et aux détachements d'experts dans des ports, notamment en Europe méridionale (en cours).

- Octroi d'un appui financier aux programmes de formation à la gestion des ports des zones périphériques, organisés dans les ports de pointe des autres régions de l'Union (1995 et années suivantes).
- c. ***Préparation du transport maritime à courte distance à l'élargissement de l'Europe***
- Mise à l'avant-plan, dans les relations avec certains pays tiers (Etats de la Baltique et de la mer Noire, pays tiers méditerranéens), de la nécessité du développement des transports maritimes à courte distance et, plus particulièrement, des liaisons maritimes avec l'Union européenne (en cours).
 - Prise en compte prioritaire, dans les cas appropriés et requis, des projets liés au développement des transports maritimes à courte distance figurant dans les programmes d'assistance technique aux PECO et aux NEI (en cours).
 - Participation aux groupes de travail "transport maritime dans la mer Noire, la mer Baltique et la région méditerranéenne, notamment pour le développement du potentiel des transports maritimes à courte distance dans ces régions (1995 à 1998).
 - Mise en oeuvre du projet MARIS dans le cadre de la préparation du transport maritime à courte distance à l'élargissement de l'Europe (en cours).

B. Programme d'action général - tableau synoptique

ACTION/RECOMMANDATION	Responsabilité				
	Commission	Etats membres	Collectivités locales ou régionales	Autorités portuaires	Industries maritimes
1. Amélioration de la qualité et de l'efficacité du transports maritime à courte distance					
- Elevation du développement du transport maritime à courte distance au rang de priorité dans le volet transport du quatrième programme-cadre de recherche et de développement.	X	X			X
- Appui à la création de systèmes d'informations ouverts concernant les transports multimodaux et les services télématiques dans le cadre d'une gestion coopérative, compte tenu des besoins particuliers des compagnies maritimes spécialisées dans la courte distance et des ports de petite et moyenne importance.	X	X	X	X	X
- Soutien de projets pilotes portant sur le transport maritime à courte distance dans le contexte de chaînes intégrées de transport intermodal.	X	X	X		X
- Mise en oeuvre et suivi du projet MARIS.	X	X	X		X
- Promotion de l'échange de données informatisées:					
- Poursuite du développement de l'EDI dans des domaines tels que les formalités douanières et les contrôles vétérinaires.	X	X			

A-13

- Octroi d'un appui financier, le cas échéant, à des ateliers, conférences et autres initiatives visant à promouvoir l'utilisation de l'EDI dans les professions maritimes	X	X			
- Appui à la création d'un groupe d'experts en matière d'EDI chargés d'assister les petits ports et les petites et moyennes compagnies maritimes.	X				X
- Soutien de projets de diffusion, à toutes les parties intéressées, de données relatives aux services existants de transport maritime à courte distance à l'aide de systèmes EDI.	X	X			
- Participation à un programme de formation aux professions du transport maritime à courte distance réalisé dans le cadre des centres européens TRAINMAR de la CNUCED.	X				
- Appui aux conférences et ateliers axés sur la promotion du transport maritime à courte distance.	X				
- Large diffusion, par les ports et les compagnies maritimes, d'informations régulièrement mises à jour sur les services, les compagnies et leurs agents, les catégories de marchandises et les escales.		X		X	X
- Proposition de directive du Conseil relative aux relevés statistiques des transports de marchandises par voie maritime.	X	X			
- Mise en place d'un régime de contrôle vétérinaire définitif afin de limiter le plus possible les contrôles au port de destination final.	X	X			

II. Amélioration de l'infrastructure portuaire et de l'efficacité des ports - Inclusion dans le plan des réseaux transeuropéens de projets relatifs à des ports maritimes et/ou fluvio-maritimes d'intérêt commun ou présentant un intérêt particulier pour le transport maritime à courte distance.	X	X	X	X	
- Organisation par les milieux maritimes de tables rondes en vue de promouvoir le développement du transport maritime à courte distance et d'examiner les problèmes rencontrés dans les ports.	X	X	X	X	X
- Soutien aux initiatives prises par des tables rondes organisées par le secteur privé pour améliorer l'efficacité des ports et promouvoir le développement du transport maritime à courte distance.	X	X	X		X
- Octroi d'un appui financier aux visites et aux détachements d'experts dans des ports, notamment en Europe méridionale.	X	X			X
- Octroi d'un appui financier aux programmes de formation à la gestion des ports dans les zones périphériques, organisés dans les ports de pointe d'autres régions de l'Union.	X	X			X
- Présentation des lignes directrices de la Commission concernant l'octroi d'aides publiques aux ports.	X				
- Amélioration de la transparence des relations financières entre les ports et les pouvoirs publics.	X	X	X	X	
- Révision du système de fixation et de perception des droits de pilotage pour les navires effectuant du transport maritime à courte distance.		X	X	X	X

-	Amélioration de la transparence des droits de port et fixation des droits en fonction des services réellement demandés et fournis.		X	X	X	
-	Abolition des pratiques restrictives en vigueur dans les ports.		X	X	X	
-	Fixation par les ports des tarifs, dans le cadre du nouveau système JB, de telle sorte qu'aucun bénéfice excessif ne soit réalisé au détriment du transport maritime à courte distance.		X	X	X	
III.	Préparation du transport maritime à courte distance à l'élargissement de l'Europe					
-	Mise à l'avant-plan, dans les relations avec certains pays tiers (Etats de la Baltique et de la mer Noire et pays tiers méditerranéens en particulier), du développement du transport maritime à courte distance et, plus particulièrement, des liaisons maritimes avec l'Union européenne.	X	X			
-	Traitement prioritaire, dans les cas appropriés et requis, des projets liés au développement du transport maritime à courte distance figurant dans les programmes d'assistance technique aux PECO et aux NEI.	X	X			
-	Participation aux groupes de travail "Transport maritime dans la mer Noire, la mer Baltique et la région méditerranéenne" oeuvrant, notamment, pour le développement du potentiel du transport maritime à courte distance dans la région.	X				X

A-16

Le transport maritime à courte distance:

Perspectives et défis

ANNEXES

ANNEXE I: POINTS FORTS DU TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE

ANNEXE II: POTENTIEL DE CROISSANCE DU TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE

ANNEXE III: DEFIS DU TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE

ANNEXE IV: APPROCHE POLITIQUE INTEGREE POUR LE TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE

ANNEXE V: STATISTIQUES DU TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE

ANNEXE I:	POINTS FORTS DU TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE	5
	1. Facteurs géographiques	
	2. Energie et environnement	
	3. Incidence positive sur le développement d'autres secteurs	
	4. Possibilité de développement	
ANNEXE II:	POTENTIEL DE CROISSANCE DU TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE	8
A.	Exemples de croissance	8
B.	L'étude des "corridors"	9
	1. Introduction	
	2. Possibilités de développement des différents corridors	
	3. Conclusion	
ANNEX III:	DEFIS DU TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE EN EUROPE	14
A.	Causes structurelles d'inefficience du transport maritime à courte distance	14
	1. Manque d'intégration	
	2. Régularité des services	
	3. Performances des navires	
	4. Contraintes de prix	
	5. Barrières administratives	
	a) Formalités	
	b) Contrôles vétérinaires	
	6. Manque de statistiques	
	7. Image	
B.	Problèmes inhérents aux infrastructures et aux performances des ports	18
	1. Durée des opérations portuaires	
	2. Droits de port	
	3. Problèmes de main-d'oeuvre	
ANNEXE IV:	APPROCHE POLITIQUE INTEGREE POUR LE TRANSPORT MARITIME EUROPEEN A COURTE DISTANCE	20
	Objectif premier: amélioration de l'efficacité par intégration modale ...	20
	Subsidiarité: partage des responsabilités	20
A.	Amélioration de la qualité et de l'efficacité du transport maritime à courte distance	21

1.	Quatrième programme-cadre de recherche et de développement -Objectifs pour le transport maritime à courte distance	
2.	Intégration dans les chaînes multimodales	
2.1.	Projets pilotes	
2.2.	Projet MARIS	
2.3.	Transport combiné	
2.4.	Transport fluvio-maritime	
2.5.	Systèmes intégrés de gestion	
2.6.	Echange de données informatisées (EDI)	
3.	Cadre administratif et activités de promotion	
3.1.	Libéralisation du cabotage maritime: nouveaux marchés	
3.2.	Amélioration de l'image du transport maritime à courte distance	
3.3.	Contraintes administratives	
a.	Simplification des procédures administratives	
b.	Contrôles vétérinaires	
3.4.	Statistiques	
B.	Amélioration de l'infrastructure et de l'efficacité des ports	31
1.	Place des ports dans les réseaux transeuropéens	
1.1.	Plan de réseau transeuropéen de transport	
2.	Amélioration de la transparence	
2.1.	Transparence des tarifs portuaires	
2.2.	Transparence des aides publiques	
3.	Application des règles de concurrence	
4.	Problèmes de main-d'oeuvre	
5.	Intensification du dialogue	
C.	Préparation du transport maritime à courte distance à l'élargissement de l'Europe	37
1.	Implication de l'élargissement de l'Europe	
2.	Extension des réseaux transeuropéens	
3.	Création de nouvelles structures de coopération (groupes de travail sur le transport par eau)	
4.	Actions futures de la Commission	

ANNEXE V: STATISTIQUES DU TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE	41
Volume des marchandises transportées en trafic international	42
Importance des services de collecte	42
Flux de trafic entre les Etats membres de l'Union européenne(1992)	43
Structure actuelle de la flotte de transport à courte distance	47
Conclusion	50

ANNEXE I: POINTS FORTS DU TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE

1. Facteurs géographiques

L'Union européenne convient, par sa configuration géographique, particulièrement bien pour le transport par voie maritime. Avec les nouveaux Etats membres, l'Union européenne a plus de 67 000 km de côtes. Rares sont les centres industriels et économiques éloignés de plus de 400 km d'un port: quelque 60 à 70 % de tous les centres industriels européens sont situés à des distances comprises entre 150 et 200 km d'une côte et peuvent donc, en principe, avoir facilement accès au transport par mer.

Les navires côtiers spécialisés peuvent naviguer sur l'immense réseau européen de fleuves et de canaux. L'Europe est couverte d'un réseau densément maillé de 25 000 km de voies navigables (dont 12 000 km ont été inclus dans le réseau de transport transeuropéen), qui voient passer plus de 430 millions de tonnes par an. Les bateaux peuvent charger et décharger dans une multitude de ports intérieurs tels que Duisburg, Mannheim, Strasbourg ou encore Paris, Lyon, Liège, Gand et Bruxelles. Il y a ainsi des liaisons fluviales directes avec les ports de mer et les ports intérieurs d'autres Etats membres de l'Union, des pays scandinaves et des pays d'Europe centrale et orientale.

Abstraction faite des systèmes de communication et de sécurité nécessaires pendant le voyage même, il ne faut des infrastructures que dans les ports. Le transport maritime est ainsi moins cher et consomme moins d'espace rare que les modes de transport terrestres.

2. Energie et environnement

Le transport maritime à courte distance consomme généralement moins d'énergie que le transport par route et par rail. Des recherches réalisées par le ministère britannique des transports¹ montrent que le transport de marchandises par route consomme de 0,7 à 1,2 mega-joules par tonne/km transportée et que, pour le rail, le chiffre est proche de 0,6 mega-joules par tonne/km. Par comparaison, un pétrolier côtier de 3000 tpl naviguant à 10 noeuds consomme 0,25 mega-joules par tonne/km, tandis qu'un porte-conteneurs de dimension moyenne ramène ce chiffre à environ 0,12 mega-joules par tonne/km.

¹ Voir Cheetham, C., Hornby, P. et Papenhuizen, R. "Recent Developments in Feeder Transport by Coasters", in European Shortsea Shipping, proceedings of the First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Lloyd's of London Press Ltd.

Le transport maritime à courte distance se singularise aussi par la qualité de son bilan écologique et sécuritaire. Le transport maritime est, sur le plan de la pollution et du bruit, le mode de transport de loin le plus respectueux de l'environnement. Pour ce qui est de la pollution atmosphérique par exemple, on a estimé que le transport par eau, rail et la route produisait au total respectivement 30, 41 et 207 grammes de CO₂ par tonne/km². *(Pour une comparaison plus détaillée de la pollution atmosphérique et de la consommation énergétique par les différents modes de transport, voir le tableau ci-après)*. Bien que l'on ne dispose pas de données comparables pour les émissions de SO₂, des travaux effectués pour le compte de la Commission ont néanmoins permis d'établir que le transport par eau a produit, en 1993, 32 % des émissions totales de SO₂ imputables au secteur des transports et 2 % de l'ensemble des émissions.

Tableau 1. Consommation d'énergie et impact sur l'environnement des différents modes de transport de marchandises

Consommation spécifique d'énergie primaire (KJ/tonne-km)				
Rail	Voie navigable	Route	Conduite	Transport aérien
677	423	2.890	168	15.839

Emissions totales (g/tonne-km)					
	Rail	Voie navigable	Route	Conduite	Air
CO ₂	41	30	207	10	1.206
CH ₄	0,06	0,04	0,3	0,02	2,0
COV	0,08	0,1	1,1	0,02	3,0
NO _x	0,2	0,4	3,6	0,02	5,5
CO	0,05	0,12	2,4	0,00	1,4

1) COV- Composés organiques volatils

Source: Whitelegg, John, "Transport for a Sustainable Future - The case for Europe", 1993.

² Whitelegg, John. "Transport for a Sustainable Future; The Case for Europe", 1993.

3. Incidence positive sur le développement d'autres secteurs

Le transport maritime à courte distance joue également un rôle important dans le contexte politique et macro-économique large dans lequel il s'insère.

Il est ainsi de loin le plus important et, souvent aussi, le seul mode de transport que les voyageurs et les marchandises peuvent emprunter à destination et en provenance des îles et des régions périphériques de l'Union. Il contribue donc au développement de ces îles et régions périphériques en stimulant leur activité économique.

Le transport maritime à courte distance contribue largement au développement des chantiers navals européens. En 1992, 17 % (96 sur 560) au moins des navires marchands construits dans le monde sont sortis des chantiers européens. Un peu plus de la moitié (52 %, soit 96 sur 185) de tous les navires construits dans les chantiers européens jaugent 6 000 TJB ou moins.

Tableau 2. Nombre de navires de 6000 TJB* ou moins (origine) construits dans le monde. Année de construction: 1992

	Navires de 6000 TJB ou moins	Tous navires (sauf navires à passagers)
MONDE	560	984
EUROPE	161	302
UNION EUROPEENNE	96	185

Source: *Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) based upon data from Lloyd's Fleet Data Bank, January 1994.*

- * Le chiffre de 6000 TJB constitue traditionnellement la ligne de démarcation entre les navires de haute mer et les navires côtiers.

4. Possibilité de développement

Alors que l'encombrement des routes s'accroît, il reste des capacités disponibles dans le transport maritime à courte distance. La flotte actuelle pourrait absorber du fret supplémentaire sans devoir investir lourdement dans de nouveaux navires.

Les coûts d'infrastructure liés à l'augmentation des capacités restent relativement faibles et limités pour l'essentiel à des projets portuaires. Ces projets peuvent généralement être identifiés, préparés et mis en oeuvre plus rapidement que les grands projets d'autres modes de transport. Des projets portuaires de coût et d'ampleur relativement modestes peuvent souvent avoir un impact profond sur le développement des transports. Des projets relativement peu coûteux, tels que le dragage de bancs de sable ou la construction de brise-lames, peuvent améliorer considérablement l'accessibilité des ports de mer. Dans la plupart des ports de l'Union européenne (à l'exception des ports méridionaux), la croissance du transport maritime à courte distance ne nécessiterait pas de grands travaux d'infrastructure. Il en ressort que le

rapport coût-efficacité des investissements nécessaires à une augmentation des capacités est généralement meilleur dans le transport maritime à courte distance que dans les modes de transport terrestres.

ANNEXE II: POTENTIEL DE CROISSANCE DU TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE

A. Exemples de croissance

A la suite du conflit militaire en ex-Yougoslavie, le trafic terrestre avec la Grèce emprunte désormais des itinéraires plus longs et plus coûteux que les itinéraires traditionnels ou s'effectue par voie maritime.³ Les liaisons maritimes à courte distance entre la Grèce et l'Italie ont ainsi enregistré une croissance du transport maritime de fret. Il faut - et cette contrainte vaut surtout pour la Grèce - développer des liaisons maritimes plus solides et plus efficaces en lieu et place des itinéraires terrestres longs et difficiles. Le tableau 1 montre que le transport maritime entre la Grèce et l'Italie, exprimé en nombre de camions transportés, a augmenté de manière spectaculaire depuis 1991.

Tableau 3. Camions transportés par voie maritime entre la Grèce et l'Italie (1991/1994)

De: Grèce	Vers: Italie				Total annuel	
	Ancona	Bari	Brindisi	Trieste		1991 = 100
1991	20522	11511	14650	-	46683	100
1992	25604	16982	17613	1263	61462	132
1993	32913	24366	36254	2519	96052	206

Source: Université des Sciences économiques et commerciales d'Athènes

Ces chiffres soulignent la nécessité d'évaluer le fonctionnement des ports de l'Adriatique et d'adopter les mesures de modernisation nécessaires afin de promouvoir le transport maritime à courte distance comme mode de substitution au mode de transport terrestre utilisé pour les échanges Nord-Sud dans la région des Balkans.

³ En 1990, 90 % des exportations de la Grèce vers ses partenaires de la CE se sont effectuées par l'axe routier reliant ce pays aux régions centrales de la Communauté. Depuis le début du conflit militaire en 1991, le trafic emprunte des itinéraires de contournement:

- le transport par route emprunte un itinéraire plus oriental passant par la Bulgarie, la Roumanie, la Hongrie et même les Républiques tchèque et slovaque;
- le transport maritime s'effectue via l'Italie, entre les ports de Brindisi et de Bari ou d'Ancona d'une part et de Patras ou d'Igoumenitsa d'autre part, équipés pour accueillir le trafic roulier.

B. L'étude des "corridors"

1. Introduction

Une vaste étude, cofinancée par la Commission, analysait la position concurrentielle du transport maritime à courte distance. Ses auteurs ont pour ce faire sélectionné huit grands corridors d'échange intracommunautaires et tenté de déterminer ensuite, pour chacun d'eux, la nature et le volume des marchandises qui pouvaient être transférées du rail ou de la route vers le transport maritime à courte distance.⁴ Les auteurs se sont aussi appliqués à identifier les principaux facteurs qui freinent ce transfert. Le potentiel du trafic fluvio-maritime a été examiné de manière très générale sur certains axes spécifiques.

L'étude débouche sur les conclusions générales suivantes:

- Il est possible de transférer du trafic du rail ou de la route vers le transport maritime à courte distance, mais il faut pour cela que ce mode de transport fonctionne de façon plus efficace et s'intègre dans les chaînes multimodales de transport.
- Le volume de trafic transférable justifie la réalisation d'investissements importants dans le transport maritime à courte distance au cours des quelques prochaines années.
- Le volume du trafic transférable est tel qu'une fois effectué, le transfert pourrait réduire considérablement la croissance du trafic terrestre empruntant les corridors encombrés.
- Le transport maritime à courte distance pourrait, en étendant son aire de desserte à certains ports fluviaux, assurer efficacement de nouveaux services de transport entre divers grands centres industriels européens.

2. Possibilités de développement des différents corridors

L'étude, qui s'est fondée sur les données statistiques disponibles, a porté sur les huit corridors suivants:

- Espagne - Royaume-Uni
- Portugal - Royaume-Uni
- Espagne/Portugal - Allemagne
- Italie/Grèce - Royaume-Uni/Irlande
- Italie - pays riverains du Danube
- Benelux/Allemagne - pays scandinaves
- Benelux/Allemagne - Royaume-Uni/Irlande
- Benelux/Allemagne - Mer Noire

⁴ L'étude comportait deux volets distincts:
"Analysis of the Competitive Position of short sea shipping: Development of Policy Measures". Policy Research Corporation N.V., Août 1993; et
"Transport de Marchandises sur les Grands Axes Européens: Recherche de Routes Alternatives Terre-Mer". Institut Français de la Mer, Août 1993.

Les paragraphes qui suivent résument les conclusions de l'étude⁵. Le transport routier apparaît dans les statistiques relatives à tous les corridors, même là où la route est censée croiser des axes maritimes, parce que le mode de transport retenu dans les statistiques est le mode utilisé à l'endroit où les données sont enregistrées, même si l'acheminement fait intervenir plusieurs modes de transport. L'étude met en exergue les possibilités offertes par le transport maritime à courte distance sur ces corridors, toutes les marchandises croisant, à un moment ou à un autre, un axe maritime étant des cibles potentielles.

a. Espagne - Royaume-Uni

La part de marché, en volume, du transport maritime à courte distance est déjà de 81 % (75,5 % dans le sens sud-nord et 87 % dans l'autre sens) sur ce corridor. Celle de la route est de 17 % (22 % dans le sens sud-nord et ... % dans l'autre sens), les moins de 2 % restants étant assurés par le rail et par d'autres modes. Mesurées en termes de valeur, les parts de marché sont de 50 % pour la route et de 33 % pour le transport maritime à courte distance. Le volume total des échanges atteignait en 1990, 9,3 millions de tonnes dont 4,5 millions de tonnes dans le sens sud-nord et 4,8 millions de tonnes dans le sens nord-sud.

La part du trafic routier transférable à court et moyen terme vers le transport maritime à courte distance oscille entre 38 et 40 %. Le volume de trafic transférable pourrait être d'environ 0,6 million de tonnes (0,2 million de tonnes dans le sens sud-nord et 0,4 millions de tonnes dans le sens nord-sud), soit approximativement 6 % du trafic total. Il pourrait être possible encore, au prix d'un effort de longue haleine, de transférer 4 à 5 % supplémentaires du trafic total au transport maritime à courte distance. Le volume de fret transférable dans la pratique est toutefois fonction de l'impact du tunnel sous la Manche. Il en est de même pour le corridor Portugal - Royaume-Uni.

b. Portugal - Royaume-Uni

La part de marché du transport maritime à courte distance est ici de 93 % (93,6 % dans le sens sud-nord et 92,6 % dans l'autre sens) en volume, mais de 47,5 % seulement en valeur. La route n'assure que 6,5 % du trafic total (6,1 % dans le sens nord-sud et 7 % dans l'autre sens). Le volume total des marchandises empruntant ce corridor s'élève à 3,2 millions de tonnes (1,7 million dans le sens sud-nord et 1,5 million dans le sens nord-sud).

Etant donné que la part de marché du transport maritime à courte distance est déjà très importante, il semble que moins de 3 % du volume total du trafic, soit 100.000 tonnes, puissent lui être transférés à court et moyen terme. Une part supplémentaire de 2,5 % pourrait lui être transférée à plus long terme.

⁵ Sauf indications contraires, les chiffres sont ceux de 1990/1991 et représentent le volume des échanges dans les deux directions. Les pourcentages sont arrondis. Il convient de se reporter aux études précitées pour l'analyse complète et la présentation des méthodes appliquées.

c. *Espagne/Portugal - Allemagne*

La route est, sur ce corridor, le mode de transport dominant avec une part de marché supérieure à 51 % (les courants de trafic sont équilibrés). Viennent ensuite le transport maritime à courte distance avec 23,5 % (les courants de trafic sont équilibrés), le rail avec 8,5 % (12 % dans le sens nord-sud et 5 % dans l'autre sens) et la voie navigable avec 17 % (13 % dans le sens nord-sud et 20 % dans l'autre sens).

Le volume total des échanges entre le Portugal et l'Allemagne s'élève à 1,8 million de tonnes (0,7 million dans le sens nord-sud et 1,1 million dans le sens sud-nord).

Le volume total des échanges entre l'Espagne et l'Allemagne s'élève à 7,4 millions de tonnes (3,7 millions de tonnes dans chaque direction).

Le transport maritime à courte distance pourrait encore enlever à la route 20 % du trafic total, soit 1,8 million de tonnes (0,5 million de tonnes dans le sens sud-nord et 1,3 million de tonnes dans le sens nord-sud), à court et moyen terme et 13 autres % à long terme, s'il peut se montrer concurrentiel pour le transport des marchandises de haute valeur.

d. *Royaume-Uni/Irlande - Italie/Grèce*

Le trafic Royaume-Uni - Grèce est faible, puisqu'il ne dépassait pas 220.000 tonnes dans le sens sud-nord et 160.000 tonnes dans le sens nord-sud en 1992. La ligne maritime directe est longue et passe par Gibraltar. L'autre solution est la combinaison du transport par route avec des traversées maritimes (Grèce-Italie et France-Royaume-Uni/Irlande). Le tunnel sous la manche aura également un rôle à jouer quand il sera ouvert à la circulation.

Le transport maritime à courte distance souffre de sa fragmentation et du manque de fréquence de ses services. Un navire transroulier relativement rapide pourrait faire le voyage en six jours. Le groupage du fret, au sein d'un pool d'armateurs, permettrait d'améliorer les fréquences et de proposer un départ tous les deux à trois jours. (Il n'y a aujourd'hui pas mieux qu'un service par semaine). La durée du transport indiquée n'est toutefois possible que si le dernier port d'escale en Europe septentrionale est un port britannique et le premier port d'escale en Méditerranée orientale un port grec.

Un service "direct" de transport maritime à courte distance pourrait également conquérir une plus grande part du marché de l'Italie méridionale s'il était possible de trouver une solution satisfaisante aux problèmes du temps de transport et de la fréquence de desserte. Un service transroulier direct pourrait être attractif en termes de coût. Par ailleurs, les lignes desservant la Méditerranée orientale pourraient également être coupées d'escales en Italie méridionale en route vers le Royaume-Uni. Le trafic total reste toutefois limité et les compagnies spécialisées dans le transport de conteneurs ont déjà conquis une très large part du marché.

e. *Italie - Pays riverains du Danube*

En 1989, le transport maritime à courte distance prenait à son compte 31 % (17 % dans le sens ouest-est et 34 % dans le sens est-ouest) du trafic total entre l'Italie et les pays riverains du Danube⁶. La route en assurait quant à elle 41 % (66 % dans le sens ouest-est et 36 % dans l'autre sens) et le rail 27 % (16 % dans le sens ouest-est et 30 % dans l'autre sens).

Il semble possible de transférer de la route à la voie maritime jusqu'à 6 % du trafic total, soit 1,4 million de tonnes (0,4 dans le sens ouest-est et 1 dans le sens est-ouest). Le développement du trafic fluvio-maritime sur le Danube et l'alourdissement éventuel des contraintes imposées par l'Autriche et la Suisse au transport par route pourraient faire croître le volume de trafic transférable, même à court terme.

f. *Benelux/Allemagne - Pays scandinaves/Baltique*

Le transport maritime à courte distance occupe une place dominante dans ce corridor où il assure 70 % du trafic total des pays scandinaves et de la Pologne vers le Benelux et l'Allemagne et 55 % du trafic du Benelux et de l'Allemagne vers les Etats scandinaves et la Pologne. La route prend à son compte 30 % du trafic du Benelux et de l'Allemagne vers les pays scandinaves et la Pologne, mais 9 % seulement du trafic qui s'écoule dans l'autre sens.

Le volume total du trafic entre ces deux régions s'élève à 175 millions de tonnes, dont 52 millions au départ du Benelux et de l'Allemagne et 123 millions au départ des pays scandinaves et de la Pologne.

Une partie significative du trafic du Benelux et de l'Allemagne vers les Etats scandinaves et la mer Baltique est transférable, mais il faut pour cela réduire d'abord le coût du transport maritime à courte distance en l'intégrant de façon efficace dans une chaîne de transport intermodal.

Les mêmes consultants ont estimé, dans une étude plus récente, que le développement du transport maritime à courte distance pouvait apporter de 2 à 4 millions de tonnes supplémentaires au seul port de Zeebrugge au cours des dix prochaines années.

g. *Benelux/Allemagne - Royaume-Uni/Irlande*

Le Royaume-Uni et l'Irlande étant des îles, tous les transports de marchandises entre ces pays et le continent comprennent obligatoirement une partie maritime, du moins jusqu'au moment où le tunnel sous la Manche entrera en service. L'objectif donc est d'utiliser davantage les routes sur lesquelles le trajet maritime est le plus long, c'est-à-dire, les lignes maritimes directes.

⁶ Ces pays comprennent, pour les besoins des présents calculs, l'Autriche, l'ancienne Tchécoslovaquie, l'ancienne Yougoslavie, la Hongrie, la Roumanie et la Bulgarie.

Le principal problème à résoudre pour augmenter la part du trafic Irlande - Benelux assuré par la voie maritime directe est de trouver un volume de trafic suffisant pour justifier une multiplication des fréquences et une accélération des rotations. Il en est de même pour les routes des corridors méridionaux et centraux vers la Grande-Bretagne qui se trouvent en concurrence avec la route "terrestre" qui passe par l'Irlande du Nord.

Sur le corridor Royaume-Uni - Pays-Bas/Allemagne/Danemark, le transport maritime à courte distance peut emprunter les routes qui passent par les ports de la mer du Nord plutôt que par ceux de la Manche.

h. Benelux/Allemagne - Mer Noire

Le transport maritime à courte distance assure 56% du trafic total du Benelux et de l'Allemagne vers la mer Noire, mais 41% seulement du trafic qui s'écoule dans l'autre sens. La route en revanche ne représente que 18% du trafic total du Benelux et de l'Allemagne vers la mer Noire, mais va jusqu'à représenter 34% dans la direction opposée. Le trafic atteint 5,2 millions de tonnes dans le sens Benelux/Allemagne - mer Noire et 3,7 millions de tonnes dans l'autre sens.

Il n'y a pas encore d'estimations sûres du trafic supplémentaire que le transport maritime à courte distance est capable de conquérir. Le principal obstacle que le transport maritime à courte distance doit surmonter dans ce corridor est celui des délais de livraison. La durée d'immobilisation dans les ports, la durée des voyages et, parfois aussi, les horaires des compagnies allongent ces délais. Il s'y ajoute que plusieurs ports de la mer Noire sont mal équipés pour traiter les conteneurs.

3. Conclusion

L'étude démontre que le transport maritime à courte distance dispose de possibilités de développement dans six au moins des huit corridors analysés, notamment dans les corridors Espagne/Portugal - Allemagne, Espagne/Portugal - Royaume-Uni, Benelux/Allemagne - Etats scandinaves et Benelux - Nord du Royaume-Uni.

ANNEX III: DEFIS DU TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE EN EUROPE

A. Causes structurelles d'inefficience du transport maritime à courte distance

1. Manque d'intégration

Le manque d'intégration avec les autres modes de transport est un problème crucial du transport maritime à courte distance parce que les chargeurs, gagnés à la stratégie des "flux tendus", sont de plus en plus souvent en quête de coopération entre le transport par mer, le rail et la route. Cette stratégie, fondée sur la baisse des niveaux de stockage, requiert des livraisons régulières, fréquentes et sûres selon des horaires convenus. Ces niveaux de performances, actuellement perçus comme difficilement accessibles au transport maritime à courte distance, revêtent souvent autant d'importance pour les chargeurs que le niveau des coûts.

Le transport maritime à courte distance n'a jusqu'ici pas réussi à bien s'intégrer dans la chaîne multimodale. Les coûts de transbordement représentent souvent, surtout dans les cas où le trajet maritime est relativement court, une part excessivement élevée des coûts totaux. Par ailleurs, il reste encore au transport maritime à courte distance, s'il est fait abstraction de certains services porte-à-porte ou de groupage de conteneurs, à améliorer de façon significative la ponctualité, la fiabilité et la disponibilité de ses services. Ce mode de transport n'est de ce fait pas toujours un partenaire privilégié dans l'organisation des chaînes de transport multimodal.

Le manque de diffusion des systèmes EDI (échange de données informatisées), qui facilitent considérablement les flux de marchandises et relèvent les niveaux d'efficience, de fiabilité et de sécurité maritime, fait également obstacle à l'intégration, de même que l'utilisation de charges unitaires différentes selon les modes de transport.

2. Régularité des services

La régularité des services pose au transport maritime à courte distance un problème de taille dont l'origine doit être recherchée dans le déséquilibre des courants d'échanges entre les différentes parties de l'Europe. Il y a très souvent un écart important entre les importations et les exportations des régions du nord et du sud de l'Europe. En 1992 par exemple, le trafic total de charges unitaires entre le Royaume-Uni et la Grèce s'élevait à 220 000 tonnes environ dans le sens Sud-Nord, mais à 160 000 tonnes seulement dans l'autre sens. La saisonnalité de certains courants de trafic est un autre frein au développement de services réguliers de transport maritime à courte distance. Les déséquilibres de trafic peuvent affecter tous les modes de transport, mais le transport maritime à courte distance peut moins facilement s'y adapter que le transport routier parce qu'il n'a pas la souplesse voulue pour pouvoir trouver le fret supplémentaire nécessaire pour remplir la cale inutilisée.

Il serait possible d'améliorer jusqu'à un certain point la régularité et la souplesse des services de transport maritime à courte distance si leurs exploitants s'unissaient en coopérative pour vendre des services communs et coordonner leurs horaires. Ils se donneraient ainsi les moyens de mieux adapter leurs horaires et leurs fréquences de desserte aux fluctuations de la demande.

3. Performances des navires

Le transport maritime à courte distance est depuis toujours également handicapé par sa lenteur dans la concurrence qui l'oppose aux autres modes de transport, et en particulier à la route, dans les grands corridors d'échanges européens. Cette lenteur se traduit par un relatif allongement des temps de transport ou des délais de livraison, délais sur lesquels pèse également la durée des transbordements effectués dans les ports. Il est fréquent aussi que les progrès technologiques ne sont pas aussi rapides dans la construction navale que dans les autres modes de transport. La lenteur qui en résulte est exacerbée par les déficiences portuaires. L'avantage offert par la route est d'autant plus grand que la distance à parcourir est courte. Sur les grandes distances, l'utilisation de technologies avancées dans la construction navale peut contribuer à faire pencher la balance de la répartition modale en faveur du transport maritime à courte distance.

4. Contraintes de prix

Eu égard aux handicaps qu'il présente en termes d'intégration, de régularité, de vitesse et d'image, le transport maritime à courte distance doit, d'après certains calculs, coûter 35% moins cher que les autres modes pour pouvoir soutenir leur concurrence⁷. Il semble structurellement malaisé au transport maritime à courte distance de ramener ses prix à ce niveau où ils deviennent compétitifs. Une telle politique tarifaire requiert des taux de chargement élevés, synonymes de réduction des coûts unitaires, mais le fret récoltable à proximité d'un port ne suffit souvent pas pour justifier les fréquences de desserte élevées sans lesquelles le transport maritime à courte distance ne peut devenir attractif pour les chargeurs.

5. Barrières administratives

a) Formalités

La fréquente complexité des documents à fournir et des formalités administratives à accomplir dans les ports, celle en particulier des procédures douanières relatives aux cargaisons ou aux navires, fait également obstacle au développement du transport maritime à courte distance. Ces formalités manquent souvent de convivialité. Les divergences qui apparaissent dans l'application de ces procédures dans les Etats membres sont également source de problèmes.

En dépit des simplifications qui leur ont été apportées le 1er janvier 1993, les procédures de transit restent source de difficultés dans le transport maritime. Le nouveau régime de transit communautaire prévoit que, sauf preuve du contraire, les marchandises transportées à l'intérieur de l'Union sont censées y être en libre pratique. Les marchandises transportées par voie maritime sont exclues du bénéfice de ce postulat si le navire qui les transporte a fait escale dans un port extérieur à l'Union (ou un port franc à l'intérieur de l'Union) pour y charger ou décharger des marchandises. Cette restriction prive en quelque sorte certaines marchandises transportées par voie maritime sur courte distance du bénéfice du nouveau régime. Il convient cependant de souligner qu'en raison de la nature même du transport maritime, les navires quittent souvent les eaux territoriales de la Communauté pour faire escale dans des ports de pays tiers. Il est dans ce cas nécessaire de prouver le statut des marchandises communautaires au moment où elles arrivent dans leur port communautaire de débarquement. Il faut cependant rappeler qu'il en est de même pour d'autres modes de transport. Les marchandises transportées par route entre deux Etats membres qui traversent en transit le territoire d'un pays tiers doivent ainsi être placées sous le régime du transit communautaire si le pays tiers en question est un pays membre de l'AELE. Si le pays de transit n'est en revanche pas membre de l'AELE, il est nécessaire de prouver le statut communautaire des marchandises au moment où elles arrivent dans l'Etat membre de destination.

⁷ Cf. Mariniseerbare Ladingen (Cargoes that could go by sea), MERC/NEA, juillet 1991.

b) Contrôles vétérinaires

Le nouveau régime des contrôles vétérinaires qui est entré en vigueur le 1er janvier 1993⁸ pose un problème administratif d'ordre particulier parce qu'il s'avère avoir un effet dommageable sur le transport par mer à courte distance de produits d'origine animale provenant d'un pays tiers. Ce problème a été mis en lumière par le Forum des industries maritimes.

Les contrôles vétérinaires peuvent être effectués sous la forme de contrôles documentaires, de contrôles d'identité ou de contrôles physiques. La directive 90/675/CEE dispose que les produits d'origine animale importés dans la Communauté en provenance de pays tiers doivent être soumis aux contrôles vétérinaires dès leur introduction sur le territoire de la Communauté dans l'un des postes d'inspection frontaliers. Elle dispose par ailleurs que les contrôles physiques peuvent être effectués dans le port de destination finale si les produits sont transportés par mer.

Le fait que tous les contrôles ne sont pas effectués au même endroit pose un problème aux armateurs. En effet, le document vétérinaire original n'accompagne pas toujours les produits transportés étant donné que les transporteurs le conservent par-devers eux comme garantie pour les banques au port de destination finale. Les armateurs allèguent également que les contrôles effectués dans les ports des Etats membres sont, en raison de la diversité de leur nature et de l'inégalité de leur niveau, source d'incertitudes et de surcoûts.

6. Manque de statistiques

Le manque de fiabilité et de compatibilité des statistiques des transports de marchandises en général, et des transports par mer en particulier, handicape parce qu'il complique l'analyse des courants d'échange entre les ports et entre les régions. Il en résulte des problèmes tant pour le développement commercial que pour l'élaboration des orientations politiques.

Ces problèmes d'ordre statistique compliquent la réalisation des études de marché et des recherches nécessaires au développement des lignes existantes de transport maritime à courte distance ou à la création de lignes nouvelles et dissuadent de ce fait les opérateurs privés de rechercher de nouveaux marchés. Ils entravent également l'élaboration des orientations politiques parce que la planification en devient difficile pour les pouvoirs publics⁹.

⁸ Décision 92/571/CEE de la Commission relative à de nouvelles mesures transitoires nécessaires afin de faciliter le passage au régime de contrôle vétérinaire prévu par la directive 90/675/CEE du Conseil (JO n° L 367/92 du 16 décembre 1992) et directive (CEE) 90/675 du Conseil, du 10 décembre 1990, fixant les principes relatifs à l'organisation des contrôles vétérinaires pour les produits en provenance des pays tiers introduits dans la Communauté (JO n° L 373 du 31 décembre 1990).

⁹ Voir annexe V.

7. Image

Certains milieux de la profession estiment que les problèmes d'image du transport maritime à courte distance peuvent, bien davantage que ses diverses faiblesses techniques, constituer le principal obstacle à son développement. Ils ont souvent trouvé les responsables du département "transports" des grandes entreprises réticents à l'idée de recourir au transport maritime à courte distance, même lorsqu'il offre des services sûrs.

Le transport maritime à courte distance souffre dans certains milieux de son image vieillotte qui l'empêche d'acquérir une position plus forte sur le marché des transports. Ses services sont souvent mal commercialisés et les chargeurs n'ont parfois pas connaissance des services qu'il peut assurer. L'amélioration de son image de marque requiert un marketing approprié ciblé sur les clients potentiels. Le groupe "transport maritime à courte distance" du Forum des industries maritimes y voit un obstacle de taille au développement du secteur.

Nombre de chargeurs et commissionnaires européens ignorent encore la gamme des services que le transport maritime à courte distance peut leur apporter. Pour leurs transports de marchandises, ils pensent avant tout à la route ou au rail et amalgament dans leur esprit transport par voie maritime et trafic intercontinental. Le transport maritime s'identifie, dans le contexte européen, avec le seul transport de vrac et n'est pas considéré comme un réel substitut au complément potentiel du transport terrestre.

B. Problèmes inhérents aux infrastructures et aux performances des ports

1. Durée des opérations portuaires

Une des faiblesses majeures du transport maritime à courte distance réside dans la longueur de la durée d'immobilisation des navires dans les ports. Ce problème, dû en partie aux insuffisances des infrastructures, se présente surtout dans les pays de l'Europe méridionale ainsi qu'en Irlande. Les petits ports de ces pays ont, eu égard à l'insuffisance des ressources financières, peu investi dans les infrastructures au cours des deux dernières décennies. La longueur des durées d'immobilisation des navires peut être due aussi à l'absence de liaisons aisées avec l'infrastructure terrestre ainsi qu'à l'inefficience du fonctionnement des ports dont les équipements ne sont pas adaptés aux besoins actuels.

Il semble ainsi que la vitesse de traitement des conteneurs accuse des écarts considérables entre les ports les plus performants du nord de l'Europe, où elle atteindrait les 30 conteneurs heure, et un grand nombre de ports du sud de l'Europe où ce chiffre est réduit environ de moitié.

Les navires peuvent, du fait de ces problèmes d'efficience, passer une part considérable du temps total de transport dans les ports, avec toute l'augmentation des coûts qui en résulte. Les armateurs européens ont estimé que les navires passent en moyenne 60% du temps total de transport dans les ports et 40% seulement en mer.

2. Droits de port

Le niveau parfois excessivement élevé des droits de port en Europe handicape lourdement le transport maritime à courte distance sur le plan de la concurrence. Le groupe "transport maritime à courte distance" du Forum maritime international a calculé que les frais portuaires peuvent aller jusqu'à représenter 70 à 80% du coût total d'un transport maritime à courte distance. Une source a calculé que dans cette forme de transport, les frais portuaires moyens par conteneur transporté peuvent varier de 55/75 écus dans de nombreux ports du nord de l'Europe à plus de 200 écus dans certains ports méridionaux¹⁰.

Les droits de port ne sont pas toujours transparents et les utilisateurs doivent, dans certains ports, payer des services dont ils n'ont pas besoin ou qu'ils ne demandent pas. Les navires qui font escale dans un port doivent y acquitter des droits de pilotage, de port et de quai dont le montant varie avec le type et la taille du navire, les tonnages chargés ou déchargés et la nature du port et de ses équipements. Les coûts de pilotage peuvent souvent grever proportionnellement davantage les navires caboteurs que les navires transocéaniques et les navires doivent en général acquitter des frais de pilotage même s'ils n'ont pas recours à ce service. Il en est souvent de même pour les droits de remorquage. Il s'y ajoute que les droits d'arrimage élevés perçus dans certains pays y portent les coûts portuaires totaux à un niveau élevé.

Pour ce qui est des droits de port, il y a lieu de faire référence à la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (convention d'Oslo) qui est entrée pleinement en vigueur en juillet 1994. Cette convention assoit le jaugeage sur le tonnage brut plutôt que sur le tonnage de jauge brute. Cette modification semble avoir causé des problèmes, en particulier aux propriétaires de navires de plus de 12 ans d'âge qu'il a fallu rejauger. Les éléments les plus lourds des coûts portuaires sont, en dehors des frais de manutention, les coûts de pilotage, les coûts de remorquage et les droits de port. Les prix de ces services sont souvent et dans une large mesure fonction du tonnage des navires. Les armateurs affirment que la modification des règles de jaugeage se traduit par un très net relèvement des droits acquittés par certains navires.

3. Problèmes de main-d'oeuvre

Bien que la situation des travailleurs et les conditions de travail dans les ports se soient progressivement améliorées, il n'en reste pas moins que les régimes et pratiques de travail restrictifs réduisent encore l'efficacité des opérations portuaires et ont des répercussions considérables sur les coûts de manutention. Les règlements et les conventions qui empêchent les autorités portuaires et les autres parties intéressées de recruter librement de la main-d'oeuvre qualifiée provoquent des distorsions du marché particulièrement pénalisantes là où le transport par mer est en concurrence directe avec les modes de transport terrestres.

¹⁰ Chiffres fournis par MDS Transmodal, 1994.

ANNEXE IV: APPROCHE POLITIQUE INTEGREE POUR LE TRANSPORT MARITIME EUROPEEN A COURTE DISTANCE

Objectif premier: amélioration de l'efficacité par intégration modale

La mobilité durable requiert des réseaux de transport multimodal combinant les avantages des différents modes selon des modalités propres à accroître l'efficacité de l'ensemble, à réduire les atteintes à l'environnement et à optimiser l'utilisation des ressources existantes. Le transport maritime à courte distance n'apporte à l'heure actuelle pas encore sa pierre à cet édifice.

Le manque d'intégration du transport maritime à courte distance dans la chaîne multimodale est un de ces problèmes fondamentaux qui l'empêchent de valoriser toutes ses potentialités. Le commerce et l'industrie d'aujourd'hui ont besoin de transports de porte-à-porte et de la livraison "juste à temps" de leurs produits et composants. Un système intégré de transport multimodal, garant de la régularité et de la fiabilité des services assurés, est le mieux à même de répondre à ces besoins.

L'étude évoquée dans les paragraphes qui précèdent conclut que le volume de trafic transférable des autres modes suffit pour justifier de nouveaux investissements dans le transport maritime à courte distance au cours des années à venir. La Commission estime que les mesures prises en vue de stimuler ce transfert ne devraient pas avantager artificiellement le transport maritime à courte distance par rapport aux autres modes de transport.

Subsidiarité: partage des responsabilités

La stratégie de développement du transport maritime à courte distance a une très nette dimension européenne. Le transport maritime européen à courte distance étant dans une large mesure international, il ne pourra progresser de façon significative dans l'Union européenne sans une action coordonnée au niveau international. En effet, les mesures prises par un Etat membre pour améliorer l'efficacité de ses ports peuvent se révéler improductives si elles ne trouvent pas leur pendant dans les autres Etats membres avec lesquels le premier commerce. Le développement des transports combinés à composante maritime, des réseaux d'échange de données informatisées et du rôle du transport maritime à courte distance dans les relations avec les pays tiers requiert également l'adoption de diverses mesures au niveau de la Communauté et au niveau international.

Les mesures envisagées dans la présente communication prennent pour la plupart les milieux de la profession, les autorités portuaires ou les autorités nationales, régionales ou locales des Etats membres pour cible. Les milieux de la profession et les administrations nationales ou locales devront être les principaux moteurs du développement du transport maritime à courte distance. La Communauté quant à elle pourra contribuer à améliorer la compétitivité de ce mode de transport en intensifiant la recherche et le développement, en poussant à l'intégration, en améliorant son marketing et en ouvrant de nouveaux marchés. La Commission restera dans ce contexte en liaison étroite avec le Forum des industries maritimes et, en particulier, avec son groupe du transport maritime à courte distance. Le secteur maritime aura ainsi l'occasion de participer effectivement à la préparation des politiques communautaires et à la mise en oeuvre du programme d'action proposé.

A. Amélioration de la qualité et de l'efficacité du transport maritime à courte distance

1. Quatrième programme-cadre de recherche et de développement - Objectifs pour le transport maritime à courte distance

Les précédents programmes de recherche et de développement EURET¹¹, COST¹² et APAS¹³ ont déjà eu des retombées bénéfiques pour le transport maritime à courte distance. Le quatrième programme-cadre de recherche et de développement de la Communauté (1994-1998)¹⁴ devrait, avec le programme spécifique des transports¹⁵ ainsi que, entre autres, le programme des applications télématiques¹⁶, donner un vigoureux coup de fouet à la recherche et au développement dans le domaine des transports par eau.

Les projets de recherche en matière de transport maritime menés dans le cadre de ce programme contribueront à la mise au point de nouvelles technologies maritimes et renforceront la compétitivité de l'industrie maritime européenne. Sur les 240 millions d'écus alloués à la recherche dans le domaine des transports, 45 millions d'écus environ, c'est-à-dire une part respectable de la dotation, sont réservés au programme des transports par eau. D'autres activités plus générales de recherche et de développement, dans le domaine par exemple de la télématique, des technologies de communication ou des technologies industrielles et des matériaux, auront également un effet bénéfique sur l'industrie maritime.

En octobre 1993, la Commission a organisé un atelier sur le transport par eau avec les milieux de la profession et les Etats membres pour cerner les domaines de recherche les plus prometteurs à développer sous l'égide du quatrième programme-cadre. Le Forum des industries maritimes a également proposé de lancer certaines actions d'ordre technique dans le domaine du transport maritime à courte distance. La Commission a défini ses

¹¹ EURET: programme spécifique de recherche et de développement technologique dans le domaine des transports.

¹² COST: coopération européenne dans le domaine de la recherche scientifique et technique.

¹³ Le programme APAS, un programme de préparation d'actions relevant du domaine du transport finançables par le quatrième programme-cadre de recherche, a permis à la Commission de répondre aux besoins de recherche en matière de transport par mer pendant que la procédure d'approbation des différents programmes de recherche suivait son cours. Plusieurs études portant sur l'évaluation de la structure et de l'organisation du transport maritime, l'offre et la demande de transport maritime à courte distance et l'impact des mutations logistiques sur le transport maritime ont été lancées en 1994 sous l'égide d'APAS.

¹⁴ Décision n° 1110/94 du Parlement européen et du Conseil, du 26 avril 1994, relative au quatrième programme-cadre de la Communauté européenne pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration (1994-1998); JO n° L 126 du 18 mai 1994.

¹⁵ Décision 914/94 du Conseil, du 15 décembre 1994, arrêtant un programme spécifique de recherche, de développement technologique et de démonstration dans le domaine des transports (1994-1998), JO n° L 361/94 du 31 décembre 1994.

¹⁶ Décision n° 801/94 du Conseil, du 23 novembre 1994; JO n° L 334 du 22 décembre 1994.

priorités de recherche dans le domaine du transport par eau en tenant compte des recommandations de l'atelier et du Forum ainsi que des contributions des Etats membres.

Les recherches sur les systèmes et techniques de transport rapide par eau tels que les navires fluvio-maritimes, les cargos rapides, les transporteurs de vrac autodéchargeants et les porte-conteneurs automatisés devraient aider à mieux intégrer le transport maritime à courte distance dans les chaînes multimodales. D'autres volets du programme de travail sur le transport par eau, ceux notamment des ports et de la logistique, auront également des retombées importantes sur le développement futur du transport maritime à courte distance.

L'architecture navale peut jouer un rôle important dans l'amélioration de l'efficacité des navires. Les cargos rapides pourraient ainsi contribuer puissamment au développement du transport maritime à courte distance à condition que le fret disponible soit suffisant pour justifier de tels services et que les gains de temps soient de nature à justifier la majoration des coûts énergétiques et autres. La pleine exploitation des possibilités offertes par ce type de navire postule cependant un raccourcissement du temps passé dans les ports.

Les systèmes d'information sur les cargaisons et autres technologies de ce type, les vraquiers autodéchargeants et les porte-conteneurs automatisés pourraient faire progresser considérablement l'efficacité du transport maritime à courte distance. L'automatisation de la manutention à bord des navires ainsi que des navires au quai permettrait de se passer d'une partie de l'assistance aujourd'hui requise à terre et de réduire dans de très fortes proportions les durées d'immobilisation et les coûts, notamment dans les cas où les navires arrivent en dehors des heures normales de travail. La généralisation des navires autochargeants et autodéchargeants devrait également profiter aux ports secondaires parce qu'ils auraient la faculté d'attirer plus de trafic sans nouveaux gros investissements.

Plusieurs volets du programme des applications télématiques dans les transports visent à faire du transport maritime à courte distance un mode de transport de substitution performant capable d'intégrer les fonctions logistiques dans la chaîne de transport en les optimisant, à renforcer les services d'aide à la gestion du trafic maritime, à organiser les échanges d'informations et à répondre aux nouveaux besoins d'échanges de données informatisées relatives aux voyageurs, aux véhicules et au fret.

La modernisation technologique du transport maritime est irréalisable sans professionnels qualifiés. Pour des raisons de formation ainsi que de traditions éducatives et culturelles, le réservoir actuel de qualifications ne suffit toutefois pas pour assurer l'exploitation de nouveaux systèmes informatisés. Il sera donc nécessaire de soutenir la formation de la main-d'œuvre employée dans le transport maritime en faisant appel à des technologies multimédia et d'enseignement à distance interactives.

Le volet "transport par eau" du quatrième programme-cadre prévoit également le lancement de grands projets de démonstration combinant les résultats atteints avec EURET, APAS et les différents éléments du quatrième programme-cadre. Le projet sera préparé par la Commission et les représentants des Etats membres sous la forme d'une action concertée de recherche et développement dans le domaine du transport maritime à courte distance.

2. Intégration dans les chaînes multimodales

2.1. Projets pilotes

Bon nombre des actions de recherche et de développement décrites dans les paragraphes qui précèdent favoriseront l'intégration du transport maritime à courte distance et en feront un mode de transport plus rapide, plus sûr et mieux adapté aux besoins de sa clientèle. La Commission estime cependant que l'expérimentation des méthodes nouvelles et l'exploration des nouveaux marchés au moyen de projets pilotes revêtent une importance tout aussi grande que la recherche fondamentale. Elle a donc lancé un programme de soutien à des projets pilotes et entend s'engager plus avant dans ce sens.

Les projets pilotes actuellement réalisés avec le soutien de la Commission se présentent sous la forme d'études de faisabilité ou de mise en oeuvre d'actions spécialisées. Ces études de faisabilité portent sur:

- l'établissement, entre l'Irlande et le continent, de nouvelles liaisons maritimes desservies par des navires plus rapides que les navires actuels,
- un système de transport à courte distance par navire porte-conteneurs automatisé comprenant au départ la Suède, mais aujourd'hui étendu à la Finlande, la Norvège, le Danemark, l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Irlande, les Pays-Bas et la Belgique,
- un système de transport combiné avec liaison maritime entre le Royaume-Uni et la partie orientale de l'Allemagne,
- l'ouverture d'un nouveau service transroulier entre la Belgique et le nord du Portugal,
- l'ouverture d'un nouveau service transroulier le long de l'arc méditerranéen, entre des ports de l'Est de l'Espagne, du sud de la France et du nord-ouest de l'Italie.

La Commission entend mobiliser des crédits supplémentaires pour soutenir davantage des projets de cette nature. Ces projets devraient alors être axés sur:

- l'identification des lignes et marchés de transport maritime à courte distance potentiellement viables, les possibilités d'ouverture de certaines lignes pilotes et, là où la chose s'avère appropriée et indispensable, la phase de démarrage des projets pilotes,
- l'étude de systèmes novateurs propres à améliorer la qualité des services de transport multimodaux intégrant le transport maritime à courte distance,
- le transfert de savoir-faire entre les ports communautaires dotés d'une vaste expérience dans le domaine du transport maritime à courte distance et les autres ports où ce mode de transport pourrait se développer,
- la mise en oeuvre de systèmes EDI dans les ports,
- la coopération, sous forme notamment de création d'entreprises communes respectant les règles communautaires de la concurrence, entre des petites et moyennes compagnies de transport maritime à courte distance ainsi qu'entre ces compagnies et les autres maillons de la chaîne de transport.

Le soutien financier prendra en principe la forme d'un cofinancement. Pour pouvoir en bénéficier, les projets devront apporter la preuve qu'ils peuvent transférer à la voie maritime des courants de trafic qui sont aujourd'hui ou seront demain acheminés par voie terrestre, et plus particulièrement par route. Le cofinancement des projets pilotes devrait dans toute la mesure du possible ne pas avoir d'effet réel négatif sur la concurrence entre

les opérateurs ou les ports ou perturber artificiellement la concurrence avec le transport terrestre.

2.2. *Projet MARIS*

La conférence ministérielle du G-7¹⁷ sur la société de l'information organisée par la Commission à Bruxelles les 25 et 26 février 1995 a approuvé 11 projets pilotes pour le développement de la société de l'information dans divers secteurs.

Un de ces projets, en l'occurrence le projet MARIS (systèmes d'informations maritimes), vise à intégrer et améliorer le bilan environnemental et la compétitivité industrielle de toutes les activités maritimes grâce aux technologies de l'information et des communications, y compris les applications dans les domaines de la sécurité et de l'environnement, de la fabrication intelligente et des réseaux logistiques. MARIS créera une base pour la réorganisation de la production et des processus logistiques dans les secteurs maritimes. Il se subdivise en quatre projets distincts:

- SAFEMAR - sécurité maritime et environnement;
- MARTRANS - logistique;
- MARVEL - fabrications industrielles;
- MARSOURCE - ressources marines.

Le projet MARTRANS, en particulier, aura un effet positif sur le développement du transport maritime à courte distance. Il vise à créer un réseau logistique portuaire diffusant en temps réel des informations sur le fret et les compagnies en interconnectant les systèmes portuaires actuels des pays du G-7 et des Etats membres de l'Union et en poussant les ports de petites et moyennes dimensions à s'y relier. En aidant ainsi à mieux marier navires et cargaisons, MARTRANS devrait contribuer au développement de transports compétitifs, sûrs et de qualité et en améliorer ainsi la rentabilité.

2.3. *Transport combiné*

La Commission estime qu'il faut faire du transport maritime à courte distance un mode pleinement intégré capable de soutenir la concurrence des autres en leur étant en outre substituable. Elle pense aussi que son rôle ne devrait pas se limiter à assurer les nécessaires et inévitables traversées maritimes ou liaisons avec les régions périphériques. Il faudra faire davantage de place au transport maritime à courte distance dans la législation et les mesures communautaires futures relatives au transport combiné. Le transport combiné, dans le sens donné à cette notion il y a plus de 20 ans par le règlement (CEE) n° 1107/70¹⁸, s'est limité traditionnellement aux combinaisons route/rail/voie navigable.

¹⁷ Groupe des sept pays les plus industrialisés du monde (France, Allemagne, Italie, Royaume-Uni, Canada, Etats-Unis et Japon).

¹⁸ Règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil, du 26 juin 1970, relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

Le Conseil a adopté en 1993, sur proposition de la Commission, une décision créant un réseau transeuropéen de transport combiné¹⁹. Ce réseau se compose de lignes de chemin de fer et de voies navigables et englobe en outre toutes les installations de transbordement entre la route, le rail, la voie navigable et la mer. La décision veut définir l'infrastructure, par exemple l'infrastructure portuaire, qui fait partie intégrante du réseau de transport combiné. Elle constitue un pas important sur la voie de l'intégration du transport maritime à courte distance dans les chaînes de transport combiné.

Dans le cadre du programme PACT (action pilote pour le transport combiné) lancé en 1992²⁰, la Commission peut soutenir financièrement des projets pilotes dans le domaine du transport combiné. Ce programme se concentre sur la route, le rail et la voie navigable, mais peut s'étendre au transport par mer dans les cas où une traversée maritime est le seul moyen dont une région déterminée de l'Union dispose pour accéder au territoire de l'Union.

Le projet de corridor de transport combiné reliant le sud de l'Allemagne à Patras, en Grèce, est un de ces projets subventionnés par le programme PACT qui comprend un maillon de transport maritime à courte distance. Ce projet, qui comprend en effet une traversée maritime entre Brindisi, en Italie, et Patras, vise à améliorer le niveau général de qualité et à réduire les prix du transport combiné sur cet itinéraire.

Le programme PACT soutient également trois autres projets à composante maritime:

- le corridor Irlande-Royaume-Uni-France, avec traversée de la mer d'Irlande et de la Manche par le tunnel,
- le corridor Norvège/Suède-Danemark-Allemagne,
- le corridor maritime Royaume-Uni-Allemagne, avec prolongement par rail en Allemagne (corridor balte de délestage)²¹.

2.4. Transport fluvio-maritime

Les navires fluvio-maritimes sont des navires de mer que leur architecture rend aptes à naviguer également sur des voies navigables. Ils allongent considérablement le rayon d'action de la navigation côtière et ouvrent à un certain nombre de centres industriels établis à l'intérieur des terres un accès direct au transport maritime. Ils permettent de réaliser des économies de coût et des gains de temps parce qu'ils rendent les transbordements dans les ports de mer inutiles. Il s'y ajoute les économies réalisables du fait que les coûts de manutention sont généralement plus bas dans les ports intérieurs.

Le développement du transport fluvio-maritime permet au trafic maritime à courte distance de pénétrer plus profondément dans le territoire des Etats membres. Il allongera les distances accessibles au transport maritime à courte distance et en améliorera la viabilité.

¹⁹ Décision 93/628 du Conseil, du 29 octobre 1993, concernant l'établissement d'un réseau de transport combiné dans la Communauté.

²⁰ Décision (CEE) n° 45/93 de la Commission, du 22 décembre 1992, relative à l'octroi de soutiens financiers à des actions pilotes dans le domaine du transport combiné.

²¹ Une autre partie du projet est financée en tant que projet pilote dans le domaine du transport maritime à courte distance (cf. supra A.2.1.).

La Commission a lancé une étude sur la structure du marché du transport fluvio-maritime sur les principales voies navigables européennes. Les résultats de l'étude montrent que le volume annuel du transport fluvio-maritime est d'environ 15 millions de tonnes dans l'Union européenne et dans les Etats AELE. Ils permettent également de constater que ce trafic a augmenté de 25% entre 1982 et 1992.

L'étude démontre également que le transport fluvio-maritime de vrac et de marchandises de groupage peut, sur certaines liaisons, coûter de 10 à 20% de moins qu'un transport combiné mer/voie navigable. De même, le coût d'un transport fluvio-maritime de conteneurs est, sur certaines routes, inférieur de 5 à 10% à celui d'un transport impliquant un transbordement entre un cargo côtier et une péniche ou un camion. C'est ainsi que pour les marchandises qui sont aujourd'hui transportées par route de Lyon à Rome, le mode fluvio-maritime réduirait les coûts de transport de plus de 30%, au prix cependant d'un allongement de quelques jours du temps total de transport. Le mode fluvio-maritime serait également moins coûteux qu'un transport route/mer transitant par un port tel que Marseille.

Les besoins de recherche et de développement en matière de transport fluvio-maritime pourront être couverts par le volet transport du quatrième programme-cadre.

Dans le contexte de la recherche concernant les contributions des systèmes de transport au développement soutenable, il est important de tenir compte du rôle écologique des voies intérieures de navigation. Le programme spécifique sur l'Environnement et le Climat aborde cette question.

2.5. *Systèmes intégrés de gestion*

Etant donné que le manque d'intégration avec les autres modes de transport est un problème crucial pour le transport maritime à courte distance, les ports et les compagnies maritimes doivent être intégrés dans la chaîne de transport de leurs clients ainsi que dans les flux parallèles d'informations.

L'introduction de technologies télématiques novatrices dans des systèmes intégrés de gestion qui visent à accroître les profits, à améliorer la qualité des produits et à satisfaire une demande en progression constante a deux champs d'application potentiels:

- la gestion coopérative des flux de marchandises (techniques communes de suivi et de repérage des cargaisons, etc.),
- la gestion coopérative de l'utilisation des ressources (navires, matériel de transbordement, lieux de stockage, main-d'oeuvre, etc.).

La Commission devra dans ce domaine coordonner, en y participant, les travaux de recherche et de développement technologique et de démonstration qui prépareront la définition des systèmes dans les domaines suivants:

- mise en place d'un réseau ouvert d'informations sur les transports permettant aux petites et moyennes entreprises et aux ports de participer à des réseaux de transport et d'informations logistiques,
- gestion coopérative des flux de marchandises (suivi et repérage des cargaisons, etc.),

- gestion coopérative de l'utilisation des ressources (navires, matériel de transbordement, lieux de stockage, main-d'oeuvre, etc.),
- interfaces homme/systèmes, avec communications multimedia destinées à soutenir le dialogue coopératif.

2.6. Echange de données informatisées (EDI)

Les systèmes traditionnels d'établissement et d'échange de documents sont longs et peu efficaces, multiplient les sources d'erreurs et augmentent les coûts administratifs. Il est très largement admis que l'échange de données informatisées peut, s'il est appuyé par une adaptation et une harmonisation des procédures, contribuer très largement à améliorer la situation. Les systèmes EDI facilitent les mouvements de marchandises et améliorent l'efficacité et la fiabilité du transport maritime à courte distance ainsi que ses liens avec les autres modes de transport.

Il ne sera possible d'exploiter toutes les possibilités offertes par les systèmes EDI que si toutes les parties intéressées (chargeurs, autorités portuaires, manutentionnaires, armateurs, etc.) y participent et que les ports sont interconnectés. Quoique la technique EDI soit intéressante tant pour le transport maritime au long cours que pour le transport maritime à courte distance, l'accès à des informations en temps réel revêt une importance beaucoup plus grande pour ce dernier, étant donné que la durée de déplacement des navires et des cargaisons y est beaucoup plus courte et que la rapidité de transmission des données y revêt donc plus d'importance.

L'utilisation de ces systèmes n'est à ce jour toutefois pas encore suffisamment répandue dans le monde maritime. Pour en généraliser l'usage en Europe et même dans le monde, il importe d'uniformiser les normes applicables en la matière. Le travail accompli dans ce domaine par le groupe EDIFACT des Nations unies mérite d'être mentionné²². Les règles EDIFACT comprennent un ensemble de normes, acceptées au niveau international, pour l'échange électronique de données structurées relatives en particulier aux échanges de biens et de services. L'élaboration de nouveaux messages EDIFACT est toutefois une opération laborieuse qui dure en moyenne quelque trois années.

Dans le domaine de l'échange de données informatisées, la Commission:

- insérera des dispositions relatives à ces échanges dans ses propositions de règlement ou directive traitant de sécurité maritime, notamment dans celles qui concernent le transport de marchandises dangereuses ou polluantes. Elle stimulera ainsi le développement de l'échange de données informatisées. Les procédures douanières et les contrôles vétérinaires pourraient également entrer en ligne de compte dans ce contexte;
- soutiendra financièrement les efforts de sensibilisation du monde maritime à l'intérêt des techniques EDI,
- est prête à soutenir la création d'une "task-force" composée d'experts EDI appelés à apporter une assistance technique aux petits ports ainsi qu'aux petites et moyennes compagnies maritimes. Ces services devraient être gratuits pour ces

²² EDIFACT: échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport.

ports et ces compagnies étant donné que les experts sont détachés par des entreprises qui ont intérêt à généraliser l'utilisation des systèmes EDI;

- soutenir la création d'une base de données, régulièrement mise à jour, sur tous les services portuaires EDI disponibles.

3. Cadre administratif et activités de promotion

3.1. *Libéralisation du cabotage maritime: nouveaux marchés*

Une grande partie du fret chargé et déchargé dans les ports de l'Union européenne alimente du transport intérieur. Dans les Etats membres à longue façade maritime, le cabotage maritime joue un rôle important, surtout dans le domaine du transport des vrac. Tel est le cas en Espagne et en Italie par exemple où respectivement plus de 30 et de 20% des échanges intérieurs sont acheminés par voie maritime. La proportion est également supérieure à 20% en Grande-Bretagne.

Le déséquilibre des courants de trafic et l'inaptitude du transport maritime à courte distance à s'y adapter en souplesse sont donc deux des handicaps de ce mode de transport. L'incidence négative de ces déséquilibres sur l'utilisation des capacités peut dans une certaine mesure être corrigée par la libéralisation pleine et entière du cabotage qui se traduira par une diminution du nombre de navires naviguant sur lest. Une meilleure exploitation de la cale disponible contribuera également à réduire les coûts totaux de transport pour l'usager et encouragera les armateurs à ouvrir de nouveaux services, en développant ainsi le marché du cabotage maritime.

La libéralisation du cabotage maritime profite à la qualité de services, pousse les prix vers le bas au bénéfice des usagers et renforce la compétitivité des flottes de transport maritime à courte distance des Etats membres. L'ouverture des marchés nationaux aide également les compagnies à mieux organiser leur offre de services intracommunautaires. La libéralisation du cabotage maritime ne se contente pas d'ouvrir de nouveaux débouchés, mais aide en outre à remédier au problème des déséquilibres de trafic en donnant aux transporteurs maritimes à courte distance la possibilité de transporter des cargaisons entre deux ports nationaux.

Le cabotage maritime est libre dans l'Union depuis le 1er janvier 1993. Le règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil²³ concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime) abolit les dispositions législatives qui restreignent la concurrence entre services de transport maritime à l'intérieur des Etats membres. Il prévoit des dérogations temporaires pour certains services de cabotage, notamment le cabotage avec les îles, dans les cinq Etats membres méridionaux auxquels ces dérogations laissent suffisamment de temps pour s'adapter progressivement à la libéralisation. La libéralisation du cabotage ne produira donc tous ses effets qu'à l'expiration de toutes ces dérogations. La Commission présentera d'ici peu au Conseil de ministres son premier rapport sur l'application de ce règlement.

²³ JO n° L 364/92 du 12 décembre 1992, p. 7.

3.2. Amélioration de l'image du transport maritime à courte distance

Il convient de redorer l'image du transport maritime à courte distance et de mettre ses avantages en valeur en améliorant son marketing.

Les ports et les compagnies maritimes devraient diffuser régulièrement des informations récentes sur les services, les compagnies, les agents, les types de marchandises et les ports d'escale. La Commission soutiendra les mesures prises en vue de diffuser ces informations à leurs utilisateurs potentiels par le moyen de systèmes EDI et de systèmes ouverts, d'information utilisés en appui de modes de gestion intégrée.

La valorisation des avantages concurrentiels du transport maritime à courte distance passe nécessairement par une coopération active entre les chargeurs, les armateurs, les autorités portuaires, les autres opérateurs de transport, les gouvernements et la Commission. Les tables rondes, dont il sera question dans les paragraphes qui suivent²⁴, pourraient stimuler la coopération entre toutes les parties intéressées et contribuer à améliorer le marketing des services de transport maritime à courte distance.

La Commission participe à un programme de formation, organisé dans le cadre des centres TRAINMAR européens de la CNUCED, en vue de sensibiliser les responsables de PME exerçant des activités de chargeurs, de transporteurs, d'entreprises de transport multimodal ou de commissionnaires de transport aux avantages et potentialités du transport maritime à courte distance. Elle entend réfléchir à l'élargissement de son action dans ce domaine.

3.3. Contraintes administratives

a. Simplification des procédures administratives

Les formalités administratives, celles notamment qui doivent être accomplies dans les ports, restent un obstacle sérieux au bon déroulement du trafic maritime.

Les formalités administratives relatives aux marchandises et au mode de transport devraient, dans les échanges intracommunautaires, se limiter au strict minimum et être, dans toute la mesure du possible, identiques dans toute l'Union et pour tous les modes de transport.

Toujours soucieuse de faciliter les échanges, la Commission s'est déjà appliquée à simplifier les formalités douanières en imposant l'utilisation des documents commerciaux, notamment les manifestes, pour réduire la charge de travail imposée aux opérateurs économiques tout en préservant les possibilités de contrôle nécessaires. Un groupe ad hoc sur le transport maritime, créé dans le cadre du comité des Etats membres pour le transit douanier, étudiera les problèmes soulevés par les procédures administratives dans le transport maritime.

La Commission propose en outre aux Etats membres:

²⁴

Voir infra B.5.

- Qu'ils tiennent compte des dispositions de la convention sur la facilitation de l'Organisation maritime internationale relative aux documents et à leur présentation et adoptent une déclaration d'entrée normalisée pour les certificats de sécurité des navires,
- dans les domaines relevant de leur compétence, les normes applicables aux marchandises dangereuses et les contrôles auxquels elles sont soumises soient dans toute la mesure du possible équivalents pour tous les modes de transport dans tous les Etats membres.

b. Contrôles vétérinaires

Le régime actuel des contrôles vétérinaires semble avoir des effets néfastes sur le transport maritime de produits d'origine animale transbordés dans un port communautaire.

La Commission s'est déjà appliquée à améliorer la situation pour ce qui est du lieu d'exécution des contrôles. La directive relative aux mesures transitoires applicable aux contrôles vétérinaires²⁵ dispose qu'en cas de transbordement dans un port, les contrôles d'identité et les contrôles physiques sont effectués dans le port de destination finale, un contrôle documentaire devant néanmoins toujours être effectué dans le port précédent. Elle a l'intention de proroger ces mesures jusqu'à la fin du mois de janvier 1996. Elle a également adopté une décision réduisant la fréquence des contrôles physiques de certains produits harmonisés importés de pays tiers²⁶ qui devrait entrer en vigueur en février 1996. Cette décision fixe la fréquence des contrôles que les Etats membres doivent opérer sur les différents produits d'origine animale. Il reste cependant à harmoniser davantage les conditions d'importation et des propositions en ce sens seront présentées d'ici peu.

La Commission entend présenter dans un avenir proche une modification de la directive 90/675/CEE afin d'instaurer un régime définitif concentrant autant que faire se peut tous les contrôles dans le port de destination finale. Le nouveau texte devrait toutefois laisser aux autorités compétentes qui le souhaitent la faculté d'effectuer des contrôles documentaires au poste frontière d'arrivée.

3.4. Statistiques

Le manque de fiabilité et de compatibilité des statistiques relatives au transport, notamment maritime, de marchandises présente des inconvénients qui ont été analysés dans les chapitres qui précèdent.

²⁵ Décision 92/571/CEE de la Commission relative à de nouvelles mesures transitoires nécessaires afin de faciliter le passage au régime de contrôle vétérinaire prévu par la directive 90/675/CEE du Conseil. Cette décision a été modifiée pour la dernière fois par la décision 94/659/CEE du Conseil (JO n° L 256 du 4 octobre 1994).

²⁶ Décision 94/360/CE de la Commission, du 20 mai 1994, relative à la fréquence réduite des contrôles physiques des lots de certains produits lors de l'importation en provenance de pays tiers au titre de la directive 90/675/CEE; JO n° L 158 du 25 juin 1994.

En 1994, la Commission a présenté une proposition de directive du Conseil visant à améliorer l'établissement des statistiques des transports par mer²⁷.

Une fois adoptée, la directive élargira la gamme des données disponibles relatives aux trafics marchandises et passagers ainsi qu'aux navires qui les transportent à destination ou en provenance de ports de l'Union européenne. Les données ainsi recueillies porteront sur le type de navire, le poids et la nature des marchandises transportées, les ports d'origine et de destination et la nationalité de l'opérateur. L'approche communautaire garantira la comparabilité, l'exhaustivité, la cohérence et la régularité des données recueillies.

Quoique cette directive concerne l'ensemble du transport maritime plutôt que le seul transport maritime à courte distance, elle permettra, par la structure même qui lui a été donnée, de rassembler les données nécessaires sur ce dernier mode de transport.

Par ailleurs, la Commission

- a lancé récemment, en attendant l'adoption et la mise en oeuvre de la directive, une étude sur le trafic maritime intra et extracommunautaire. Cette étude devra, entre autres choses, estimer, dans les cas où les données disponibles sont insuffisantes, le volume et la valeur des courants d'échanges maritimes entre les Etats membres ainsi qu'entre la Communauté et les pays tiers et en déterminer l'origine et la destination. Ces courants d'échanges seront en outre ventilés par nationalité des opérateurs, des armateurs et des navires afin de dessiner les tendances correspondantes,
- fait effectuer ou cofinance des études de marché sur la base des courants de trafic dans le but d'obtenir le transfert de certains trafics terrestres à la voie maritime.

B. Amélioration de l'infrastructure et de l'efficience des ports

L'amélioration du seul produit "transport par voie maritime" n'améliorera pas de façon sensible sa compétitivité si elle ne se double pas d'améliorations au niveau portuaire. Les ports sont à la charnière du transport maritime, terrestre et fluvial. Le bon fonctionnement de ces ports et leur intégration pleine et entière dans la chaîne de transport est le seul moyen de valoriser pleinement le transport maritime à courte distance.

Les ports doivent en conséquence:

- être dotés d'infrastructures efficaces et adaptées à la demande qui relient les différents modes de transport entre eux,
- offrir les services et les équipements nécessaires pour pouvoir transborder sans difficulté les marchandises d'un mode de transport à un autre,
- être gérés selon des règles et assurer des conditions d'emploi de la main-d'oeuvre portuaire propres à maximiser le rendement des investissements et
- laisser aux opérateurs la faculté d'offrir des services compétitifs accessibles à tous.

²⁷ Proposition de directive du Conseil relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer; JO n° C 214 du 4 août 1994 et COM(94)275 final.

Pour résoudre ces problèmes portuaires, la Commission envisage de mener une politique globalisante articulée autour des axes suivants:

- amélioration des infrastructures dans le contexte du plan de réseau transeuropéen de transport, du fonds régional et du fonds de cohésion,
- recherche et développement axés sur l'amélioration de l'efficacité des ports et le raccourcissement des durées d'immobilisation des navires,
- amélioration de la transparence sur le plan des tarifs et des aides d'Etat,
- application des règles communautaires de concurrence aux ports, sur le plan entre autres des monopoles, des abus de position dominante et des pratiques restrictives,
- intensification du dialogue entre toutes les parties intéressées, avec étude des problèmes sous l'angle le plus pragmatique possible,
- amélioration de l'infrastructure informatique dans le contexte de l'initiative pour la société de l'information et du réseau transeuropéen de télécommunication.

1. Place des ports dans les réseaux transeuropéens

1.1. Plan de réseau transeuropéen de transport

La Commission a déjà proposé des orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport au Conseil et au Parlement européen²⁸. Elle y prévoit la mise en place progressive, d'ici à l'an 2010, d'un réseau multimodal unique dans toute la Communauté.

Le réseau couvre la route, le rail, la voie navigable, le transport combiné, l'infrastructure portuaire et aéroportuaire ainsi que les systèmes de gestion et de contrôle du trafic. Dans le domaine des transports par eau, la proposition de la Commission contient diverses dispositions relatives à la gestion du trafic maritime ainsi qu'aux informations qui concernent les eaux européennes. Cette proposition, qui vise à améliorer l'efficacité et la sécurité du transport maritime ainsi que la protection de l'environnement, traite du développement de l'infrastructure VTM²⁹ et SAR³⁰, de l'infrastructure de radionavigation pour la localisation des navires et des systèmes d'informations relatives aux navires qui traversent les eaux communautaires. Les applications et l'infrastructure télématiques nécessaires seront mises en place par le biais d'actions qui s'inscrivent dans le cadre du réseau transeuropéen de télécommunications. La proposition prévoit l'extension du réseau aux pays tiers d'Europe centrale et orientale, à la Méditerranée et aux nouveaux Etats indépendants.

²⁸ COMA(94)106 final: proposition de décision du Parlement européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, 7 avril 1994. Cette proposition a été modifiée le 22 février 1995 (voir COM(95)48 final).

²⁹ Systèmes de gestion du trafic maritime.

³⁰ Recherche et sauvetage en mer.

La Commission ne trace pas les contours d'un réseau bien défini de ports d'intérêt communautaire parce que les Etats membres ont la conviction que les mesures prises en faveur d'un tel réseau peuvent être discriminatoires à l'égard des ports qui n'en font pas partie, d'une part, et que le transport maritime ne reste pas confiné à des lignes d'infrastructures rigides, d'autre part. Sa proposition porte donc plutôt sur les projets portuaires et les projets d'infrastructures portuaires d'intérêt commun, sans faire des ports directement liés aux maillons terrestres du réseau les seuls où ces projets puissent être mis en oeuvre. En effet, ces projets peuvent en principe être réalisés dans un bien plus large éventail de ports, tant maritimes que fluvio-maritimes, de la Communauté. Il convient à ce propos de souligner que 15 à 20 au moins des ports fluviaux de la Communauté peuvent également accueillir du trafic fluvio-maritime. Le développement de ces ports peut contribuer à assurer une mobilité durable et mérite partant, d'occuper une plus grande place dans la politique des transports.

La proposition précise que les projets portuaires d'intérêt commun doivent répondre à un ensemble de principes généraux valables pour tous les modes ainsi qu'à diverses conditions spécifiquement portuaires. Elle stipule ainsi que les projets doivent soit faciliter le développement du commerce communautaire et contribuer à pérenniser la mobilité, notamment en développant le transport maritime à courte distance, soit améliorer l'accessibilité et renforcer la cohésion. Elle y ajoute une autre condition importante, à savoir que les projets doivent être financièrement ou socio-économiquement viables. Ces conditions et critères trouvent leur importance dans le fait qu'ils permettent de mesurer l'efficacité des projets proposés et de prévenir toute distorsion de la concurrence entre les ports.

La proposition fait par ailleurs obligation à la Commission d'identifier les projets et les autres types de mesures avec les Etats membres, au sein d'un comité des infrastructures de transport. Pour épauler le comité dans sa tâche, la Commission élaborera un rapport qui non seulement définira les projets et les autres types de mesures, mais expliquera aussi le contexte dans lequel les propositions sont formulées. Ce rapport sera établi avec l'aide du groupe des Etats membres sur les ports et le transport maritime³¹, qui a chargé plusieurs groupes régionaux³² d'étudier les questions en détail.

La proposition modifiée de la Commission de février 1995 met davantage en relief l'importance du transport maritime à courte distance en ajoutant des projets relatifs au transport maritime à courte distance, d'une part, et à l'infrastructure portuaire, d'autre part, à la liste des projets d'intérêt commun figurant dans une nouvelle annexe III.

La réalisation de ces projets et la rationalisation des opérations portuaires devraient donner au transport maritime à courte distance les moyens de soutenir plus efficacement la concurrence du transport terrestre.

³¹ Ce groupe, créé par la Commission et présidé par un membre de ses services, rassemble des représentants des Etats membres et des observateurs d'Etat tels que la Norvège ainsi que des experts du monde portuaire et maritime.

³² Des groupes de travail ont ainsi été créés pour la mer du Nord, l'Atlantique, la mer Baltique et la Méditerranée. Les pays tiers riverains de la Baltique et de la Méditerranée participent aux travaux des deux groupes correspondants.

La Communauté pourra mobiliser les crédits inscrits à la ligne budgétaire des réseaux transeuropéens pour subventionner des projets d'intérêt commun financés par les Etats membres et identifiés dans le contexte des orientations communautaires. Une proposition de règlement du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens présentée par la Commission³³ est actuellement discutée au Conseil et au Parlement. Les projets portuaires et apparentés pourront également être soutenus par le Fonds européen de développement régional et le Fonds de cohésion, dans le respect des règles qui régissent leur fonctionnement.

Les projets fluvio-maritimes d'intérêt commun pourront en principe également bénéficier d'une aide communautaire dans le cadre du plan de réseau transeuropéen de transport.

Eu égard à la concurrence qui doit subsister entre les ports, le soutien communautaire restera en-deçà du niveau où il risque d'entraîner des distorsions indues de la concurrence. Il importe, enfin, d'optimiser l'utilisation des infrastructures portuaires existantes avant de lancer de nouveaux projets.

2. Amélioration de la transparence

2.1. Transparence des tarifs portuaires

La transparence des tarifs portuaires est une question qui préoccupe directement les usagers des ports qui ont un intérêt évident à connaître la base de calcul du prix des services de façon à pouvoir opérer un choix réfléchi entre ceux auxquels ils peuvent avoir accès.

Les droits de pilotage peuvent souvent grever plus lourdement, en termes relatifs, les cargos qui effectuent des transports à courte distance que les navires de haute mer. Les petits cargos qui effectuent du transport maritime à courte distance ont toutefois des tirants d'eau plus faibles et touchent plus souvent les mêmes ports que leurs capitaines connaissent donc mieux. Il semble donc que les ports des Etats membres devraient revoir le tarif de leurs droits de pilotage pour les navires qui effectuent des transports à courte distance. Les Etats membres devraient aussi, dans la mesure du possible, exempter les navires fluvio-maritimes des droits de lamanage dans les cas où les bateaux fluviaux en sont également exemptés.

La Commission suggère aux autorités portuaires de prendre les mesures requises pour que les services réellement demandés et fournis soient les seuls à être portés en compte. Les ports devraient dans ce contexte adopter une politique de facturation des services aux seuls utilisateurs, en publiant pour tous leurs services des tarifs clairs et transparents. Le mode de calcul des droits doit être transparent afin que les compagnies puissent savoir à l'avance ce qu'elles auront à payer.

Les ports et les fournisseurs de services portuaires devraient également fixer leurs tarifs, s'ils sont assis, comme le prévoit la convention d'Oslo, sur le tonnage brut des navires, de telle sorte qu'ils ne leur procurent pas de profits indus aux dépens du transport maritime en général et du transport maritime à courte distance en particulier.

³³

COM(94)62 du 2 mars 1994.

2.2. Transparence des aides publiques

Les aides publiques ne doivent pas donner aux ports la faculté de ramener leurs tarifs à des niveaux inférieurs à ceux de leurs concurrents pour attirer du trafic ou de pratiquer les mêmes tarifs que leurs concurrents tout en laissant se détériorer leur niveau d'efficacité.

Afin de garantir le respect des règles du Traité relatives aux aides d'Etat, la Commission dresse actuellement un inventaire de toutes les aides d'Etat accordées par les Etats membres aux ports ainsi que des mesures prises en vue d'améliorer la transparence des comptes des entreprises responsables des infrastructures et des services de transport. Elle envisage de définir des orientations sur l'application des dispositions du Traité relatives aux aides d'Etat au secteur portuaire.

Ces orientations préciseront sans doute l'interprétation donnée par la Commission à l'article 92 dans son application aux projets d'infrastructure et pourraient opérer une distinction entre les améliorations d'intérêt général (notamment celles qui relèvent du domaine de la sécurité ou de la protection de l'environnement) auxquelles l'article 92 pourrait ne pas s'appliquer et les améliorations qui profitent à des intérêts commerciaux et auxquelles ce même article s'appliquerait. Les aides publiques aux projets de superstructure, biens immeubles, services opérationnels et programmes de restructuration seront examinées à la lumière des règles normales de l'article 92 et les types d'aide susceptibles d'être autorisés par la Commission seront définis avec précision.

3. Application des règles de concurrence

L'application des dispositions de l'article 85 du Traité qui interdisent la conclusion d'accords restrictifs entre les entreprises, de l'article 86 qui interdisent l'exploitation abusive de positions dominantes et de l'article 90 qui concernent les monopoles d'Etat joue un rôle déterminant dans la rationalisation des services et leur adaptation aux besoins des usagers. L'application pleine et entière du droit de la concurrence aidera donc à remédier aux dysfonctionnements portuaires générateurs de retards, de majoration des coûts imputés aux usagers et de certains problèmes d'emplois, dans le cas notamment des services assurés par des monopoles.

Dans l'arrêt qu'elle a rendu dans l'affaire du port de Gènes³⁴, la Cour européenne de justice a clairement dit pour droit que le monopole accordé par un Etat membre à ses docks et les abus de position dominante qu'il facilite ou rend possibles sont incompatibles avec les dispositions de l'article 90 paragraphe 1 et de l'article 86 du traité CE.

³⁴

Arrêt du 10 décembre 1991, affaire C179/90: *Mercati Convenzionali Porto di Genova* contre *Siderurgica Gabrielli*.

D'autres opérations portuaires peuvent également affecter la concurrence. La Commission a étudié les relations qui unissent les autorités portuaires aux exploitants des terminaux, en s'intéressant plus particulièrement aux droits d'exclusivité accordés à ces exploitants et au mode de fixation de leurs tarifs. Elle étudie actuellement les relations entre ces mêmes autorités portuaires et d'autres fournisseurs de services, notamment les pilotes et les aconiers. Elle attendra le résultat de ces études pour se prononcer sur les mesures à prendre.

4. Problèmes de main-d'oeuvre

Il serait possible de faire progresser sans peine, mais de façon significative, l'efficacité des ports en jouant sur les heures de travail. L'absence de services essentiels en soirée, pendant les week-ends ou en milieu de journée dans de nombreux ports est une source importante de pertes de temps. L'ouverture des services 24h sur 24, notamment de ceux qui effectuent les contrôles sanitaires ou douaniers, dans les ports où la demande le justifie pourrait réduire dans de très fortes proportions les pertes de temps. Une exploitation efficace des navires peut également réclamer un fonctionnement en continu des installations de manutention.

Les pratiques restrictives de travail en honneur dans les ports de nombreux Etats membres sont actuellement battues en brèche, dans le contexte de la marche vers la privatisation des ports. Les Etats membres et les autorités portuaires devraient s'efforcer d'allonger, comme leur clientèle le leur demande, leurs heures de services afin de rendre le transport maritime plus compétitif, tout en améliorant les conditions de travail et les relations entre les employeurs et les travailleurs.

5. Intensification du dialogue

Etant donné la multiplicité des intérêts mis en jeu par les problèmes portuaires, l'intensification du dialogue entre les organes portuaires (autorités portuaires, autorités douanières, etc.), les fournisseurs de services portuaires (manutentionnaires, exploitants de terminaux, etc.) et les utilisateurs des ports (armateurs, agents, chargeurs, commissionnaires) peut contribuer largement à trouver des solutions pragmatiques aux problèmes portuaires. La communauté portuaire est le mieux à même de s'attaquer à ces problèmes et d'améliorer les conditions d'exploitation du transport maritime à courte distance en menant une action concertée et en réduisant au minimum les interventions de l'administration.

La Commission est favorable à la mise en place de structures informelles de dialogue telles que des tables rondes. Outre qu'elles feront office de lieu de discussion de tous les problèmes évoqués ci-dessus, ces tables rondes pourraient donner au milieu de la profession et aux pouvoirs publics l'occasion de discuter des modifications à apporter à certaines dispositions législatives. Elles pourraient aussi tenter de cerner avec précision les exigences du marché (chargeurs et transporteurs) afin de transférer du trafic des modes de transport terrestre au transport par mer. Elles devraient être mises en place au départ au niveau local, mais d'autres tables rondes nationales, auxquelles se joindraient les administrations centrales, devraient s'intéresser aux problèmes qui ne peuvent être résolus au niveau local. Ces tables rondes ont déjà produit des résultats encourageants dans certains pays européens.

Un atelier de ces tables rondes a été organisé avec le soutien de la Commission dans le cadre du groupe transport maritime à courte distance du Forum des industries maritimes à Marseille en mai 1995. Cet atelier, au cours duquel les parties intéressées ont pu discuter des problèmes du transport maritime et de leurs solutions possibles, a voulu dynamiser les tables rondes existantes et susciter la création d'autres tables rondes portuaires locales ou nationales.

L'organisation de visites d'experts des milieux industriels dans les ports est un autre moyen pragmatique de résoudre les problèmes portuaires. Le groupe "transport maritime à courte distance" du Forum des industries maritimes a organisé de telles visites dans les ports de l'Europe méridionale pour étudier leurs problèmes et proposer des solutions. Cette initiative semble avoir donné naissance à un dialogue constructif entre toutes les parties intéressées. L'envoi d'experts en missions prolongées, de plusieurs mois par exemple, dans les ports permettrait aussi d'en assurer un véritable suivi.

La Commission, qui a déjà soutenu financièrement la mission d'experts organisée par le Forum des industries maritimes, a l'intention en outre:

- d'organiser d'autres missions d'experts,
- d'accueillir avec faveur les demandes d'aide portant sur des missions de suivi, surtout si elles doivent se dérouler dans le cadre du Forum des industries maritimes ou des tables rondes évoquées ci-dessus,
- de subventionner la formation des gestionnaires des ports périphériques ainsi que les visites rendues par ces gestionnaires aux ports développés des autres parties de l'Union européenne en vue de s'y familiariser avec la planification et la gestion des activités portuaires.

C. Préparation du transport maritime à courte distance à l'élargissement de l'Europe

1. Implication de l'élargissement de l'Europe

L'Union européenne est engagée dans un processus de développement de ses liens politiques et économiques avec les pays voisins qui devrait ouvrir de nouvelles perspectives au développement du transport maritime à courte distance puisque la distance moyenne de transport des marchandises s'en trouvera allongée.

L'adhésion de la Suède et de la Finlande devrait déboucher sur un nouveau renforcement de liens économiques déjà renforcés par l'accord EEE. L'émergence d'économies de marché dans d'autres Etats de la région baltique devrait ouvrir des opportunités nouvelles au transport maritime à courte distance. La Pologne en particulier donne depuis peu des signes tangibles de croissance économique et ses échanges avec l'Union européenne augmentent dans de fortes proportions. Cette croissance revêt une signification toute particulière dans ce contexte eu égard à l'importance maritime de la Pologne.

Les changements politiques et économiques qui s'observent dans la région de la mer Noire devraient se traduire par une augmentation des échanges avec les pays de cette région, véritable pont entre l'Europe, d'une part, et le Moyen-Orient et l'Est de l'Afrique, d'autre part. Les Etats de la mer Noire sont souvent aussi les sources les plus proches de matières premières et de produits semi-finis en même temps que des marchés pour les produits et les technologies de l'Union européenne.

Pour ce qui est de la Méditerranée, la Commission a déjà engagé des discussions exploratoires avec Chypre et Malte en vue de leur adhésion éventuelle à l'Union. Etant donné l'importance maritime considérable de ces pays, leur adhésion ouvrirait de nouvelles perspectives au transport maritime. Les liens avec les autres Etats de la Méditerranée revêtent également une importance croissante.

L'Union n'a pas non plus été avare de ses efforts pour rétablir ses liens avec les pays d'Europe centrale et orientale et les nouveaux Etats indépendants. Ces Etats doivent relever des défis infrastructurels de taille. La réponse aux besoins de transport ne peut se trouver dans le développement des seules infrastructures terrestres. Une telle politique réclame des investissements énormes qui devront être étalés sur plusieurs années. L'état assez déplorable de l'infrastructure et le retard pris par les investissements en infrastructures continueront à provoquer de la congestion et soulever de nouveaux problèmes d'environnement. Il importe de tenir pleinement compte du transport maritime et des infrastructures portuaires à un moment où des décisions fondamentales affectant la politique future de transport de ces pays sont sur le point d'être prises.

La Commission entend rappeler, le cas échéant, l'importance à accorder au développement du transport maritime à courte distance au moment où les pays d'Europe centrale et orientale ou d'autres pays, de la Méditerranée ou de la mer Noire par exemple, demanderont à l'Union de soutenir des projets ou des études portant sur les infrastructures de transport. Dans le domaine des infrastructures portuaires, l'Union soutiendra les études de faisabilité et les plans directeurs portuaires en tenant compte de l'importance à accorder au développement des liens de transport maritime à courte distance avec l'Union.

La deuxième conférence paneuropéenne des transports qui s'est tenue en Crète à la mi-mars 1994 a salué les mesures prises jusqu'ici en vue de définir une politique paneuropéenne des transports. Les participants sont également convenus du rôle à faire jouer à la coopération dans la définition et la mise en place des réseaux transeuropéens de transport et ont estimé qu'il fallait oeuvrer au développement du transport maritime à courte distance dans le contexte d'une politique paneuropéenne des transports.

2. Extension des réseaux transeuropéens

L'internationalité du transport maritime à courte distance réclame la participation la plus large possible des autorités publiques et des opérateurs des pays tiers à la mise en oeuvre du programme proposé dans la présente communication. La plupart des thèmes qui y sont abordés les intéressent.

Faisant suite aux conclusions de la conférence de Crète, la Commission prépare l'extension des réseaux transeuropéens de transport aux pays d'Europe centrale et orientale, aux nouveaux Etats indépendants et aux pays du sud de la Méditerranée en traçant neuf corridors multimodaux prioritaires. Un de ces corridors, celui du Danube, convient idéalement pour le transport fluvio-maritime et beaucoup d'autres de ces corridors se terminent dans un port. En qualifiant ces corridors de prioritaires, la conférence de Crète a en fait reconnu que la Communauté pouvait financer des projets qui les concernent. La conférence s'est inscrite ce faisant dans le droit fil des conclusions des Conseils d'Edimbourg et de Copenhague qui avaient constaté qu'il est nécessaire de soutenir le développement des infrastructures de transport dans des pays européens non

membres de l'Union ainsi que de celles des sommets de Corfou et d'Essen où les Etats membres étaient convenus de la nécessité de préparer les PECO à l'adhésion à l'Union.

Les projets liés au développement du transport maritime à courte distance, qui portent de par leur nature même à l'établissement de liens entre l'Europe occidentale et orientale, devraient donc être soutenus par des programmes d'assistance technique aux PECO et aux NEI.

3. Création de nouvelles structures de coopération (groupes de travail sur le transport par eau)

La conférence ministérielle sur les problèmes de transport du sud-est de l'Europe (mer Noire), qui s'est tenue à Constanza, en Roumanie, en octobre 1993, a créé un groupe de travail de la mer Noire pour le transport par eau chargé de trouver des solutions pragmatiques aux problèmes qui se posent à ce mode de transport. Le groupe s'est réuni en Roumanie en septembre 1994, après un atelier préparatoire qui s'est tenu à Bruxelles en avril 1994.

Le groupe de travail de la mer Noire s'est doté d'un programme triennal de travail visant à:

- développer le marché du transport par eau, et surtout du transport maritime à courte distance, dans la région,
- trouver un moyen d'intégrer les ports de la mer Noire dans le système européen de transport et le réseau transeuropéen de transport,
- encourager l'adoption de mesures propres à améliorer le niveau d'efficacité des ports de la mer Noire,
- mettre au point des systèmes logistiques et améliorer des procédures,
- développer les systèmes EDI.

Les travaux déjà entrepris dans le cadre de la conférence des ministres de transport de la Baltique ainsi que du conseil des Etats baltes a abouti à l'organisation d'un atelier sur les ports et l'économie maritime en Finlande, en novembre 1994. L'atelier a étudié notamment la coordination du développement des ports de la région en se fondant sur une étude des ports baltes réalisée en 1994 dans le cadre du programme PHARE. Les résultats de cette étude constitueront la base de l'assistance future aux ports de la Baltique.

Une conférence sur les perspectives d'un développement du transport maritime en mer Baltique a été organisée à Copenhague les 22 et 23 mai 1995 par le Danemark et la Commission. La conférence est convenue d'établir un groupe de travail sur le transport par eau dans la mer Baltique. Ce groupe élaborera et adoptera un programme de travail pluriannuel qui sera soumis à la Conférence des ministres des transports de la mer Baltique.

La Commission a organisé à Barcelone, en avril 1995, une conférence régionale sur le développement du transport maritime dans la région méditerranéenne dans le but d'y donner suite aux conclusions du Conseil d'Essen concernant le renforcement de la coopération avec les pays de la Méditerranée ainsi qu'aux travaux du groupe Christophersen. La conférence a également permis d'échanger des informations sur le transport maritime en Méditerranée, d'évaluer la position concurrentielle de ce mode de

transport dans cette région et de sensibiliser les participants à l'importance de questions telles que le nécessaire développement du transport maritime à courte distance, l'uniformité d'application des normes de sécurité, l'amélioration des performances des ports et la facilitation des échanges maritimes dans la région, par interconnexion par exemple des ports dans le contexte des réseaux transeuropéens.

Un groupe de travail sur le transport par mer dans la région méditerranéenne a été chargé d'identifier les autres domaines maritimes de coopération et de s'occuper de questions d'intérêt commun dans le contexte d'un programme pluriannuel roulant de travail. Le groupe devrait soumettre un rapport à la Commission avant la conférence intergouvernementale euro-méditerranéenne qui se tiendra à Barcelone en novembre 1995.

Les programmes des groupes de travail serviront de référence et de point de départ pour l'examen des propositions d'assistance aux projets concernant le transport maritime dans le cadre des programmes Phare, Tacis et le programme Méditerranéen.

4. Actions futures de la Commission

Pour intégrer les pays voisins dans un grand réseau européen de transport par eau, la Commission envisage en outre

- de lancer une grande étude sur le développement des ports des Etats riverains de la mer Noire, comprenant notamment une évaluation des politiques maritimes et portuaires de ces Etats,
- de réaliser, avec le soutien de la Finlande, le projet pilote sur la "télématique dans la gestion du commerce extérieur" dont le groupe Christophersen³⁵ sur le réseau transeuropéen de transport a fait un projet prioritaire à réaliser au cours des années à venir. Ce projet vise à optimiser l'exploitation des liaisons de transport multimodal entre les pays de la Baltique ainsi qu'entre ces pays et l'Union.

La Commission favorisera, dans les cas appropriés et requis, des projets liés au développement des transports maritimes à courte distance figurant dans les programmes d'assistance technique aux PECO et aux NEI.

³⁵

Groupe Christophersen: groupe des représentants personnels des chefs d'Etat ou de gouvernement présidé par M. H. Christophersen, ancien vice-président de la Commission. Le groupe a défini des projets prioritaires d'intérêt commun pour le développement des réseaux transeuropéens dans les domaines des transports, de l'énergie et de l'environnement. Il a présenté son rapport final au Conseil européen d'Essen, en décembre 1994.

ANNEXE V: STATISTIQUES DU TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE

Le manque de statistiques exhaustives, sûres et compatibles complique l'analyse de l'évolution du transport maritime à courte distance et des facteurs qui l'influencent ainsi que, partant, la mise au point de stratégies commerciales rationnelles.

Etant donné que la base de données d'Eurostat ne contient que des statistiques nationales pour les Etats membres de l'Union, elle présente certains inconvénients pour les études à plus petite échelle (interrégionales par exemple) ou pour les compagnies de transport maritime à courte distance qui souhaitent, par exemple, se faire une idée de l'évolution future de la demande de transport dans une certaine région ou sur une relation déterminée. La base d'Eurostat relative au commerce extérieur ne donne pas de statistiques portuaires ou régionales. Les données relatives aux pays tiers ne peuvent qu'être déduites des chiffres des importations des Etats membres. Il faut donc se rabattre sur des bases de données nationales ou portuaires, si elles existent.

La comparaison des flux de transport maritime à courte distance est un exercice délicat, si les chiffres sont tirés de bases de données différentes, pour les raisons suivantes:

- les ambiguïtés qui entachent la définition du transport maritime à courte distance se traduisent par des variations considérables de l'ampleur des flux selon le sens qui est donné à la notion;
- là où l'analyse se fonde sur les données du commerce extérieur, la définition des importations et des exportations peut varier dans de très fortes proportions d'un office statistique à l'autre;
- les flux de marchandises sont souvent ventilés par catégorie de produits de façon à pouvoir évaluer l'importance de certaines d'entre elles. Les nombreuses classifications existantes (CTCI, NSTR, NC, etc.) diffèrent malheureusement toutes par un ou plusieurs de leurs aspects. Les flux de marchandises calculés au départ de chiffres rassemblés dans des bases qui utilisent des classifications différentes ne sont donc guère comparables.

Comme la base d'Eurostat dans laquelle le commerce extérieur est ventilé par modes de transport se limite actuellement aux importations et aux exportations, le transit, qui représente pourtant un volume de trafic important dans des pays tels que la Belgique et les Pays-Bas, est ignoré ou doit être calculé à partir d'autres bases de données, ce qui soulève à nouveau des problèmes de comparabilité. En raison de certaines particularités dans la collecte des statistiques, on estime, généralement, que la part réelle du transport maritime à courte distance dans le trafic intracommunautaire n'est pas de 29 % (cette part serait sous-évaluée) mais supérieure à 30 %. D'autant que, depuis le 1er janvier 1993, le problème se pose encore avec plus d'acuité puisque, depuis cette date, plus aucune donnée Eurostat concernant le transport de fret entre Etats membres n'est disponible.

Toutefois, bon nombre de ces problèmes statistiques devraient se résoudre dès la mise en application de la nouvelle directive proposée en matière de relevés statistiques, dont nous avons déjà fait état précédemment.

Comme il est, en raison de tous ces problèmes, difficile d'analyser les routes existantes et d'évaluer les possibilités d'ouverture de nouvelles routes, les opérateurs ne sont guère enclins à envisager de telles options. Ces mêmes problèmes empêchent par ailleurs les pouvoirs publics de se doter d'orientations politiques claires.

Volume des marchandises transportées en trafic international

Le volume total des marchandises transportées (à l'importation, hors transport par conduites) entre les Etats membres de l'Union européenne s'est élevé à 685 millions de tonnes en 1992³⁶. La répartition de ce tonnage par mode de transport se présente comme suit (pourcentages arrondis):

route	43%
mer	29%
voie navigable	20%
chemin de fer	7%

En 1992, 76 % des importations CE (à l'exclusion du transport par conduite) en provenance de 5 Etats de l'AELE (Norvège, Suède, Finlande, Autriche et Suisse) ont été acheminées par voie maritime. De même, 95 % des marchandises importées de 7 Etats méditerranéens (Turquie, Israël, Egypte, Libye, Tunisie, Maroc et Algérie) l'ont été par la voie maritime (hors transport par conduites³⁷).

Importance des services de collecte

Sur le marché du transport maritime à courte distance, les services de collecte³⁸ constituent sans doute le secteur dont la croissance est la plus rapide. La part "collecte" du trafic européen de conteneurs est passée de 30 % en 1982 à 43 % en 1992³⁹. On constate une forte concentration des services à longue distance - surtout pour les marchandises générales - dans quelques ports les plus proches des grands marchés européens, c'est-à-dire de la façade nord-ouest. La plupart des porte-conteneurs internationaux desservent tout le continent européen en un seul et même voyage pour réduire les coûts. Sur le plan des coûts, il n'est en effet pas judicieux d'encore desservir les ports secondaires dès lors que les volumes de fret sont modestes.

Les services de collecte se sont donc développés, reliant les grandes plates-formes portuaires avec les ports non desservis directement par les services maritimes intercontinentaux. Ces services ont ravi au transport routier une part importante du trafic intra-européen supplémentaire généré par la chute du nombre de ports desservis par le trafic maritime à longue distance. Dans ce contexte, le rôle des services maritimes de collecte est appelé à croître⁴⁰.

³⁶ Source: Eurostat. Les données relatives à l'Irlande sont des estimations.

³⁷ Source: Eurostat.

³⁸ Les services maritimes de collecte sont des services qui relient les petits ports avec les lignes transocéaniques de transport conteneurisé de marchandises, acheminées par les porte-conteneurs de haute mer. Les navires de collecte transportent les conteneurs de port en port surtout pour le compte des compagnies transocéaniques.

³⁹ Voir MDS Transmodal, "The European Container Freight Market - Containers by Sea", 1994.

⁴⁰ CATRAM "Opportunities for Coasting and Feeder Services - Contribution to the promotion of a project for restoring the dynamics of the ports of the Atlantic seaboard", Décembre 1993.

Flux de trafic entre les Etats membres de l'Union européenne (1992)⁴¹

Tableau 4 : Trafic international intracommunautaire total de marchandises, hors conduites (chiffres de 1992, en milliers de tonnes)

Origine	Destination											
	UEBL	Danemark	France	Allemagne	Grèce	Irlande	Italie	Pays-Bas	Portugal	Espagne	Royaume-Uni	Total
UEBL*		793	34.369	23.566	375	388	5.222	29.033	651	1.997	5.663	102.057
Danemark	444		799	7.513	105	56	1.269	1.183	117	207	2.771	14.465
France	19.860	682		30.865	1.024	791	20.489	8.353	3.077	10.952	9.991	106.083
Allemagne	21.132	4.839	23.022		1.017	722	17.321	47.104	916	4.037	10.496	130.606
Grèce	200	157	1.202	1.148		40	4.666	505	12	650	1.014	9.593
Irlande	255	64	693	1.017	18		265	659	29	148	5.253	8.402
Italie	2.041	499	10.744	12.565	1.764	139		1.592	1.563	3.456	3.416	37.779
Pays-Bas	40.658	1.504	13.445	72.071	962	978	8.569		1.165	2.527	12.533	154.413
Portugal	476	100	1.184	1.286	60	24	524	510		2.942	1.786	8.892
Espagne	1.626	566	7.825	4.645	438	237	3.470	2.602	4.805		4.293	30.506
Royaume-Uni	6.379	3.001	14.642	19.770	694	8.302	7.459	13.935	1.482	6.788		82.452
Total	93 071	12.206	107.924	174.446	6.458	11.677	69.251	105.475	13.816	33.704	57.217	685.247
* UEBL: Belgique plus Luxembourg Source: EUROSTAT												

Le tableau suivant répartit le trafic maritime intracommunautaire par pays d'origine et de destination

⁴¹

Les chiffres sont basés sur des données Eurostat qui concernent les importations. Les données relatives à l'Irlande font malheureusement défaut. Les chiffres irlandais qui figurent dans les tableaux sont tirés de données relatives aux exportations fournies par les Etats intéressés. Le mode de transport mentionné est le mode utilisé à l'endroit auquel le relevé statistique a été effectué. De petits écarts sont possibles parce que les chiffres ont été arrondis.

Tableau 5: Trafic maritime international intracommunautaire chiffres de 1992, en milliers de tonnes)

Origine	Destination											Total
	UEBL	D a n e - mark	Fran-ce	Allema-gne	Grèce	Irlande	Italie	Pays-Bas	Portug al	Espagne	Royaume-Uni	
UEBL*		453	2.811	671	295	287	1.668	251	474	965	5.652	13.527
Danemark	221		270	3.417	69	52	782	701	88	97	2.766	8.463
France	1.009	267		719	886	749	5.391	1.215	2.241	1.975	9.965	24.419
Allemagne	821	1.926	1.409		482	353	581	1.136	483	1.315	10.472	18.978
Grèce	140	149	1.100	167		39	4.236	403	9	641	1.012	7.896
Irlande	138	59	631	569	15		108	470	21	107	2.635	4.753
Italie	509	280	3.092	363	1.453	27		272	1.192	1.714	3.409	12.309
Pays-Bas	1.218	966	2.682	2.571	752	851	1.324		975	1.473	12.517	25.330
Portugal	356	79	573	545	57	21	254	322		356	1.783	4.347
Espagne	947	493	1.965	577	421	206	1.796	1.489	2.230		4.255	14.379
Royaume-Uni	5.315	2.953	13.930	15.090	640	4.452	5.586	12.879	1.312	6.063		68.221
Total	10.675	7.627	28.463	24.689	5.069	7.039	21.726	19.138	9.027	14.706	54.465	202.623

* UEBL: Belgique plus Luxembourg
Source: EUROSTAT

Ces chiffres montrent que le succès du transport maritime à courte distance est fonction de facteurs géographiques et des traditions maritimes des pays en cause. C'est ainsi que les flux de transport qui s'écoulent vers le Royaume-Uni ou au départ de celui-ci ont pour l'essentiel leur origine ou leur destination en France, en Allemagne et dans les pays du Benelux. Pour l'Irlande, la liaison maritime avec le Royaume-Uni est de loin la plus importante. Pour le Danemark, le flux principal est celui qui l'unit à l'Allemagne. Pour la Grèce, la principale relation maritime est l'Italie, suivie de loin par la France. L'Italie, quant à elle, traite surtout avec le Royaume-Uni, la France, la Grèce et les pays de la péninsule ibérique. Les principaux courants européens de transport maritime à courte distance ont leurs lieux de destination ou de provenance dans des îles telles que la Grande-Bretagne et l'Irlande ainsi que dans plusieurs régions périphériques pour lesquelles il n'est pas d'autres solutions pratiques. Les tableaux 5, 6 et 7 chiffrent les trafics routier, ferroviaire et fluvial intra-européen.

Tableau 6: . Trafic ferroviaire international intracommunautaire (chiffres de 1992, en milliers de tonnes)

Origine	Destination											Total
	UEBL	Danemark	France	Allemagne	Grèce	Irlande	Italie	Pays-Bas	Portugal	Espagne	Royaume-Uni	
UEBL*		10	3.773	2.558	14	2	1.101	1.350	-	55	-	8.865
Danemark	1		27	39	1	-	139	3	-	1	-	211
France	2.290	100		2.820	26	2	5.858	225	16	774	-	12.110
Allemagne	2.706	262	2.882		95	8	7.212	699	21	315	-	14.201
Grèce	9	1	2	79		-	40	-	-	-	-	130
Irlande	-	-	1	5	-	-	50	63	-	3	74	196
Italie	197	78	712	2.097	10	13		57	7	34	-	3.206
Pays-Bas	477	4	1.177	2.997	15	-	931		-	26	-	5.627
Portugal	-	-	3	6	-	-	2	-		103	-	115
Espagne	25	3	166	368	-	-	151	19	233		-	965
Royaume-Uni	47		74	345	1	51	441	8	-	82	-	1.049
Total	5.751	459	8.818	11.312	163	78	15.923	2.425	278	1.394	74	46.675

* UEBL: Belgique plus Luxembourg
Source: EUROSTAT

Tableau 7: Trafic routier international intracommunautaire (chiffres de 1992, en milliers de tonnes)

Origine	Destination											Total
	UEBL	Danemark	France	Allemagne	Grèce	Irlande	Italie	Pays-Bas	Portugal	Espagne	Royaume-Uni	
UEBL*		329	26.101	13.517	64	98	2.450	18.490	174	968	8	62.201
Danemark	192		461	3.880	35	4	347	441	29	109	3	5.502
France	14.345	314		18.119	110	38	9.229	3.951	806	8.194	9	55.115
Allemagne	11.898	2.644	16.464		403	261	9.381	25.104	401	2.373	9	68.936
Grèce	44	7	99	434		1	374	63	3	9		1.034
Irlande	116	5	48	327	3		106	109	7	37	2.536	3.293
Italie	1.319	140	6.927	9.691	299	97		1.229	334	1.699	1	21.736
Pays-Bas	16.028	534	6272	20.985	188	122	2.507		177	1.025	12	47.851
Portugal	112	20	603	372	3	3	266	94		2.482	1	3.955
Espagne	619	67	5.680	2.983	11	31	1.514	743	2.323		4	13.975
Royaume-Uni	899	40	565	3.416	49	3.778	1.428	876	165	623		11.840
Total	45.572	4.101	63.221	73.725	1.165	4.433	27.604	51.099	4.418	17.519	2.583	295.439

* UEBL: Belgique plus Luxembourg
Source: EUROSTAT

Tableau 8: Trafic fluvial international intracommunautaire (chiffres de 1992, en milliers de tonnes)

Origine	Destination											Total
	UEBL	Danemark	France	Allemagne	Grèce	Irlande	Italie	Pays-Bas	Portugal	Espagne	Royaume-Uni	
UEBL*		-	1.673	6.773	-	-	-	8.757	-	-	-	17.203
Danemark	30	-	38	162	-	-	-	38	-	-	-	268
France	2.210	-		9.077	-	1	-	2.960	-	-	-	14.248
Allemagne	5.695	-	2.237		-	96	-	20.153	-	-	-	28.181
Grèce	6	-		464	-	-	-	35	-	-	-	505
Irlande	2	-	12	113	-		-	15	-	-	-	142
Italie	14	-	1	346	-	-	-	33	-	-	-	394
Pays-Bas	22.933	-	3.309	45.434	-	3	-		-	-	-	71.679
Portugal	8	-	3	359	-	-	-	61	-	-	-	431
Espagne	35	-	11	702	-	-	-	339	-	-	-	1.087
Royaume-Uni	114	-	14	849	-	-	-	166	-	-	-	1.143
Total	31.047	-	7.298	64.279	-	100	-	32.557	-	-	-	135.281
* UEBL: Belgique plus Luxembourg Source: EUROSTAT												

Tableau 9: Part du trafic maritime international intracommunautaire dans le trafic total, conduites exclues(chiffres de 1992, %)

Origine	Destination											
	UEBL	Dane-mark	France	Allema-gne	Grèce	Irlande	Italie	Pays-Bas	Portugal	Espagne	Royaume-Uni	Total
UEBL*		57,1%	8,2%	2,8%	78,6%	74%	31,9%	0,9	72,9%	48,3%	99,8%	13,3%
Dane-mark	49,8%		33,8%	45,5%	65%	93,1%	61,8%	59,2%	75,4%	46,6%	99,8%	58,5%
France	5,1%	39,2%		2,3%	86,5%	94,7%	26,3%	14,6%	72,8%	18,0%	99,7%	23,0%
Allemagne	3,9%	39,8%	6,1%		47,3%	49,0%	3,4%	2,4%	52,8%	32,6%	99,8%	14,5%
Grèce	70,2%	94,8%	91,5%	14,5%		98,1%	90,8%	79,9%	77,1%	98,6%	99,9%	82,3%
Irlande	54,0%	91,6%	91,0%	56,0%	82,2%		40,9%	71,3%	74,1%	72,6%	50,1%	56,6%
Italie	24,9%	56,1%	28,8%	2,9%	82,3%	19,6%		17,1%	76,2%	49,6%	99,8%	32,6%
Pays-Bas	3,0%	64,2%	19,9%	3,6%	78,2%	87,1%	15,5%		83,7%	58,3%	99,9%	16,4%
Portugal	74,8%	79,4%	48,4%	42,4%	95,1%	87,6%	48,6%	63,1%		12,1%	99,8%	48,9%
Espagne	58,3%	87,1%	25,1%	12,4%	96,1%	87,0%	51,8%	57,2%	46,4%		99,1%	47,1%
Royaume-Uni	83,3%	98,4%	95,1%	76,3%	92,3%	53,6%	74,9%	92,4%	88,5%	89,3%		82,7%
Total	11,5%	62,5%	26,4%	14,2%	78,5%	60,3%	31,4%	18,1%	65,3%	43,6%	95,2%	29,6%

* UEBL: Belgique plus Luxembourg
Source: EUROSTAT

Structure actuelle de la flotte de transport à courte distance

Les données ci-après ne concernent que les navires mixtes et les navires à passagers.

L'utilisation de critères différents peut modifier la structure apparente d'une flotte. Les navires ont été répartis par nationalité des propriétaires plutôt que par pavillon d'immatriculation parce que la nationalité du propriétaire semble, eu égard à la politique généralisée de transfert vers des registres internationaux, être un meilleur indicateur de la structure de la flotte.

Pour les besoins des présentes statistiques, les navires de transport maritime à courte distance sont censés être ceux qui jaugent moins de 6 000 tonnes, quoiqu'il soit admis que des navires de plus fort tonnage effectuent également quelques transports maritimes à courte distance. Le tableau 10 ci-après illustre la structure de la flotte de transport à courte distance ainsi que de la flotte au long cours (Union européenne, reste de l'Europe et reste du monde).

Tableau 10: . Flotte de l'Union européenne, du reste de l'Europe et du reste du monde (1992)

		Nombre (en %)	Tonnage brut (en %)	Port en lourd (en %)	Age moyen	Tonnage moyen
U n i o n européenne	Long cours	42,7	92,1	93,3	14	25.958
	C o u r t e distance	57,3	7,9	6,7	20	1.654
Reste de l'Europe	Long cours	37,3	88,6	90,8	13	24.598
	C o u r t e distance	62,7	11,4	9,2	21	1.882
Reste du monde	Long cours	31,5	90,4	91,1	13	27.155
	C o u r t e distance	68,5	9,6	8,9	18	1.319

Source: Policy Research Corporation N.V. Données fournies par le Lloyd's register.

Les petits caboteurs représentent, tant en nombre qu'en tonnage, une proportion de la flotte totale de navires à marchandises à peu près identique dans l'Union européenne, le reste de l'Europe et le reste du monde. Il y a en revanche de petites différences dans les tonnages et âges moyens des petits caboteurs (le tonnage moyen est légèrement plus faible pour le reste du monde que pour l'Union européenne et l'âge moyen de la flotte du reste du monde légèrement plus bas que celui de la flotte de l'Union européenne et du reste de l'Europe).

L'âge moyen est un paramètre important parce qu'il est révélateur du rythme de renouvellement d'une flotte. Il montre que les petits caboteurs des trois régions sont en moyenne nettement plus vieux que les navires de haute mer, ce qui donne à penser que leur rythme de remplacement est donc plus lent. Lesancements effectués ou prévus en 1991, 1992 et 1993 ne devraient pas rajeunir significativement la flotte puisqu'il n'en représentent que 2%.

En ce qui concerne la répartition de la flotte à courte distance et au long cours par types de navires, on distingue cinq grandes catégories de navires: les transporteurs de marchandises liquides, les transporteurs de marchandises sèches, les porte-conteneurs, les navires rouliers et les autres⁴²

⁴²

Les transporteurs de marchandises liquides comprennent les transporteurs de gaz liquéfié, les transporteurs de produits chimiques, les pétroliers, les navires-citernes à double spécialisation (produits chimiques et pétroliers) et les autres navires-citernes. Les transporteurs de marchandises sèches comprennent tout type de navire transportant les marchandises sèches, les navires mixtes transportant des marchandises sèches et du pétrole, les navires à déchargement autonome et les navires transportant tous les autres vrac secs. Les porte-conteneurs englobent les porte-conteneurs cellulaires intégraux. Les navires rouliers englobent à la fois les navires rouliers à passagers et les navires rouliers de charge. La rubrique autres navires comprend les navires transportant les marchandises générales, les navires mixtes (passagers/marchandises générales), les navires frigorifiques, les navires à passagers et les navires transportant les autres marchandises sèches.

Tableau 11: . Principales caractéristiques des flottes de l'Union européenne, du reste de l'Europe et du reste du monde (1992)

Type de navires		Courte distance				Long cours			
		Part %	JB (%)	Age moyen	JB moyenne	Part %	JB(%)	Age moyen	JB moyenne
Union européenne	Marchandises liquides	20	21	14,8	1,793	23	37	9,8	43.943
	Marchandises sèches	2	3	17,9	2,244	37	40	9,8	29.554
	Porte-conteneurs	2	3	11,8	3,450	10	9	7,6	25.096
	Rouliers	12	16	17,8	2,127	7	4	12,5	13.458
	Autres	64	57	17,5	1,459	23	10	13,7	11.354
Reste de l'Europe	Marchandises liquides	14	17	18,1	2,351	27	44	9,7	41.118
	Marchandises sèches	1	2	24,0	2,470	28	30	12,1	25.963
	Porte-conteneurs	1	1	1,5	2,934	2	2	3,4	17.753
	Rouliers	10	8	16,0	1,491	10	7	9,0	16.664
	Autres	74	72	20,5	1,829	33	17	14,0	12.553
Reste du monde	Marchandises liquides	26	23	14,0	1,210	22	40	11,3	48.130
	Marchandises sèches	4	5	20,0	1,518	36	37	15,5	27.957
	Porte-conteneurs	1	3	14,0	3,400	9	8	11,0	26.382
	Rouliers	8	9	16,0	1,397	6	4	11,0	19.185
	Autres	61	60	18,8	1,306	27	11	17,8	10.702

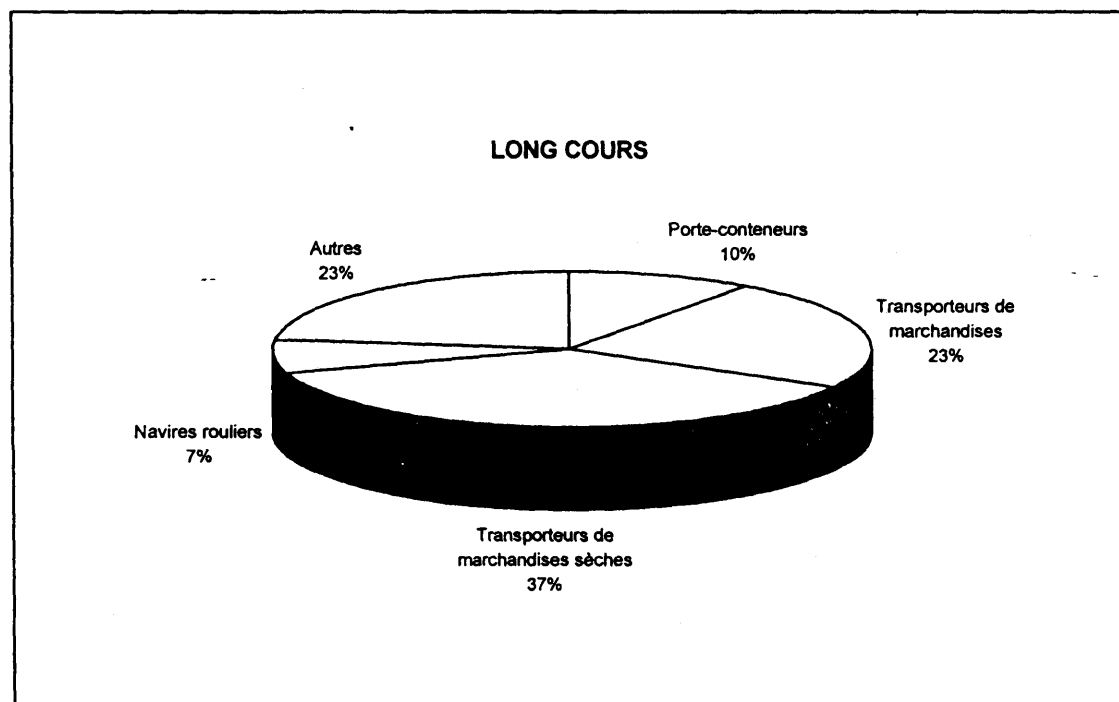
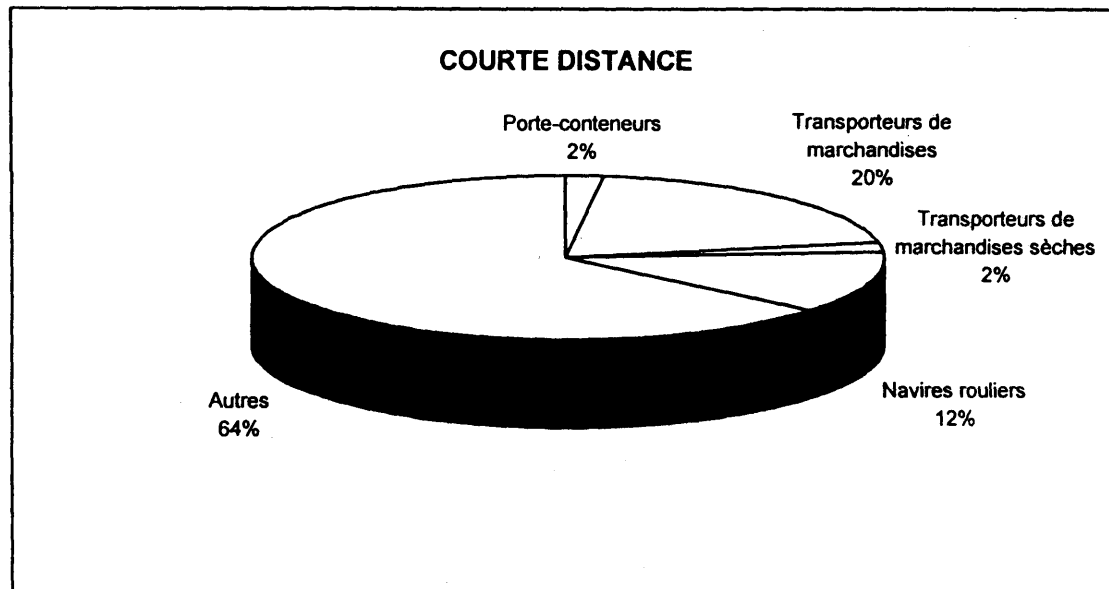
Source: Policy Research Corporation N.V. Données fournies par le Lloyd's Register-

Les "autres navires" représentent entre 57 et 72% de la flotte à courte distance dans l'Union européenne, le reste de l'Europe et le reste du monde, ce qui s'explique principalement par la forte présence des navires transporteurs de marchandises générales. Ceux-ci représentent en effet 45,3% du tonnage total de la flotte à courte distance de l'Union européenne. Les graphiques 1, 2 et 3 à la fin de la présente annexe montrent la répartition de la flotte de l'Union européenne, du reste de l'Europe et du reste du monde par type de navires. Les transporteurs de vrac liquides constituent la deuxième catégorie en ordre d'importance puisqu'ils s'adjugent entre 17 à 24% du tonnage total. Les navires rouliers occupent une place proportionnellement plus importante dans la flotte à court distance de l'Union européenne que dans celle du reste de l'Europe et du reste du monde, exprimée en jauge brute, ce qui est bien moins le cas lorsque l'on rapporte la part au nombre de navires. Cette divergence reflète l'accroissement rapide de la taille moyenne des navires rouliers dans l'Union européenne. Les marchandises liquides occupent une part importante dans le transport maritime à courte distance (21%). En revanche, les marchandises sèches n'absorbent qu'une part mineure du tonnage total de la flotte à courte distance de l'Union européenne (3%).

Conclusion

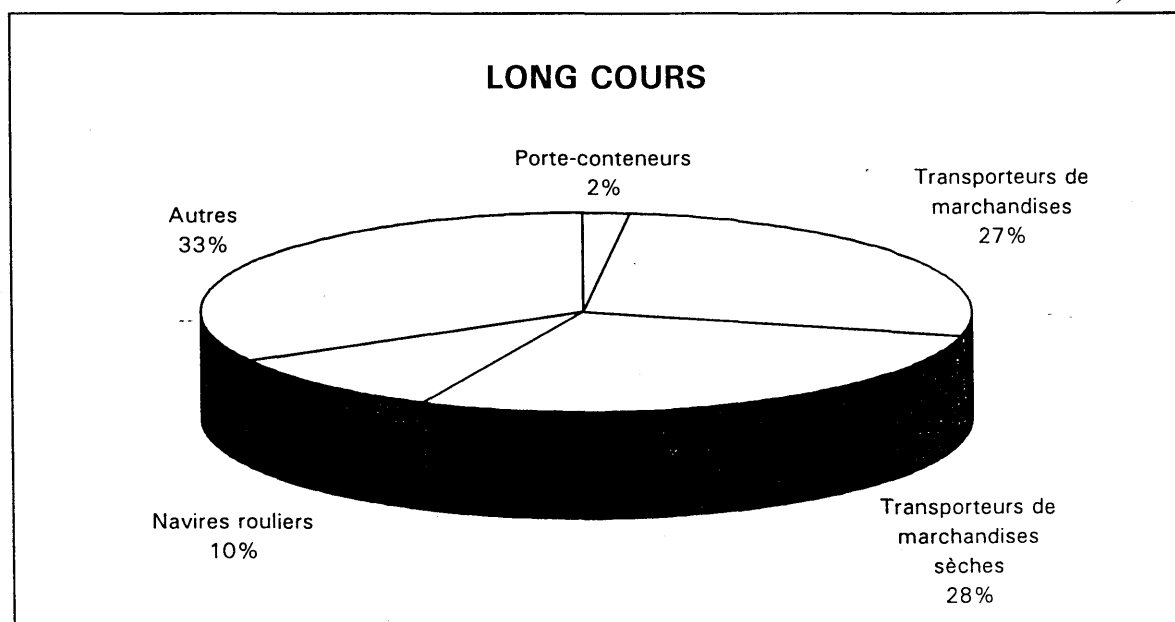
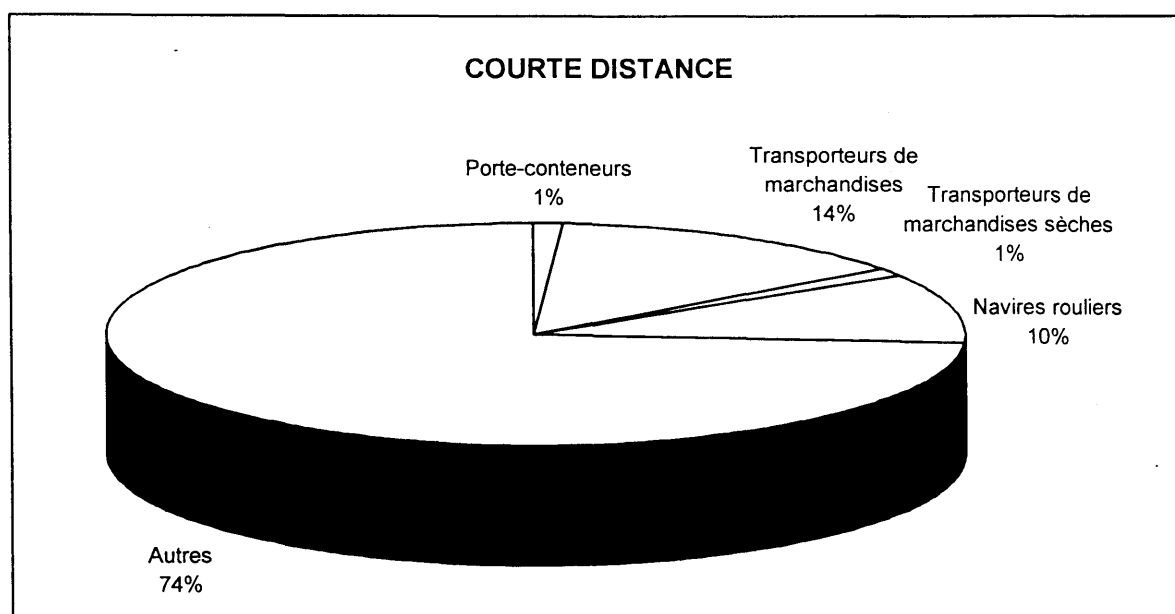
La plupart des petites caboteurs ont des caractéristiques qui les distinguent des navires océaniques. Contrairement aux transports conteneurisés transocéaniques, généralement effectués au moyen de porte-conteneurs cellulaires, le transport maritime à courte distance est un domaine d'activité où les cargos polyvalents conventionnels continuent à tenir le haut du pavé. La grande majorité des navires rouliers sont des navires "touche à tout" capables de transporter tous les types actuels de marchandises sur roues ou toutes les cargaisons manipulables horizontalement. Les navires côtiers les plus récents se caractérisent par leur grande souplesse d'utilisation et les plus petits d'entre eux peuvent généralement naviguer sur les voies d'eau intérieures (navires fluvio- maritimes)

Graphique 1: Répartition de la flotte de l'Union européenne par type de navires (en nombre de navires)



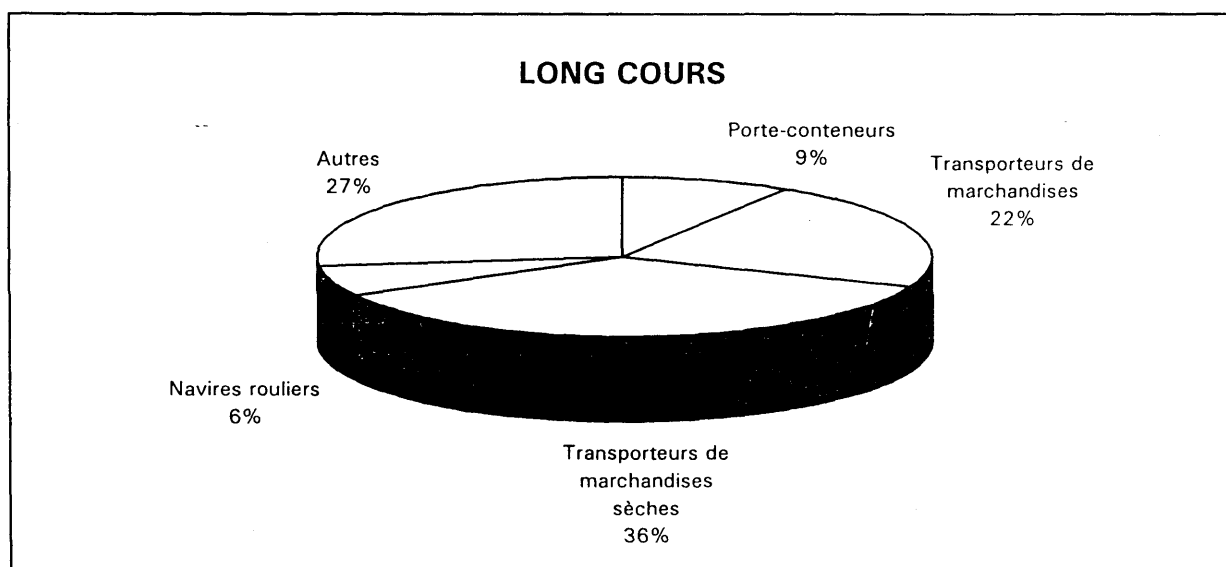
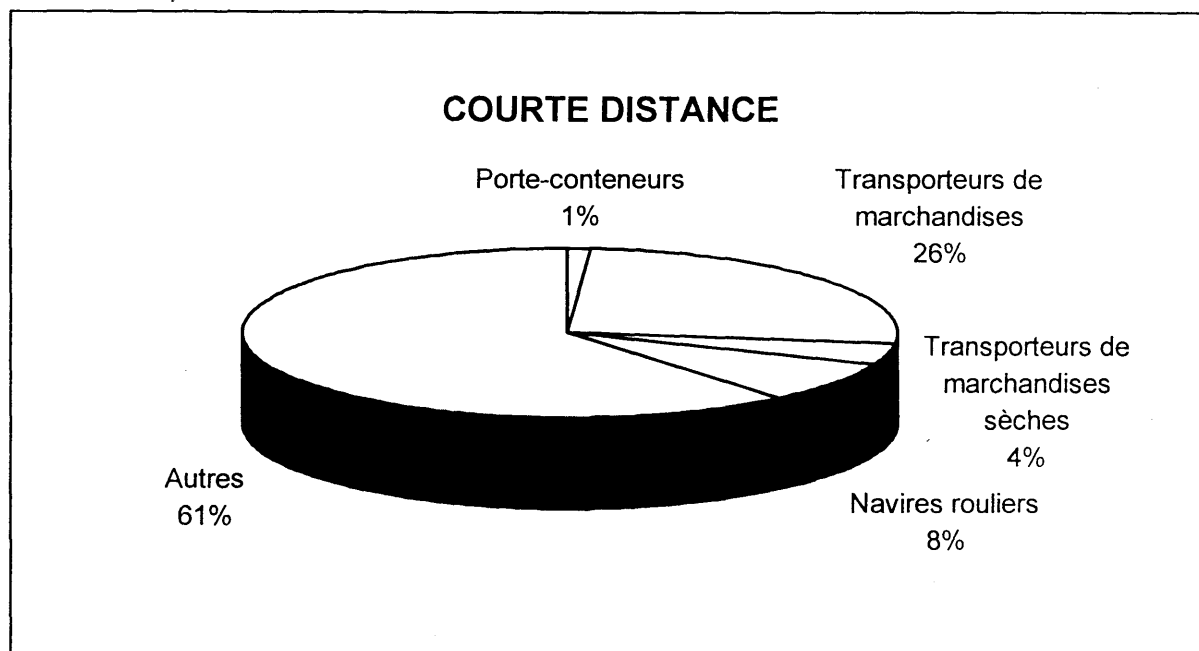
Source : Policy Research Corporation 1993

Graphique 2 : Répartition de la flotte du reste de l'Europe par type de navires
(en nombre de navires)



Source : Policy Research Corporation 1993

Graphique 3 : Répartition de la flotte du reste du monde par type de navires
(en nombre de navires)



Source : Policy Research Corporation 1993

ISSN 0254-1491

COM(95) 317 final

DOCUMENTS

FR

07

N° de catalogue : CB-CO-95-364-FR-C

ISBN 92-77-91505-6

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg