

Avis du Comité économique et social européen sur la «Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions — La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable»

COM(2006) 336 final

(2007/C 168/13)

Le 28 juin 2006, la Commission a décidé, conformément à l'article 262 du traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social européen sur la proposition susmentionnée.

La section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures, et société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 22 mars 2007 (rapporteur: M. BARBADILLO LÓPEZ).

Lors de sa 435^{ème} session plénière des 25 et 26 avril 2007 (séance du 26 avril 2007), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 150 voix pour, 2 voix contre et 5 abstentions.

1. Conclusions et recommandations

1.1 L'existence d'un secteur des transports efficace est une condition préalable pour que l'UE puisse maintenir et renforcer sa compétitivité. Le transport de marchandises est considéré comme un moteur des échanges commerciaux et de la prospérité. Une gestion moderne des flux de transport complexes est par conséquent nécessaire si l'on veut parvenir à une grande efficacité et à une coopération entre les différents modes de transport.

1.2 La logistique joue un rôle essentiel pour garantir la mobilité durable, outre le fait qu'elle contribue à l'amélioration de l'environnement et à l'efficacité énergétique, en rendant le transport de marchandises plus efficient, plus efficace et plus compétitif. La logistique ne peut être appréhendée comme une entité qui contrôle et gère la chaîne de transport. L'application de solutions logistiques avancées peut permettre de planifier, de gérer, de contrôler et d'exploiter efficacement les chaînes de transport unimodales et multimodales.

1.3 Les infrastructures constituent le réseau physique nécessaire pour le fonctionnement du marché intérieur des transports. Leur optimisation permet de relever deux défis: réduire la congestion et accroître l'accessibilité, à travers la mobilisation de toutes les sources de financement. L'utilisation efficiente et rationnelle des infrastructures permet de garantir une mobilité durable mais toutes les mesures visant à rationaliser l'utilisation des infrastructures devraient également comporter des mesures à caractère logistique pour le transport privé de voyageurs. La clé de la mobilité durable ne réside pas en effet uniquement dans le transport de marchandises.

1.4 Du côté de l'offre comme de celui de la demande, l'on utilise les outils logistiques pour optimiser le transport et réaliser des transactions commerciales de la manière la plus efficiente et la plus efficace possible, en réduisant au maximum le kilométrage à vide.

1.5 La logistique de transport requiert des travailleurs et des gestionnaires compétents et bien préparés, ayant été formés à leur profession et capables de respecter les normes de sécurité et de santé. Il faudra par conséquent concevoir des programmes de formations, tant élémentaire que supérieure; dans le domaine logistique, avec la participation active des partenaires sociaux.

1.6 Le transport est un grand consommateur de combustibles fossiles raison pour laquelle la priorité doit être de diminuer la dépendance vis-à-vis de ceux-ci et de réduire les émissions de CO₂. Il faut pour ce faire élaborer un programme spécifique de R&DT dans le domaine du transport, doté du financement nécessaire et permettant l'utilisation d'énergies alternatives. Il faut également mettre en œuvre une politique axée sur la différenciation, en particulier en matière fiscale, de nature à favoriser l'incorporation et l'utilisation de nouvelles technologies respectueuses de l'environnement.

1.7 La logistique doit être considérée comme une activité commerciale menée par le secteur, les autorités étant les instances qui doivent créer l'ensemble des conditions appropriées pour que la circulation de marchandises se déroule de la manière la plus efficiente, efficace et compétitive possible.

1.8 Ce qui s'est produit dans le transport maritime à courte distance, à savoir la participation réussie du secteur à l'identification des goulets d'étranglement et à l'élaboration de solutions pour y remédier est une pratique qui devrait être étendue aux autres modes de transport en vue d'obtenir des résultats similaires.

1.9 Les nouvelles technologies, en particulier le système de navigation par satellite Galileo, fourniront de futures applications pour le suivi et la traçabilité des marchandises, qui contribueront de manière significative au développement d'une logistique, moderne, efficace et efficiente. Toutefois, les développements technologiques ne doivent pas devenir des entraves au commerce mais être au contraire interopérables dans toute l'UE et accessibles aux PME. La R&DT doit être une priorité du septième programme cadre dès lors que l'innovation technologique peut offrir de nouvelles perspectives au secteur.

1.10 Les statistiques relatives à la logistique des transports doivent porter sur tous les modes de transport et toutes leurs activités si l'on veut avoir une vision fiable de l'évolution du secteur et de sa situation.

1.11 Il faut résoudre les problèmes liés à l'interopérabilité du transport ferroviaire pour pouvoir créer un réseau axé sur les marchandises et améliorer les systèmes de gestion afin d'en accroître, l'efficacité, l'efficience et la compétitivité par rapport aux autres modes de transport.

1.12 La création de paramètres de qualité et de guichets administratifs uniques contribuera à développer la logistique des transports dans l'UE dès lors que le fait de pouvoir mesurer la qualité au niveau européen permettra d'assurer une certaine uniformité dans l'évaluation de l'efficacité de cette logistique. Par ailleurs, la possibilité d'accomplir les formalités administratives de manière coordonnée et uniforme permettra d'accélérer les formalités douanières.

1.13 La participation des différents modes de transport à l'élaboration du futur plan d'action de la Commission est indispensable pour la réalisation des objectifs poursuivis.

2. Introduction

2.1 La logistique joue un rôle essentiel dans la mobilité durable et contribue en outre à un environnement plus propre et à l'efficacité énergétique, rendant le transport de marchandises plus efficient et efficace.

2.2 Dans son examen à mi-parcours du Livre blanc de 2001, la Commission reconnaît implicitement l'importance du secteur du transport de marchandises en tant que moteur des échanges commerciaux et de la prospérité économique de l'UE.

2.3 L'expérience acquise entre la publication du Livre blanc en 2001 et son examen à mi-parcours au cours de l'été 2006 a montré que le transport routier est incontournable et que toutes les tentatives visant à réorienter les flux de trafic vers d'autres modes ont été peu fructueuses.

2.4 Le développement socioéconomique de l'UE dépend dans une grande mesure de la capacité de circulation des personnes et des marchandises, qui doit se faire néanmoins dans le respect de l'environnement. Il serait impensable de parler de développement sans envisager la nécessité de créer et d'entretenir un réseau d'infrastructures adapté aux besoins croissants de l'UE.

2.5 La mobilité durable est garantie en particulier par un usage rationnel et efficace des réseaux de transport, tant pour le transport de personnes que de marchandises.

2.6 Le transport de marchandises joue un rôle clé pour garantir la mobilité durable. La croissance rapide du transport de marchandises contribue assurément au développement économique et à l'emploi. En revanche, il n'est pas aussi certain que le transport de marchandises soit seul responsable de la congestion, des accidents, du bruit, de la pollution, de la plus grande dépendance aux combustibles fossiles importés et de la perte d'énergie.

2.7 Par conséquent, toute action destinée à rationaliser l'usage des infrastructures devrait inclure également des mesures de nature logistique en ce qui concerne l'utilisation du transport privé de personnes, propices à instaurer des conditions favorables à une utilisation naturelle du transport collectif. La clé de la mobilité durable ne réside en effet pas exclusivement dans le transport de marchandises.

2.8 Par ailleurs, il a été prouvé qu'en demandant le transport par route, la société n'agit pas par caprice, mais parce que ce mode s'avère être, à ce jour, le plus rapide, flexible et efficace, et qu'en dépit des efforts déployés pour transférer les trafics vers les modes ferroviaire et maritime, les résultats n'ont guère été

favorables, bien au contraire, sauf dans le transport maritime à courte distance et le transport fluvial.

2.9 Il paraît peu raisonnable de penser que tant les offreurs que les demandeurs de transports n'ont pas encore utilisé les outils logistiques d'optimisation des modes et moyens de transport nécessaires pour améliorer l'efficacité et l'efficacité de leurs transactions. Toutefois, les solutions logistiques avancées contribueront à l'efficacité des différents modes de transport et de leurs combinaisons.

2.10 À moyen et long terme, certains modes devront être bien plus opérationnels et compétitifs, si l'on veut voir apparaître de manière spontanée une politique de combinaison des modes, qui résulte de la conviction des demandeurs de transports. Les lacunes de certains modes doivent être corrigées afin de parvenir à une compétitivité accrue et accroître leur part dans l'ensemble des différents modes.

2.11 Les flottes de transport optimisent au maximum le nombre de kilomètres parcourus en charge, en maintenant les kilomètres à vide au minimum nécessaire pour leurs opérations quotidiennes.

2.12 Le déséquilibre lié à l'offre de chargements entre les points d'origine et de destination des marchandises demeurera difficile à résoudre, même en appliquant des solutions logistiques avancées, étant donné qu'il subsistera toujours un déséquilibre entre l'entrée et la sortie des marchandises, quelles que soient les solutions en matière de transport. Aucun mode de transport n'est exonéré de la nécessité de chercher des chargements de retour.

2.13 En ce qui concerne l'utilisation de modes plus respectueux de l'environnement, en accord avec le plan d'action de la Commission pour l'efficacité énergétique ⁽¹⁾, il est à signaler que les études fournies par la Commission sur le transport et l'environnement ne font pas la distinction, s'agissant du transport par route, entre transport public et transport privé, pour illustrer les conséquences négatives de l'utilisation intensive et sans limite de l'automobile en termes de congestion, de pollution et de consommation énergétique, entre autres choses. Des données scientifiques corroborant rigoureusement ces affirmations font encore largement défaut, comme en atteste le fait que tous les modes de transport soient tenus d'être plus écologiques, plus sûrs et plus efficaces sur le plan énergétique.

2.14 Intégrer la logistique dans la politique des transports ne constitue pas une nouveauté. L'avancée importante réalisée en matière de logistique est en grande partie due au fait que les entreprises de transport traditionnelles se sont adaptées aux besoins du marché. Les progrès considérables en logistique résultent essentiellement de la capacité d'adaptation et de flexibilité dont les entreprises de transport font preuve lorsqu'elles font face à des facteurs externes provenant d'autres secteurs de production.

2.15 Les clients et les entreprises de transport sont les premiers à appliquer les mesures de soutien logistique. La logistique ne peut être appréhendée comme une entité qui contrôle et gère la chaîne de transport: ce sont les entreprises qui, dans le cadre de leurs relations commerciales, adoptent des mesures logistiques dans leurs décisions et actions.

⁽¹⁾ COM(2006) 545 final: Communication de la Commission sur le plan d'action pour l'efficacité énergétique: réaliser le potentiel.

2.16 L'importance des chiffres d'affaires en jeu (en millions d'euros) fait que l'on a souvent tendance à magnifier la valeur du secteur de la logistique et à le considérer comme une activité distincte. C'est négliger le fait que la partie la plus importante de ces chiffres d'affaires est tirée du transport et de ses activités connexes. C'est véritablement le secteur du transport qui investit dans les biens immobiliers, supporte les coûts fixes et déplace les marchandises.

2.17 S'il est bon de parler de logistique, il convient également de parler en parallèle de la nécessité de trouver des solutions à différents aspects réglementaires qui conditionnent l'activité quotidienne de transport et qui appellent des réponses politiques à l'échelle de l'UE.

2.18 La Commission et le Parlement pourront apporter une valeur ajoutée au travail de développement de la logistique du transport de marchandises en Europe s'ils parviennent à créer un cadre opérationnel sans heurt entre les modes. Ils doivent générer les conditions favorables à un rapprochement des modes, à l'exclusion de mesures nuisant à un mode de transport quel qu'il soit.

3. Observations générales

3.1 Comme il a déjà été dit par ailleurs, la clé de l'examen à mi-parcours du Livre blanc est la co-modalité, autrement dit le recours efficace à différents modes de transport, isolément ou en combinaison, qui se présente comme la meilleure garantie pour atteindre à la fois un niveau élevé de mobilité et de protection de l'environnement.

3.2 Le CESE note avec intérêt que la communication met l'accent sur la nécessité d'assurer une complémentarité optimale des différents modes dans un système de transport européen efficace et sans solution de continuité, qui soit apte à fournir les meilleurs services possibles aux utilisateurs des transports. Il semble toutefois prématuré d'affirmer, compte tenu des systèmes de production actuels, qu'il existe de nos jours des alternatives compétitives au transport de marchandises par route, sauf pour certains itinéraires.

3.3 Il paraît également logique selon le CESE que le développement de la logistique du transport de marchandises soit une activité essentiellement commerciale qui incombe à l'industrie, les pouvoirs publics ayant quant à eux un rôle à jouer dans la mise en place des conditions cadres nécessaires, laissant ainsi aux entreprises elles-mêmes l'organisation de leur logistique commerciale interne.

3.4 Le CESE estime que l'introduction d'une dimension logistique dans la politique des transports doit intervenir dans le respect des divers modes, la logistique devenant simplement un facteur conditionnant la prise de décision.

3.5 Le CESE considère en outre qu'une complémentarité correcte des modes et l'application de solutions logistiques avancées peuvent permettre de planifier, de gérer, de contrôler et d'exploiter efficacement les chaînes de transport unimodales et multimodales.

3.6 La Commission devrait davantage insister sur le fait que chaque mode de transport doit s'efforcer d'optimiser son efficacité et son efficacité. Ainsi, il convient de renforcer le transport

tant maritime que ferroviaire, sur la base de la compétitivité (et pas d'une déréglementation) de ces secteurs, et non à travers une pénalisation d'autres modes de transport. Le transport par route doit être considéré comme un allié irremplaçable des autres modes, et il faut améliorer la coordination et l'intermodalité et mettre en place les mesures nécessaires pour lui permettre de continuer à fournir ses services tout en garantissant des niveaux appropriés de flexibilité et de prix.

3.7 La politique doit miser sur la qualité, la sécurité, l'environnement, l'efficacité et l'efficience du transport, et garantir la liberté de choix de l'utilisateur afin qu'il opte pour le mode le plus adapté à ses besoins.

3.8 La communication relève que certaines tendances intéressantes sont apparues au cours des dernières années, telles que l'externalisation des activités logistiques. La coopération qui en a résulté entre expéditeurs et fournisseurs s'est accompagnée d'un niveau d'intégration élevé dans les structures d'organisation et l'informatique.

4. Domaines d'action

4.1 Identification et élimination des goulets d'étranglement

4.1.1 Le CESE estime qu'il est essentiel, pour identifier et éliminer les éventuels goulets d'étranglement, de pouvoir compter sur la participation des acteurs concernés, outre le partage des connaissances, la diffusion des meilleures pratiques et la collaboration à la conception des politiques.

4.1.2 L'on a réussi à identifier et à gérer les goulets d'étranglement dans le transport maritime à courte distance mais pour ce qui est du transport de marchandises en Europe, comme le souligne la communication, il n'existe pas à l'heure actuelle de vision globale des obstacles concrets qui empêchent un développement rapide de sa logistique.

4.1.3 L'on connaît toutefois une série d'aspects affectant directement le secteur du transport de marchandises par route, qui limitent son niveau opérationnel, et l'absence de législation harmonisée sur des questions importantes entrave la création d'un marché concurrentiel et loyal au sein de l'UE élargie.

4.2 Technologies de l'information et des communications (TIC)

4.2.1 Les systèmes intelligents de transport contribuent, d'une part, à une utilisation plus performante et rationnelle des infrastructures et partant à une réduction du taux d'accidents, de la congestion et, d'autre part, à la protection de l'environnement.

4.2.2 Le système européen de navigation par satellite, GALILEO, qui sera fonctionnel à partir de 2010, fournira de futures applications pour tous les modes de transport, telles que le suivi et la traçabilité des marchandises et le véhicule intelligent⁽²⁾ ainsi que pour la promotion des nouvelles technologies dans les véhicules, le programme SESAR, qui contribuera à l'amélioration de la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen, ou encore le système ERMTS qui accroîtra l'interopérabilité entre les réseaux ferroviaires nationaux, autant d'éléments qui auront un impact positif sur la logistique.

⁽²⁾ Communication sur l'initiative relative au véhicule intelligent «Sensibilisation aux technologies de l'information et de la communication (TIC) pour des véhicules plus intelligents, plus sûrs et plus propres» COM(2006) 59 final.

4.2.3 Il semble raisonnable que pour assurer l'intégrité du marché unique, il faille éviter que les solutions technologiques imposées ne deviennent des entraves aux échanges. Ces solutions doivent au contraire être élaborées dans toute l'Union européenne, sur la base de normes interopérables. Des normes communes acceptées par les fabricants et les opérateurs ainsi que des synergies entre des systèmes différents sont essentielles pour améliorer l'efficacité de la logistique.

4.2.4 Il convient d'évaluer les coûts de démarrage, tant en ce qui concerne la technologie que les logiciels, qui élèvent pour les PME le seuil de leur participation au marché.

4.2.5 Le CESE partage l'opinion selon laquelle la logistique du transport de marchandises doit demeurer une priorité de la recherche dans le septième programme-cadre, dans la mesure où l'innovation technologique peut ouvrir de nouvelles perspectives pour ce secteur.

4.3 Formation dans le domaine de la logistique

4.3.1 Le CESE convient que la formation ne doit pas se limiter à la logistique du transport, mais qu'il y a lieu d'étendre son champ d'action aux domaines du transport et de la logistique, en tant que matières différentes mais complémentaires.

4.3.2 Il faut s'attacher à rechercher une définition claire des compétences respectives en matière de logistique car il n'existe à l'heure actuelle aucune donnée statistique ni définition précise dans ce domaine. Aussi les partenaires sociaux auront-ils un rôle important à jouer pour l'établissement d'un cadre de formation approprié.

4.4 Données statistiques

4.4.1 Le CESE estime que l'on ne peut pas se contenter d'une vision statistique réduite de la logistique sans connaître le fond de l'activité des divers modes de transport et de leurs activités connexes.

4.4.2 Il est intéressant de disposer d'un tableau fiable de la situation et de l'évolution dans le temps de l'activité logistique, mais il convient de ne pas perdre de vue le rôle du transport et du stockage. Il est dit dans le programme statistique communautaire 2008-2012 ⁽³⁾ que l'un des aspects à améliorer concernant les statistiques de l'UE, est la vérification par mode de transport, en particulier le transport par route.

4.5 Utilisation des infrastructures

4.5.1 La qualité des infrastructures constitue un élément clé de la logistique du transport des marchandises.

4.5.2 Le CESE est d'avis que le développement socioéconomique de l'UE dépend dans une grande mesure de la capacité de circulation des personnes et des marchandises.

4.5.3 Les réseaux transeuropéens de transport sont un élément indispensable pour le développement du marché intérieur du transport mais la situation de départ de chacun de ceux-ci n'est pas la même dans tous les États membres de l'UE. Cela étant, il faut également savoir que tous les réseaux transeuropéens ne pâtissent pas de problèmes de congestion et que nous sommes donc confrontés à des problèmes différents.

4.5.4 Le CESE admet que les chaînes logistiques comodales peuvent contribuer à décongestionner certains corridors, de sorte à optimiser l'utilisation des infrastructures des différents modes de transport, tant de manière unimodale que multimodale.

4.5.5 Le CESE estime qu'il conviendrait de prendre en considération le problème du caractère périphérique ou ultrapériphérique de certaines régions et de certains pays. Pour que ces zones puissent être correctement couvertes, il est indispensable d'assouplir les délais et d'augmenter les fonds budgétés par l'UE pour la construction des réseaux transeuropéens, la perméabilité des Pyrénées présentant à cet égard un intérêt particulier. Grâce à l'amélioration de l'accessibilité, dans son ensemble, nous obtiendrons de meilleures perspectives de développement régional, avec l'accroissement de compétitivité que cela suppose.

4.5.6 Conjointement aux augmentations budgétaires, l'Union européenne doit envisager d'encourager le système de financement mixte pour la construction et l'entretien des infrastructures, ce qui offrirait une stabilité et des garanties juridiques pour la participation des capitaux privés, à condition que les politiques tarifaires respectent les intérêts de tous les acteurs.

4.5.7 Lorsque les goulets d'étranglement sont le résultat d'un manque d'infrastructures appropriées ou d'un usage incorrect de ces dernières, il y a lieu de remédier à la situation.

4.6 Qualité du service

4.6.1 Reconnaissance de la qualité

4.6.1.1 L'introduction de valeurs de référence pour la logistique du transport de marchandises destinées à évaluer et à contrôler la qualité du service au niveau européen peut s'avérer intéressante pour le secteur, pourvu que cela reste un outil de comparaison auquel peuvent recourir les entreprises et les usagers.

4.6.1.2 En effet, la définition d'une série de valeurs de référence européennes permettrait d'uniformiser quelque peu l'évaluation des performances de la logistique.

4.6.1.3 Le CESE estime toutefois que la création de nouveaux labels de qualité ne devrait pas entraîner un surcroît de bureaucratie et des coûts supplémentaires inutiles pour le secteur.

⁽³⁾ COM(2006) 687 final: décision du Parlement européen et du Conseil relative au programme statistique communautaire 2008-2012.

4.6.2 Réseau de services de fret ferroviaire

4.6.2.1 Le CESE souscrit à l'idée selon laquelle la mesure visant à mettre en place un réseau ferroviaire privilégiant le fret, qui permette de réserver des axes au fret, ne permettra pas à elle seule de résoudre, même si elle apporte une amélioration, les problèmes liés au manque de fiabilité et d'efficacité dû, notamment, à une interopérabilité technique et administrative insuffisante.

4.7 Promotion et simplification des chaînes multimodales

4.7.1 Guichet administratif unique et «Espace maritime européen commun»

4.7.1.1 Le CESE est favorable à la création d'un guichet administratif unique ou d'interfaces uniques pour les flux logistiques, en particulier multimodaux, où toutes les formalités douanières et autres formalités connexes seraient effectuées de manière coordonnée.

4.7.2 Promotion de la multimodalité

4.7.2.1 Le CESE est favorable au développement du réseau de centres de promotion du transport maritime à courte distance, afin que ceux-ci soient également chargés de la promotion des solutions logistiques multimodales dans les chaînes de transport.

4.7.3 Responsabilité multimodale

4.7.3.1 Le CESE souscrit à l'idée selon laquelle outre une solution de responsabilité globale pour l'Europe, la Commission pourrait également analyser la valeur ajoutée d'un document de transport normalisé pour les opérations de transport multimodal.

4.8 Normes de chargement

4.8.1 L'initiative de la Commission visant à proposer des normes européennes communes pour les unités de chargement intermodales dans les transports intracommunautaires (*) est une manière d'harmoniser la situation actuelle quant aux poids et dimensions des unités de chargement, mais il conviendra pour ce faire de tenir compte des caractéristiques actuelles des réseaux de transport et de la possibilité de recourir à ces mesures sans entraîner une détérioration de la sécurité routière.

5. La voie à suivre

5.1 Le plan d'action pour la logistique du transport de marchandises qui sera élaboré en 2007 devra tenir compte des propositions formulées pour les différents modes de transport concernés, avant toute initiative réglementaire de la Commission.

Bruxelles, le 26 avril 2007.

Le Président
du Comité économique et social européen
Dimitris DIMITRIADIS

ANNEXE

Le texte de l'avis section suivant a été rejeté au profit de l'amendement adopté en session plénière mais a obtenu au moins un quart des votes exprimés.

Paragraphe 4.5.8

Supprimer le paragraphe 4.5.8

4.5.8 «Le CESE propose de remplacer les restrictions temporaires à la circulation décidées par les autorités nationales par des restrictions coordonnées à l'échelle de l'Union. Il faut pour cela adopter des dispositions communautaires en la matière, mesure qui doit être harmonisée avec la déclaration relative à un réseau routier transeuropéen minimal qui, n'étant pas soumis à de telles restrictions, permettrait d'assurer la continuité du transport routier, en veillant à la compatibilité avec les besoins des usagers des réseaux autres que les transporteurs».

Résultat:

93 votes en faveur de la suppression de la phrase,

49 contre et

10 abstentions.

(*) Document COM(2003) 155 final, modifié par le document COM(2004) 361 final.