

Bruxelles, le 10 avril 2003

La Commission européenne promeut le transport maritime à courte distance et de nouveaux équipements intermodaux pour combattre la congestion

La Commission a adopté aujourd'hui un programme pour la promotion du transport maritime à courte distance, ainsi qu'une proposition de directive visant à normaliser les nouvelles unités de chargement intermodales (UCI), qui facilitera considérablement le transport intermodal de marchandises. Comme l'a souligné Loyola de Palacio, Vice-Présidente de la Commission responsable de l'énergie et des transports : "Le succès du transport maritime à courte distance est attesté par son taux de croissance vigoureux : nous devons maintenir le cap. Le plan dévoilé aujourd'hui est une contribution majeure pour trouver de véritables solutions de rechange au transport routier, déjà largement saturé, en permettant une utilisation plus rationnelle et plus économique des autres modes de transport".

Le programme présenté par la Commission est centré sur 14 actions destinées à renforcer le rôle du transport maritime à courte distance en Europe. Une de ces mesures vise à harmoniser le très grand nombre de spécifications techniques existant actuellement pour les caisses mobiles qui sont utilisées dans les échanges à l'intérieur de l'Union et qui, à cause de leur diversité, sont à l'origine de frais supplémentaires inutiles. **"Cette approche d'apparence technique a dans les faits un impact considérable pour faire de l'intermodalité une réalité concrète"** a expliqué Loyola de Palacio.

Les actions à court et moyen termes du programme pour la promotion du transport maritime à courte distance viendront renforcer et coordonner les activités en cours. Outre les aspects juridiques, ces activités comprennent des mesures qui visent à promouvoir le transport maritime à courte distance en éliminant les obstacles qui s'opposent à son développement et en améliorant son image globale, notamment en soutenant les travaux du Réseau européen pour le transport maritime à courte distance¹. De surcroît, le programme renforce des actions telles que le développement des «autoroutes de la mer», l'informatisation des procédures douanières et la mise en place de guichets administratifs uniques dans les ports. Le programme jouera un rôle déterminant dans la réalisation des objectifs fixés à l'horizon 2010 dans le Livre blanc², en vue d'infléchir la croissance du transport routier, de rééquilibrer la répartition modale, de contourner les goulets d'étranglement terrestres et d'assurer la viabilité du transport.

¹ Voir site web du réseau européen pour le transport maritime à courte distance (European Short Sea Network) à l'adresse suivante : <http://www.shortsea.info>

Grâce à la directive proposée sur les unités de chargements intermodal (UCI), seront développés à l'avenir des équipements normalisés plus sûrs, plus rationnels et empilables qui faciliteront le transfert du fret d'un mode de transport à un autre. La directive soumettra toutes les unités de chargement intermodal en circulation en Europe aux mêmes règles en matière d'entretien et de contrôles périodiques que celles prévues pour le trafic international par la convention sur la sécurité des conteneurs³. La directive vise également à harmoniser certains aspects des nouvelles unités de chargement intermodal après que le comité européen de normalisation aura défini les normes applicables. En particulier, l'entretien et la manutention des unités de chargement intermodal (UCI) seront facilités, ce qui permettra d'importants gains de productivité. Enfin, la directive renforcera la sécurité des nouvelles unités de chargement intermodal, en exigeant l'utilisation d'alarmes perfectionnées (par exemple des systèmes de sceau électronique) pour déjouer les tentatives d'effraction.

Le texte adopté aujourd'hui propose une autre mesure importante : la création d'une unité européenne de chargement intermodale (UECI), à savoir une unité optimisée pour le transport de palettes (cas le plus fréquent pour les marchandises utilisant des UCI). L'unité européenne de chargement intermodal allie les avantages des caisses mobiles (en particulier les plus grandes dimensions, offrant une capacité plus importante) et ceux des conteneurs (notamment leur plus grande résistance et le fait qu'ils puissent être superposés). À ce stade, l'utilisation des unités européennes de chargement intermodal ne sera pas rendue obligatoire.

L'unité de chargement intermodal (UCI) et l'unité européenne de chargement intermodal (UECI) devront répondre à des exigences spécifiques, et le Comité européen de normalisation sera chargé d'élaborer les normes nécessaires. Ces normes obligatoires seront ensuite adoptées par un comité de réglementation.

Dès lors, pourront circuler en Europe :

- 1) les conteneurs normalisés ISO respectant les dimensions maximales prescrites par la directive 96/53⁴;
- 2) les unités de chargement intermodal qui seront encore en service à la date à laquelle les normes entreront en vigueur, et ce, jusqu'à la fin de leur vie utile;
- 3) les nouvelles unités de chargement intermodal et unités européennes de chargement intermodal mises au point pour faciliter les transbordements entre la route, le rail, les voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance.

Pour de plus amples informations sur le transport intermodal de marchandises, veuillez consulter la page web suivante :

http://europa.eu.int/comm/transport/themes/land/english/lt_28_en.html

² "La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix", adopté par la Commission le 12 septembre 2001. Pour de plus amples informations, consultez le site web suivant: http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html

³ Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, 1972 (CSC)

⁴ Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (dans sa version modifiée).

ANNEXE 1

14 mesures clés pour promouvoir le transport maritime de courte distance

A. Activités législatives

1. Mise en œuvre de la directive concernant certaines formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des Etats membres (OMI-FAL)
2. Mise en œuvre de Marco Polo
3. Normalisation et harmonisation des unités de chargement intermodal
4. Autoroutes de la mer
5. Amélioration des performances environnementales du transport maritime à courte distance

B. Activités techniques

1. Guide des procédures douanières applicables au transport maritime à courte distance
2. Recensement et élimination des obstacles aux progrès du transport maritime à courte distance
3. Rapprochement des pratiques nationales et informatisation des procédures douanières communautaires
4. Recherche et développement technologique

C. Activités opérationnelles

1. Guichets administratifs uniques
2. Préserver le rôle essentiel des correspondants pour le transport maritime à courte distance⁵
3. Assurer le bon fonctionnement et l'orientation des centres de promotion pour le transport maritime à courte distance⁶
4. Promouvoir l'image du transport maritime à courte distance comme alternative satisfaisante aux autres modes de transport
5. Collecte d'informations statistiques

⁵ Les correspondants (*focal points*) pour le transport maritime à courte distance sont des représentants des administrations maritimes nationales. Ils sont chargés de ce secteur au sein de leur administration.

⁶ Les centres, ou bureaux, nationaux de promotion du transport maritime à courte distance (*Short Sea Promotion Centres - SPC*) sont des organismes impartiaux, liés à l'industrie, chargés de la promotion de ce secteur.

ANNEXE 2

Le transport maritime à courte distance : un secteur de croissance

À l'heure actuelle, le transport maritime à courte distance connaît un franc succès; c'est d'ailleurs le seul mode de transport dont le taux de croissance talonne celui du transport routier: il représente 41 % du total des tonnes-kilomètres transportées en Europe, contre 43 % pour la route . Son taux de croissance, supérieur à celui de la production industrielle en Europe, a atteint (en tonnes-kilomètres) jusqu'au 38 % au cours des années 1990, contre 40 % pour le transport routier

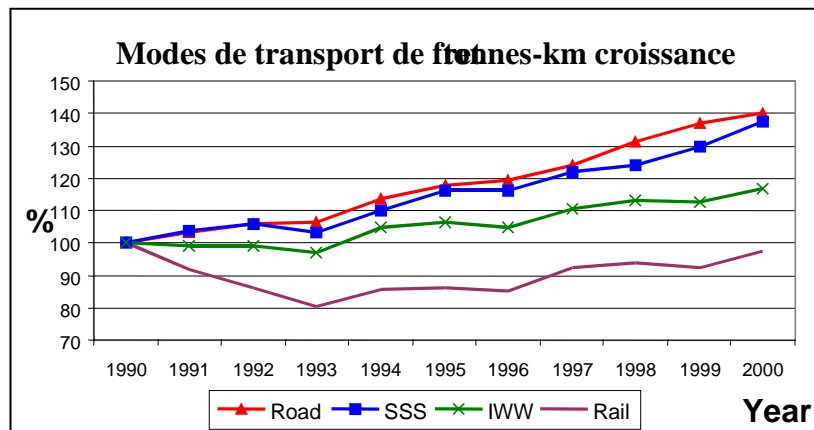


Figure : Croissance, en tonnes-kilomètres, du transport routier (Road), de la navigation à courte distance (SSS), de la navigation intérieure (IWW) et du transport ferroviaire (Rail) pour la période 1990-2000 .