

LE TRANSPORT DU FRET EN EUROPE



Des solutions logistiques modernes dans
une optique de compétitivité et de durabilité

La libre circulation des marchandises compte parmi les libertés fondamentales de l'Union européenne (UE), et la Commission européenne s'efforce d'en faire une réalité durable.

La politique européenne des transports affiche toujours un certain déséquilibre entre les différents modes de transport. Les frais encourus par les entreprises pour garantir la livraison de leurs marchandises au bon endroit et au bon moment ne cessent d'augmenter, en raison de l'encombrement des infrastructures, des prix élevés du carburant et des péages, sans parler du coût des émissions de CO₂ pour la société. Tous ces facteurs accusent une expansion, plus particulièrement dans le secteur du transport routier.

Le manque d'adaptation de certains modes de transport, la non-inclusion des coûts externes dans les prix du transport routier, et l'application lacunaire des règles sociales et des consignes de sécurité sont des problèmes notoires. Un autre problème réside dans l'absence de sensibilisation au potentiel de la logistique durable et des solutions intermodales.

En effet, pour certains trajets, le transport routier est plus efficace, mais pour d'autres, des options combinées incluant le rail, le transport maritime à courte distance ou les voies navigables intérieures sont plus performantes. Le choix de la meilleure option pour un trajet donné rendra les opérations de transport plus efficaces, plus rentables et plus durables. Il contribuera en outre à accroître la compétitivité de nos économies dans un environnement satisfaisant pour toutes les parties.

Cette brochure vise à présenter la gamme d'activités en cours, ainsi qu'à susciter l'intérêt envers les solutions de transport intermodales et la logistique y afférente.

La logistique des transports intermodaux

- Une **logistique intermodale de qualité**, impliquant des normes de qualité plus poussées, des formations, des campagnes promotionnelles, des statistiques intermodales et une responsabilité multimodale, renforcera l'efficacité du transport de fret.
- Le **transport maritime à courte distance** et la **navigation intérieure** permettent de mieux utiliser deux ressources clés – nos rivières et les mers autour de l'Europe.
- Le **transport ferroviaire** a besoin d'une meilleure organisation pour favoriser le transport de fret transfrontalier.
- La **normalisation technique** peut accroître l'efficacité et la rentabilité du transport intermodal.

Mesures de soutien

- **Marco Polo**: le programme Marco Polo apporte son soutien aux nouveaux services intermodaux.
- **Autoroutes de la mer**: la Commission européenne encourage le tracé de nouveaux corridors – essentiellement axés sur le transport maritime – pour le transport intermodal du fret.
- **Recherche ciblée**: le soutien de l'Union européenne se concentre sur les besoins politiques de nouveaux instruments ou coopérations, afin d'établir un transport intermodal efficace, avec la logistique qui l'accompagne.



LE TRANSPORT DU FRET EN EUROPE PEUT ÊTRE AMÉLIORÉ GRÂCE À UNE LOGISTIQUE INTERMODALE DE QUALITÉ

La plupart des expéditeurs se préoccupent essentiellement de la vitesse, du coût et de la ponctualité des livraisons. Ils se montrent, néanmoins, généralement ouverts à l'innovation quant au mode de transport physique de leur fret. Évidemment, si les services de transport fournis leur donnent satisfaction, peu d'entre eux seront enclins au changement. Quant aux opérateurs, les investissements effectués dans l'équipement, la formation et l'établissement de relations avec les prestataires de services se traduisent par une réticence naturelle envers l'altération de leur modèle de fonctionnement dans un environnement particulièrement compétitif.

Le transport du fret connaît une forte expansion en Europe et dans le monde, et ce pour maintes raisons. Le transport routier occupe une part sans cesse croissante du volume transporté, ce qui entraîne des encombrements, une perte de fiabilité, des nuisances environnementales et une augmentation des coûts.

Le transport du fret devrait être considéré comme une composante clé d'un système logistique intégré, où les choix effectués influenceront sur l'efficacité et les coûts d'exploitation d'une entreprise durable et totalement intégrée.

Le transport intermodal offre davantage de choix au chargeur

Que l'on recoure à des services de transport internes ou à des prestataires externes, les décisions relatives aux modes de transport devraient occuper une place prépondérante parmi les activités de l'entreprise. Ces décisions jouent, en effet, un rôle crucial dans la stratégie logistique de toute entreprise et seront de plus en plus essentielles pour le projet commercial global. Les entreprises à l'échelon européen commencent à se rendre compte que leurs décisions en matière de logistique et de transport exercent un impact direct sur leur image et leur efficacité générales, qu'elles revêtent une importance vitale pour leur compétitivité à long terme, et donc pour leurs clients nationaux et internationaux.

La Commission européenne encourage la mise sur pied d'une approche moderne et suggère une évolution progressive vers un futur modèle de transport intermodal européen, essentiellement par le biais de programmes volontaires qui stimuleront la qualité logistique des transports intermodaux. Cette qualité sera assurée par une focalisation sur les compétences, la formation, la durabilité, la fiabilité, l'efficacité et la rentabilité.

«Nous devons inciter les opérateurs de transport à faire preuve d'ouverture envers le transport intermodal, au lieu de se limiter à un seul mode. Nous avons, certes, besoin d'une infrastructure nouvelle pour construire un réseau de transport véritablement européen. Mais nous devons surtout faire un bien meilleur usage de l'infrastructure existante plutôt que de nous contenter d'investir dans une nouvelle infrastructure, au sens de "superstructure". À titre d'exemple, les chemins de fer européens ne fonctionnent – globalement – qu'à 60-70 % de leur capacité. La situation pourrait évoluer en adoptant des systèmes de signalisation intelligents, et en faisant un meilleur usage des possibilités de coopération le long des divers corridors.

L'évolution naturelle tendra vers une accentuation du transport intermodal, grâce à la stimulation d'autorités publiques et de l'UE, ainsi qu'au travers d'alliances et de fusions entre sociétés, qui trouveront elles-mêmes les meilleures solutions pour combiner les divers modes.»

Klaus Ebeling

Secrétaire général, Association européenne du transport intermodal

LA LOGISTIQUE DES TRANSPORTS INTERMODAUX

Normes de qualité

La qualité de la logistique et de l'intermodalité des transports revêt une importance capitale pour l'Europe. Cette qualité doit être reconnue, et donc quantifiable et comparable à l'échelon des entreprises par le biais de normes qui inciteront les entreprises de toutes tailles à atteindre l'excellence. Un tel système de qualité peut devenir un outil de marketing vital et renforcer la concurrence équitable.

Formation

Diverses études démontrent que trop peu de travailleurs européens possèdent les compétences et connaissances requises pour organiser le transport et la logistique sur un plan intermodal. La Commission européenne souhaite dès lors encourager l'amélioration de l'enseignement et de la formation pertinents pour ce secteur. Cet objectif pourrait être concrétisé par la mise en exergue de la logistique de transport et de l'intermodalité dans les formations de l'enseignement supérieur, et par l'établissement d'une plate-forme de formation européenne. En fait, il devrait être considéré comme un facteur clé dans l'octroi de tout label de qualité.

Promotion

La promotion du transport maritime à courte distance vise un transfert modal afin d'inverser les tendances non durables en matière de transport. Vingt centres de promotion du transport maritime à courte distance (*Shortsea Promotion Centres*) sont actuellement actifs en Europe. Mus par des intérêts commerciaux, ils œuvrent au bénéfice du transport maritime à courte distance, dans le cadre de la politique de l'UE. Ces centres ont pour objectif de convaincre affrêteurs, transitaires et autres industries des avantages inhérents au transport maritime à courte distance. Ils diffusent des informations, prodiguent des conseils et contactent directement différents acteurs de la chaîne d'approvisionnement. La Commission européenne contribue activement au travail de ces centres et de leur réseau européen de transport maritime à courte distance (*European Shortsea Network*), et souhaite que ce support soit au moins égalé au niveau national par les États membres et les industries.

<http://www.shortsea.info/>

D'importants défis se profilent à l'horizon, comme la sensibilisation du public au potentiel du transport intermodal dans un sens plus large et le regroupement des acteurs pertinents afin de créer des conditions plus favorables au transport intermodal. Forte du succès des centres de promotion du transport maritime à courte distance, la Commission européenne étudie la possibilité d'élargir son champ d'action, afin d'offrir un soutien similaire à la promotion et au développement du transport intermodal terrestre.

Statistiques relatives au transport intermodal

Les statistiques relatives au transport intermodal sont indéniablement incomplètes en Europe. La Commission européenne collabore avec l'industrie afin d'établir un système axé sur la collecte de ces statistiques à l'échelon européen. Cet Observatoire européen du transport intermodal (*European Intermodal Observatory*) a commencé à suivre le marché en 2005 et continuera à se développer.



Transport maritime à courte distance

Le transport maritime à courte distance est la seule solution intermodale à avoir pu suivre la croissance rapide du transport routier; ces deux modes ont affiché une progression de 25 % en termes de tonnes-kilomètres entre 1995 et 2002. Le transport maritime à courte distance enregistre 41 % du total des tonnes-kilomètres en Europe, contre 45 % pour le transport routier.

Un des problèmes du transport maritime à courte distance réside dans le fait que les utilisateurs de transports ne perçoivent toujours pas ce mode comme totalement intégré dans la chaîne d'approvisionnement intermodale. Cet obstacle pourrait être surmonté grâce à la gestion et la commercialisation de chaînes logistiques impliquant le transport maritime à courte distance «de porte à porte» en tant que service intégré. Les clients ont besoin d'un point de contact unique, responsable de l'ensemble de la chaîne intermodale. Cette stratégie requiert des efforts de toutes les parties, mais se révélera également bénéfique pour chacune d'entre elles.

La Commission européenne s'attelle à rationaliser la complexité administrative du transport maritime à courte distance. Une directive axée sur les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée ou à la sortie des ports a d'ores et déjà été mise en place. De plus, l'évolution constante vers des «guichets uniques» dans les bureaux portuaires simplifiera encore les démarches administratives de l'industrie. L'efficacité des ports en tant que points nodaux entre terre et mer fait également partie intégrante du succès du transport maritime à courte distance.

http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/index_fr.htm



Responsabilité multimodale

Jusqu'à présent, le transport de fret était traditionnellement réglementé mode par mode. Voilà pourquoi les opérations intermodales doivent non seulement respecter divers critères nationaux, mais aussi couvrir différentes réglementations internationales pour chaque mode. De même, la documentation requise varie – souvent très légèrement – entre les modes, ce qui alourdit le fardeau administratif. La Commission européenne entend dès lors faciliter le recours aux solutions intermodales.

Navigation intérieure

La nouvelle directive sur les services d'information fluviale vise à garantir le développement et l'interopérabilité de tels services. Elle améliorera l'efficacité, la fiabilité et la sécurité du transport par voie navigable et soutiendra ainsi son intégration dans des chaînes logistiques modernes.

Le choix de la navigation fluviale s'impose si l'on souhaite passer à des modes de transport de moindre intensité énergétique, plus propres et plus sûrs. Elle fait partie intégrante des efforts de la Commission européenne pour alléger un réseau routier congestionné. Le programme d'action Naiades de 2006 décrit des actions concrètes permettant selon la Commission d'éliminer divers obstacles qui paralysent l'exploitation du potentiel commercial du transport fluvial. Orienté vers une politique globale du transport par voies navigables (TVN), il est axé sur cinq domaines interdépendants: le marché, la flotte, les emplois et compétences, l'image, les infrastructures.

Transport ferroviaire

Malgré l'intégration bien avancée du marché ferroviaire, des efforts supplémentaires s'imposent. En effet, l'organisation des systèmes de chemins de fer dépend encore étroitement des lignes nationales. La législation de l'Union européenne débouchera sur une ouverture totale du marché du fret ferroviaire à la concurrence d'ici au 1^{er} janvier 2007, ce qui permettra la création d'une zone ferroviaire européenne véritablement intégrée. Les premiers résultats montrent que les États membres qui ont déjà ouvert leurs marchés enregistrent une augmentation significative du transport ferroviaire: ce secteur est devenu plus compétitif et a été encouragé à mieux s'adapter aux demandes de l'industrie et des transitaires.

Les chemins de fer ont lancé des initiatives visant la mise sur pied de services de transport dans de nouveaux marchés – plus particulièrement le transport par conteneurs – et contribuant dès lors au transfert modal vers les voies ferrées. L'interopérabilité demeure un facteur fondamental

pour renforcer l'intégration des marchés ferroviaires, étant donné que l'on gaspille encore trop de temps et de ressources pour pallier le manque de normalisation technique et opérationnelle dans le secteur des chemins de fer. De récentes propositions de la Commission européenne devraient permettre l'établissement d'un marché interne parfaitement fonctionnel pour un transport ferroviaire sûr, efficace et durable, ce qui engendrerait une croissance réelle et significative du transport ferroviaire et combiné.

Normes techniques

L'établissement de normes techniques communes, acceptées à grande échelle par les fabricants et les opérateurs, est essentiel pour accroître l'efficacité du transport intermodal, ainsi que son attrait pour les opérateurs et les utilisateurs.

La Commission européenne entend encourager l'élaboration de nouvelles normes adéquates, bien que l'initiative revienne généralement à l'industrie. À titre d'exemple, en 2003, la Commission européenne a proposé au secteur industriel d'élaborer des normes communes pour une «unité européenne de chargement intermodal» (*European Intermodal Loading Unit*, EILU), qui pourrait être utilisée dans tous les modes de transport et optimiserait la capacité de charge moyenne entre ces modes.

Cette proposition, qui pourrait réduire le coût logistique moyen global d'environ 2 %, doit encore être examinée par le Conseil et le Parlement.

L'EILU – une norme volontaire – permettrait de maximiser l'espace réservé au transport de palettes standard européennes, serait compatible avec la capacité des carrosseries mobiles et répondrait aux exigences des transports ferroviaires, routiers, maritimes et fluviaux. Elle faciliterait dès lors le transfert modal et engendrerait des avantages commerciaux.

http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/legislation/standardisation_en.htm

Un autre domaine requérant un examen attentif de la normalisation est celui de l'informatique (technologie de l'information, TI). Les solutions TI jouent, en effet, un rôle capital pour la logistique et l'intermodalité, et peuvent offrir des avantages considérables aux entreprises.



MESURES DE SOUTIEN

Marco Polo

L'établissement d'alternatives au transport routier requiert des investissements pour rendre les nouveaux services opérationnels ou améliorer les services existants. Souvent, le principal obstacle à la création de nouveaux services de transport ferroviaire, de navigation fluviale ou de transport maritime à courte distance réside dans le fait que les clients potentiels veulent avoir la preuve du fonctionnement et de la régularité des services avant de s'engager à les utiliser.

Le programme Marco Polo de l'Union européenne investit, pour la période 2003-2006, 25 millions d'euros par an pour la mise en route de nouveaux services, afin de surmonter les barrières structurelles entravant les services intermodaux. Le financement de l'UE est utilisé pour subventionner les opérations initiales alors qu'elles ne comptent pas encore suffisamment de clients, mais les services concernés

sont censés être commercialement viables à l'issue de la période de subventionnement. Marco Polo soutient également des actions catalysatrices et des actions d'apprentissage communes, afin de lever les barrières structurelles du marché et de répartir le savoir-faire entre opérateurs, utilisateurs, transitaires, clients, etc.

Ce programme vise donc à transférer l'accroissement de volume total escompté pour le transport de fret – quelque 12 milliards de tonnes-kilomètres par an – vers le transport maritime à courte distance, le rail et les voies navigables internes. Les résultats de Marco Polo prouvent que cet objectif est réaliste. Le programme sera poursuivi dans le cadre d'une nouvelle phase de 2007 à 2013, pour laquelle la Commission européenne a proposé un budget nettement accru, de 100 millions d'euros par an.

http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm



DE NOUVELLES ROUTES VERS LES PORTS

Anvers, l'un des ports les plus animés au monde, est favorable à la promotion des transferts fluviaux et ferroviaires avec son arrière-pays afin d'alléger le transport routier, qui représente deux cinquièmes de ce trafic. Le réseau intermodal d'Anvers (*Antwerp Intermodal Network, AIN*), soutenu par le programme Marco Polo, développe de nouveaux services destinés au trafic de conteneurs en provenance et à destination des ports fluviaux le long de trois corridors – au nord, à l'est et au sud du port – ainsi que le long du corridor ferroviaire menant à Cologne. «Ce sont de courtes distances, généralement moins de 100 kilomètres, d'où une âpre concurrence du transport routier», explique Koen Cuypers, gestionnaire du projet AIN pour l'autorité portuaire. «Il faut du temps pour convaincre les expéditeurs de changer leurs habitudes et ils veulent voir des services fiables et réguliers avant de s'engager, de sorte qu'il est difficile d'en financer la mise en route. Et souvent, lorsque la direction se montre favorable au changement de mode, les subordonnés mettent longtemps à concrétiser la nouvelle donne.»

CONTOURNER LES ALPES

Le trafic transalpin est un objectif clé pour le transfert modal. Il importe, en effet, de réduire la quantité de camions empruntant le nombre limité de passages à travers cet environnement fragile. Le projet, intitulé «Développement du corridor du Tauern pour les services rail-route intermodaux non accompagnés, mis en œuvre par des entreprises ferroviaires indépendantes» (*Developing the Tauern corridor for unaccompanied intermodal rail-road services enforced by independent railway undertakings, DUE*), soutenu par le programme Marco Polo, vise à établir un service quotidien de trains-blocs en utilisant le corridor du Tauern à destination de l'est des Alpes, de Munich à Cervignano, près du port de Trieste, via Salzbourg et Villach. Un facteur crucial pour la fiabilité de ce service réside dans l'utilisation de locomotives multitensions, compatibles avec tous les réseaux concernés. «Notre objectif est une ponctualité de 90 %, et celle-ci dépend de la qualité de la locomotive. Nos tests ont démontré que certaines modifications s'imposaient pour obtenir ce résultat, mais nous assurons à présent une desserte quatre jours par semaine», déclare Armin Riedl de Lokomotion Rail, société responsable du projet. «D'importants volumes transitent par cette route, qui rallie également la Slovénie et la Turquie, mais il est difficile de persuader les opérateurs de changer de camions et il faut du temps pour établir le service, qui fonctionnera d'abord à perte.»

Les autoroutes de la mer

Encourager un recours accru au transport intermodal du fret en Europe permet un meilleur usage de nos ressources. En termes de transport, les mers qui entourent nos côtes sont extrêmement sous-utilisées et divers corridors offrent un potentiel significatif pour transférer le fret du transport terrestre au transport maritime.

L'objectif du concept des «autoroutes de la mer» est d'accéder à une nouvelle dimension pour le transport maritime à courte distance. Ce pas en avant est comparable à l'évolution engendrée par l'introduction des voies ferrées à grande vitesse pour le transport des passagers et annonce un mode de fonctionnement résolument différent, avec des marchés et des besoins différents. La Commission européenne et les États membres planchent sur la création de services de transport qui n'existent pas encore, et requièrent des investissements à long terme dans de nouvelles infrastructures, à envisager sur des périodes de 15 à 20 ans. Ce concept concentrera le trafic sur des corridors de transport intermodal sélectionnés et encouragera le partenariat et la coopération requis pour rendre les chaînes intermodales basées sur le transport maritime à courte distance encore plus attrayantes. Il devrait générer des améliorations significatives pour le développement et l'emploi régionaux, grâce à la réduction des encombrements et à l'expansion des activités locales de transport et de logistique.

L'épine dorsale des autoroutes de la mer résiderait dans des services fiables, réguliers et fréquents de transport maritime à courte distance entre certains ports caractérisés par des liaisons intermodales fluides et efficaces, incluant le transport ferroviaire et fluvial.

La mise sur pied de services fréquents et de bonne qualité peut constituer une alternative intéressante au transport routier en termes de coûts et de durée. Mais pour être vraiment compétitifs, ils doivent être faciles à utiliser. Les systèmes d'information permettant aux utilisateurs de réserver, suivre et gérer leurs transports au travers des différents modes font donc partie intégrante du concept.



Le succès des autoroutes de la mer dépend de la coordination et de la coopération entre les différents acteurs concernés: ports, expéditeurs, transporteurs terrestres, sociétés de logistique et autorités publiques. L'engagement des utilisateurs à grande échelle est nécessaire pour permettre aux nouvelles routes d'attirer un trafic suffisant, les rendant économiquement viables et attrayantes pour les clients à long terme.

«Sur de longs trajets, le transport maritime à courte distance offre généralement un service moins cher, plus “propre” et plus fiable que le transport routier. La perception du transport maritime est en mutation, et les sociétés d’expédition se montrent de plus en plus ouvertes aux partenariats en vue de résoudre les problèmes et d’accroître l’efficacité des chaînes de transport intermodal.

Nous avons besoin d’initiatives politiques pour créer une situation plus équitable entre les modes, ainsi que d’initiatives de promotion et d’éducation pour démontrer l’efficacité du transport intermodal aux expéditeurs. Fondamentalement, il est dans l’intérêt des transporteurs routiers de libérer les routes des marchandises en vrac et conteneurs qui ne sont pas affectés par la durée des transports. Et dans cette optique, le transport maritime à courte distance peut souvent offrir une alternative efficace.»

Mike Elsom

European Shortsea Network – Réseau européen de transport maritime à courte distance

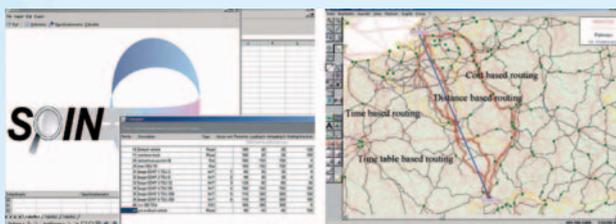
La Commission européenne peut participer au financement de ces autoroutes de la mer dans le cadre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Quatre corridors ont été sélectionnés pour un soutien de l'UE, comme l'illustre la carte ci-contre. Il s'agit de la mer Baltique, de l'Europe du Nord-Ouest (arc atlantique, mer d'Irlande et mer du Nord), de la Méditerranée occidentale et de la Méditerranée orientale. La Commission européenne entend disposer d'un réseau d'autoroutes de la mer opérationnel d'ici à 2010.

http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways_sea/index_en.htm

Une recherche ciblée

Pour aider à surmonter les réticences envers l'investissement dans des technologies de transport nouvelles et plus flexibles, l'UE a soutenu – dans le contexte de ses programmes-cadres en matière de recherche et de développement technologique (RDT), qui couvrent un vaste éventail de domaines scientifiques – de nombreux projets visant à doter les opérateurs des instruments requis pour gérer efficacement les services intermodaux. La Commission européenne alloue des millions d'euros chaque année afin de soutenir des équipes de recherche dans toute l'Europe et d'engendrer des technologies efficaces pour les services de transport intermodal. Par le rapprochement des chercheurs de différents États membres, ce soutien encourage également la mise sur pied de technologies présentant de multiples applications. Le financement de la recherche par l'UE est étroitement focalisé sur des objectifs d'ordre politique.

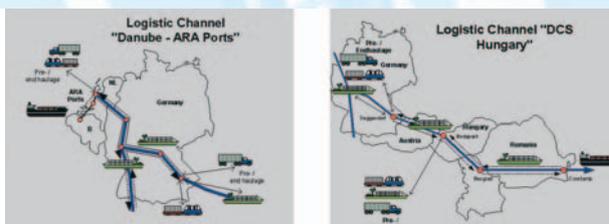
http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/research/future_en.htm



À LA RECHERCHE D'UNE MEILLEURE SOLUTION

Le projet européen d'analyse du potentiel du transport intermodal, SPIN (*Scanning the potential of intermodal transport*), a généré divers instruments permettant aux expéditeurs de planifier leurs itinéraires en empruntant des modes de transport alternatifs, en leur montrant quels modes sont les plus efficaces pour un trajet donné. Le système *QuickScan*, accessible sur le site internet du projet, donne une idée immédiate du mode le plus approprié pour tel ou tel corridor. «Le système *AdvancedScan*, qui combine notre plate-forme logicielle avec les horaires des opérateurs intermodaux, donne à l'utilisateur une comparaison de la durée et des coûts pour tous les modes disponibles sur un trajet "porte à porte" spécifique», explique Marcel Huschebeck de PTV, partenaire du projet. «Le projet SPIN a également développé un outil *MacroScan* permettant aux autorités régionales d'identifier les corridors qui requièrent une attention particulière de la politique visant à favoriser le transport intermodal.»

<http://www.spin-eu.com/>



REMISE À FLOT DU TRANSPORT SUR LE DANUBE

Le transport de fret sur le Danube est en recul depuis une dizaine d'années, en raison de conditions de navigation pénibles, d'un bouleversement économique depuis la chute du rideau de fer, ainsi que de blocages engendrés par le bombardement de ponts à Novi Sad (Serbie) en 1999.

Le projet ALSO Danube (*Advanced logistic solutions for the Danube waterway* – solutions logistiques avancées pour le fleuve Danube) a utilisé des outils fondés sur la technologie de l'information afin de contribuer à inverser cette tendance et d'intégrer la navigation fluviale dans les chaînes de transport intermodal. «Ces outils regroupent la gestion du trafic et du transport dans le cadre de la navigation intérieure, et donnent des informations exhaustives, ponctuelles et précises pour l'ensemble de la chaîne logistique», déclare Mario Sattler, gestionnaire de projet chez Via Donau et coordinateur du projet. «Les opérateurs peuvent planifier les programmes de chargement et de transport, localiser les cargaisons à tout moment et modifier les plans en cours de route.»

ALSO Danube a également apporté une contribution importante au développement de services d'information fluviale (SIF) harmonisés en Europe, avec une focalisation particulière sur les composantes du SIF liées à la gestion des transports.

<http://www.alsodanube.at/index.html>

ALLER DE L'AVANT

La mise en place du marché unique des marchandises au sein de l'UE implique une multiplication des transports de fret entre les États membres et au-delà de leurs frontières. Une action au niveau de l'Union européenne apparaît nécessaire et revêt une importance particulière, étant donné que c'est sur les trajets plus longs que le transport intermodal est le plus efficace par rapport au fret routier. Compte tenu de cette situation, la Commission européenne a pris diverses initiatives et en prévoit plusieurs autres – comme l'illustre cette brochure – afin d'encourager et de promouvoir le développement des services intermodaux et de la logistique de transport y afférente.

La lutte contre l'aggravation des encombrements routiers en Europe – et l'accroissement des coûts et des dommages environnementaux qu'elle suscite – requiert un changement d'attitude ainsi que des systèmes de logistique et de transport résolument modernes. Une analyse systématique des transports démontrera, que dans de nombreux cas, les options intermodales se traduisent par des solutions fiables, moins chères et plus efficaces pour le transport du fret en Europe. Les systèmes intermodaux sont en outre plus durables.

L'attraction de plus gros volumes de trafic vers les systèmes intermodaux exige néanmoins un changement dans notre façon de penser et dans son application pratique. C'est surtout la coopération entre les parties concernées qui joue un rôle essentiel. Tous les acteurs impliqués dans la promotion du changement vers le transport intermodal verront leur image considérablement améliorée par une meilleure durabilité et une plus grande compétitivité, qui seront particulièrement appréciées par les fournisseurs, les clients et le grand public.



La direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne élabore et applique des politiques dans ces domaines étroitement corrélés. Le livre blanc de 2001 **La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix** énumère soixante mesures concrètes destinées à améliorer notablement la qualité et l'efficacité des transports en Europe à l'horizon 2010, ainsi qu'à rééquilibrer les modes de transport. Le transport intermodal implique le choix du meilleur mode pour un trajet donné, de manière à favoriser les plus rentables, écologiques et fiables – qui offrent donc le meilleur temps de trajet. Pour toute entreprise, la gestion efficace de la logistique implique la mise sur pied d'une stratégie de choix modal, plutôt que de reléguer cette tâche aux opérateurs de transport.

Publié par: Commission européenne, direction générale de l'énergie et des transports, B-1049 Bruxelles
http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_fr.html

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 2006

© Communautés européennes, 2006

Reproduction autorisée, moyennant mention de la source

Photos reproduites avec l'aimable autorisation de: ALSO Danube, La Vie du Rail/Regis Chessum, Lokomotion, Port d'Anvers, Port de Hambourg, SNCF, SPIN, Uniport Bilbao

Rédaction terminée le 8 mars 2006

ISBN 92-79-00800-5

Printed in Belgium