



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 28.6.2006
COM(2006) 336 final

**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

{SEC(2006) 818}
{SEC(2006) 820}

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

1. INTRODUCTION

Comme le soulignait l'examen à mi-parcours du Livre blanc de 2001¹, la logistique joue un rôle clé dans la mobilité durable et contribue en outre à atteindre d'autres objectifs, tels qu'un environnement plus propre, la sécurité de l'approvisionnement énergétique, etc.

La politique européenne des transports a toujours été axée sur la libéralisation et l'harmonisation. C'est ce qui a progressivement donné au système de transport européen sa forme actuelle. La mondialisation et le concept de l'Europe élargie créent de nouveaux défis pour les transports. La croissance rapide du transport de marchandises, imputable largement à des décisions économiques, contribue à la croissance et à l'emploi, mais provoque également des encombrements, des accidents, du bruit, de la pollution, une dépendance accrue envers les combustibles fossiles et un gaspillage d'énergie. Les ressources en infrastructures sont limitées et toute interruption de la chaîne d'approvisionnement (en énergie) a nécessairement des effets négatifs sur l'économie de l'Union européenne. Sans mesures adéquates, la situation continuera de se dégrader, avec des conséquences de plus en plus marquées sur la compétitivité de l'Europe et l'environnement.

Pour résoudre ces problèmes, il importe d'optimiser le système de transport européen au moyen de solutions logistiques avancées. La logistique permet d'améliorer l'efficacité des différents modes de transport et de leurs combinaisons. Aussi, davantage de marchandises devraient être transportées au moyen d'un nombre moins élevé d'unités de transport, telles que véhicules, wagons et navires. L'impact sur l'environnement diminuera en conséquence. Le chemin de fer et la navigation intérieure doivent être modernisés. Les transports aériens de marchandises doivent être intégrés davantage dans le système. Il importe d'accélérer le développement positif des transports maritimes à courte distance. Le transport maritime au long cours et ses liaisons avec l'arrière-pays doivent être renforcés.

Il convient d'obtenir le cas échéant des reports de trafic vers des modes plus respectueux de l'environnement, en particulier sur les longues distances, dans les zones urbaines et sur les axes saturés. Parallèlement, chaque mode de transport doit être optimisé. Tous les modes doivent être rendus plus respectueux de l'environnement, plus sûrs et plus efficaces du point de vue énergétique. Enfin, la co-modalité, autrement dit le recours efficace à différents modes de transport isolément ou en combinaison, débouchera sur une utilisation optimale et durable des ressources.

Des mesures dans le domaine de la logistique sont indispensables pour maintenir et accroître la compétitivité et la prospérité européennes, conformément à l'agenda de Lisbonne renouvelé

¹ Garder l'Europe en mouvement – Une mobilité durable pour notre continent - COM(2006) 314.

pour l'emploi et la croissance². L'Europe doit relever les défis auxquels elle est confrontée dans le domaine des transports en intégrant la dimension logistique dans sa politique des transports. L'approche doit être orientée sur le marché, comprendre les aspects sociaux et environnementaux, et créer une situation profitable pour toutes les parties concernées. En vue de la réalisation de ces objectifs, la présente communication examine la question de savoir si l'UE peut offrir une valeur ajoutée pour renforcer le développement de la logistique en matière de transport de marchandises en Europe et dans le monde, et à quel niveau.

Cela pourrait conduire à la mise en place d'une stratégie cadre pour la logistique du transport de marchandises. Après des consultations sur la présente communication, la Commission a l'intention de présenter un plan d'action pour la logistique du transport de marchandises en 2007.

2. CHAMP D'APPLICATION

Les transports font partie intégrante de la chaîne d'approvisionnement logistique. L'approche de la Commission se concentre sur la logistique du transport de marchandises et couvre tous les modes de transport. Cette approche s'étend à toutes sortes de domaines, tels que la logistique purement modale et la logistique multimodale, et met l'accent sur la nécessité d'assurer une complémentarité optimale des 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.

Le développement de la logistique du transport de marchandises est une activité essentiellement commerciale qui incombe à l'industrie. Les pouvoirs publics ont cependant manifestement un rôle à jouer en mettant en place les conditions cadres nécessaires et en maintenant la logistique parmi les priorités politiques. Cette approche se concentre sur l'amélioration des conditions préalables que l'Europe peut offrir pour l'innovation dans le domaine de la logistique, et laisse aux entreprises elles-mêmes l'organisation de leur logistique interne.

Aux fins de la présente communication :

- la notion de « logistique du transport de marchandises » couvre la planification, l'organisation, la gestion, le contrôle et l'exécution des activités de transport de marchandises dans la chaîne d'approvisionnement ;
- la « co-modalité » est l'utilisation efficace des modes de transport, qu'ils soient exploités seuls ou dans le cadre d'une intégration multimodale dans le système de transport européen, de façon à permettre une utilisation optimale et durable des ressources ;
- la « multimodalité » est le transport de marchandises par au moins deux modes de transport, quel que soit le type de marchandises, dans une seule et même chaîne de transport ;

² Créer une Europe innovante – rapport du groupe d'experts indépendants sur la R&D et l'innovation créé à la suite du sommet de Hampton Court, en janvier 2006.

- la « logistique externalisée » (« third-party logistics ») est le fait, pour une organisation, de recourir à des logisticiens externes qui exécutent la totalité ou une grande partie de ses activités logistiques.

3. LE MARCHÉ EUROPEEN DE LA LOGISTIQUE

On estime qu'au niveau mondial, le secteur de la logistique représente environ 5 400 milliards d'euros, soit 13,8 % du PIB mondial. Les dépenses logistiques annuelles s'élèvent à environ 1 000 milliards d'euros en Europe et en Amérique du Nord³. La concurrence dans la logistique européenne est très forte, comme le montre la faible concentration de la logistique externalisée en Europe, où les vingt principales entreprises ne détiennent que 33 % du marché⁴.

En moyenne, les coûts de la logistique représentent entre 10 et 15 % du coût final des produits finis. Ces coûts comprennent des coûts tels que le transport et le stockage.

La mondialisation de la production et des chaînes d'approvisionnement correspondantes accroît les besoins de transport. La logistique devient de plus en plus importante non seulement en Europe, mais également dans les relations commerciales internationales de l'Europe. La concurrence entre l'Europe, les États-Unis et l'extrême Orient, notamment, devient un facteur important. Elle peut avoir des conséquences sur les points nodaux (surtout les ports maritimes et les aéroports) et les capacités en infrastructures. Il importera d'assurer l'intégration des marchés et des échanges par une coopération européenne avec d'autres grands centres logistiques dans le monde (les États-Unis, la Russie, le Japon, la Chine, l'Inde, et le Brésil, par exemple). L'accès au marché des transports fait déjà l'objet de négociations bilatérales et multilatérales.

Il est malaisé de se faire une idée exacte du marché européen de la logistique, car on ne dispose pas à l'heure actuelle de suffisamment d'informations statistiques.

On constate un certain nombre de tendances, dont certaines sont contradictoires. D'une part, on assiste à une centralisation de l'organisation de la logistique dans les centres de distribution européens et régionaux, et, d'autre part, on voit apparaître une décentralisation à la suite de la saturation du réseau routier européen, pour permettre aux entrepôts locaux ou aux entreposages tampons de répondre rapidement aux exigences de la clientèle. Une autre tendance nette est l'externalisation des activités logistiques, sous la forme de l'achat, par les expéditeurs, de services logistiques multifonctionnels à des fournisseurs de services extérieurs (tels que des fournisseurs de logistique externalisée). Au cours des dernières années, cette coopération entre expéditeurs et fournisseurs de services s'est inscrite davantage dans le long terme, et a été combinée à un niveau d'intégration élevé dans les structures d'organisation et l'informatique. En outre, lorsqu'elles optimisent leurs chaînes d'approvisionnement, les entreprises de l'UE reconnaissent de plus en plus qu'il existe des alternatives concurrentielles

³ Estimation of Global and National Logistics Expenditures: 2002 Data Update by A. Rodrigues, D. Bowersox and R. Calantone (Journal of Business Logistics, Vol. 26, No 2, 2005). Les résultats reposent sur un modèle économétrique comprenant 29 variables concernant la région géographique, le niveau de revenu, la taille des pays, le niveau de l'économie et les transports (transports routiers, ferroviaires et aériens de marchandises, et le trafic de conteneurs dans les ports).

⁴ Logistics Value Chain, par L. Ojala, D. Andersson et T. Naula (publication prévue dans Memedovic Olga Global Production Networks, UNIDO).

aux transports routiers. Les grands transporteurs, par exemple, fournissent des services logistiques globaux intégrant plusieurs modes, car cela leur procure un avantage de coût concurrentiel.

Les décisions logistiques sont également influencées par d'autres facteurs, parmi lesquels on peut citer des considérations environnementales, telles que la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre, la sécurité de l'approvisionnement énergétique et la localisation des entreprises. Tous ces facteurs ont des effets considérables qui vont au-delà des transports eux-mêmes, par exemple sur le plan des investissements, de l'emploi et de l'utilisation des terres.

4. VERS UN CADRE POUR LA LOGISTIQUE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

4.1. Resserrement des liens entre la logistique et la politique des transports

La communication "Garder l'Europe en mouvement" décrit un certain nombre d'initiatives ayant des effets sur la logistique du transport de marchandises que la Commission a déjà prises, notamment dans le domaine de la libéralisation, de l'harmonisation, des infrastructures, de la normalisation, de la promotion et de la recherche.

Une des initiatives les plus récentes est la proposition de la Commission de renforcer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement⁵. Cette proposition décrit l'équilibre qu'il s'agit d'établir entre des procédures de sûreté répondant aux exigences les plus strictes et la fluidité des échanges.

Une poursuite de travaux sur la logistique du transport de marchandises devrait mener à l'introduction d'une dimension logistique dans la politique des transports. La logistique deviendrait un facteur conditionnant la prise de décision. À titre d'exemple, la réflexion en cours sur le cabotage routier⁶ permettra également d'envisager les moyens de réduire les parcours à vide.

Une véritable complémentarité des modes, ainsi que des solutions logistiques avancées permettent de planifier, de gérer, de contrôler et d'exploiter efficacement les chaînes de transport unimodales et multimodales. L'excellence logistique pourrait également jouer un rôle catalyseur dans le maintien du savoir-faire, des aptitudes et des emplois en Europe.

Les choix logistiques peuvent aider à rompre les liens entre la croissance des transports en Europe et les effets nocifs qui en résultent (émissions, accidents et encombrements). Ils doivent aller de pair avec une optimisation plus poussée de l'efficacité de chaque mode de transport. Les considérations d'ordre environnemental et de sécurité devront davantage prendre en compte toute la chaîne de transport.

⁵ COM(2006) 79.

⁶ Voir règlement (CEE) n° 881/92 et www.ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

4.2. Domaines d'action

En février 2006, la Commission a publié un document de consultation sur la logistique intermodale⁷. Elle a reçu plus de cent contributions des États membres et des parties intéressées. En avril 2006, la Commission a organisé un atelier de consultation auquel ont participé environ 70 personnes.

Ces consultations ont montré qu'il y a un fort courant favorable à la création d'un cadre européen pour la logistique du transport de marchandises.

4.2.1. Identification et élimination des goulets d'étranglement

Il faut une coopération et un dialogue continus entre les parties pour que l'industrie puisse développer la logistique du transport de marchandises et que les pouvoirs publics puissent créer un cadre adéquat pour optimiser la logistique.

À l'heure actuelle, il n'existe pas de vision globale des obstacles concrets (goulets d'étranglement) qui empêchent un développement plus rapide de la logistique du transport de marchandises en Europe.

Comme cela a été le cas, avec de bons résultats, du recensement des goulets d'étranglement dans les transports maritimes à courte distance, il importe de créer un groupe de points de contact pour recenser en permanence et traiter les goulets d'étranglement dans la logistique du transport de marchandises. Ces points de contact représenteraient les États membres et l'industrie (les fournisseurs de services logistiques et leurs clients). Ils pourraient non seulement lutter contre les goulets d'étranglement, mais permettraient aussi de partager du savoir-faire, d'échanger de bonnes pratiques et de fournir des éléments utiles au développement de la politique.

La participation d'organisations professionnelles et de syndicats contribuera à la réussite de l'orientation et de l'introduction de changements dans le domaine de la logistique.

4.2.2. Technologies de l'information et des communications (TIC)

Pour être efficace, la logistique nécessite un repérage et un suivi (« Tracking and Tracing ») des chargements dans tous les modes. L'introduction du système de navigation par satellite GALILEO jouera un rôle très positif à cet égard, de même que le système d'identification et de suivi à distance des navires et de leur position (Long-Range Identification and Tracking - LRIT), le système des services d'information fluviale (SIF) et le système d'identification automatique (Automatic Identification System - AIS). Le système SafeSeaNet contribuera également à l'amélioration de la logistique dans le domaine maritime. Dans les transports ferroviaires, les applications télématiques pour le transport de marchandises (Telematics Application for Freight - TAF) et le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) fourniront des applications pour une logistique intégrée des chemins de fer.

Il faut introduire des technologies intelligentes pour éviter les retards dans la chaîne d'approvisionnement pour des raisons de sûreté, notamment⁸. Une de ces technologies est l'identification par radiofréquences (RFID), qui est un marché en croissance, mais cette

⁷ www.ec.europa.eu/comm/transport/logistics/consultations/index_en.htm.

⁸ Voir les activités de recherche relatives aux technologies de la société de l'information (TSI).

technologie exige encore des recherches et des travaux sur la gestion du spectre radioélectrique, sur l'interopérabilité et sur la normalisation⁹. Il faut également tenir compte de facteurs tels que des normes de messagerie commune (par exemple EDI/EDIFACT) et de nouvelles plateformes de communication (par exemple XML).

Les autorités nationales responsables des transports sont de plus en plus désireuses de trouver des alternatives pour mieux gérer leurs propres systèmes de transport. À titre d'exemple d'un système dont la mise en œuvre progresse, on peut citer la gestion du réseau routier au moyen de systèmes de transport intelligents (STI). Pour assurer l'intégrité du marché unique, il faut éviter que des solutions nationales ne se transforment en entraves aux échanges. Ces solutions doivent au contraire être élaborées de façon complémentaire dans toute l'Union européenne, sur la base de normes interopérables.

Les entreprises doivent avoir facilement accès à des solutions TIC. Les systèmes fermés entraînent des coûts de démarrage, tant sous l'angle de la technologie que des logiciels, qui élèvent pour les PME le seuil d'une participation entière au marché.

Des normes communes largement acceptées par les fabricants et les opérateurs, ainsi que des synergies entre des systèmes différents sont essentielles pour améliorer l'efficacité de la logistique. Tous les efforts doivent porter sur l'interopérabilité et la messagerie commune dans une architecture ouverte entre les acteurs. Dans la conception originelle des équipements ou des infrastructures, il faut prévoir la possibilité d'incorporer des STI, pour éviter de coûteuses modifications ultérieures. Il importe également de mettre l'accent sur les échanges de données entre modes. L'interopérabilité pourrait jouer un rôle spécifique dans l'échange d'informations entre les entreprises et les administrations, mais l'interconnectivité dans la logistique d'entreprise à entreprise et la logistique entre les entreprises et leurs clients est tout aussi importante.

La logistique du transport de marchandises doit demeurer une priorité de la recherche dans le 7^e programme-cadre, car l'innovation technologique peut ouvrir de nouvelles perspectives pour ce secteur.

4.2.3. Formation dans le domaine de la logistique

Les expéditeurs, les usagers des transports et les opérateurs attachent une importance particulière aux aptitudes, aux connaissances et aux compétences du personnel intervenant dans les décisions nécessaires concernant le transport et la logistique. Cependant, l'enseignement et la formation dans le domaine des transports et de la logistique fournis par les universités et d'autres institutions en Europe présentent de fortes disparités.

La formation dispensée aujourd'hui prépare la mobilité de demain. La Commission envisage de promouvoir le développement d'une certification mutuellement reconnaissable, dans le cadre d'un régime volontaire, pour les spécialistes en logistique du transport de marchandises. Cette certification harmonisée, ainsi que d'autres initiatives en matière de mise en réseau des établissements de formation, contribueront à la compatibilité et à la qualité de la formation en Europe. Les détenteurs des certificats auront un avantage en matière de placement de leurs ressources humaines. En outre, les entreprises qui emploient des personnes détentrices de certificats auraient une assurance de savoir-faire.

⁹ Voir la consultation publique sur www.rfidconsultation.eu/.

Des travaux sur la certification et les qualifications dans le domaine de la logistique ont déjà été entrepris dans le cadre du programme Leonardo da Vinci. En outre, le futur cadre de qualification européen pour une formation tout au long de la vie pourrait être utilisé comme point de référence.

La formation ne devrait en aucun cas être cantonnée au niveau de l'encadrement. Au contraire, l'apprentissage tout au long de la vie devrait concerner tous les niveaux du secteur logistique afin d'améliorer les performances.

4.2.4. *Données statistiques*

La qualité logistique du marché des transports européens doit être surveillée et faire l'objet d'un « benchmarking » interne et par rapport aux autres continents. Il faut élaborer des indicateurs, notamment statistiques, pour disposer d'un tableau fiable de la situation et de son évolution dans le temps. La Commission projette d'entamer des travaux sur l'élaboration des méthodologies et des indicateurs nécessaires.

4.2.5. *Utilisation des infrastructures*

La qualité des infrastructures constitue un élément clé de la logistique du transport des marchandises. La planification des infrastructures, dans le contexte du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et des Fonds structurels, améliore le réseau global d'infrastructures dont l'Europe a besoin pour fonctionner dans une zone sans frontières intérieures et relever les défis de la mondialisation.

Construire de nouvelles infrastructures ne constitue pas un objectif en soi. Il est possible d'optimiser l'utilisation des infrastructures actuelles en déployant des solutions logistiques efficaces et durables, telles que la gestion des flottes, la gestion des infrastructures ferroviaires et des voies d'eau intérieures, une collaboration plus étroite entre les partenaires commerciaux et les gestionnaires d'infrastructures, une utilisation optimale des capacités de chargement, la prévention des trajets inutiles à vide ou le regroupement intermodal des ressources, dans le respect de la législation européenne sur la concurrence. Il y a toutefois lieu de remédier aux carences en infrastructures appropriées lorsque ces situations engendrent des goulets. L'Union européenne a retenu 30 projets prioritaires, à achever d'ici 2020¹⁰, qui devraient également avoir des effets favorables sur les développements dans le domaine de la logistique.

L'efficacité des installations de transbordement, telles que les ports maritimes et les aéroports, est particulièrement importante pour les performances de la logistique. Ces installations devraient utiliser des solutions technologiques modernes, telles que l'informatique de pointe, et assurer de bonnes connexions d'infrastructure pour les solutions co-modales. Il est essentiel d'attirer et de maintenir des investissements privés supplémentaires. La réglementation européenne doit fournir le cadre législatif approprié. Il convient d'améliorer en permanence la qualité des performances par les moyens appropriés, notamment par la coopération, le dialogue social et la législation.

¹⁰ Décision n° 884/2004/CE.

4.2.6. *Qualité du service*

4.2.6.1. Reconnaissance de la qualité

L'industrie utilise un certain nombre d'indicateurs de performance ou de valeurs de référence (« benchmarks ») pour évaluer et contrôler la qualité de ses services. Des indicateurs très ciblés peuvent être utilisés pour contrôler un large éventail de services et de phases de production. La Commission a déjà examiné une étude établissant une comparaison des performances entre les différents modes¹¹. Il conviendrait de poursuivre dans cette voie en introduisant des valeurs de référence pour la logistique du transport des marchandises et les services connexes au niveau européen. La définition d'une série de valeurs de référence européennes permettrait d'uniformiser l'évaluation des performances de la logistique. Dans le transport aérien, les expéditeurs utilisent déjà largement ce type de valeurs de référence. Les entreprises pourraient aussi développer ces indicateurs à des fins internes.

Les études comparatives et le label d'excellence pourraient être utilisés pour le transport maritime à courte distance et les "Autoroutes de la mer". Grâce à l'expérience qui sera acquise dans ce contexte, ce label de qualité pourrait être étendu aux chaînes logistiques qui utilisent d'autres modes.

Outre un label portant sur les chaînes logistiques ou les services individuels, on pourrait en arriver à un label de qualité plus large, qui porterait sur les performances globales des entreprises en matière de transport. Un tel label devrait nécessiter le moins de procédures administratives possible et être compatible avec d'autres certificats existants. Il constituerait un puissant outil de marketing dans un environnement hautement concurrentiel. Ce label pourrait tenir compte de l'impact environnemental et des bonnes pratiques.

4.2.6.2. Réseau de services de fret ferroviaire

Le transport ferroviaire de marchandises souffre d'un manque de fiabilité et d'efficacité en raison, notamment, d'une interopérabilité technique et administrative insuffisante et de la priorité accordée aux trains de voyageurs sur les lignes de trafic mixte. Il est nécessaire de prendre des mesures pour améliorer l'interopérabilité et réduire les retards provoqués par la mixité du trafic.

La Commission a l'intention de proposer un plan d'action pour encourager l'émergence d'un réseau ferroviaire privilégiant le fret, qui permette de réserver des axes au fret. Ces axes devraient contribuer à améliorer considérablement la fiabilité, les performances et la compétitivité des services internationaux de fret ferroviaire.

4.2.7. *Promotion et simplification des chaînes multimodales*

4.2.7.1. Guichet administratif unique et "Espace maritime européen commun"

Les flux logistiques, en particulier multimodaux, peuvent être facilités par un guichet administratif unique ou des interfaces uniques, où toutes les formalités douanières (et autres formalités connexes) sont effectuées de manière coordonnée. Le client n'a alors qu'un seul point de contact avec les administrations et ne soumet les documents nécessaires qu'une seule fois. Les contrôles physiques seraient également coordonnés et auraient lieu au même moment

¹¹ ISL, Brême, janvier 2006.

et au même endroit. La proposition de décision de la Commission relative à un environnement sans support papier pour la douane et le commerce¹² définit un cadre qui permettra d'obtenir ces résultats et de simplifier les formalités. Elle doit désormais être adoptée et mise en œuvre aussi rapidement que possible.

C'est particulièrement important pour le transport maritime à courte distance, où un navire qui se déplace entre deux États membres quitte le territoire douanier de l'Union européenne chaque fois qu'il quitte un port, pour y pénétrer de nouveau lorsqu'il arrive au port de destination. Dans son récent Livre vert intitulé "Vers une politique maritime de l'Union"¹³, la Commission a lancé un débat plus large sur un "Espace maritime européen commun" où la totalité de l'itinéraire du navire et des marchandises pourrait être tracée de manière fiable et sûre, ce qui permettrait de réduire les contrôles physiques dans les échanges commerciaux purement intracommunautaires.

4.2.7.2. Promotion de la multimodalité

L'utilisation de différents modes dans une seule chaîne de transport est un concept contemporain, qui requiert avant tout un changement de mentalité.

Une étude récente¹⁴ sur les moyens de promouvoir l'intermodalité axait principalement ses travaux sur les centres de promotion du transport maritime à courte distance¹⁵ et leurs activités. Se fondant sur cette approche, la Commission a commencé à étudier les moyens de développer l'actuel réseau de 21 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 terrestre.

4.2.7.3. Responsabilité multimodale

La responsabilité dans le secteur du transport international découle de conventions internationales. Elles prévoient souvent des règles différant selon les modes, ce qui crée une multitude de régimes et engendre des coûts de friction dans les chaînes multimodales.

Les expéditeurs ne considèrent pas la question de la responsabilité comme un problème important, surtout lorsqu'ils ont recours à des logisticiens sous-traitants qui gèrent cet aspect. Il est normalement possible d'obtenir une couverture d'assurance pour une opération de transport utilisant plus d'un mode.

L'Union européenne devrait participer à la création d'une structure de réglementation de la multimodalité au niveau mondial. Néanmoins, parallèlement à ces travaux, il y a lieu d'étudier la valeur ajoutée d'une solution paneuropéenne concernant la responsabilité qui répondrait au mieux aux besoins européens.

En outre, la fragmentation des régimes de responsabilité pourrait être atténuée par l'utilisation d'un document global de transport qui couvrirait et simplifierait l'ensemble du transport porte-à-porte (par exemple, des connaissements ou des bordereaux d'expédition multimodaux). Outre une solution de responsabilité globale pour l'Europe, la Commission pourrait également

¹² COM(2005) 609.

¹³ COM(2006) 275.

¹⁴ Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC), ECORYS, novembre 2005.

¹⁵ Voir: www.shortsea.info.

se pencher sur la valeur ajoutée d'un document de transport normalisé pour les opérations de transport multimodal.

4.2.8. Normes de chargement

La Commission a pris l'initiative de proposer des normes européennes communes pour les unités de chargement intermodales dans les transports intracommunautaires¹⁶.

La proposition découle de la diversité de configurations qui caractérise actuellement ces unités et crée des coûts de friction et des retards dans les opérations de manutention lors du passage d'un mode de transport à l'autre. En outre, les caisses mobiles ne sont généralement pas empilables, et il est rare que les conteneurs standard utilisent pleinement les dimensions autorisées dans le transport routier européen. L'industrie européenne a besoin d'un système d'unités de chargement mieux adapté aux transports intracommunautaires, pour réduire les coûts et accroître la compétitivité.

La Commission envisagera les moyens d'améliorer les normes européennes dans ce domaine. Il pourrait également être opportun d'examiner la compatibilité des unités utilisées dans le transport aérien et d'autres modes.

Les règles applicables aux dimensions des véhicules et des unités de chargement devraient répondre aux besoins de la logistique moderne et de la mobilité durable.

5. LA VOIE A SUIVRE

L'Europe a besoin de solutions modernes et de qualité pour maintenir et améliorer sa position sur le marché mondial en matière de logistique. Pour l'Europe, être un centre d'excellence logistique, grâce à des mesures - notamment incitatives - appropriées, contribuerait à sa durabilité économique, sociale et environnementale et atténuerait les tendances négatives, telles que la délocalisation des activités économiques et de l'emploi hors d'Europe. L'Europe a également besoin d'un système de transport co-modal très performant pour absorber les flux croissants de marchandises transportées quotidiennement sur nos infrastructures et voies d'eau.

La présente communication expose une série d'idées qui pourraient déboucher sur un cadre stratégique tenant compte de l'avis des institutions européennes, des acteurs concernés et des autres parties intéressées au sujet de la faisabilité et de la valeur ajoutée d'une stratégie communautaire globale pour la logistique du transport de marchandises et sur l'opportunité d'y intégrer les domaines d'action susmentionnés ou d'autres domaines d'action.

La présente communication et les consultations ultérieures déboucheront sur un plan d'action pour la logistique du transport de marchandises en 2007. Ce plan marquera une étape dans le développement de la logistique moderne du transport de marchandises en Europe et pourra, le cas échéant, être accompagné de propositions.

¹⁶ COM(2003) 155, modifié par COM(2004) 361.