



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le
COM(2007) XXX

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises

1. INTRODUCTION

L'examen à mi-parcours du livre blanc de 2001¹ souligne le rôle essentiel de la logistique dans la mobilité durable et compétitive en Europe et la contribution à la réalisation d'autres objectifs tels qu'un environnement plus propre, la sécurité de l'approvisionnement énergétique, la sécurité et la sûreté dans les transports.

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. Il s'agit d'un des facteurs de la compétitivité européenne, et donc d'un des éléments contribuant à la réalisation de l'agenda renouvelé de Lisbonne sur la croissance et l'emploi. Les réseaux de production et de distribution dépendent de l'existence de chaînes logistiques de grande qualité et efficaces afin d'organiser le transport des matières premières et des produits finis dans toute l'UE et au-delà. Cette activité est essentiellement à caractère commercial et incombe donc aux entreprises. Néanmoins, les autorités ont clairement un rôle à jouer pour établir les conditions-cadres appropriées.

On estime que la part du secteur de la logistique en Europe avoisine 14% du PIB. Au cours de dernières années, l'industrie de la logistique a connu des taux de croissance au-dessus de la moyenne des économies européennes. Ainsi, le commerce intra et extracommunautaire a progressé de 55% en valeur depuis 1999. Cette croissance est le fruit de l'intégration européenne, de la libéralisation et du coût relativement bas du transport de marchandises, qui a entraîné des changements dans les modes de production et de commercialisation, tant dans l'UE que dans le reste du monde. Une des conséquences de cette croissance est que la forte hausse du commerce des conteneurs et de leur transport par navires de ligne aboutit à une saturation dans certains ports de mer et sur leurs connexions à l'arrière-pays.

L'Europe compte plusieurs sociétés de logistique figurant parmi les leaders mondiaux. Un cadre européen efficace pour la logistique peut constituer une plateforme permettant de discuter des problèmes de logistique avec les autres partenaires commerciaux.

La politique en matière de logistique doit être mise en œuvre à tous les niveaux de responsabilité. Le besoin se fait de plus en plus sentir d'une approche cohérente des considérations logistiques au niveau de l'UE, qui permette de renforcer la coopération et la coordination entre les différentes dimensions de la politique des transports; cette approche doit devenir un des éléments fondateurs du processus décisionnel.

¹ COM (2006) 314.

Le présent plan d'action pour la logistique du transport de marchandises s'inscrit dans une série d'initiatives politiques lancées parallèlement par la Commission européenne afin d'améliorer l'efficacité et la viabilité écologique du transport de fret en Europe². Il prévoit plusieurs actions à court et moyen termes qui aideront l'Europe à relever les défis actuels et futurs et à assurer un système de fret compétitif et durable en Europe. La dimension externe de ces actions est à examiner en vue d'une intégration efficace des pays tiers et en particulier des pays voisins dans les chaînes logistiques.

1.1. L'état d'avancement du processus

La Commission européenne a publié en juin 2006 une communication sur la logistique du transport de marchandises en Europe³.

Cette communication et les domaines d'action proposés ont été approuvés par le Conseil «transports» de décembre 2006⁴. Le Parlement européen a émis un avis positif en septembre 2007⁵. Le comité économique et social s'est pour l'essentiel félicité de l'approche adoptée par la Commission⁶.

Les thèmes exposés dans ce plan d'action sont fondés sur des consultations étendues auprès des parties prenantes.

2. ACTIONS

2.1. Le fret en ligne et les systèmes de transport intelligents (STI)

Les technologies avancées d'information et de communication (TIC) peuvent apporter une contribution capitale à la co-modalité en améliorant la gestion des infrastructures, du trafic et des flottes, en facilitant le suivi et le traçage des marchandises sur les réseaux de transport et en améliorant la connexion des entreprises et des administrations. Toutefois, il reste à surmonter plusieurs obstacles à une utilisation plus étendue et sans rupture des TIC dans la logistique du transport des marchandises, notamment l'insuffisance de la normalisation dans les échanges d'informations, et les compétences inégales des acteurs du marché dans l'utilisation des TIC. Les prescriptions légales peuvent également freiner l'utilisation des TIC. En outre, la sûreté des données et les questions liées à la vie privée doivent être prises en compte.

Le concept de «fret en ligne» évoque la vision d'un flux d'informations électronique «sans papier» associant le flux physique des marchandises à un sillage virtuel s'appuyant sur les TIC. Il comporte la capacité à assurer le suivi et le traçage des marchandises tout au long de leur acheminement, quel que soit le mode de transport, et à automatiser l'échange de données relatives au contenu à des fins réglementaires ou commerciales. Ces opérations seront rendues plus commodes et moins coûteuses

² L'agenda de l'UE pour le transport de marchandises, COM (2007) XXX.

³ COM (2006) 336.

⁴ 12 décembre 2006.

⁵ P6_TA(2007)0375.

⁶ TEN/262.

par des technologies naissantes telles que l'identification par radiofréquence (RFID)⁷ et l'utilisation de système de localisation par satellite Galileo. Les marchandises devraient être identifiables quel que soit le mode de transport. Cela implique la mise en place d'interfaces normalisées dans les divers modes de transport et leur interopérabilité.

La conception de fret en ligne pourrait aboutir à terme à l'apparition d'un «**internet des cargaisons**» où les informations seraient mises à disposition d'une manière sûre, comme c'est le cas aujourd'hui sur «l'internet des personnes». Il serait alors notamment possible de visualiser et de comparer des informations en ligne sur les services offerts par les opérateurs de transport de marchandises. Cela permettrait également de simplifier les opérations administratives. L'expérience montre que les systèmes d'information pour les données administratives peuvent également servir aux communications interentreprises.

La mise en œuvre d'un système pour l'échange d'informations des navires vers la terre, de la terre vers les navires et entre toutes les parties, à l'aide de services tels que SafeSeaNet, LRIT (Long-range Identification and Tracking - systèmes d'identification et de suivi des navires à grande distance) et AIS (Automatic Identification System - système d'identification automatique) permettront une navigation et une logistique maritime plus sûre et plus rapide qui améliorera l'intégration de ce mode de transport dans la chaîne modale («transport maritime en ligne»).

Le déploiement de systèmes tels que RIS (River Information Services – systèmes d'information fluviale), ERTMS (European Rail Traffic Management System - système européen de gestion du trafic ferroviaire), TAF (Telematic Applications for rail Freight - applications télématiques pour le fret ferroviaire) et VTMS (Vessel Traffic Management and Information Systems - systèmes de gestion et d'information du trafic des navires) atteste des progrès accomplis dans les autres modes de transport. Dans le transport routier, en revanche, force est de constater la lenteur du déploiement des systèmes de transport intelligents (STI), censés faciliter une meilleure gestion des infrastructures et des opérations de transport. Une stratégie de déploiement cohérente pour les STI, intégrant les exigences particulières du transport routier, notamment en ce qui concerne les systèmes de navigation, les tachygraphes numériques et les systèmes de péage, pourrait contribuer de manière notable à des changements concrets dans la chaîne logistique.

La Commission élabore donc une grande initiative sur ce thème pour 2008, sur la base d'une feuille de route détaillée pour le développement et le déploiement de STI en Europe, qui concerne également les principales applications technologiques intéressant la logistique du transport de marchandises.

Fret en ligne

Avec les parties prenantes, élaboration d'une feuille de route pour la mise en œuvre du fret en ligne, sur la base du concept d'«internet des cargaisons» et en

⁷ COM (2007) 96 final.

précisant les points problématiques sur lesquels une action de l'UE, telle que la normalisation, s'impose.

Délai: les domaines d'actions doivent être définis pour 2009.

Travaux en vue d'une norme relative aux flux d'informations afin de garantir l'intégration et l'interopérabilité des modes au niveau des données et d'établir une architecture de données ouverte et robuste, principalement pour les flux de données des entreprises vers l'administration et entre les administrations.

Délai: 2010.

Donner mandat pour des travaux sur une série de données normalisées permettant de décrire les marchandises, y compris à des fins réglementaires (tout en tenant compte des exigences en vigueur pour les marchandises dangereuses, les animaux vivants, etc.) et pour des technologies telles que la RFID.

Délai: 2009.

Formuler une proposition sur les «transports maritimes en ligne».

Délai: 2009.

Dans le contexte du plan d'action pour les STI:

Établir un cadre pour le développement des applications des STI qui tiennent également compte de la logistique du transport de marchandises, y compris la surveillance du transport de marchandises dangereuses et d'animaux vivants, le suivi et le traçage, les cartes électroniques.

Délai: 2009.

Établir un cadre réglementaire pour la normalisation de spécifications fonctionnelles relatives à une interface unique (unité embarquée) en vue de la fourniture et de l'échange d'informations des entreprises vers les administrations et entre les entreprises.

Délai: 2010.

Accélérer les travaux en vue de l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier⁸ et incorporer les composants nécessaires dans l'interface unique.

Délai: 2008.

⁸ Directive 2004/52/CE.

2.2. Qualité et efficacité durables

2.2.1. Opération continue sur les goulets d'étranglement

Les parties prenantes ont été invitées en 2006 à recenser les goulets d'étranglement opérationnels, ceux liés aux infrastructures et ceux de nature administrative: le résultat avoisine les 500 unités. Cet inventaire donne pour la première fois une vue d'ensemble des obstacles spécifiques qui gênent la logistique du transport de marchandises en Europe. Des représentants des entreprises et des pouvoirs publics se sont portés volontaires pour faire office de points de contact entre les acteurs du secteur de la logistique, aider à analyser les goulets d'étranglement répertoriés et proposer des solutions.

Poursuivre l'exercice concernant les goulets d'étranglement dans la logistique du transport de marchandises, et accélérer les travaux visant à définir des solutions concrètes partout où cela est possible, sans négliger la voie juridique.

Délai: processus continu. Premiers résultats, d'ici à 2008.

2.2.2. Personnel et formation dans la logistique du transport de marchandises

Dans de nombreux secteurs de la logistique du transport de marchandises, on constate une pénurie de personnel qualifié. Par conséquent l'UE examinera, en étroite coopération avec les partenaires sociaux, comment l'attrait des professions logistiques et la mobilité des personnels pourraient être renforcés. Dans ce contexte les instruments de la politique de cohésion (le fonds social européen et le fonds de développement régional) pourraient amoindrir ces insuffisances en intervenant sur la formation (actions et infrastructures).

Actuellement, la formation dispensée par les universités et les autres institutions varie considérablement en Europe. Des efforts s'imposent pour cibler et améliorer les qualifications du personnel logistique, notamment en renforçant les compétences dans les transports, et par le soutien à l'apprentissage tout au long de la vie. Un certificat européen volontaire pour les logisticiens du transport de marchandises contribuerait de façon positive à la cohérence et à la qualité de la formation en Europe. Ce certificat pourrait en outre cibler tous les niveaux de compétence, et au besoin distinguer entre les exigences spécifiques des différents secteurs ou sanctionner une formation de base en vue d'une formation spécifique assurée par les entreprises elles-mêmes. Une certification mutuellement reconnaissable dans le domaine de la logistique du transport de marchandises et les domaines connexes (par ex. le stockage) peut faciliter la mobilité. Il convient de tenir dûment compte des normes de formation en vigueur.

La Commission travaillera avec les partenaires sociaux européens et d'autres parties prenantes à établir une liste des qualifications minimales et des exigences de formation à différents niveaux de spécialisation en vue de leur intégration dans un cadre permettant d'assurer la reconnaissance mutuelle des diplômes.

Délai: 2009.

La Commission entamera un dialogue avec les partenaires sociaux européens afin d'explorer les pistes d'amélioration de l'attrait des professions logistiques, et de souligner les possibilités d'interventions ciblées de l'UE, dans le cadre de la politique de cohésion, concernant la formation dans le domaine de la logistique.

Délai: démarrage en 2008, ensuite continue.

2.2.3. *Amélioration des performances*

Les indicateurs de performance des chaînes logistiques du transport de marchandises sont des instruments utiles pour favoriser la qualité des services. Ils peuvent également servir à mesurer les incidences environnementales et sociales. Il existe déjà de tels indicateurs pour le transport combiné sur rail, pour le transport aérien ainsi que pour la navigation maritime à courte distance. Toutefois, il manque pour le moment un système commun d'indicateurs de performances tous modes confondus, ou pour la logistique du transport de marchandises.

Établir, en consultation avec les parties prenantes, une série fondamentale d'indicateurs génériques particulièrement appropriés pour la mesure et le relevé des performances (viabilité écologique, efficience, etc.) dans les chaînes logistiques du transport de marchandises afin d'encourager le passage à des formes de transport plus efficaces et propres et d'améliorer l'ensemble des performances logistiques⁹. La Commission étudiera alors la possibilité de les incorporer dans un code des meilleures pratiques ou une recommandation.

Délai: fin 2009.

2.2.4. *Évaluation comparative des terminaux intermodaux*

L'efficacité des terminaux intermodaux, tels que les ports et les aéroports, est particulièrement importante pour les performances de la logistique. Elle mérite un exercice spécifique d'évaluation comparative inspiré de l'initiative visant à promouvoir les indicateurs de performance évoquée plus haut. Une série de valeurs de référence génériques européennes (tant statiques que dynamiques) devraient être définie, en prévoyant la possibilité des les affiner au niveau local. Ces valeurs de référence devraient être déterminées en étroite coopération avec les entreprises et être convenablement diffusées.

Du fait de leurs caractéristiques différentes, il convient d'opérer des distinctions rigoureuses entre les terminaux terrestres, les ports maritimes, les aéroports et les ports de navigation intérieure.

Élaborer, en coopération avec l'industrie, une série de valeurs de référence génériques (dynamiques et statiques) applicables aux terminaux, en commençant par les terminaux terrestres multimodaux, et en les incorporant dans un code de meilleure pratique ou une recommandation, et en diffusant des informations à ce propos.

⁹ Décision 1600/2002/CE.

Délai: 2010.

2.2.5. *Promotion des meilleures pratiques*

Le transport multimodal de marchandises est encore relativement sous-utilisé. Cela peut s'expliquer par une mauvaise connaissance des bénéfices des autres modes, de l'intégration entre les modes de transport ou des surcoûts liés au transbordement. Ces problèmes peuvent être abordés dans le cadre d'une vaste initiative visant à mettre en commun les bonnes pratiques et à apporter une assistance concrète à l'aide des réseaux d'instituts de logistique, et en étendant à la logistique des transports terrestres le champ de compétence des centres de promotion du transport maritime à courte distance.

Étendre à la logistique des transports terrestres le rôle des centres de promotion du transport maritime à courte distance et de leur réseau européen.

Délai: processus continu.

Établir un réseau entre les instituts de logistique et promouvoir les initiatives industrielles pour l'échange d'expérience et la diffusion des meilleures pratiques.

Délai: 2010.

2.2.6. *Données statistiques*

Un volume considérable de données statistiques est disponible. Ce corpus ne donne cependant pas une image fiable du marché européen de la logistique. Les indicateurs et les moyens de mesurage appropriés restent à développer pour évaluer la situation et son évolution dans le temps. Parallèlement, il convient de réduire au minimum la charge administrative pesant sur les États membres et les entreprises.

La Commission, en coopération avec les parties prenantes, examinera le volume disponible de données, déterminera les besoins en données relatives à la logistique des transports terrestres, tous modes confondus, et évaluera les améliorations à apporter à la collecte des informations statistiques.

Délai: 2009.

2.3. **Simplification des chaînes de transport**

2.3.1. *Simplification des contrôles administratifs*

L'industrie de la logistique doit satisfaire à des exigences réglementaires découlant de considérations administratives.

La simplification et la décentralisation des échanges d'informations liées au fret peuvent réduire sensiblement le coût de la mise en conformité réglementaire, en particulier lorsqu'on utilise les technologies de l'information et des communications. Déjà, la législation régissant le dédouanement permet notamment le dédouanement au port des marchandises non communautaires, ou leur placement en régime de

transit en vue de leur dédouanement au bureau des douanes de leur lieu de destination.

Il convient de s'appuyer sur les initiatives engagées à la suite de la proposition de la Commission concernant une décision relative à un environnement sans support papier pour la douane et le commerce¹⁰. Cette décision établit un cadre dans lequel les opérateurs économiques ne seraient contraints de fournir les informations requises qu'une seule fois («fenêtre unique») et les marchandises seraient contrôlées par les autorités compétentes au même moment et au même endroit («guichet administratif unique»).

La Commission travaillera à un «espace maritime européen de transport sans barrières» dans lequel il sera possible de suivre de manière fiable et sûre les navires et les marchandises, ce qui réduira le volume des contrôles individuels nécessaires dans les opérations de transport entre des ports communautaires. Cela contribuerait à donner au transport maritime à courte distance les moyens de tirer pleinement parti du marché intérieur.

Établir une fenêtre unique (point d'accès unique) et un guichet unique pour les procédures administratives dans tous les modes.

Délai: en service au plus tard en 2012.

Formuler une proposition législative sur la simplification et la facilitation du transport maritime à courte distance en vue d'un espace de transport maritime sans barrières.

Délai: 2008.

2.3.2. *Le document de transport unique*

Un document de transport est actuellement requis pour le transport de marchandises¹¹. Ces documents de transport sont normalement spécifiques à chaque mode de transport. Il existe des documents pour le transport multimodal, mais ils ne sont pas suffisamment utilisés sous forme électronique. La Commission œuvrera donc à l'établissement d'un document de transport unique qui puisse être utilisé dans tous les modes, facilite ainsi le transport multimodal de marchandises et renforce le cadre offert par les lettres de transport ou les manifestes multimodaux. Elle étudiera la possibilité de rendre ce document facultatif et de le fournir sous forme électronique.

En consultation avec les parties intéressées, la Commission examinera les modalités et la valeur ajoutée de l'établissement d'un document de transport unique pour tous les transports de marchandises, tous modes confondus. La Commission envisagera alors d'élaborer une proposition législative appropriée.

Délai: 2009.

¹⁰ COM (2005) 609.

¹¹ Règlement 11/60 et directive 92/106/CE.

2.3.3. Responsabilité

Le transport multimodal souffre des coûts de friction induits par l'absence d'un régime de responsabilité uniforme et transmodal. Des travaux visant à établir une structure réglementaire multimodale pour la responsabilité sont en cours au niveau mondial (UNCITRAL), mais à moins de progrès rapides, la Commission va commencer à étudier d'autres options pour l'UE:

- (1) Un acte juridique pourrait être envisagé afin d'établir une clause de responsabilité uniforme pour toutes les opérations de transport. Il pourrait s'agir d'une clause de repli, c'est-à-dire qu'elle s'appliquerait automatiquement sauf accord contraire entre les parties à un contrat de transport. Les parties contractantes pourraient aussi la mentionner expressément dans le contrat de transport.
- (2) Les lacunes entre les régimes internationaux de responsabilité existants pourraient être comblées de manière à couvrir les maillons de la chaîne logistique qui se situent actuellement entre les régimes de responsabilité modaux.

Évaluer la nécessité d'instaurer dans l'UE une clause de responsabilité standard (de repli).

Délai: consultations d'ici 2008, proposition possible en 2009.

Évaluer la nécessité d'un instrument juridique permettant de couvrir tous les régimes de responsabilité modaux actuellement en vigueur au niveau international sur toute la chaîne logistique multimodale.

Délai: consultations d'ici 2009, proposition possible en 2010.

2.3.4. Sécurité

La sûreté concerne la protection contre la criminalité, le banditisme et les actes illégaux délibérés, tels que le terrorisme, et leur prévention. La sûreté fait de plus en plus partie intégrante de la qualité logistique et de la performance concurrentielle. En ce qui concerne la sûreté de la chaîne d'approvisionnement du commerce extérieur, le code des douanes¹² a été révisé et le concept d'opérateur économique agréé a été adopté, ainsi que des exigences minimales en matière de sécurité et de sûreté, applicables à partir de 2008.

Il convient de trouver un équilibre entre des procédures de sûreté répondant aux exigences les plus strictes et la fluidité des échanges. Il faudrait par exemple, avant de prendre des décisions, étudier soigneusement la valeur ajoutée globale et les effets d'une inspection complète à 100% des conteneurs sur les flux commerciaux. Des technologies intelligentes peuvent être utilisées afin d'éviter les retards. La normalisation et l'adoption des meilleures pratiques peuvent permettre de réduire au minimum les effets des exigences de sûreté sur les flux d'échanges.

¹² Règlement (CE) 648/2005.

La révision de la législation sur la sûreté en mer et dans les ports donnera l'occasion d'évaluer les exigences applicables à l'accès aux ports et d'étudier la possibilité de définir un modèle européen pour les cartes d'accès multi-usage.

Entamer l'élaboration de normes européennes, dans le respect de la législation existante ainsi que des conventions et des normes internationales, afin de faciliter l'intégration sûre des modes de transport dans la chaîne logistique.

Délai: 2008.

Dans le contexte des travaux sur les orientations et les normes minimales relatives aux questions de sûreté maritime et portuaire, simplifier les exigences applicables à l'accès aux ports.

Délai: 2008.

2.4. Gabarit des véhicules et normes de chargement

Bien que la législation européenne¹³ fixe des limites globales aux dimensions et aux poids des véhicules dans le trafic international routier ainsi que dans le trafic national, elle laisse une certaine marge de manœuvre aux États membres. Cela aboutit à une situation incohérente pour les opérateurs et rend les contrôles difficiles. Parallèlement, les évolutions technologiques et les modifications des exigences applicables au transport ont remis en question les normes actuelles. Si le moment est peut-être opportun pour une révision de la législation européenne applicable, il faut cependant considérer les effets qu'une éventuelle modification des limites pourrait avoir sur la sécurité routière, l'efficacité énergétique, les émissions de CO₂, les émissions polluantes, l'infrastructure routière et les opérations de transport intermodales, notamment le transport combiné. Il convient également de se demander s'il ne serait pas souhaitable d'adopter des critères plus stricts applicables aux véhicules, à leur équipement et aux conducteurs, ainsi que des restrictions concernant le choix de l'itinéraire.

Afin de faciliter les transbordements d'un mode à l'autre et de tenir compte des évolutions technologiques, il y a lieu de modifier la proposition de directive relative aux unités de chargement intermodales¹⁴, afin de renforcer la compétitivité du transport intermodal de marchandises. La proposition vise à réduire les coûts de friction induits par les opérations entre les modes, en normalisant certaines caractéristiques de manutention des unités de chargement intermodales, et à améliorer la sécurité du transport en instaurant une inspection périodique de toutes les unités. Un mandat pour l'élaboration de nouvelles normes relatives à des unités de chargement utilisables dans tous les modes de transport sera donné à chaque organisme de normalisation de l'UE.

Étudier les options de modification des normes applicables aux poids et aux dimensions des véhicules et évaluer la valeur ajoutée d'une mise à jour de la directive 96/53/CE.

¹³ Directive 96/53/CE.

¹⁴ COM (2003) 155 final.

Délai: 2008.

Mise à jour de la proposition de 2003 sur les unités de chargement intermodal afin de tenir compte du progrès technique.

Délai: 2007.

Donner mandat pour l'élaboration d'une norme relative à une unité de chargement optimale européenne qui puisse être utilisée sur tous les modes de surface.

Délai: 2007.

Examiner la compatibilité des unités de chargement utilisées dans le transport aérien et d'autres modes, et formuler le cas échéant des propositions.

Délai: 2010.

2.5. Corridors de transport «verts» pour le fret

Le concept des corridors de transport se caractérise par une concentration du trafic de fret entre de grands points nodaux et sur des distances relativement longues. Le long de ces corridors, les entreprises seront encouragées à faire appel à la co-modalité, ainsi qu'aux technologies avancées, afin de pouvoir traiter des volumes croissants de trafic tout en favorisant la viabilité écologique et l'efficacité énergétique. Les corridors de transport verts correspondront à un concept de transport intégré où le transport maritime à courte distance, le rail, les voies de navigation intérieure et la route se complètent pour permettre le choix d'un transport respectueux de l'environnement. Ils seront équipés des installations de transbordement appropriées aux points stratégiques (ports maritimes, ports intérieurs, gares de triage et autres terminaux et installations logistiques) et de points d'approvisionnement, d'abord en biocarburants, puis ultérieurement en d'autres formes de propulsion écologique. Les corridors verts pourraient servir à expérimenter des unités de transport innovantes respectueuses de l'environnement, avec des applications STI avancées. Plusieurs initiatives convergent pour promouvoir cet objectif, notamment le réseau ferroviaire à priorité fret, les autoroutes de la mer et NAIADES. Il convient de tenir compte des possibilités offertes par les orientations relatives au RTE-T sur le développement et l'intégration des chaînes de transport multimodal.

Un accès équitable et non discriminatoire aux corridors et aux installations de transbordement est un préalable pour la co-modalité; il convient d'agir sur ce point. Les restrictions d'accès au marché des opérations dans les terminaux, notamment les ports et les gares de triage, peuvent avoir des répercussions sur les clients de ces installations. Il convient de garantir, conformément aux règles prévues par le traité, un accès non discriminatoire à ces installations pour les opérateurs et les clients.

Définir des corridors de transport verts et organiser la coopération entre les autorités et les opérateurs de logistique du transport de marchandises, afin de déterminer les améliorations nécessaires pour assurer la présence d'infrastructures adéquates pour le transport durable.

Délai: 2008.

Renforcer les corridors verts au sein du RTE-T et des priorités Marco Polo.

Délai: 2010.

Développer un réseau ferroviaire à priorité fret.

Délai: proposition en 2008. Structure des corridors en 2012.

Promouvoir l'établissement et la reconnaissance des autoroutes de la mer, notamment par une meilleure coordination des différentes sources de financement.

Délai: 2008.

Mise en œuvre du programme NAIADES pour le transport par voies navigables.

Délai: pleine application en 2013.

2.6. La logistique du transport de marchandises en milieu urbain

La logistique du transport de marchandises présente une dimension urbaine essentielle. La distribution en milieu urbain nécessite des interfaces efficaces entre les acheminements interurbains sur de longues distances et les livraisons aux destinataires finaux. En outre, le processus de distribution entre les centres de production et les clients à l'intérieur d'une zone urbaine doit être efficace et non polluant.

Une vision holistique doit englober le transport de fret et prêter attention à l'aménagement du territoire, aux considérations environnementales et à la gestion du trafic, ainsi qu'à divers autres facteurs. Faciliter la gestion de la demande de transport de fret et de voyageurs devrait faire partie intégrante de l'urbanisme, et offre des possibilités de déploiement de solutions innovantes fondées sur les TIC.

La Commission encouragera l'échange d'expérience entre représentants de zones urbaines, afin de contribuer à la constitution d'une série de recommandations, meilleures pratiques, indicateurs ou normes pour la logistique des transports urbains, y compris les livraisons de marchandises et les véhicules de livraison.

Délai: Plan d'action sur les transports urbains en 2008.

Formuler des recommandations concernées des valeurs de référence ou des indicateurs de performance communément admis afin de mesurer l'efficacité et le caractère durable des livraisons et des terminaux ainsi, de manière plus générale, que de la planification et de la logistique des transports urbains.

Délai: 2011.

Renforcer le volet «fret» de CIVITAS en vue d'une meilleure coordination, ou intégration, des transports de voyageurs et de marchandises, ainsi qu'entre la logistique des transports urbains et interurbains (à longue distance). Cela peut aboutir à la mise en place d'un programme «CIVITAS fret» intégré.

Délai: 2010.

3. PERSPECTIVES

Les actions qui viennent d'être évoquées sont conçues pour contribuer à l'efficacité et à la croissance à long terme du secteur de la logistique du transport de marchandises, en s'attaquant à des problèmes tels que la saturation, la pollution et le bruit, les émissions de CO₂, la dépendance envers les combustibles fossiles, qui (en l'absence de toute action) menaceraient son rendement. Ces actions doivent être accompagnées de travaux sur une perspective à long terme, menés conjointement avec les États membres, afin d'établir une base commune pour l'investissement dans les systèmes de fret de demain.

La Commission européenne fera rapport sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan d'action en 2010. Ce rapport sera également l'occasion de déterminer les actions requises dans les domaines précités et d'adapter la politique de l'UE concernant la logistique du transport de marchandises en fonction de la conjoncture économique et du progrès technologique.