

Jacques Barrot

Vice-President of the European Commission in charge of Transport

**Check Against Delivery
Seul le texte prononcé fait foi
Es gilt das gesprochene Wort**

**Participation of Vice President J. Barrot in the
Ministerial Conference Motorways of the Sea and Logistics**

Lisbon, 23 October 2007

Mesdames, messieurs les ministres,

Je voudrais d'abord remercier la Présidence portugaise, et me joindre aux intervenants qui ont fait l'éloge de cet endroit plein de symbolisme pour ce transport maritime. Le Portugal, à travers son passé, a joué un rôle clé dans la découverte des passages maritimes vers le continent africain, les îles atlantiques, vers l'Asie et l'Amérique du Sud, nous inspire à forcer le renouvellement du transport maritime en Europe.

Alors que à l'époque des Vasco da Gama, Pedro Álvares Cabral et Afonso de Albuquerque le monde au-delà des océans était à peine connu, il n'existe aujourd'hui presque aucun coin sur cette planète qui ne peut pas être atteint.

Cette évolution - technologique d'abord - a entamé une transformation économique profonde. En conséquence le défi actuel n'est plus de relier les continents mais de gérer les flux de marchandises entre l'Europe et le monde entier. Car ces flux n'ont cessé d'augmenter, au point que certains éléments de notre système de transport sont menacés par la saturation. D'autre part, l'aggravation du changement climatique par le transport devient une préoccupation, ainsi que sa dépendance des importations des carburants.

C'est dans ce contexte que **la Commission vient de proposer une série de mesures pour le transport de marchandises**. Je vous parlerai plus particulièrement du Plan d'actions pour la logistique et des initiatives en faveur des Autoroutes de la Mer et des ports.

Toute cette démarche est inspirée par la **comodalité**, ce qui veut dire qu'elles s'emploient à rendre les modes de transport plus efficaces, tout en doublant les efforts de les intégrer dans un service continu de porte-à-porte.

Le commun dénominateur de ces initiatives consiste en

- la promotion de **technologies** et de pratiques innovantes,
- la **simplification** et la facilitation des chaînes de transport,
- le renforcement de la **qualité**,
- la concentration sur des **corridors**.

Plan d'actions pour la logistique

La logistique est l'art d'organiser et de contrôler les opérations de transport de fret. Elle est donc centrale à la promotion de la comodalité.

Les opérateurs de la logistique dépendent de la qualité de l'information sur le transport de marchandises et de la facilité de l'accès à cette information. C'est pour cette raison qu'une proposition centrale du Plan d'actions pour la logistique est la mise en œuvre du concept du fret en ligne ("**e-freight**") qui permettra de planifier et de suivre le transport de marchandises à travers les différents modes de transport.

En ce qui concerne le transport maritime le Plan d'actions propose la mise en œuvre de l'**e-maritime** basé sur les nouvelles technologies et les

investissements des opérateurs et des États membres afin d'intégrer les navires et les ports dans l'ensemble de la chaîne logistique.

En même temps nous devons entreprendre des mesures pour faciliter l'intégration des modes et pour promouvoir les chaînes de transport multimodales. C'est une question de l'intégration des infrastructures mais aussi de la simplification des procédures car chaque mode de transport ajoute son régime documentaire, ses règles contractuelles. Ces traditions ne reflètent plus la réalité d'un transport multimodal de marchandises. Ainsi, je veux proposer un **document unique** pour tous les modes.

Dans la logistique la qualité se traduit en service rendu à temps, aux conditions convenues et aussi en service fourni en plein respect des exigences environnementales et du cadre réglementaire. C'est pourquoi le Plan d'actions propose de mettre en place des indicateurs sur ces aspects, applicables aux terminaux intermodaux et aux chaînes logistique. Il s'emploiera également à renforcer les aspects de qualité de service dans formation des logisticiens.

Enfin le Plan d'actions propose une **approche de corridor** donnant préférence aux modes de transport le plus durables. Je suis persuadé que les corridors caractérisés par une densité de trafic élevée offrent des énormes opportunités d'innovation, et par la combinaison des différents modes, interconnectés par des plateformes intermodales peuvent devenir des véritables laboratoires d'un transport respectueux de son environnement naturel et social. C'est pourquoi je souhaite lancer la réflexion sur ces corridors "verts".

Politique portuaire

Les **ports** se trouvent à l'interface de modes et constituent les principaux pourvoyeurs ou plateformes de fret ferroviaire, maritime et fluvial;

Non seulement les ports constituent les points de départ et d'arrivée de la plupart (presque 90%) des marchandises entrant en Union européenne mais la tendance vers l'utilisation des conteneurs rend l'intermodalité encore plus attractive.

Nous devons promouvoir l'efficacité et la performance dans tous les ports européens. Dans un nombre important de ports, il y a encore des goulets d'étranglement, des longs temps d'attente pour les usagers et des demandes administratives coûteuses en termes de temps et d'argent.

Sous mon initiative la Commission a adopté une Communication qui propose un plan d'action d'avenir pour la politique portuaire européenne.

D'ici 2009, la Commission s'engage à présenter:

- (1) des lignes directrices sur les aides d'état aux ports,
- (2) des **lignes directrices sur l'application de la législation environnementale aux ports,**
- (3) une proposition législative pour achever un **espace européen de transport maritime sans barrières**. On devrait arriver à appliquer les règles du marché intérieur dans le transport de marchandises européens entre ports européens, c'est-à-dire de traiter le transport maritime intracommunautaire comme le transport routier dans le marché intérieur,
- (4) des mesures visant à étendre à tous les ports les **règles de transparence financière,**
- (5) des mesures pour l'usage accru des technologies de l'information dans le secteur maritime et portuaire, c'est-à-dire, les services "**e-maritime**" que je viens de mentionner et,
- (6) notre soutien à la création d'un Comité de **dialogue social** sectoriel dans les ports.

Dans toutes et chacune de ces mesures, les parties intéressées seront informées, consultées et, sur tout, écoutées. J'ai insisté sur ce point à l'égard de la préparation de la politique portuaire.

Autoroutes de la Mer

Et nous savons que c'est au prix de la création des autoroutes de la mer que nous pouvons lutter efficacement contre le changement climatique.

Elles permettent de transférer la route vers la mer et peuvent s'intégrer dans les chaînes logistiques de porte à porte. Je vous cite l'exemple des usines Airbus à Hambourg et Toulouse. Malgré le soutien, sur le plan

général, du concept des autoroutes de la mer et malgré des possibilités importantes de financement disponible, la mise en place des autoroutes de la mer se fait attendre. Elle se fait trop attendre en ce qui me concerne!

J'ai demandé à mes services de dresser un bilan de la situation et d'entamer une réflexion avec vous les gouvernements et avec les opérateurs comment nous pouvons améliorer la situation.

De ce premier bilan, qui est soumis à votre consultation, je retiens comme élément positif l'intérêt que porte le secteur privé aux autoroutes de la mer. Les armateurs mais aussi les grands distributeurs comme Tesco ou des grands producteurs industriels veulent intégrer le transport maritime dans leurs opérations logistiques. Huit projets pilote et quatre appels d'offre conjoints de la part des Etats membres (mer Baltique, mer du Nord, Atlantique) sont en cours.

Mais maintenant passons à l'acte!

Et c'est pourquoi j'ai nommé Louis Valente de Oliveira comme coordonnateur pour les autoroutes de la mer et je me réjouis de sa présence ici. J'attends une analyse pratique de problèmes et obstacles.

Notre première analyse montre que les instruments de soutien financier au niveau européen – les réseaux transeuropéens de transport pour les travaux d'infrastructure et Marco Polo II pour soutenir le démarrage des services – sont en place. Mais ces instruments financiers sont mal

articulés entre eux et de plus, les instruments de soutien nationaux ne sont pas en phase avec les instruments communautaires.

Je veux mieux coordonner les cycles d'appels et les procédures de sélection pour ces différents éléments financiers. Je n'exclus pas non plus une adaptation des lignes directrices des aides maritimes pour mettre en ligne financements communautaire et nationaux.

Un guichet unique et helpdesk aideront les opérateurs et les administrations à mieux planifier leurs démarches.

D'autre part, je considère que toute liaison maritime qui respecte un minimum de conditions concernant la régularité, la fiabilité et la fréquence devraient mériter le "label" d'autoroutes de la mer. J'ai demandé à mes services de vous consulter sur la meilleure manière à mettre en œuvre cette idée. On peut imaginer que des liaisons maritimes existantes de qualité méritent ce label.

Mesdames, messieurs,

Nous avons un très fort intérêt commun dans l'amélioration du transport de marchandises et notamment du transport maritime. Les mesures que je vous propose visent à promouvoir la compétitivité de l'Union et ses objectifs commerciaux. Elles visent également à confronter la problématique du changement climatique en mettant l'évolution du transport de marchandises sur une voie plus respectueuse de l'environnement.

Je vous remercie de votre attention.