

Logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable

Résolution du Parlement européen du 5 septembre 2007 sur la logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable (2006/2228(INI))

Le Parlement européen,

- vu la nouvelle stratégie de Lisbonne, dont le succès dépendra beaucoup d'un système logistique efficace, et vu les conclusions du Conseil sur la contribution du secteur du transport à la stratégie de Lisbonne,
- vu l'examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne (COM(2006)0314), qui comporte un chapitre sur la logistique du transport comme vecteur de la mobilité intelligente,
- vu la communication de la Commission intitulée "La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable" (COM(2006)0336),
- vu sa résolution du 14 février 2007 sur des idées concernant la stratégie de Lisbonne en vue du Conseil de printemps 2007¹,
- vu les propositions et les lignes directrices élaborées par la Commission ainsi que les positions émises par le Parlement tant sur les Fonds structurels et le Fonds de cohésion que sur le septième programme-cadre pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration,
- vu les conclusions de la présidence du Conseil européen du 9 mars 2007 sur le changement climatique,
- vu la communication de la Commission intitulée "Vers une politique maritime de l'Union: une vision européenne des océans et des mers" (COM(2006)0275) et la résolution du Parlement européen du 12 juillet 2007² sur ce sujet,
- vu les conclusions du Conseil du 12 décembre 2006 sur la communication de la Commission relative à la logistique du transport de marchandises en Europe,
- vu l'avis du Comité économique et social européen sur la politique européenne en matière de logistique³,
- vu l'article 45 de son règlement,
- vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (A6-0286/2007),

¹ Textes adoptés de cette date, P6_TA(2007)0040.

² Textes adoptés de cette date, P6_TA(2007)0343.

³ JO C 97 du 28.4.2007, p. 16.

- A. considérant que les mesures appliquées depuis 2001 au titre de la politique européenne commune des transports ne sont plus suffisantes pour répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux,
- B. considérant que le secteur du transport et de la logistique continue de se développer comme une branche importante du secteur des services et ouvre de nouvelles perspectives d'emploi,
- C. considérant qu'il est nécessaire de disposer d'une logistique du transport de marchandises effective et performante, qui fait partie intégrante du système de transport de l'Union européenne, pour assurer l'efficacité économique et la compétitivité, l'utilisation optimale des ressources, la création d'emplois, la protection de l'environnement, la lutte contre le changement climatique ainsi que l'amélioration de la sûreté et de la sécurité,
- D. considérant que le secteur de la logistique joue un rôle primordial dans la cohésion sociale, économique et territoriale ainsi que dans l'intégration des zones et régions périphériques d'une Union élargie,
1. se félicite de la communication précitée sur la logistique du transport de marchandises en Europe et encourage les consultations organisées avec les parties intéressées en vue de trouver des solutions aux blocages existants;
 2. soutient la Commission dans son intention de présenter un plan d'action pour la logistique du transport de marchandises à l'automne 2007, qui doit permettre d'inscrire la logistique à l'ordre du jour politique afin d'en accroître la visibilité par l'examen de son potentiel, de ses atouts et de son utilité;
 3. reconnaît la valeur du lien établi par la Commission entre la logistique et la "co-modalité" en considérant chaque mode de transport individuellement et la manière dont les différents modes sont intégrés dans les chaînes logistiques, et estime qu'il convient d'encourager tous les modes de transport de façon à ce qu'ils atteignent un niveau compétitif et durable;
 4. insiste pour donner la priorité au transport, à la logistique et au développement des RTE dans la nouvelle stratégie de Lisbonne et invite les États membres à faire refléter cette priorité dans les plans nationaux devant être soumis lors du prochain Conseil européen de printemps en 2008;

Simplification des charges administratives

5. fait remarquer que la logistique est une activité essentiellement commerciale; estime toutefois que les autorités publiques peuvent jouer un rôle et servir de médiateurs, notamment pour ce qui est du cadre du transport multimodal de marchandises;
6. reconnaît l'importance du guichet administratif unique dans le secteur pour accroître l'efficacité, alléger les formalités administratives et réduire les coûts;
7. se félicite que la Commission ait l'intention d'examiner les modalités et la valeur ajoutée d'un document de transport unique, en guise de modèle communautaire, pour tous les transports de marchandises, quel que soit le mode retenu; considère, néanmoins, qu'un tel document doit offrir une sécurité juridique aux entreprises de transport et se substituer au grand nombre de documents de transport existants;

8. appelle la Commission à intensifier ses efforts pour simplifier les procédures liées au transport maritime à courte distance et rendre le concept des autoroutes de la mer plus opérationnel; préconise, de même, la présentation de nouvelles propositions sur les voies navigables intérieures au titre de l'initiative NAIADES; demande qu'un coordinateur européen soit désigné rapidement pour les autoroutes de la mer, qui figurent parmi les projets prioritaires au titre des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T);
9. soutient la réflexion engagée par la Commission dans le cadre de son Livre vert intitulé "Vers une politique maritime de l'Union: une vision européenne des océans et des mers" (COM(2006)0275) quant à l'établissement d'un "espace maritime européen commun", et demande qu'elle soumette des propositions pour qu'à moyen terme, le cabotage intracommunautaire cesse d'être considéré comme du transport international;

Systèmes de transport intelligent

10. note l'importance, en matière de logistique, des systèmes d'information et de communication avancés et du développement du "transport intelligent", notamment par l'intermédiaire de Galileo et d'autres initiatives de l'Union, comme SESAR (système européen pour la gestion du trafic aérien), ERTMS (système européen de signalisation ferroviaire), SIF (services d'information fluviale) et SafeSeaNet, ainsi que des systèmes novateurs de repérage et de suivi;
11. fait ressortir l'importance des systèmes de transport intelligents (STI) pour améliorer l'efficacité de l'ensemble des modes de transport et estime qu'il faut encourager l'utilisation prioritaire de ces systèmes dans l'Union, tout en accordant une attention particulière à leur complète interopérabilité et en garantissant une égalité d'accès à tous ces modes, particulièrement pour ce qui est des PME;
12. souligne l'importance du développement du fret électronique comme moyen de réduire la bureaucratie, d'accélérer les procédures et de permettre la rationalisation et la diminution du nombre de formulaires à remplir, en particulier dans le transport transfrontalier de marchandises;
13. insiste sur la nécessité de disposer d'une compatibilité et d'une interopérabilité plus poussées entre les anciens et les nouveaux systèmes afin de rendre les STI pleinement opérationnels à l'échelle de l'Union;
14. reconnaît que le développement des STI doit faire l'objet d'un financement et d'un soutien adéquats à l'aide de programmes de formation appropriés qui s'attachent tout particulièrement à assurer le plein accès des PME;

Infrastructures et politique d'investissement

15. déplore les répercussions de la position du Conseil concernant le financement des RTE-T sur le développement de la logistique du transport de marchandises dans l'Union; invite instamment la Commission, le Conseil et les États membres à saisir l'occasion fournie par le débat de 2008-2009 sur le financement des politiques communautaires pour résoudre définitivement le problème chronique du sous-financement de la politique commune des transports, pour ce qui est notamment des RTE et des projets de STI; propose que la valeur ajoutée de la composante logistique entre en ligne de compte dans les futures décisions de financement des RTE-T;

16. invite à remédier de toute urgence aux blocages graves qui continuent d'entraver la libre circulation des passagers, des biens et des services du fait de l'absence historique de couloirs permettant la traversée des grands massifs transfrontaliers, comme les Alpes et la partie centrale des Pyrénées, à l'aide des infrastructures communautaires nécessaires (tunnel ferroviaire à faible altitude) qui devraient apporter des solutions réelles et plus durables en termes de modes de transport aux rares couloirs existants, de surcroît complètement saturés;
17. exhorte la Commission, en vue de stimuler la relance des chemins de fer européens tout en augmentant leur capacité dans le domaine du transport de marchandises, à concevoir et à développer un système ferroviaire de voies spécialisées ainsi qu'à présenter des initiatives dans ce sens, en accordant une attention particulière aux corridors transfrontaliers et à l'essor des nœuds intermodaux; appelle également tous les États membres à appuyer cette initiative à l'échelle nationale;
18. signale le besoin urgent de développer des infrastructures co-modales et de mettre en place des plateformes et des installations de transbordement (en particulier entre les voies navigables et ferrées) ainsi que des ports secs dans l'arrière-pays, et de favoriser ainsi un système logistique intérieur européen; dans le même sens, exhorte à renforcer, entre autres, les liens entre les chemins de fer et les aéroports en vue de maintenir la capacité et la compétitivité du secteur aérien dans les vols tant intracommunautaires que long-courriers en dehors de l'UE, en prêtant une attention particulière au transport de marchandises;
19. invite la Commission à veiller à la diffusion des meilleures pratiques de financement de la logistique dans le cadre du plan d'action, telles que les initiatives faisant appel au cofinancement privé-public, les possibilités et les instruments structurels offerts par la Banque européenne d'investissement et le Fonds européen d'investissement; invite la Commission à s'efforcer d'étendre les solutions actuellement mises au point pour des projets de l'Union à moyen et long termes, comme Galileo, à d'autres projets d'infrastructures;

Formation et attrait des métiers de la logistique

20. se félicite que la Commission considère la formation, y compris l'apprentissage tout au long de la vie, comme une priorité et appuie la proposition visant à élaborer des normes de formation et des paramètres de référence communs à titre volontaire ainsi qu'à développer la reconnaissance mutuelle des connaissances, des qualifications et des compétences de l'ensemble du personnel travaillant dans le secteur du transport et de la logistique;
21. souligne qu'il serait possible de remédier à la pénurie actuelle de personnel qualifié à tous les niveaux et dans tous les secteurs de la logistique en proposant des formations adéquates et en augmentant ainsi l'attrait de la profession;

Transport urbain

22. souscrit à l'intention de la Commission d'approuver un livre vert sur le transport urbain et demande l'inclusion d'un chapitre sur la logistique urbaine, en portant une attention particulière à la diffusion des meilleures pratiques;

Normalisation

23. encourage les organismes de normalisation européens à contribuer à l'élaboration des normes techniques pour les différents modes de transports et, lorsque cela est pertinent et

possible, à intégrer pleinement la dimension logistique intermodale dans leur travaux, en tenant compte de l'opinion de l'ensemble des parties intéressées;

24. demande que la Commission prépare une étude approfondie sur l'adéquation de diverses normes en matière de poids et mesures dans le secteur du transport de marchandises à la lumière des changements technologiques et des circonstances actuelles, après avoir largement consulté l'ensemble des parties intéressées;
25. préconise que le plan d'action pour la logistique favorise une logistique novatrice, la modalité ainsi qu'une mobilité sûre et durable; propose que l'utilisation des camions de 60 tonnes soit seulement autorisée par la Commission sur certains itinéraires, à la demande d'un État membre et sur le territoire de ce dernier; est d'avis que lors de l'évaluation de ces demandes, il convient de tenir dûment compte en particulier de facteurs tels que les infrastructures existantes et la sécurité;

Sécurité

26. remarque que la sécurité des transports est un thème que la Commission se propose d'aborder dans le cadre de son plan d'action; plaide pour que les actions à entreprendre assurent un niveau de sécurité maximal tout en renforçant la position de l'Union au niveau international; insiste néanmoins, dans le même temps, sur la nécessité d'un rapport équilibré entre les procédures de sécurité et la libre circulation des marchandises, aspect qui a également été soulevé par la Commission;
27. fait remarquer qu'en ce qui concerne la sécurité des chargements dans le transport de marchandises, la protection contre les vols et les détournements n'est probablement pas assurée comme il se doit dans le plan d'action; insiste pour que des mesures soient arrêtées afin de combattre la criminalité organisée, notamment dans les zones transfrontalières et dans le transport international de marchandises mettant en jeu des pays tiers;

Planification

28. appelle les États membres à élaborer des plans d'action nationaux pour la logistique du transport de marchandises dans le cadre global du plan d'action de l'Union;
29. souscrit à la proposition de la Commission de créer des groupes de points de contact chargés d'éliminer les goulets d'étranglement mais insiste pour que leur activité ne se limite pas à étudier les modes séparément et ne fasse pas l'impasse sur une perspective globale; souligne à ce propos que les stratégies de gestion visant à une utilisation accrue des capacités des flottes et au bon fonctionnement des infrastructures renferment des avantages potentiels considérables dans l'optique d'une logistique durable du transport de marchandises;
30. invite à une coopération étroite et permanente entre toutes les parties concernées du secteur du transport et de la logistique, à l'échelle tant nationale qu'européenne, qui porte entre autres sur la suppression concrète des goulets d'étranglement existants;
31. invite la Commission à examiner, dans le cadre d'un forum annuel consacré à la logistique européenne, les défis à venir et les solutions possibles aux problèmes de la logistique du transport de marchandises en Europe;

Statistiques

32. invite la Commission à progresser le plus rapidement possible dans le développement d'une base de données statistique actualisée et efficace pour la logistique de l'Union, qui se limite à rassembler des données significatives et essentielles et n'exige pas d'efforts inutiles de la part des entreprises concernées, tout en veillant à ne pas imposer d'obligations de déclaration supplémentaires à l'industrie européenne;
33. demande, en particulier, que des progrès soient accomplis dans l'établissement d'une série commune d'unités de mesure et d'une terminologie harmonisée à des fins statistiques dans tous les États membres, et que soient collectées de plus amples informations sur les mouvements de conteneurs;
34. souligne l'importance de la libre circulation des marchandises dans la Communauté et invite donc la Commission à intensifier ses efforts en vue d'encourager l'application correcte et le respect des règlements et directives existants;

o

o o

35. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.