

-LES AUTOROUTES MARITIMES »PREPARONS NOTRE AVENIR«-

Au cours de la prochaine décennie, le système de transport européen sera confronté à de nombreux défis. Des efforts considérables devront être mis en oeuvre pour financer l'investissement à long terme de l'infrastructure des transports et enrayer le déclin du système de transport routier de marchandises. L'Union européenne prévoit d'une part un accroissement de plus de 60% du fret routier en 2013 et d'autre part, un doublement pour les 10 nouveaux Etats membres en 2020¹. Un tel phénomène risque d'engendrer la congestion, une dégradation de l'environnement, des accidents et le danger d'une perte de compétitivité pour l'industrie européenne qui ne peut, en matière de gestion de ses chaînes d'approvisionnement, compter que sur des systèmes de transport efficaces et fiables. En outre, le transport routier de marchandises est complètement dépendant des énergies fossiles contribuant fortement à la production de CO₂. Aussi, un système routier énergétiquement efficace est dans l'intérêt de l'UE, au niveau de la compatibilité avec l'environnement comme du contrôle de l'engorgement et de l'usure des infrastructures routières.

La politique européenne des transports proposée dans le Livre Blanc, de même que notre propre politique des transports présentée dans la Résolution sur la politique des transports en République de Slovénie, mènent au constat suivant : en terme de transport intermodal et de réalisation politique d'un développement à long terme, les facteurs clés de réussite relèvent du transport maritime, de la navigation continentale et du transport ferroviaire. Un nombre considérable de voies maritimes contribue au transfert des marchandises de la route vers la mer. Cet objectif sera atteint grâce à la technologie intermodale qui combine le transport maritime et terrestre, et permet un service « porte à porte ». Cependant, le transport ferroviaire et maritime est limité en ce sens qu'ils ne peuvent à eux seuls offrir un tel

¹ Chaque année, 68,5 mio de marchandises sont introduites en Slovénie, dont 25 % en transit.

service. En effet, les opérations de transport intermodal sont longues et coûteuses, et de ce fait risquent de perdre de leur compétitivité face aux transports routiers. Par ailleurs, le réseau routier est fortement ramifié et permet dans la plupart des cas un service « porte à porte ».

En Europe, le transport maritime joue un rôle important – notamment en assurant la liaison entre les Etats membres, à l'exemple du Short Sea Shipping (transport maritime de courte distance), et en matière de commerce extérieur entre Etats voisins. En vue de l'extension des réseaux de transport transeuropéens (TEN), une attention toute particulière devra être portée aux autoroutes maritimes qui permettent l'acheminement rapide et fiable entre les frontières maritimes. Ces intérêts manifestes ainsi qu'une haute valeur ajoutée pour les citoyens justifient les contributions considérables et la participation de la Communauté à leur promotion.

Les recherches technologiques ont conduit à un nombre important d'innovations dans les systèmes et les concepts de logistique. Malheureusement, beaucoup d'entre elles n'ont jamais été réalisées en pratique tandis que d'autres en sont à la phase de prototypes ou de plans. C'est pourquoi il est urgent de passer de la théorie à la pratique en matière de nouvelles techniques et technologies des transports, de moyens et dispositifs destinés au chargement et à la communication mais aussi de technologies informatiques et de gestion de la chaîne d'approvisionnement. Ce but devrait être atteint en encourageant les projets innovants et en favorisant le développement et la recherche qui intègrent à l'économie les résultats scientifiques sur les transports.

En ce qui concerne l'intermodalité, nous nous sommes heurtés au problème majeur de l'absence de liaisons proches entre la mer et l'infrastructure ferroviaire dans les régions périphériques. Si au fil des siècles le transport par voie d'eau a dominé l'Europe – les principales villes étaient en effet construites le long des rivières et des ports où grouillaient la vie commerciale

et économique – nous constatons aujourd’hui que le transport routier s’est le mieux adapté aux besoins et aux exigences du marché. Or 70% du commerce complet entre l’UE et le reste du monde se déroule actuellement sur mer. En effet, les ports européens accueillent chaque année plus de deux milliards de tonnes de marchandises.² Aucune augmentation du transport de marchandises entre les ports européens visant à améliorer le transport routier n’a été notée au cours de la dernière décennie. Aussi, la navigation côtière ne peut être une alternative au transport, si le transport routier demeure la seule manière de transporter les marchandises à l’intérieur du continent.

Ainsi, l’UE continue par le biais du Programme Marco Polo à soutenir le transport alternatif intermodal qui consiste à introduire rapidement des mesures techniques dans le domaine du développement et de la gestion administrative des conteneurs et autres unités de transport, moyens et dispositifs. Parallèlement au Programme Marco Polo et à la gestion des fonds de l’UE, il est nécessaire de favoriser la création de nouvelles entreprises de logistique et la réalisation des projets novateurs, car le développement de l’intermodalité ne doit être laissé ni au hasard et ni exclusivement au marché.

L’enjeu de la promotion des autoroutes de la mer vise à relier les différentes voies de transport et, avec le développement de l’intermodalité, de favoriser le transport maritime, les voies fluviales et ferroviaires. Les autoroutes maritimes sont importantes d’une part, en raison de la résorption des goulets d’étranglement dans les grands axes routiers, notamment dans les Alpes et les Pyrénées, mais aussi en raison d’une infrastructure naturelle relativement bon marché – les voies maritimes. L’objectif visé étant la revitalisation du transport maritime et la réorientation d’une partie du transport des marchandises de la route vers la mer, la Commission prône la création des autoroutes maritimes. Une telle décision suppose une meilleure connexion des ports avec le réseau ferroviaire et fluvial de même qu’une amélioration de la qualité des services portuaires. Nous devons être conscients du fait que le

² Prédominance des combustibles solides et produits minéraux, puis en second lieu des produits industriels.

transport maritime n'inclut pas seulement le transport des marchandises d'un continent à l'autre, mais présente une alternative réelle au transport terrestre en offrant de nombreux avantages : entre autres, le transport est sûr, fiable et précis ; il est moins nuisible pour l'environnement ; il évite les obstacles naturels et élimine les goulets d'étranglement ; il se combine parfaitement avec le transport ferroviaire etc. Gardons également à l'esprit le fait que le transport par voies d'eau dépend fortement de l'efficacité des services portuaires et des différents types de transport terrestre comme par exemple, le transport ferroviaire et routier.

L'expérience montre que ceci exige une navigation côtière efficace et des services commerciaux intégrés. La recherche d'un optimum global requiert que les fonctions commerciales de chaque entreprise soient reliées et créent une chaîne logistique composée de fournisseurs, clients et transporteurs (gestionnaires du domaine navigable, ferroviaire et routier). Ces derniers recherchent une solution intermodale fiable, flexible et simple. Le développement des services télématiques actuels dans les ports assure une efficacité et une sécurité accrues. Une collaboration active des différents partenaires par l'intermédiaire des échanges électroniques de renseignements en utilisant des technologies informatiques (TI) améliore la qualité et l'efficacité des chaînes de transports intermodaux.

Par conséquent, la résolution relative à la politique des transports en Slovénie, adoptée l'an dernier par le gouvernement, constitue une bonne base pour planifier le développement durable de la politique des transports. Et, l'organisation de cette conférence est bien la preuve que la Slovénie collabore entièrement au développement d'une politique intermodale des transports.