

**REVISION A MI-PARCOURS DU PROGRAMME POUR LA PROMOTION DU TRANSPORT
MARITIME A COURTE DISTANCE** [ref. COM (2003) 155 final]

ANALYSE ET EVALUATION DES 14 FICHES D'ACTIVITES ET DES MESURES ENVISAGEES

FICHE D'ACTIVITE N°1 : FORMULAIRES FAL DE L'OMI

Cette fiche n'a, semble-t-il, plus aucune pertinence aujourd'hui

FICHE D'ACTIVITE N°2 : MARCO POLO

Réf. mesure n°1 : sans commentaire

Réf. mesure n°2 :

A - 1) Le système d'appel d'offre à date butoir conduit les candidats à proposer des projets qu'ils n'ont pas forcément eu le temps de finaliser complètement et qu'ils n'ont guère testé. Ainsi certaines candidatures visent quelquefois -dans un premier temps- à « occuper le terrain » plutôt qu'à garantir un résultat ou bien sont amenées à retarder leur passage à la phase opérationnelle, ce qui peut conduire à « geler » d'autres projets arrivés à un stade plus avancé.

Le système de projets permanents, à condition qu'une publicité soit assurée pour vérifier qu'il n'introduit pas de distorsions de concurrence et apporte un gain réel en matière de transfert modal, serait à notre avis mieux adapté.

2) Le délai entre la date d'approbation d'un projet et la date limite accordée pour sa mise en œuvre est, dans les faits, inadapté et souvent insuffisant pour assurer avec succès le démarrage d'une nouvelle ligne.

En effet, les lignes TMCD nécessitent quasiment toutes une aide au démarrage pour être au moins équilibrées financièrement et l'armateur ne prendra le risque de démarrer que s'il est assuré d'obtenir un soutien substantiel.

Ceci signifie qu'il ne pourra mettre en œuvre son projet qu'après la décision d'octroi d'une aide et que le temps nécessaires pour être prêt à démarrer des projets aussi novateurs sont souvent supérieurs à 5 mois. C'est le délai minimal à octroyer pour ces projets entre leur approbation et leur concrétisation.

3) Les critiques précédentes conduisent à suggérer que les commissions chargées de statuer sur les projets se réunissent autant de fois dans l'année que de besoin et que les budgets Marco Polo soient pluriannuels à l'instar des projets Interreg.

4) les porteurs de projets ne sont pas forcément des spécialistes du montage de dossiers "européens". Un accompagnement (ingénierie), sans caractère obligatoire, des dossiers via une structure tiers à définir (type BP2S / SPC ?) et rémunérée en conséquence serait à étudier.

B - 1) Sur la procédure : il conviendrait que les Etats-membres aient la possibilité de donner leur avis sur les dossiers et sur la pré-sélection des projets, qu'il y ait « en amont » des échanges entre Etats-membres et Comité Marco Polo et une concertation sur les points techniques, un dialogue pour permettre des compléments d'information ;

Il est aussi proposé d'améliorer l'ingénierie des projets par l'intermédiaire d'un interface agréé et neutre. De plus, l'instruction des projets doit pouvoir se poursuivre après un non accord de la commission s'il y a un besoin de complément d'information à apporter (ce qui devrait être limité grâce à l'interface).

Prévoir un interface de cette nature permettrait certainement d'améliorer « en amont » la qualité des dossiers et ainsi de réduire le problème des projets « validés Marco Polo » et non démarrés ...

2) Seuil (en tonnes/km) : est actuellement –de fait- une « barrière » pour les petits dossiers.

Critères : mériteraient d'être précisés, en particulier pour les projets des intégrateurs de fret et des feeders (« ouverts » ou non, « dédiés » ou non, ...).

C - Les « autoroutes de la mer » ne doivent pas être dans Marco Polo, les seuils, durées et montants en jeu n'étant pas du même ordre de grandeur, et les éléments co-financés (infrastructures, navires, aide au démarrage) n'étant pas les mêmes.

FICHE D'ACTIVITE N°3 : UNITES DE CHARGEMENT INTERMODALES

Pas de commentaires, sans objet

FICHE D'ACTIVITE N°4 : AUTOROUTES DE LA MER

Il conviendrait de clairement mentionner et de rappeler que les « autoroutes de la mer » ne doivent pas être présentées ni perçues comme concurrentes à la route mais comme un complément ou une alternative sur certains segments, qu'elles ne doivent pas venir concurrencer le transport routier mais le compléter voire même apporter une solution aux entreprises de transport routier souhaitant se développer sur le marché de la longue distance.

Par ailleurs, le concept des « autoroutes de la mer » doit être manié avec prudence car la création de tels axes avec des moyens financiers publics très importants pour construire des navires, aménager des terminaux et assurer la viabilité commerciale de l'ensemble présente -ou pourrait présenter- le risque de créer des distorsions de concurrence, de mettre en difficulté des lignes existantes et de créer une offre ne répondant pas bien aux besoins réels.

Toutefois, il convient de rappeler que les « autoroutes de la mer » ne sont / seront pas du « shortsea shipping » à proprement parler, c'est-à-dire au sens habituel et classique du terme ; la création d' « autoroutes de la mer » résultera en effet de volontés politiques se basant essentiellement sur des considérations et nécessités environnementales, tandis que le « shortsea shipping », ou « cabotage maritime classique », résulte lui de décisions d'entrepreneurs basées essentiellement sur des considérations et nécessités géographiques, économiques, opérationnelles et commerciales.

En fait, les « autoroutes de la mer » seront normalement créées par décision politique là où le marché n'aura pas spontanément suscité ou créé des liaisons commerciales. Cela ne signifie pas pour autant qu'elles ont vocation à être subventionnées ad vitam aeternam !

FICHE D'ACTIVITE N°5 : AMELIORATION DES PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES DU TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE

L'application de cette mesure se traduit inévitablement par un coût supplémentaire pour le transport maritime à courte distance.

La directive relative à la teneur en soufre des combustibles risque d'être particulièrement pénalisante à cet égard. Lors d'échanges au Parlement Européen, a été évoquée la possibilité de prévoir des dispositions particulièrement strictes pour le TMCD par rapport aux autres types de navigation. Il convient d'éviter toute mesure de cet ordre.

De plus, et peut-être surtout, il faut veiller à ce que les contraintes environnementales imposées au TMCD ne deviennent pas supérieures à celles exigées pour le transport terrestre.

FICHE D'ACTIVITE N°6 : GUIDE DES PROCEDURES DOUANIERES APPLICABLES AU TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE

Mesure n°1 : pas de commentaires

Mesure n°2 : Les simplifications ont bien été exploitées par les opérateurs mais le recours plus systématique aux transmissions électroniques reste encore à améliorer.

Il s'agit d'une question de volonté des opérateurs et non de problème juridique.

De plus l'application intégrale du nouveau système douanier européen le rend très fluide pour les ressortissants des états membres

FICHE D'ACTIVITE N°7 : RECENSEMENT ET ELIMINATION DES OBSTACLES AUX PROGRES DU TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE

Voir la fiche ci-jointe qui met l'accent sur l'accès limité des ports lié au PTR des camions (fiche 7SSS).

FICHE D'ACTIVITE N°8 : RAPPROCHEMENT DES PRATIQUES NATIONALES ET INFORMATISATION DES PROCEDURES DOUANIERES COMMUNAUTAIRES

A rapprocher, voire à fusionner avec la fiche n°6.

Une accélération du programme douanier informatique dans les 25 Etats-membres apporterait une amélioration décisive dans ce domaine

FICHE D'ACTIVITE N°9 : RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT TECHNOLOGIQUE (RDT)

Réf. mesure n°3 : indispensable et urgent, car rien ne semble avoir été réellement fait en ce domaine. La sensibilisation et la diffusion « à l'attention d'un large public et de façon claire et compréhensible, des résultats concrets des projets de RDT dans le domaine maritime » fait en effet cruellement défaut. Pour ce qui est de la participation des opérateurs à des appels à propositions PCRD, remarque similaire à celle formulée au sujet de Marco Polo : il s'agit de procédures très lourdes pour la plupart des compagnies qui hésitent donc à s'investir dans la préparation d'un projet.

FICHE D'ACTIVITE N°10 : GUICHETS ADMINISTRATIFS UNIQUES

Il conviendrait d'établir un bilan objectif de ce qui a été réellement fait et achevé.

FICHE D'ACTIVITE N°11 : PRESERVER LE ROLE ESSENTIEL DES CORRESPONDANTS POUR LE TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE

Pas de commentaires

FICHE D'ACTIVITE N°12 : ASSURER LE BON FONCTIONNEMENT ET L'ORIENTATION DES CENTRES DE PROMOTION POUR LE TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE

Mesure n°2 : « accorder un soutien politique, pratique et financier aux activités des centres de promotion (...). Financement public : jusqu'à ce que les centres soient devenus autosuffisants ».

« Financement public » : Mesure absolument indispensable qui doit impérativement et effectivement être assurée par les autorités, institutions et instances concernées.

« jusqu'à ce que les centres soient devenus autosuffisants » : est-ce leur vocation d'être autosuffisants ?

Dès lors que des aides publiques sont indispensables à l'amorçage de lignes shortsea, elles doivent préalablement et prioritairement se concentrer sur le dispositif national d'accompagnement et de soutien mais aussi, bien sûr, de promotion.

Si cette logique volontariste ne se révèle pas à ce stade, on peut douter des ambitions réelles de promouvoir ces transferts modaux.

Les acteurs économiques ou institutionnels, par leurs cotisations, contribuent déjà depuis plusieurs années à l'élaboration et aux activités du bureau de promotion du TMCD ; ils démontrent ainsi leur réel intérêt au développement de liaisons nouvelles non exemptes de risques financiers.

Les centres de promotion du TMCD (SPC – Shortsea Promotion Centres)) ne doivent donc pas avoir vocation à s'autofinancer dans les conditions actuelles.

FICHE D'ACTIVITE N°13 : PROMOUVOIR L'IMAGE DU TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE COMME ALTERNATIVE SATISFAISANTE AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT

Mesure n°1 : mesure à destination des « usagers du transport » mais aussi des manutentionnaires, des transporteurs routiers, etc.

FICHE D'ACTIVITE N°14 : COLLECTE D'INFORMATIONS STATISTIQUES

Veiller à ce que la « collecte d'informations statistiques » soit bien une collecte –pour ensuite une restitution- de statistiques effectivement exploitables et utilisables.

NOUVELLES FICHES D'ACTIVITE A ENVISAGER :

1°) **CONTROLE** réel des différents modes de transport et des véhicules routiers en relation avec l'élargissement de l'UE : pratiques en matière de cabotage routier, réglementations sociales et techniques, respect des poids et dimensions, etc.

2°) **SURETE** / sécurité :

S'inspirer pour la sûreté (maritime en TMCD) de ce qui se fait en douane (lignes régulières agréées, etc.).

Veiller à ce que l'application des mesures sûreté en TMCD ne ruine pas tout ce qui a pu être gagné ces dernières années dans le domaine douanier ;

éviter les formalités et contraintes inutiles dans l'application du code ISPS au TMCD, unifier la documentation et les procédures, les délais, assurer la fluidité des trafics ; éviter la duplication des contrôles (contrôles des véhicules sur la base du règlement 725/2004 puis sur la base de la directive 2005/65).

S'assurer d'une véritable et efficace coordination au sein des services de la Commission, en particulier entre DG TREN et DG TAXUD. Le document d'application du nouveau code des douanes communautaires, actuellement en discussion en comité, risque d'alourdir les procédures ce qui serait particulièrement dommageable pour le TMCD. Ainsi, il conviendrait que les dispositions relatives aux déclarations sommaires avancées ne s'appliquent pas aux marchandises transportées sur des navires bénéficiant du statut de ligne régulière.

◦ ◦ ◦