



**Conseil économique
et social**

Distr.
GENERALE

ECE/TRANS/WP.5/GE.1/2008/2
15 avril 2008

FRANÇAIS SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports

Groupe d'experts sur les liaisons des ports
maritimes avec leur arrière-pays

Première session
Genève, 20 mars 2008

CONNEXION DES PORTS MARITIMES À LEUR HINTERLAND

**Avis du président du Groupe de travail du transport intermodal
et de la logistique (WP.24)**

I - Avis général

Le document de travail en annexe I du document ECE/TRANS/WP.5/2007/6 montre bien l'intérêt de se préoccuper au plus tôt de la connexion des ports maritimes à leur hinterland compte tenu de la croissance des trafics maritimes.

En fonction de la situation géographique des ports maritimes et de leur hinterland, du déplacement des marchandises sur de très longues distances, je pense qu'il serait utile d'examiner la problématique en prenant en compte les évolutions (techniques, réglementaires, fonctionnement ...) des ports situés en UE, dans la région de la CEE/ONU hors UE et peut-être de la CESAP, chacun d'entre eux, selon leur localisation, ont sûrement des spécificités différentes.

Il s'agirait de faire, en première phase, un état des lieux et une analyse indépendante, mais peut-être est-ce déjà été fait, dans chacune de ces 2 ou 3 régions, pour identifier les bonnes pratiques,

ce qui pourrait être mis en commun par simple transposition d'une bonne pratique par exemple, et que reste -t-il à faire pour améliorer la fluidité des trafics.

A cela, je pense qu'il faudrait aussi prendre en considération les travaux réalisés et en cours sur le traitement des flux terrestres entre l'Europe et l'Asie. Les conclusions de l'étude réalisée par la CEE/ONU et la CESAP pourraient, par exemple, être annexées au rapport final.

En outre, il y a quelques années, la CEMT avait appelé l'attention des gouvernements sur le développement des trafics portuaires, parce qu'ils ne pourraient pas traiter tous les flux. D'où l'organisation d'un séminaire organisé conjointement par le WP.24 et la CEMT à Kiev en septembre 2004 pour examiner les trafics Est/Ouest et Nord/Sud entre l'Europe et l'Asie. Les conclusions de ce séminaire ont été adoptées par le Conseil des ministres transports de la CEMT en 2005.

Sur ces bases, un observatoire a été mis en place en Ukraine pour identifier, sur deux axes définis, les bonnes pratiques, les dysfonctionnements et toute information utile sur les services de transport intermodaux existants.

Il ne faut pas oublier que les infrastructures des différents modes de transports terrestres sont aussi utilisées dans le cadre du réseau nécessaire au développement des ports maritimes et que, dans certains cas, les sujets pourraient être communs. Il ne faudrait pas demander aux gouvernements d'adopter des recommandations sans s'être inquiété de l'état d'avancement de travaux en cours, dans d'autres groupes de travail, qui pourraient avoir un impact sur ceux-ci. Il sera donc nécessaire de bien identifier tous les travaux en cours ou réalisés qui pourraient avoir un impact sur l'amélioration de la desserte des ports maritimes. Par exemple le groupe d'experts CEE/CESAP qui s'est réuni à Odessa en 2004 et en 2005 à Istanbul pour identifier les principaux axes utilisés pour le transport de fret sur les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie, dont certains sont reliés aux ports. Il a reconnu que des investissements importants seront nécessaires et les a classés par priorité.

Il y a aussi la Commission européenne qui a publié un document le 31 janvier 2007 sur l'extension des grands axes européens de transport aux pays voisins, dont les travaux avancent bien, et le 18 octobre 2007 une communication qui a pour thème « une politique portuaire européenne ». Ces documents donnent des orientations stratégiques et la façon de les mettre en oeuvre. En outre, le 5 mars dernier elle propose la création d'une communauté des transports avec les Balkans occidentaux dont l'objectif est d'élaborer des règles communes pour le secteur des transports dans son ensemble.

L'aspect logistique n'est pas à négliger. Le transport de marchandises est un des maillons de la chaîne logistique. Bien souvent s'est le chargeur ou le logisticien qui choisit le mode de transport. Il serait intéressant de connaître leur logique et de mesurer l'impact des modes de transport utilisés dans la desserte des ports.

Enfin, il faudrait évoquer l'évolution des nouvelles technologies de l'information et de la communication qui apportent une aide considérable dans le fonctionnement des logistiques dont, leur propre logistique.

En résumé, je proposerais en préliminaire des travaux qui nous sont proposés:

- définir le champ d'investigation (quelles régions concernées);
- coopérer avec les groupes de travail de la CEE/ONU, susceptibles d'avoir travaillé sur les sujets évoqués ci-dessus, pour recueillir les éléments qui rentreraient dans le champ de nos réflexions. Cela concerne aussi les accords internationaux gérés par la CEE/ONU, comme l'AGC pour le réseau ferroviaire et en particulier, l'AGTC qui détermine, non seulement les liaisons maritimes entre ports, inscrites dans le réseau international de transport combiné, mais aussi des normes minimales applicables aux ports maritimes (annexes II et IV);
- faire un point avec la Commission européenne pour bien identifier les travaux réalisés et les projets du plan d'action qui pourraient nous intéresser;
- faire un état des lieux, s'il n'a pas déjà été fait, pour chacune des deux ou trois régions citées ci-dessus;
- ne pas oublier dans les réflexions l'importance du développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

II – Avis sur le programme de travail

Le projet de programme de la conférence en Grèce propose 4 thématiques à examiner. C'est ce qui me paraît être l'essentiel des enjeux. Mais dans nos réflexions doit-on faire une approche multimodale, c'est à dire prise en compte des vracs, des liquides, des conteneurs etc, ou intermodale c'est à dire uniquement des conteneurs ? Bien que l'on utilise les mêmes modes de transport, les mêmes infrastructures, les enjeux et les investissements sont différents.

Nous avons pu récemment remarquer, dans les propos d'un intervenant de notre groupe que les navires sont de plus en plus grands (10 000 – 13 000 TEU) et, pour des raisons de coûts, s'arrêtent dans moins de ports.

Il faut donc que les ports aient la capacité d'accueillir, non seulement la taille des navires, mais aussi la capacité de stockage des marchandises. Et c'est là que rentre en jeu l'efficacité des connexions de transport pour desservir leur hinterland (création de ports secs avec mise en place de navettes ferroviaires et/ou fluviales). En moyenne, deux tiers de la circulation de l'arrière-pays du Range-Nord des ports est effectuée par la route alors que le rail et les voies navigables intérieures représentent souvent moins de 20 %.

En fonction de la situation géographique des ports, les armateurs intègrent de plus en plus dans leur chaîne logistique les pré et post acheminements ferroviaires et/ou fluviaux pour limiter au minimum les temps de stockage des conteneurs dans les ports. Ce qui est nouveau, certains armateurs ont créés leur propre lignes ferroviaires ou fluviales avec, dans certains cas, des services qui n'alimentent que des hubs servants de points nodaux.

Pour la conférence, il serait peut-être intéressant d'inviter:

- l'organisation « European Bulls » qui est une alliance internationale de 7 entreprises ferroviaires indépendantes. Cette organisation peut acheminer des marchandises depuis la Pologne, la Tchéquie jusqu'en Espagne;
- la Commission européenne pour présenter l'état d'avancement des travaux liés à l'extension des grands axes transeuropéens de transport aux pays voisins;

- une institution qui puisse apporter un éclairage sur le fonctionnement des logistiques et comprendre leur logique dans le but d'identifier le volume de trafics sur les axes concernés, avec dans la mesure du possible, une carte qui montre les principaux hubs logistique;
- un manutentionnaire ou une association européenne si elle existe;
- une fédération gestionnaire d'un port;
- un représentant des gestionnaires d'infrastructures ferroviaire européens;
- une fédération d'armateurs fluviaux;
- une fédération d'armateurs maritimes
- une fédération de logisticiens

III – Avis sur le rapport final

Au vu des indications données dans le projet d'agenda du 1er mars 2008 référencé ECE/TRANS/WP.5/GE.1/1, je comprends que nous devons examiner le 18 avril les moyens d'élaborer des recommandations et/ou propositions visant à améliorer l'infrastructure et le fonctionnement des liaisons de l'arrière-pays des ports maritimes.

Pour ma part, il me semble prématuré d'envisager des recommandations sur ces thèmes à l'issue de la conférence en Grèce. Je pense que les présentations nécessiteront des analyses plus approfondies tout en examinant leurs cohérences avec les travaux en cours. C'est à dire recommander plutôt des pistes de travail.

En conséquence, le rapport final pourrait comprendre:

1) les conclusions de la conférence en faisant ressortir:

- * les attentes des intervenants;
- * les objectifs recherchés;
- * les points essentiels à approfondir (sous forme de groupe de travail si nécessaire);
- * la démarche à mettre en place pour aboutir aux recommandations;
- * ...

2) des propositions de mise en oeuvre des recommandations

- * analyse de la situation existante;
- * envisager différents niveaux de suivi des travaux et prise de décisions (ministres, régions par exemple);
- * le cadre de la coordination des actions;
- * ...
