

»On pourrait créer un corridor pour les écocombis, qui inclurait les grands ports du Nord de l'Europe«

JOHN BERRY

Né à Liverpool en 1949
Marié, père de deux enfants
Etudes supérieures en Génie mécanique (Mechanical Engineering) et Sciences sociales
Chef d'Unité au ministère des Transports britannique 1984 à 1989
Rejoint la DG TREN de la Commission Européenne en tant qu'expert technique pour la sécurité des véhicules routiers et travaille sur la législation des standards techniques des véhicules commerciaux.
En tant qu'administrateur principal, il contribue actuellement au développement de la politique européenne de transport de fret et supervise les études menées dans le domaine de la logistique. Plus particulièrement, il est en charge du transport combiné et de la révision de la directive sur les poids et dimensions des véhicules.

Cavalier seul ou chevalier blanc pour une logistique intelligente? John Berry, administrateur principal à la Commission européenne, se bat au sein de la Commission pour plus de pragmatisme et de libéralisme en matière de politique de transport de fret. Des écocombis au «Cargo internet», il prône une optimisation de la chaîne logistique et il y travaille sans craindre de rompre avec des vieux tabous. Il nous a accordé une interview, dans laquelle il ne tourne pas autour du pot.

MICHAELA FINDEIS

Le plan d'action pour la logistique que la Commission a présenté en 2007 a été salué par le secteur et a été très bien reçu, tant par le Parlement européen que par le Conseil européen des Ministres des Transports. Mais la Commission sera-t-elle en mesure de tenir ses promesses ?

L'avancement des travaux a été freiné par des restructurations au sein de la direction générale Transport et Energie (la "DG TREN"), notamment dans l'unité chargée du plan d'action logistique. Ainsi, tout le volet 'transport intelligent' a été transféré vers la direction du projet de réseau de satellites Galileo. Actuellement, nous travaillons sous

des procédures; la réduction des barrières administratives; ou encore la réduction des goulots d'étranglement au niveau des infrastructures. J'aimerais avancer plus résolument sur certaines propositions, mais celles-ci risquent d'aller à l'encontre de la politique actuelle. En effet, le résultat n'est pas le même selon qu'on parte d'une politique qui soutient le transfert modal ou d'une politique de co-modalité telle qu'elle se trouve au cœur même du plan d'action logistique.

Quels courants d'idées s'opposent-ils au sein de la Commission au sujet de la politique des transports ?

»J'aimerais avancer plus résolument sur certaines propositions, mais celles-ci risquent d'aller à l'encontre de la politique actuelle.«

la direction des RTE (Réseaux européens de transport), ce qui modifie un peu l'orientation générale. Malgré les restructurations en cours, j'espère que nous arriverons en 2009 à faire avancer un certain nombre de dossiers et à réaliser certaines parties du plan d'action visant à rendre le transport de marchandises plus efficace. Par exemple: la simplification

Le plan d'action est né du concept de la co-modalité, prôné par Jacques Barrot. Il est dans le droit fil de ce qu'on appelle l'agenda de Lisbonne. C'est un concept plutôt libéral, qui rompt avec ce que la Commission a fait jusqu'à présent en matière de transport de fret. C'est ce qui explique pourquoi nous avançons à petits pas. Prenez les heures ▶



Les avis sur les écocombis s'opposent non seulement au sein du secteur des transports, mais aussi entre les différents Etats membres...

Bien sûr! Nous n'arriverons par exemple jamais à convaincre des pays comme l'Autriche. Les nouveaux pays membres n'en veulent pas non plus, car ils craignent de détériorer leurs routes. Et les Italiens craignent pour leurs PME. Pourquoi ne pas permettre, dès lors, aux écocombis de traverser les frontières des Etats membres qui le souhaitent, comme la Finlande ou la Suède? Ils le font d'ailleurs de toute façon aujourd'hui déjà! (NDLR: la directive 93/56 permet aux pays d'autoriser ces véhicules pour le transport

»Nous voulons tous une mobilité durable, mais nous n'avons jamais réellement défini ce que nous entendons par là!«

domestique, mais pas transfrontalier). Et pourquoi ne pas leur permettre aller au-delà de la frontière avec le Danemark qui fait des essais également? Ou de rouler jusqu'aux Pays Bas et au Nord de l'Allemagne? Il y aurait moyen de créer un corridor à travers ces régions à relief plat qui pourrait inclure tous les grands ports du Nord, de Bremerhaven ou Hambourg à - pourquoi pas, si le Français le veut - Le Havre en passant par Amsterdam, Rotterdam et Anvers. Sur un tel corridor, nous pourrions tester l'impact ou le bénéfice social réel des écocombis dans des régions plus densément peuplées que la Scandinavie.

De même, les prudentes mesures d'accompagnement mises en œuvre aux Pays-Bas pour les essais pratiques pourraient servir de modèle à la France ou à l'Espagne, qui ne disposent pas d'un secteur de fret ferroviaire très important. La France avait donné des signaux positifs en laissant entendre qu'elle pourrait accepter les 44 tonnes sur 6 essieux, par exemple, mais elle



»L'esprit de coopération est parfois absent des débats. Il est notamment absent de celui autour des écocombis.«

s'est à nouveau rétractée.

Dans l'attente d'une éventuelle révision de la directive sur les poids et les dimensions, j'espère que nous trouverons un moyen pour permettre aux Etats membres qui autorisent déjà la circulation des écocombis sur le territoire national, de conclure des accords autorisant les transports internationaux.

Pour les uns, les écocombis contribuent au 'transport durable', tandis que pour d'autres, c'est le contraire. Comment trancher?

Nous voulons tous une mobilité durable, mais nous n'avons jamais réellement défini ce que nous entendons par là! Qu'est-ce qu'est la «logistique verte» ou les «corridors verts»? Cela ne se résume pas à la mise à disposition du biocarburant le long de ces routes! De nombreux travaux sont en cours et on peut imaginer que d'ici deux ou trois ans, nous disposerons d'une

méthodologie. Comme le président de la Commission a réussi à faire adopter l'objectif 20-20, les Etats vont inciter tous les secteurs à y contribuer, à commencer par les producteurs d'énergie. Le secteur de la distribution va passer le flambeau aux opérateurs de transport et leur demander de réduire davantage leur 'empreinte carbone'. Cela entraînera la nécessité de mesurer les émissions de dioxyde de carbone dans le commerce et la logistique. Pour le moment, la Commission n'a encore rien fait pour établir un tel système, mais la demande existe. Reste à voir si ce travail se fera de manière centralisée ou par les Etats membres. Nous avons prévu une réunion avec la DG Environnement à ce sujet en début d'année.

Quelle influence aura la crise actuelle sur la future politique des transports de l'UE?

C'est un marché très compétitif



»J'espère pouvoir lancer dans les prochains mois une nouvelle étude pour combler certains points manquants, surtout techniques, de l'étude de TM Leuven.«

et bon nombre d'investisseurs attendent que les prix des terrains baissent à nouveau avant de sortir l'argent de leur poche. Une série d'entreprises seront rachetées. Il y aura des perdants. Les évolutions dans le transport ne seront pas les mêmes que celles que nous avons observées les dix dernières années, à commencer par l'augmentation des coûts due entre autres au renchérissement du prix du pétrole. On parle aujourd'hui d'une plus forte régionalisation de la production et peut-être d'un raccourcissement des chaînes logistiques. Ceci pourrait faire en sorte que davantage de produits seront fabriqués en Europe ou plus près de ses frontières. Cela nécessitera une révision des objectifs des réseaux transeuropéens de transport - les RTE-T - qui est prévue en 2010. L'accent serait peut-être placé davantage sur les flux de marchandises vers le Sud et sur le développement de terminaux en Méditerranée et à la Mer Noire.

Mais est-ce que nos cartes et lignes idéales correspondront à la demande future? Et aurons-nous l'argent pour ces infrastructures?

Ce que nous pouvons faire à coup sûr, c'est travailler à la réduction des goulots d'étranglement et développer des solutions intelligentes pour améliorer la gestion du trafic et des flux des marchandises. Je compte beaucoup sur la conférence 'eFreight' que nous organisons en février pour évaluer jusqu'où nous devons aller dans la standardisation des systèmes d'information et de communication. Un projet de trois ans sera lancé en mai dans le contexte du 7e programme-cadre pour la recherche et le développement, afin de valider les futures normes.

L'harmonisation des régimes de responsabilités, par ailleurs, revêt elle aussi une grande importance dans ce contexte. Ils sont clairs pour chaque mode individuellement et cela ne

fonctionne bien tant qu'on n'utilise qu'un seul mode. Mais cela devient un véritable casse-tête dans une chaîne impliquant plusieurs modes.

Qu'en est-il du plan d'action pour la logistique urbaine?

Nous disposons maintenant des résultats de programmes et projets pilotes en milieu urbain, par exemple avec des camions 'silencieux' ou avec

»On parle aujourd'hui d'une plus forte régionalisation de la production et peut-être d'un raccourcissement des chaînes logistiques.«

l'utilisation de systèmes de gestion de trafic. Cela a abouti à une série de 'meilleures pratiques', qu'il faudrait désormais diffuser et qui seront reprises dans la proposition de la Commission, d'ici quelques mois. Un volet

d'ouverture des ports: les progrès sont minimaux, mais certains accords plus souples existent désormais, grâce à un dialogue pragmatique entre les différents acteurs.

Le concept de la co-modalité a été perçu comme une réhabilitation du transport routier. Mais avec la révision de la directive Eurovignette, la Commission semble revenir sur ses pas. Comment expliquer ce revirement ?

Jusqu'à présent - à mon avis personnel - toute la législation a été plutôt pénalisante pour le transport routier, d'une manière ou d'une autre. J'ai moi-

externes constituent autant de volets pénalisants. Je pense que ce n'est pas cela, un concept de co-modalité.

Il y a donc des tensions au sein de la DG TREN entre ce que nous essayons de réaliser en matière d'amélioration de l'efficacité des transports d'une part, et l'ancienne dichotomie 'Rail vs. Route' de l'autre. Mais les acteurs économiques demandent au secteur logistique de devenir aussi efficace que possible, et nous devons dès lors faire tout ce qui est en notre pouvoir pour réduire les parcours à vide - tant des wagons que des camions - pour arriver à une meilleure utilisation des infrastructures et des ressources, et à une

«Nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour réduire les parcours à vide - tant des wagons que des camions - pour arriver à une meilleure utilisation des infrastructures et des ressources, et à une réduction de l'empreinte écologique du transport.»

même introduit certains textes, comme ceux sur les ceintures de sécurité ou les contrôles aux bords de routes. Ils sont contraignants, certes, mais ils ne sont pas pénalisants en tant que tels, car ils visent à améliorer la sécurité et la réputation du transport routier. Mais la limitation du cabotage, les écarts ou l'internalisation des coûts

réduction de l'empreinte écologique du transport. Cela nécessite un esprit de coopération, qui est parfois absent des débats. Il est notamment absent de celui autour des écocombis.

L'étude réalisée par TM Leuven sur l'impact des écocombis n'a-t-elle pas contribué à calmer les esprits ?

CONFÉRENCE eFREIGHT À BRUXELLES

Le 17 février prochain, la DG TREN organise à Bruxelles une journée d'échanges sur le concept du 'fret électronique'. La conférence et les débats permettront aux représentants de la Commission européenne, des chargeurs et de l'industrie logistique de donner un aperçu de technologies déjà mises en oeuvre et de l'avenir du 'Cargo Internet'. Pièce maitresse du plan d'action logistique de l'UE, l'échange d'informations électroniques accompagnant en temps réel le mouvement des marchandises devrait rendre les chaînes logistiques plus fluides, plus fiables et plus efficaces, tout en

améliorant la co-modalité dans un monde 'sans papier'.

Les spécialistes de la DG TREN présenteront les études en cours, ainsi que les feuilles de route établies pour les formalités douanières électroniques et le suivi électronique des transports maritimes, entre autres. Des expériences pratiques seront exposées par des acteurs du fret aérien. De plus, le système 'eFreight' Arktrans, utilisé en Scandinavie, sera présenté. Environ 300 délégués pourront assister aux débats. Pour plus d'informations: www.aimgroup.eu/2009/e%2Dfreightbrussels/



«Le résultat n'est pas le même selon qu'on parte d'une politique qui soutient le transfert modal ou d'une politique de co-modalité.»

propositions législatives. Mais nous ne sommes qu'au début du débat.

Il considère d'ailleurs que les directives 96/53 (poids et dimensions des véhicules) et 1992/106 (sur le transport combiné) sont démodées et nécessitent une révision. Nous allons dès lors approfondir les analyses économiques pour mieux comprendre l'impact des véhicules plus lourds et plus longs, notamment sur le rail. Et il s'agira d'aller au-delà de chiffres sur le report du fret du bateau ou du rail vers la route, en analysant l'effet pour l'industrie en général. Une deuxième étude technique et économique sera sans doute lancée cette année encore.

Ne craignez-vous pas que la Commission donne l'impression de

lancer étude sur étude pour éviter de légiférer ?

Le rapport de TM Leuven est le résultat d'un appel d'offres pour une étude sur les effets d'une augmentation des poids et des dimensions des

«Il est très difficile d'obtenir le feu vert pour de nouvelles propositions législatives. Mais nous ne sommes qu'au début du débat sur les écocombis.»

véhicules commerciaux. Comme vous pouvez le constater, certaines de ses conclusions reposent entièrement sur le postulat de l'élasticité de la demande et de l'impact négatif sur le transfert modal depuis le rail et la navigation intérieure vers la route, qui serait la

conséquence de la création de véhicules ayant des possibilités de chargement plus efficaces. Le rapport est ce qu'il est: une étude faite pour le compte de la Commission sur les effets d'une adaptation de la directive 96/53, et rédigée en tenant compte de l'avis des diverses parties intéressées. Il ne nous engage pas à d'autres actions et n'implique pas obligatoirement une révision de la directive. Ce que nous ferons, c'est une analyse des effets économiques et j'espère pouvoir lancer dans les prochains mois une nouvelle étude pour combler certains points manquants, surtout techniques. Ce travail supplémentaire sera fait cette année encore et ensuite nous verrons ce que cela donne au final.

Est-ce que les hypothèses de base doivent être revues ?

Le travail que nous avons effectué jusqu'ici est basé sur le principe d'une poursuite de l'augmentation de la demande en transport et nous ne pouvions pas tenir compte à l'époque de la crise économique dramatique et imprévisible qui s'est produite. Le principal postulat du rapport de TM Leuven est que la croissance notée en 2005 se poursuivrait dans un avenir immédiat. La DG TREN essaie maintenant d'actualiser cette analyse et j'espère que nous pourrions réévaluer la question à la lumière d'informations plus récentes.

Le ralentissement économique semble toutefois signaler que des changements majeurs sont en train de se produire, tant au niveau de la demande

en transport qu'à celui de la chaîne logistique dans son ensemble. Ceci pourrait contredire le postulat initial que la demande va continuer à croître fortement et que l'utilisation de camions plus grands et plus lourds serait un moyen de faire face à celle-ci.

LE CHANTIER DU PLAN D'ACTION LOGISTIQUE EN 35 POINTS

En automne 2007, la Commission européenne a présenté son Plan d'Action Logistique, regroupant tous les efforts pour améliorer d'ici 2012 la 'durabilité', l'intermodalité et l'efficacité du transport de marchandises. Il comprend plusieurs volets: le fret électronique; l'identification des goulots d'étranglement et des barrières administratives dans les chaînes logistiques actuelles; le dialogue avec les partenaires sociaux pour rendre les métiers de la logistique à la fois plus attrayants et plus efficaces; le développement des terminaux intermodaux et la promotion du Short Sea Shipping.

Si la simplification des procédures administratives par l'instauration d'un 'one-stop-shop' et la création d'un espace européen

maritime sans barrières constituent des objectifs prioritaires, la tâche s'annonce ardue au niveau de la couverture des risques. L'établissement de 'Corridors verts' tous modes confondus devrait permettre de tester les effets conjugués de ces mesures sur le terrain et de combiner les efforts de programmes comme Marco Polo (transfert modal), Naiades (navigation intérieure) ou encore les corridors ferroviaires à priorité fret.

Un plan d'action contenant des recommandations pour la logistique urbaine est attendu courant 2009, tandis qu'il faudrait attendre 2010 pour la révision des poids et dimensions des véhicules.

très important sera la définition et la standardisation par la Commission des «zones vertes» urbaines, car elles ont une implication pour le marché commun. Le principe de la subsidiarité dans ce domaine ne signifie pas

pour autant que chaque Etat membre peut faire ce qu'il veut.

Une petite question de détail pour terminer. Il y a quelques années, la Commission avait

lancé l'idée de développer des Unités Européennes de Chargement Intermodales (UECI). Ce projet existe-t-il encore?

Non, c'était un projet mort-né. L'UECI a été rejetée, tant par les opérateurs ferroviaires que par les secteurs maritime et routier. Personne ne voulait des unités de chargement différentes de celles utilisées actuellement dans le transport maritime. Le projet a été abandonné et les conteneurs 'palletwide' de 45 pieds sont devenus de facto le standard européen. Ce genre d'initiatives du haut vers le bas, dans lesquelles la Commission conçoit des standards pour le bien de tout le monde, appartient désormais au passé. Heureusement. ■

»Des initiatives du haut vers le bas, dans lesquelles la Commission conçoit des standards pour le bien de tout le monde, appartiennent désormais au passé.«



»Je compte beaucoup sur la conférence 'eFreight' que nous organisons en février pour évaluer jusqu'où nous devons aller dans la standardisation des systèmes d'information et de communication.«

📄 http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/action_plan_en.htm

L'ÉTUDE FINALE

L'étude finale de TM Leuven est parue juste avant de mettre sous presse. Elle est consultable sur internet à l'adresse suivante.

http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/doc/2009_01_weights_and_dimensions_vehicules.pdf