



---

*Document de séance*

---

**A8-0384/2016**

13.12.2016

# **RAPPORT**

sur la logistique dans l'Union européenne et le transport multimodal dans les nouveaux corridors du RTE-T  
(2015/2348(INI))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteure: Inés Ayala Sender

## SOMMAIRE

	<b>Page</b>
PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	3
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	16
AVIS DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA SECURITE ALIMENTAIRE.....	21
RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND .....	27

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

### sur la logistique dans l'Union européenne et le transport multimodal dans les nouveaux corridors du RTE-T (2015/2348(INI))

*Le Parlement européen,*

- vu sa résolution du 9 septembre 2015 sur la mise en œuvre du livre blanc de 2011 sur les transports: bilan et voie à suivre pour une mobilité durable<sup>1</sup>,
- vu sa résolution du 2 décembre 2015 sur la mobilité urbaine durable<sup>2</sup>,
- vu sa résolution du 4 septembre 2008 sur le transport de marchandises en Europe<sup>3</sup>,
- vu sa résolution du 5 septembre 2007 sur la logistique du transport de marchandises en Europe et la mobilité durable<sup>4</sup>,
- vu le règlement (UE) n° 1315/2013<sup>5</sup> et le règlement (UE) n° 1316/2013<sup>6</sup>,
- vu le règlement (UE) n° 913/2010<sup>7</sup>,
- vu le livre blanc de la Commission intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» (COM(2011)0144),
- vu la communication de la Commission intitulée «Accélérer la transition de l'Europe vers une économie à faible intensité de carbone» (COM(2016)0500),
- vu la communication de la Commission intitulée «Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions» (COM(2016)0501),
- vu la communication de la Commission intitulée «Renforcer les investissements européens pour l'emploi et la croissance: vers une deuxième phase du Fonds européen pour les investissements stratégiques et un nouveau plan d'investissement extérieur européen» (COM(2016)0581),
- vu la communication de la Commission du 16 février 2016 sur une stratégie de l'Union pour le gaz naturel liquéfié et le stockage du gaz (COM(2016)0049),
- vu la déclaration ministérielle de Rotterdam du 20 juin 2016 relative à la mise en œuvre d'un réseau de transport transeuropéen (RTE-T)<sup>8</sup>,

---

<sup>1</sup> Textes adoptés, P8\_TA(2015)0310.

<sup>2</sup> Textes adoptés, P8\_TA(2015)0423.

<sup>3</sup> JO C 295E du 4.12.2009, p. 79.

<sup>4</sup> JO C 187E du 24.7.2008, p. 154.

<sup>5</sup> JO L 348 du 20.12.2013, p. 1.

<sup>6</sup> JO L 348 du 20.12.2013, p. 129.

<sup>7</sup> JO L 276 du 20.10.2010, p. 22.

<sup>8</sup> <https://english.eu2016.nl/documents/publications/2016/06/20/ministerial-declaration-on-implementing-ten-t>.

- vu les documents thématiques préparés par les coordinateurs européens relatifs aux corridors du RTE-T pour les journées RTE-T 2016 de Rotterdam<sup>1</sup>,
  - vu les plans de travail des corridors établis par les coordinateurs européens RTE-T,
  - vu le rapport spécial n° 08/2016 de la Cour des comptes intitulé «Le transport ferroviaire de marchandises dans l’UE: toujours pas sur la bonne voie»<sup>2</sup>,
  - vu l’article 52 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l’avis de la commission de l’environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (A8-0384/2016),
- A. considérant que des transports et une logistique modernes et efficaces sont essentiels au bon fonctionnement du marché intérieur de l’Union et importants pour garantir la compétitivité, créer de nouvelles entreprises et des possibilités d’emploi, protéger l’environnement et atténuer le changement climatique en réduisant les émissions de dioxyde de carbone dans les transports;
- B. considérant le troisième objectif du livre blanc de la Commission sur les transports, qui est de faire passer 30 % du fret routier sur des distances supérieures à 300 km vers des modes de transport plus durables tels que le chemin de fer ou la navigation d’ici à 2030, et plus de 50 % d’ici à 2050, ce qui requiert la mise en place d’infrastructures adaptées; considérant que la politique européenne des transports et le RTE-T sont en mesure de contribuer substantiellement à la réalisation des objectifs de l’accord de Paris conclu lors de la COP 21;
- C. considérant qu’une politique européenne innovante en matière de logistique devrait s’efforcer d’aider le secteur de la logistique à maintenir sa compétitivité mondiale et sa contribution à la croissance de l’économie européenne, à la lumière de l’évolution des tendances économiques, sociétales et technologiques et des liens commerciaux à travers le monde;
- D. considérant que la politique RTE-T vise à permettre des transports efficaces, intelligents et durables et qu’une logistique orientée vers l’avenir et des solutions de transport multimodal requièrent une certaine coopération intersectorielle;
- E. considérant la nécessité de donner la priorité aux liaisons de transport multimodal entre les ports, les aéroports, les plateformes multimodales et les principaux corridors du RTE-T, ainsi qu’avec d’autres sections, pour stimuler l’économie de l’Union et la création d’emplois;
- F. considérant que les principaux corridors du RTE-T créent des synergies en mettant davantage l’accent sur les terminaux et les nœuds urbains et en intégrant des systèmes de transport au carburant aussi intelligent que propre mais que la fonction d’accès complémentaire au réseau global est également vitale;
- G. considérant que le niveau d’efficacité et d’efficience des transports est encore très

---

<sup>1</sup> <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/issues-papers.pdf>.

<sup>2</sup> [http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16\\_08/SR\\_RAIL\\_FREIGHT\\_fr.pdf](http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_fr.pdf).

différent d'un État membre à l'autre en fonction de leur puissance économique, de l'importance de leur industrie, de leur géographie, de la qualité de leurs infrastructures et de la densité de leur population;

- H. considérant que les drones servant au transport représentent de nouvelles possibilités pour le transport de marchandises dans la chaîne logistique mais qu'afin d'en exploiter pleinement le potentiel, qu'il est nécessaire, parallèlement à l'harmonisation des bases juridiques, d'associer sans délai cette technologie aux modes traditionnels de transport afin de garantir la compétitivité européenne, y compris dans le futur;
- I. considérant le niveau d'exécution actuel des corridors prioritaires situés au sein du réseau européen de transport, qui pourraient avoir un impact positif significatif sur l'économie des pays ayant été grandement affectés par la crise économique;
- J. considérant les problèmes détectés dans le cadre du transport de marchandises et liés aux différentes tensions appliquées aux connexions transfrontalières.
- K. considérant que la réglementation en matière de transport est actuellement liée au mode de transport et relève de la compétence de différentes instances internationales telles que l'Organisation maritime internationale (OMI) ou l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);

### ***Logistique de l'Union et mesures supplémentaires nécessaires dans le programme RTE-T***

1. souligne l'importance de garantir la libre circulation des personnes, des marchandises et des services, notamment grâce à un système de transport de marchandises efficace et durable, pour le développement du marché intérieur, la prospérité et la cohésion économique, sociale et territoriale de l'Union;
2. estime qu'un système européen homogène d'infrastructures ne sera bénéfique au secteur de la logistique, et donc à la croissance et au développement régionaux, que s'il est mis en œuvre selon la législation de l'Union, et en cohérence avec elle, ainsi qu'avec la politique RTE-T déjà menée; presse les États membres de transposer correctement la législation dans le droit national sans entraver la libre circulation des marchandises; demande aux États membres de redoubler d'efforts pour appliquer et respecter la législation européenne et de s'abstenir d'introduire de nouveaux obstacles; presse la Commission de saisir la Cour de justice au sujet des États membres qui retardent l'application ou altèrent la mise en œuvre de la législation de l'Union et d'encourager tous les autres acteurs pertinents à prendre des mesures afin d'éviter de tels retards ou altérations;
3. s'inquiète des effets négatifs sur le secteur de la logistique, et donc sur la croissance et le développement régionaux, des fermetures de frontières intérieures en raison de la crise humanitaire et migratoire et de la menace terroriste dans l'Union européenne; demande aux États membres et à la Commission d'éviter autant que possible les dommages collatéraux pouvant nuire aux flux de marchandises lorsqu'ils proposent de telles mesures; demande à la Commission, en cas de rétention intentionnelle du flux de marchandises, de mettre en œuvre une procédure disciplinaire à l'encontre des États membres entravant la libre-circulation;

4. souligne que la logistique joue un rôle essentiel, qui n'est pas assez reconnu, en ce qu'elle garantit l'efficacité et la durabilité des opérations de transport de marchandises au sein de l'Union; souligne la nécessité de formuler une nouvelle stratégie européenne en matière de logistique du transport de marchandises, qui devra:
  - tenir compte de la nouvelle politique relative aux infrastructures du RTE-T,
  - viser à réduire davantage les obstacles réglementaires, opérationnels et techniques,
  - être conçue pour garantir une utilisation optimale des ressources,
  - avoir pour objectif d'appliquer et mettre en œuvre de nouvelles technologies et des solutions novatrices qui renforceront les performances du secteur et accéléreront le passage à un système de transport sûr à faibles émissions de carbone,
  - viser à accroître la connectivité et le développement des infrastructures là où elles manquent,
  - promouvoir et soutenir l'industrie ferroviaire européenne et encourager une politique européenne de réindustrialisation du secteur ferroviaire dans la perspective bénéfique de part et d'autre d'accroître la durabilité de la logistique de l'Union et d'occuper une meilleure position sur le marché mondial des produits ferroviaires,
  - prendre en compte d'emblée les drones en tant que futur mode de transport,
  - promouvoir le développement continu de la recherche universitaire et de la formation dans le domaine du transport et de la logistique, et
  - présenter une étude scientifique indépendante sur l'ampleur d'un possible transfert du transport routier de marchandises vers les transports ferroviaires et fluviaux d'ici à 2030 et à 2050, ainsi que sur les coûts qui en résulteraient, et sur la mesure dans laquelle les atteintes à l'environnement, telles que les pollutions sonore et atmosphérique, peuvent être évitées;
5. souligne que la mise en place du réseau RTE-T, avec une attention particulière aux connections transfrontalières, dans les délais impartis et avant 2030, permettra d'éliminer les goulets d'étranglement, d'améliorer l'interopérabilité entre les différents modes de transport et de favoriser une intégration multimodale du transport de marchandises dans l'Union; rappelle la nécessité de mettre en place une planification nationale du réseau général, en ligne avec le réseau principal, afin d'intégrer ce dernier aux infrastructures nationales, régionales et locales, intégration qu'il convient d'achever au plus tard en 2050;
6. se félicite que l'approche adoptée à l'égard des principaux corridors du réseau mette davantage l'accent sur l'amélioration de la qualité des nœuds de transport et de leurs liaisons de dernier kilomètre, afin d'identifier et de surmonter les obstacles à l'interopérabilité, de présenter des solutions TIC améliorées et innovantes et de réduire tout autre écart (physique, technique ou organisationnel) susceptible de gêner l'homogénéisation des services logistiques du transport de marchandises;

7. rappelle, à cet égard, l'importance des nœuds urbains – qui rassemblent une grande partie des modes de transport (ports, logistiques et plateformes aéroportuaires, terminaux, etc.) et où les transbordements et les distributions de dernier kilomètre ont lieu – parce qu'ils sont essentiels à la chaîne logistique complète et requièrent une attention accrue si l'on veut assurer l'homogénéisation de la logistique urbaine; insiste sur l'importance des investissements dans ces nœuds urbains, de la promotion de liaisons ferroviaires avec les installations industrielles et d'une meilleure interconnexion entre le système ferroviaire et les ports, les ports intérieurs et les ports des zones d'activité; demande à la Commission d'accorder la priorité à ces investissements lors de la révision du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) en 2017;
8. remarque que l'absence d'une harmonisation efficace et d'une prompte mise en œuvre de la part des États membres, ainsi que le défaut de coopération politique loyale entre États membres voisins, sont susceptibles de freiner les projets transfrontaliers; se réjouit de l'accroissement de l'intérêt des institutions européennes à soutenir les infrastructures et les facilités transfrontalières, en particulier les liaisons ferroviaires régionales transfrontalières d'importance significative et à valeur ajoutée européenne; insiste pour qu'il soit remédié aux manques de liaisons dans l'infrastructure ferroviaire des régions transfrontalières afin de permettre un transport ferroviaire efficace et prospère; demande à la Commission, aux coordinateurs européens et aux autres parties prenantes concernées d'accorder la même importance aux projets RTE-T de petite taille qu'à ceux de plus grande envergure, ainsi qu'aux bénéfiques à court, moyen et long terme susceptibles d'être générés par ce type de projets; encourage les acteurs à stimuler des gains à court terme; invite la Commission à garantir et rendre plus facile leur inclusion dans le financement par le MIE;
9. estime que, si le réseau général relève principalement de la responsabilité des États membres, dans le but de ne pas priver de connexion certaines zones de l'Union, les deux niveaux du RTE-T sont essentiels à la logistique européenne, apportant une capillarité au réseau central et assurant le «dernier kilomètre de distribution»; est d'avis que les réseaux régionaux ne devraient pas être laissés en dehors de toute perspective européenne, en particulier pour ce qui est des mesures financières et réglementaires relatives notamment à l'accès au réseau ferroviaire, à la répartition des créneaux horaires et aux redevances; insiste à nouveau pour qu'il soit remédié aux manques de liaisons dans l'infrastructure ferroviaire dans les régions transfrontalières afin de permettre un transport ferroviaire transfrontalier efficace et prospère;
10. attire l'attention sur le rôle essentiel de la multimodalité dans le domaine de la logistique du transport de marchandises et appelle dès lors à renforcer la prise en compte des plateformes multimodales dans la planification des États membres ainsi qu'au cours de la poursuite du développement des corridors;
11. observe qu'un grand nombre de nœuds de communication et qu'une grande partie du transport de marchandises dans le réseau RTE-T sont répartis suivant des zones fortement peuplées et des réseaux denses, y compris des zones transfrontalières qui accueillent également le transport de passagers; estime qu'il est nécessaire d'optimiser la manière dont les infrastructures de transport de marchandises devraient être conçues dans le RTE-T, en particulier dans les zones fortement encombrées, afin d'inclure des stratégies urbaines innovantes en matière de logistique; demande à la Commission, en

collaboration avec les coordinateurs européens, d'évaluer la progression de l'exécution des projets et de presser les États membres à la respecter; demande en plus à la Commission de réévaluer la méthode d'établissement des réseaux de transport de marchandises et de promouvoir les investissements dans les autres itinéraires de transport de marchandises possibles, qui comprennent des nœuds de communication, des terminaux, des aéroports et des ports moins encombrés, en prenant aussi en considération la protection de l'environnement et la réduction des nuisances sonores;

12. regrette que, trop souvent, les décisions concernant les projets d'infrastructures nationaux des États membres sont prises sans tenir compte des objectifs du RTE-T; presse la Commission d'examiner les raisons de ce défaut de coopération et de renforcer la coordination entre les deux niveaux de planification; suggère d'ajouter au Semestre européen un chapitre concernant la surveillance de sa cohérence et de sa claire efficacité et incluant des mesures correctives adéquates; demande à la Commission de donner la priorité aux projets des États membres qui sont dans la ligne du RTE-T et de concentrer ses efforts sur ceux qui présentent la plus grande valeur ajoutée européenne, ainsi que de surveiller les projets transfrontalier de transport; presse les États membres, au sujet des plans nationaux d'infrastructures, de prendre des décisions conformes aux objectifs RTE-T;
13. observe que les États membres qui rencontrent des difficultés économiques et budgétaires ne sont pas capables de cofinancer des projets de transport de marchandises en raison d'une interprétation stricte du pacte de stabilité et de croissance; plaide en faveur d'une utilisation optimale des mécanismes de financement publics et privés, et ce, également en vue d'associer le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et Horizon 2020 aux Fonds européens pour les investissements stratégiques et à d'autres instruments financiers; estime que les projets réalisés dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) ne doivent pas être pris en compte dans le calcul de la dette publique; invite la Commission à réaliser une étude afin d'établir si une telle mesure pourrait permettre d'augmenter sensiblement les investissements dans le domaine des infrastructures de transport de fret;
14. estime qu'un système de logistique européen efficace exige une coordination accrue, au-delà de la connectivité physique, et un réseau RTE-T opérationnel; invite la Commission à faire de la logistique un part intégrante des corridors du réseau central, d'accroître sa coordination avec les pouvoirs nationaux, régionaux et locaux et, dans ce contexte, de focaliser l'attention tant sur l'interconnexion entre les différents corridors que sur les réseaux pour le transport régional et urbain des marchandises; demande à la Commission de renforcer le champ d'action des coordinateurs européens chargés du RTE-T, de façon à ce qu'ils agissent au-delà de l'aire géographique des corridors se trouvant dans leur champ de responsabilité respectif et à ce qu'ils traitent de questions politiques transversales telles que la multimodalité et une logistique efficace du fret; invite la Commission à évaluer tous les deux ans cette œuvre en matière de logistique et de multimodalité dans les corridors;
15. considère qu'une mauvaise maintenance du réseau peut avoir une incidence sur la durabilité et les performances de l'infrastructure RTE-T; souligne que l'infrastructure des transports a non seulement besoin d'être rénovée et modernisée, mais aussi d'être entretenue régulièrement; note avec préoccupation que le manque d'attention persistant



des gestionnaires d'infrastructures et des États membres à l'égard de la maintenance réduit la compétitivité des lignes (restrictions de la vitesse, fiabilité, sécurité), en particulier dans le secteur ferroviaire, conduisant parfois à la fermeture de lignes; demande à la Commission et aux États membres d'examiner avec la BEI de nouveaux mécanismes de financement afin de faciliter les investissements dans la maintenance des réseaux;

16. demande à la Commission de lui rendre régulièrement compte sur les conclusions du forum sur le numérique dans les transports et la logistique et les mesures prises pendant celui-ci afin de soutenir davantage la numérisation dans le transport de marchandises et la logistique; appelle à perpétuer ce forum aussi longtemps qu'il reste utile;
17. rappelle qu'il est nécessaire de veiller à ce que l'infrastructure prévue corresponde aux besoins réels en matière d'infrastructures durables et à ce qu'elle ne soit pas un fardeau intenable pour l'environnement; à cet égard, insiste sur le fait que la protection de la biodiversité et la réalisation des objectifs de l'Union en matière de conservation devraient être mieux intégrées dans la planification et la mise en œuvre du RTE-T;

### ***Simplifier davantage et élaborer un nouveau cadre de numérisation***

18. souligne l'urgence de simplifier davantage les documents et les procédures administratives et douanières pour tous les modes et aux différents stades des chaînes logistique; demande à la Commission et aux États membres, en vertu de l'accord «Mieux légiférer», d'analyser la législation européenne superflue relative aux transports et à la mobilité, de surveiller les règles nationales, régionales et locales qui pourraient être en contradiction avec le droit de l'Union, et, en cas de contradiction, de les rendre conformes au droit de l'Union dès que possible; demande que la Commission présente un rapport annuel sur les progrès réalisés dans ce domaine;
19. presse la Commission de proposer, avant la fin de l'année 2017, un cadre numérisé pour l'échange d'informations par voie électronique et la gestion des transports multimodaux (fret en ligne) afin de favoriser un flux d'informations simplifié, dématérialisé, homogène, transparent et fiable entre entreprises, clients et administrations reposant sur des services établis (comme SafeSeaNet, RFD, e-Manifest, SIF, TAF et STD); invite la Commission à assurer une application harmonisée des documents de transport électroniques, des systèmes de lutte contre la fraude et de la sécurité informatique;
20. demande aux États membres d'accepter les documents de transport électroniques en général et de ratifier et d'appliquer le protocole e-CMR dans les plus brefs délais;
21. souligne l'importance de l'innovation dans le recours aux nouvelles technologies, comme la numérisation (par exemple, lettres de transport numérisées), l'accès aux données et l'échange de données, tout en maintenant un niveau élevé de sécurité informatique et de protection des données, qui permettent un transport et des solutions logistiques plus efficaces, pour autant qu'une interopérabilité et un accès égal et non discriminatoire soient garantis; appelle la Commission à faire des propositions pour assurer l'intégration, l'accessibilité et la protection des données relevant de la logistique et du transport de marchandises;
22. invite la Commission et les États membres, afin de garantir un traitement non

discriminatoire dans l'échange d'informations par des moyens numériques, à prévoir un système d'investissements pour garantir une formation informatique initiale et une mise à jour constante des plateformes utilisées pour l'échange de données;

23. souligne le rôle que la recherche et l'innovation peuvent jouer dans le développement d'une logistique durable du point de vue environnemental et numérisée, ainsi que dans celui de systèmes et services d'information davantage interopérables et interconnectés;
24. souligne le besoin de développer encore les systèmes d'information et de communication, en déployant pleinement les systèmes européens de navigation par satellites, EGNOS et Galileo, et, dans tous les modes de transport et pour toutes les logistiques, les systèmes de gestion du trafic et d'information qui s'y rapportent, en mettant à disposition tous les outils financiers disponibles pour encourager les investissements privés;
25. demande aux États membres de garantir des procédures administratives rapides en vue d'accélérer la mise en place des corridors RTE-T; demande à la Commission de veiller à ce que les règles relatives au pacte de stabilité et de croissance, aux aides d'État et aux marchés financiers ne freinent pas les investissements;

#### ***Modeler et investir dans un système de transport européen axé sur la logistique***

26. souligne la nécessité de garantir un financement européen suffisant pour la mise en place du RTE-T, au-delà de l'actuel cadre financier pluriannuel; attend de la Commission qu'elle présente l'examen à mi-parcours du MIE en 2017, en proposant un train de mesures et de ressources pour l'exécution, dans les délais impartis, des projets prioritaires; insiste sur le principe «créneau utilisé ou créneau perdu», selon lequel les fonds non dépensés du MIE sont mis à disposition pour de prochains appels à propositions; presse la Commission de valoriser un appel spécifique concernant la logistique en 2017, notamment en matière de transport multimodal et de solutions de transport des marchandises dans les nœuds urbains, y compris les transports novateurs ou alternatifs (par exemple, drones, véhicules utilitaires utilisant d'autres carburants, vélocipèdes, etc.);
27. demande à la Commission de presser les états membres d'effectuer les investissements nécessaires pour finaliser la connexion des corridors prioritaires dans l'Union;
28. rappelle une fois de plus l'importance des nœuds urbains dans l'ensemble de la chaîne logistique, où ont lieu une grande partie des transbordements et des distributions de dernier kilomètre; invite les États membres, la Commission et les promoteurs de projets à centrer leur attention sur les principaux corridors du réseau lors du développement coordonné de projets qui encouragent la multimodalité dans la logistique du transport de marchandises, en particulier les terminaux d'aéroports, les plateformes de logistique et les nœuds urbains, et qui se fondent sur la demande actuelle et future de transport et sont dûment placés par ordre de priorité en fonction de leur impact à l'échelon local, transfrontalier ou de l'ensemble du corridor;
29. estime que la fiabilité, la fréquence, la flexibilité, la convivialité, les horaires et les prix du transport sont les principaux facteurs pris en considération par les expéditeurs lorsqu'ils choisissent parmi les différents modes de transport disponibles;

30. estime qu'un système logistique efficace doit aussi se tourner vers les technologies futures qui fournissent des modes de transport de marchandises rapides, efficaces et respectueux de l'environnement; souligne le rôle prometteur et grandissant de l'automation et l'autonomisation dans le transport à des fins logistiques, notamment par des véhicules autonomes, des drones ou des robots téléguidés;
31. invite la Commission à prendre pleinement en considération dans sa stratégie logistique l'automation et son impact, en assurant son intégration progressive et effective dans le RTE-T, et à soutenir la recherche et l'investissement dans le développement de ces technologies-clés;
32. insiste une fois encore sur le potentiel logistique des transports automatisés et autonomes, ainsi que des aéronefs téléguidés (drones); appelle à des mesures pour s'assurer, lors du déploiement de systèmes STI dans le réseau, que les véhicules et les systèmes automatisés interagissent harmonieusement avec les véhicules conventionnels et les usagers vulnérables; est d'avis que le développement futur et l'usage répandu de robots télécommandés et d'aéronefs téléguidés (drones) permettent d'envisager de nouveaux modes de transport de marchandises rapides, efficaces et respectueux de l'environnement; invite la Commission à élaborer une stratégie garantissant que les drones peuvent être intégrés de manière efficace au programme RTE-T et à éditer un guide en la matière pour les États membres;
33. demande à la Commission de prendre en considération les effets que la promotion de la stratégie «juste à temps» entraîne sur l'environnement du fait de l'augmentation du nombre de véhicules en circulation;
34. souligne la nécessité d'intégrer les opérations de logistique de distribution et de logistique inversée afin de réduire l'ensemble des besoins de mouvement des véhicules, également au vu de la transition progressive vers une économie circulaire.

### ***Intégrer en urgence et de manière plus efficace les moyens de transport***

35. insiste sur la nécessité de concentrer un maximum d'efforts sur la revitalisation des lignes de chemin de fer et le renforcement des voies de navigation intérieures en tant que priorité de la stratégie de transport durable de l'Union; reconnaît que le fret ferroviaire en particulier n'a cessé, depuis le début de la crise économique, de perdre des parts de marché et estime, par conséquent, que les États membres et la Commission devraient proposer de nouvelles initiatives non discriminatoires visant à soutenir le développement de ce secteur en Europe;
36. demande à la Commission d'encourager la compétitivité du fret ferroviaire, par l'intermédiaire de réseaux ferroviaires pleinement interopérables et interconnectés et en garantissant aux entreprises un accès égal, et de faire de même en ce qui concerne le transport par voies navigables intérieures, le transport fluviomaritime, maritime et aérien en assurant l'égalité de traitement, et lui demande instamment de promouvoir les transports multimodaux et intermodaux;
37. considère le système européen de gestion du trafic ferroviaire (SEGTF) comme un projet européen florissant pour la promotion du transport des marchandises dans le secteur ferroviaire, et salue les efforts fournis pour accélérer son déploiement en

établissant des jalons par corridor; est conscient des contraintes qui touchent le financement des projets multinationaux et multi-niveaux (du SEGTF); invite la Commission et la plateforme européenne de conseil en investissement à proposer des solutions de financement spécifiques afin de faciliter l'accès au financement du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSI) pour le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire en faveur à la fois des infrastructures et des installations locomotives;

38. veut croire que l'application de la directive relative à l'interopérabilité par tous les États membres allégera considérablement les contraintes et les obstacles en matière d'interopérabilité; souligne de surcroît que des mesures non contraignantes telles que du matériel roulant interopérable (wagons surbaissés, locomotives à écartement variable, etc.) peuvent aussi contribuer à atténuer les restrictions à l'interopérabilité; invite l'entreprise commune Shift 2Rail à analyser le marché européen, ainsi que les évolutions ultérieures, et à encourager des solutions non contraignantes en matière d'infrastructures multi-opérables et de matériel roulant afin de soutenir le transport multimodal et combiné;
39. souligne la nécessité de renforcer le transport combiné et de moderniser les règles actuelles de l'Union, notamment celles qui régissent le cabotage intracommunautaire et les documents de transport, afin de faire en sorte que ces règles soient claires, compréhensibles et puissent être exécutées par les autorités; salue l'engagement de la Commission à revoir la directive 92/106/CEE du Conseil, et la presse de soumettre cette révision sans délai;
40. invite la Commission et les États membres, sans pour autant compromettre la sécurité générale, à introduire des mesures et des incitations plus fortes et plus efficaces en vue d'encourager les entreprises ferroviaires à réduire le bruit du fret ferroviaire en raison de ses effets néfastes sur la santé, en tenant compte du fait que près de sept millions de personnes dans l'Union se trouvent exposées à des niveaux de bruit ferroviaire supérieurs au seuil d'exposition excessive, notamment dans les zones urbaines; invite la Commission, à cet égard, à introduire des limites d'émissions sonores pour le fret ferroviaire;
41. estime que le passage au trafic ferroviaire et fluvial doit être favorisé, étant donné qu'il est décongestionnant et moins polluant que le transport routier;
42. observe que les voies navigables doivent jouer un rôle plus important dans la desserte des ports maritimes ayant les fonctions de centres logistiques, notamment pour transporter les marchandises à l'intérieur des terres et pour relier les mers européennes;
43. salue les premiers pas de la Commission vers l'introduction de normes en matière de carburant pour les véhicules utilitaires lourds et de limitations des émissions de CO<sub>2</sub>, ainsi que d'objectifs de réduction des émissions des autres gaz à effet de serre pour le secteur du transport de fret routier, sur la base des accords de Paris; est d'avis que des mesures qui supposent une profonde révision des normes d'infrastructures et opérationnelles du RTE-T ne devaient être envisagées que si d'autres possibilités, comme la réduction des «retours à vide», un meilleur usage et la disponibilité des autres carburants, une amélioration de la logistique et des systèmes de propulsion, ne permettent pas de gagner davantage en efficacité avec moins d'impact sur les

infrastructures et sur l'environnement;

44. demande à la Commission d'évaluer la possibilité d'établir une méthode de comptabilisation unique et commune des émissions de gaz à effet de serre tout au long de la chaîne d'approvisionnement et pour l'ensemble des solutions de transport modal;
45. demande à la Commission d'encourager le développement des modes de transport électrique ou alternativement motorisés et des infrastructures nécessaires le long du RTE-T et, en particulier dans les centres urbains, la mise en place de systèmes de transports innovants faisant appel, par exemple, à l'utilisation de véhicules électriques et de sources d'énergie renouvelables, et le développement de carburants de substitution et de l'infrastructure correspondante; souligne que l'utilisation de véhicules utilitaires commerciaux électriques et légers dans la logistique du «dernier kilomètre» réduit les émissions de CO<sub>2</sub> en général ainsi que les émissions locales polluantes et sonores en particulier, et contribue ainsi de manière positive à la qualité de l'air en ville; souligne, par conséquent, la nécessité d'une infrastructure de charge sur les plateformes logistiques;
46. estime que d'autres mesures sont nécessaires pour rendre le transport routier plus efficace et respectueux de l'environnement dans la chaîne logistique; propose d'alléger les restrictions de circulation et d'assurer la continuité et une logistique pleinement efficace dans les corridors du réseau principal pour les véhicules utilitaires lourds chargés, roulant avec des carburants alternatifs propres et respectueux des normes les plus strictes en matière d'émissions, de bruit, de sécurité et de normes sociales; insiste pour qu'au moins, les corridors du réseau central comportent des stations de ravitaillement en carburants alternatifs et des zones de parking sécurisées pour les camions ainsi que les équipements indispensables pour permettre aux conducteurs routiers professionnels de profiter de leurs périodes de repos dans des conditions décentes;
47. considère que l'adoption de systèmes de propulsion plus propres dans le transport de marchandises devrait être renforcée au moyen d'un déploiement coordonné et urgent d'infrastructures de distribution de carburants alternatifs dans les corridors RTE-T, conformément à la législation de l'Union;
48. insiste sur l'importance d'améliorer l'apport d'informations sur les services multimodaux et logistiques ainsi que l'accès à ces informations, en particulier pour les PME qui n'y ont qu'un accès restreint; demande à la Commission, en collaboration avec les opérateurs du réseau et les États membres, de faciliter l'échange des accords, des outils, des conventions, de la législation et des bonnes pratiques en vigueur en matière de transport multimodal dans l'Union et de rédiger un manuel, à disposition sur l'internet, pour venir en aide aux opérateurs économiques;
49. observe que la numérisation des services a un rôle à jouer pour favoriser des solutions de transport multimodal plus respectueuses de l'environnement; demande à la Commission, dès lors, de favoriser, notamment par une approche législative cohérente au niveau de l'Union, l'accès aux données concernant les flux de trafic le long des corridors et le partage de celles-ci, l'utilisation de transports multimodaux, surtout pour les PME, et d'assurer une participation plus importante des acteurs locaux et des pouvoirs publics dans ce secteur, afin de permettre une meilleure gestion de la chaîne

d'approvisionnement et une utilisation plus efficace des ressources et des infrastructures, notamment par le partage des bonnes pratiques; souligne que l'accès aux données relatives aux flux de trafic par des acteurs tels que des fournisseurs de cartes numérisées et de services de navigation est fondamentale pour permettre le transport intermodal, des itinéraires plus efficaces, la conduite automatisée et les systèmes de transport intelligents, ainsi que la circulation en peloton (regroupant plusieurs véhicules) dans le transport routier de marchandises, cette dernière permettant de mieux utiliser le sillage et donc de réduire les émissions et d'augmenter les capacités des routes;

50. recommande que l'installation de systèmes antidémarrage en cas d'alcoolémie – avec une marge de tolérance faible et scientifiquement fondée – soit obligatoire dans tous les nouveaux types de véhicules servant au transport de marchandises;

***Proposer de meilleures formations et conditions d'emploi pour attirer de nouveaux professionnels***

51. observe que les conditions de travail et de vie de la main-d'œuvre dans la chaîne logistique se sont considérablement détériorées au cours des dernières années, rendant ce secteur moins attractif pour les nouvelles générations, en particulier pour les travailleurs mobiles;
52. constate avec inquiétude que le secteur de la logistique est confronté à une pénurie de main-d'œuvre, que les développements technologiques vont créer de nouveaux défis dans les années à venir et que la lenteur de l'adaptation de sa main-d'œuvre aux nouvelles technologies, notamment numériques, pourrait miner les performances du secteur; demande à la Commission de recenser les besoins en formation et en apprentissage au niveau européen, ainsi que de déterminer les conditions de travail, les coûts et les obstacles qui découragent la main-d'œuvre d'entrer dans le secteur des transports, et de proposer en urgence des mesures visant à rendre le secteur plus attractif aux yeux des jeunes et des générations futures; considère qu'il y a là une occasion d'augmenter, sur le marché du travail dans les transports, la proportion de femmes, y compris par des mesures de discrimination positive, et de nouveaux entrants, y compris des ressortissants de pays tiers; estime en outre qu'un investissement stratégique dans la formation et de meilleures conditions de travail doivent inclure une initiative en faveur du développement des connaissances dans le secteur public afin de mieux aborder les problèmes d'urbanisme et d'intégrer l'élaboration de démonstrations et de tests dans lesquels la recherche et l'innovation en matière de fret et de logistique peuvent être appliquées et testées dans des circonstances réelles;
53. invite la Commission à évaluer la possibilité d'investissements financiers dans la formation en alternance et dans la formation professionnelle dans le domaine des transports;
54. exhorte la Commission et les États membres à mettre à disposition suffisamment de parcs de stationnement sécurisés dans les corridors RTE-T afin d'éviter l'augmentation des problèmes de sécurité en lien avec les travailleurs mobiles du secteur des transports;
55. demande à la Commission et aux États membres de tenir compte de ses dernières recommandations relatives aux aspects socio-économiques dans le secteur des transports et à la lutte contre les pratiques déloyales sur le marché du travail; observe

que la législation concernant les conditions sociales et de travail doit respecter l'ensemble des libertés fondamentales de l'Union et qu'elle ne peut ni restreindre la concurrence loyale ni créer aucune charge administrative supplémentaire;

*Nécessité de disposer de meilleures informations statistiques en matière de logistique*

56. souligne la nécessité de disposer de meilleures statistiques en matière de transport intermodal et de performances dans le secteur de la logistique afin de faciliter les prévisions et le réexamen des mesures stratégiques et d'investissement et de fournir des informations importantes aux opérateurs; demande à la Commission de travailler avec les parties prenantes afin de développer un cadre à l'échelle européenne pour les données statistiques sur le transport multimodal et la logistique, notamment de nouveaux indicateurs reflétant mieux les tendances réelles du transport de marchandises;
57. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### Contexte

La logistique englobe les services et les processus de planification, de gestion et d'acheminement du flux de marchandises et d'informations entre le point d'origine et le point de destination. Une logistique de transport des marchandises efficace et durable joue un rôle essentiel au bon fonctionnement de nombreux autres services et activités dans notre économie, englobant la production de biens comme leur livraison et leur recyclage, du niveau local au niveau mondial.

En effet, si l'on considère les activités dans leur ensemble, le secteur européen de la logistique contribue à environ 14 % du PIB de l'Union et emploie plus de 11 millions de personnes dans les États membres de l'Union. De plus, la demande croissante de transport de marchandises, qui doit déjà retrouver d'ici à 2020 les niveaux records qu'elle avait atteints avant la crise économique de 2008, devrait augmenter de plus de 40 % avant l'année 2040. Les effets économiques de la logistique du transport de marchandises et sa contribution à la croissance et la compétitivité européennes peuvent, dès lors, difficilement être surestimés.

La politique de l'Union dans le domaine de la logistique et du transport de marchandises devrait faciliter le maintien d'un environnement favorable et permettre de surpasser les goulets d'étranglement et de saisir le potentiel de croissance et d'emploi dans le secteur, dans un contexte d'évolution des tendances économiques et sociales, de développements technologiques dynamiques et de commerce de plus en plus mondialisé. La hausse du coût énergétique, la nécessité de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, la concurrence en matière de recrutement de personnel talentueux dans des sociétés vieillissantes, l'accélération de la numérisation, l'automatisation et l'autonomisation de la conduite des véhicules et de la manutention, l'intégration accrue des chaînes d'approvisionnement, et la conteneurisation en cours constituent un large spectre de défis et de possibilités qui ont une influence sur le secteur de la logistique.

En 2007, la Commission a mis en place un plan d'action pour la logistique du transport de marchandises afin d'améliorer le système de transport de marchandises de l'Union (relatif aux systèmes de transport intelligents, au fret en ligne, à la durabilité et à l'efficacité, à la simplification des chaînes de transport, aux dimensions des véhicules, aux normes de chargement, aux corridors de transport de marchandises écologique et à la logistique de transport de marchandises en milieu urbain). Depuis lors, des progrès considérables ont été accomplis dans de nombreux domaines. Toutefois, il est nécessaire de progresser davantage, en particulier pour exploiter pleinement le potentiel de la nouvelle politique de réseau d'infrastructure de transports multimodaux mise en avant au cours de ces dernières années et qui entrera en vigueur dans tous les États membres d'ici à 2030, pour ce qui est du réseau principal RTE-T, et d'ici à 2050, pour ce qui est du réseau global.

### Objectif et questions de ce rapport

Dans ce contexte, il est urgent de faire du domaine de la logistique une priorité de l'agenda politique. Il conviendrait de débattre de la manière de façonner une future politique européenne en matière de transport de marchandises et de logistique qui soutienne l'importante fonction du secteur et fixe les priorités nécessaires pour mettre en œuvre le



réseau RTE-T multimodal et ses corridors afin de créer un transport de marchandises multimodal efficace et durable au sein de l'Union, conforme aux objectifs du livre blanc sur le transport 2011, et notamment en ce qui concerne la décarbonation du secteur et ses objectifs de transfert modal.

Ce rapport vise à formuler la position du Parlement européen et à stimuler les initiatives visant à promouvoir le domaine de la logistique de transport de marchandises, en abordant les questions clés suivantes:

*Élaborer une stratégie européenne de logistique du transport de marchandises* – étant donné le rôle crucial de la logistique dans l'efficacité et la durabilité des opérations de transport de marchandises au sein de l'Union, la Commission devrait mettre en avant une nouvelle stratégie européenne pour le transport de marchandises et la logistique, dont le but serait de promouvoir une construction multimodale relative à la nouvelle politique d'infrastructure du RTE-T et de continuer à lever les obstacles réglementaires, administratifs, opérationnels et techniques, afin d'assurer une utilisation optimale des ressources, d'accélérer l'adoption de technologies innovantes prometteuses et d'augmenter l'attractivité du secteur pour les professionnels.

*Favoriser le transport de marchandises multimodal intégré* – cet aspect doit être mis en davantage avant dans les évolutions futures des corridors principaux du RTE-T ainsi que dans les planifications nationales des États membres pour le réseau global, le second niveau du RTE-T, qui apporte une capillarité au réseau principal, alimentant les corridors de trafic de marchandises et assurant une distribution capillaire.

Cela exige, d'une part, la mise au point coordonnée de projets qui encouragent la multimodalité (les terminaux des aéroports, les quais de transbordement et les liens dans les nœuds de communication urbains), fondée sur la demande réelle en matière de transport et considérée comme une priorité pour ce qui est de ses effets locaux et transfrontaliers ainsi qu'à l'échelle des corridors.

Parallèlement, il convient d'amener une réflexion sur la manière dont les infrastructures de transport de marchandises devraient être conçues dans le RTE-T vis-à-vis des zones fortement encombrées, où des réseaux denses accueillent également le trafic des personnes et où le nouveau trafic entraîne davantage d'embouteillages, de bruit et d'autres coûts indirects pour la population environnante.

*Nommer un coordinateur européen du RTE-T en matière de logistique* – ce coordinateur devrait être spécialement désigné afin de compléter le travail en cours des coordinateurs du corridor du RTE-T dans le domaine de la multimodalité, d'y apporter une cohérence et d'intégrer les efforts du RTE-T (et notamment les corridors de fret ferroviaire) dans le contexte plus large d'une future stratégie pour un système de logistique européen efficace.

*Garantir une utilisation optimale des financements disponibles* – compte tenu des énormes besoins en investissement pour compléter l'infrastructure du RTE-T et pour entretenir correctement les infrastructures des routes, des lignes ferroviaires et des voies navigables, il est capital d'assurer des financements suffisants au RTE-T dans le budget européen ainsi qu'une utilisation optimale des moyens disponibles et des mécanismes d'aide. Dans le domaine de la multimodalité, notamment, les États membres, les promoteurs de projets et la

Commission doivent exploiter toutes les synergies entre les financements disponibles dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), des Fonds structurels et d'investissement européens et des instruments financiers de la BEI, et faire pleinement usage du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSD), dont les méthodes consistent, entre autres, à combiner différents instruments relatifs aux aides financières afin de mobiliser davantage les investissements privés.

De plus, la Commission doit veiller davantage à ce que les règles du pacte de stabilité et de croissance (PSC), des aides d'État et des marchés financiers ne freinent pas les investissements, particulièrement là où les projets sont essentiels pour le fonctionnement des corridors de marchandises et apportent une réelle valeur ajoutée européenne. Une application plus flexible du PSC, qui consisterait à exclure les projets d'infrastructures européens authentiques (c'est-à-dire les projets liés au MIE) du calcul de la dette publique, aiderait les États membres qui rencontrent des difficultés économiques et budgétaires à financer les investissements urgents dont ils ont besoin.

Une utilisation optimale des ressources implique également que la planification nationale d'infrastructures des États membres soit tout à fait cohérente avec la planification RTE-T convenue. Or, ce n'est encore aujourd'hui pas toujours le cas. Il serait possible d'assurer une meilleure cohérence grâce à une surveillance adéquate prévue par un chapitre consacré au sein de l'exercice de Semestre européen. À tout le moins, la Commission ne devrait pas donner la priorité à des projets soumis par des États membres à moins qu'ils ne soient parfaitement conformes à la planification convenue du RTE-T.

*Simplifier les règles juridiques et les procédures administratives à tous niveaux* – le marché intérieur de l'Union et les avantages qu'il apporte aux entreprises et aux citoyens européens est fondé sur le principe de la libre circulation des personnes, des marchandises et des services à partir d'un système de transport performant. Il est dès lors crucial que la législation déjà adoptée par l'Union soit transposée et appliquée par les États membres pleinement et dans les délais impartis, et que les redondances et tout nouvel obstacle qui entraverait la libre circulation des biens soient évités. Il est également urgent de réduire davantage la charge administrative en simplifiant et en harmonisant le transport et les documents et procédures de conformité. Des progrès ont été faits, par exemple dans le manifeste maritime électronique, mais la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route est toujours en attente d'adoption dans de nombreux États membres. En ce qui concerne le transport transfrontalier multimodal, notamment, un cadre pour les marchandises électroniques (depuis longtemps envisagé) devrait contribuer à favoriser la simplification, la dématérialisation, l'homogénéisation et la transparence du flux d'informations parmi les entreprises et les autorités. À ce sujet, la Commission devrait proposer une nouvelle initiative fondée sur les travaux du forum sur le numérique dans les transports et la logistique qu'elle a créé.

*Intégrer de manière efficace les moyens de transport* – un transport de marchandises multimodal et efficace et son adoption par les clients et les expéditeurs dépend fortement de l'optimisation du transport entre les différents modes, notamment pour ce qui est du transport routier, ferroviaire ou fluvial. Dans le domaine des chemins de fer, le SEGTF est florissant, mais il nécessite une mise en œuvre accélérée et durable au sein des États membres, surmontant les contraintes de financements actuelles. Les obstacles en matière d'interopérabilité devraient également être surmontés grâce au développement et à la

promotion de l'utilisation de matériel roulant interopérable sur le marché. L'entreprise commune Shift2Rail rassemble les parties prenantes concernées et les ressources en matière de recherche. En ce qui concerne le transport combiné, les opérations transfrontalières devraient être davantage facilitées; les travaux de la Commission relatifs à la modernisation des règles en matière de transport combiné méritent donc d'être soutenus. Dans le domaine du transport routier, il est clair qu'il faut surtout accroître l'efficacité et lutter contre les effets négatifs. Les tendances récentes, telles que l'utilisation d'échanges de marchandises en ligne, peuvent contribuer à réduire les voyages à vide, ce qui permet de gagner en efficacité sans devoir recourir à des camions plus grands. Parallèlement, des mesures non contraignantes, telles que donner la priorité aux véhicules écologiques chargés, qui respectent les normes les plus élevées en matière d'émissions, devraient être exploitées afin de promouvoir la durabilité en matière de transport routier de marchandises et de mettre en place d'autres infrastructures pour les stations d'essence, du moins dans les corridors du RTE-T.

*Améliorer l'accès à l'information sur les services multimodaux et de logistique* – pour permettre une utilisation efficace des options de transport, transfrontalières et intégrées, à des chaînes logistiques de plus en plus complexes, il est capital que les personnes ayant recours à la logistique disposent d'informations accessibles, exactes et fiables au sujet des services multimodaux et logistiques au sein de l'Union. Cela vaut notamment pour les PME, dont la capacité à rassembler ces informations est parfois limitée. Un manuel devrait favoriser un accès égal aux règles et aux bonnes pratiques sur les transports de marchandises multimodaux.

*Favoriser la numérisation et les technologies innovantes* – le renforcement sans précédent de la numérisation dans la communication, les services de l'information, les processus de fabrication et les processus commerciaux ont une grande influence, y compris sur la manière dont le transport de marchandises et les services de logistique sont organisés et appliqués. L'égalité de l'accès aux données et à l'échange de données, l'intégration et l'interopérabilité des systèmes d'informations (nouveaux, actuels et transfrontaliers) sont des questions essentielles qu'il convient d'aborder, tout comme la (cyber)sécurité et les aspects liés à la lutte contre la fraude et à la sécurité, qui sont cruciaux pour la communication entre les entreprises et les autorités. Les infrastructures d'information et de communication «intelligentes» et les services télématiques déployés dans l'Union (tels que le système Galileo, le réseau SafeSeaNet, le système des services d'information fluviales, les systèmes de transport intelligents ou les applications télématiques au service du fret) rendent le transport de marchandises d'aujourd'hui plus efficace et plus sûr et doivent être davantage développés. Les systèmes de transport coopératifs (STI-C) émergents et les éventuelles solutions automatisées et autonomes en matière de transport augmentent le potentiel des innovations dans ce domaine. À cet égard, l'agenda stratégique d'innovation et de recherche en matière de transport de la Commission devrait se concentrer sur le transport de marchandises multimodal intelligent et sur les solutions en matière de transbordement.

*Renforcer l'attractivité du secteur pour les professionnels* – les tendances actuelles montrent que le secteur des transports et de la logistique sera confronté à un manque de main-d'œuvre qualifiée et non qualifiée au cours des prochaines années, ce qui pourrait miner sa performance. Parallèlement, le secteur ne sera capable de profiter des possibilités offertes par les solutions numériques avancées que si son personnel s'adapte aux nouvelles technologies à temps. Il incombe aux États membres, à la Commission et au secteur de la logistique de mettre au point des mesures d'éducation et de formation améliorées. Il faut également pallier

les lacunes du secteur en matière de conditions sociales afin de le rendre plus attractif pour les jeunes et les générations futures.

Dernier constat, mais non des moindres, il demeure nécessaire de mettre au point des transports intermodaux et des statistiques de performance plus complets afin de soutenir les politiques et les planifications et révisions d'investissements, comme dans les corridors du RTE-T, et de fournir un apport précieux aux entreprises dans le secteur de la logistique.

Enfin, l'Union devra également se pencher sur les effets qu'une décision du Royaume-Uni de quitter l'Union pourrait avoir sur la politique en matière de transports et sur le cadre réglementaire et la mise en œuvre du réseau RTE-T, en particulier en ce qui concerne le corridor mer du Nord-Méditerranée, qui relie l'Irlande au continent en passant par le Royaume-Uni.

9.11.2016

## **AVIS DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA SECURITE ALIMENTAIRE**

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur la logistique dans l'Union européenne et le transport multimodal dans les nouveaux corridors du RTE-T  
(2015/2348(INI))

Rapporteur pour avis: Damiano Zoffoli

### **SUGGESTIONS**

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

1. souligne l'interconnexion entre le réseau d'infrastructures du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et le développement de la logistique ainsi que les possibilités que les réseaux peuvent offrir afin de renforcer les performances et les transports multimodaux notamment au moyen d'une meilleure utilisation des infrastructures physiques et numériques existantes et d'un meilleur entretien de celles-ci; considère que l'amélioration des interconnexions, installations et infrastructures existantes devrait constituer le point de départ de toute action entreprise par les États membres ou la Commission en vue d'améliorer les performances de la logistique dans le contexte des corridors du RTE-T;
2. insiste sur le fait que le secteur des transports dans l'Union est responsable de près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre et qu'au vu des tendances actuelles et des politiques adoptées, le transport de marchandises (y compris le transport maritime international) devrait augmenter d'environ 70 % pour 2010-2050; souligne, par conséquent, que le RTE-T devrait être considéré comme un instrument fondamental pour atteindre l'objectif de décarbonation de la politique européenne des transports, laquelle est en mesure de contribuer substantiellement à la réalisation des objectifs de l'accord de Paris conclu lors de la COP 21, dont la ratification par l'Union a récemment permis l'entrée en vigueur, ainsi que des objectifs à long terme de l'Union en matière de climat; souligne, à cet égard, le rôle des organes internationaux et des mesures visant à réduire l'incidence environnementale des transports au niveau mondial;
3. demande à la Commission d'évaluer la possibilité d'établir une méthode de

comptabilisation unique et commune des émissions de gaz à effet de serre tout au long de la chaîne d'approvisionnement et pour l'ensemble des solutions de transport modal;

4. estime que le défi principal que l'Union devra relever en matière de logistique consistera à réduire autant que possible l'incidence du fret dans le domaine de l'environnement et de la santé publique, en particulier du fret routier, responsable d'environ un quart des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports routiers, en réduisant la pollution atmosphérique et sonore et en augmentant l'efficacité conformément à l'accord de Paris;
5. considère qu'il est important de garantir que le développement de la logistique n'entraîne pas une dégradation des conditions de vie, en particulier pour les personnes qui sont déjà exposées à des niveaux de pollution élevés et rappelle qu'il est nécessaire que l'évaluation des projets d'infrastructures prenne en compte les aspects sociaux, environnementaux et économiques, en pleine conformité avec la législation de l'Union et plus particulièrement avec la directive sur l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE), qui doit être correctement transposée, mise en œuvre et appliquée par les États membres;
6. rappelle qu'il est nécessaire de veiller à ce que l'infrastructure prévue corresponde aux besoins réels en matière d'infrastructures durables et à ce qu'elle ne soit pas un fardeau intenable pour l'environnement; à cet égard, insiste sur le fait que la protection de la biodiversité et la réalisation des objectifs de l'Union en matière de conservation devraient être mieux intégrées dans la planification et la mise en œuvre du RTE-T;
7. souligne que l'innovation technologique peut permettre de passer, de façon plus rapide et moins coûteuse, à un système européen de transports plus efficace et durable, en agissant sur trois facteurs principaux: l'efficacité des véhicules, renforcée grâce à de nouveaux moteurs, matériaux et modèles; le recours à une énergie plus propre par l'intermédiaire de nouveaux carburants et systèmes de propulsion, d'autant plus que 95 % de l'énergie utilisée dans le secteur des transports européens est issue du pétrole; et une utilisation plus efficace des réseaux de transport grâce au déploiement de technologies d'information et de communication; estime, dans ce contexte, que le remplacement des combustibles fossiles dans l'approvisionnement en énergie des moyens de transports améliorera la performance environnementale du secteur, et que des mesures telles que les régimes d'incitation afin d'accélérer la reconversion du transport par véhicules commerciaux et utilitaires lourds en un transport au moyen de groupes motopropulseurs alternatifs plus propres, ou des mesures établissant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme solution de remplacement aux carburants diesel et à titre transitoire pour réduire les émissions du transport routier de marchandises jusqu'à ce que les transmissions alternatives telles que les batteries électriques et les piles à combustible soient compétitives devraient dès lors être prises en considération;
8. demande à la Commission d'encourager la compétitivité du fret ferroviaire, par l'intermédiaire de réseaux ferroviaires pleinement interopérables et interconnectés et en garantissant aux entreprises un accès égal, et de faire de même en ce qui concerne le transport par voies navigables intérieures, le transport fluviomaritime, maritime et aérien en assurant l'égalité de traitement, et lui demande instamment de promouvoir les transports multimodaux et intermodaux; constate également que, pour rendre le transfert modal et la logistique du fret ferroviaire plus efficaces et durables, des interventions sont nécessaires tout le long des réseaux de transport en vue de garantir une connexion sans

interruption entre les différents moyens de transport et de veiller ainsi à la simplification et à la fiabilité des services ainsi qu'à la suppression des barrières normatives, techniques et opérationnelles; estime, dans ce contexte, que la Commission devrait proposer un cadre pour l'échange d'informations par voie électronique et la gestion des transports multimodaux (fret en ligne) afin de favoriser un flux d'informations simplifié, dématérialisé, homogène et transparent entre entreprises et autorités;

9. invite la Commission et les États membres, sans pour autant compromettre la sécurité générale, à définir des mesures et des incitations plus efficaces en vue d'encourager les entreprises ferroviaires à réduire le bruit du fret ferroviaire en raison de ses effets néfastes sur la santé, en tenant compte du fait que près de sept millions de personnes dans l'Union se trouvent exposées à des niveaux de bruit ferroviaire supérieurs au seuil d'exposition excessive, notamment dans les zones urbaines; à cet égard, invite la Commission à introduire des limites d'émissions sonores pour le fret ferroviaire;
10. insiste sur la nécessité de concentrer un maximum d'efforts sur la revitalisation des lignes de chemin de fer et le renforcement des voies de navigation intérieures en tant que priorité de la stratégie de transport durable de l'Union; est d'avis qu'en raison du fait que, depuis le début de la crise économique, les voies ferrées, en particulier, n'ont cessé de perdre des parts de marché, les États membres et la Commission devraient proposer de nouvelles initiatives non discriminatoires visant à soutenir ce secteur en Europe; rappelle à la Commission et aux États membres les objectifs ambitieux définis dans le livre blanc sur les transports de 2011 [COM(2011)0144], notamment le transfert de 30 % du fret routier transporté sur plus de 300 km vers le rail et les voies de navigation intérieures d'ici à 2030 et de 50 % d'ici à 2050;
11. rappelle l'importance des interconnexions entre les ports maritimes et d'autres moyens de transport, en particulier les chemins de fer, dans le but de favoriser les moyens de transport les plus respectueux de l'environnement, d'améliorer l'intermodalité et de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>; demande à la Commission de concentrer ses efforts sur l'amélioration des interconnexions avec les ports maritimes pour lesquels les connexions avec les chemins de fer et les corridors du RTE-T sont en attente;
12. souligne qu'il est important d'investir dans la logistique du «dernier kilomètre» et de rendre plus écologique la logistique des nœuds centraux, en particulier ceux des villes et des ports, afin de renforcer l'intégration entre les nœuds urbains et les corridors principaux, étant donné que les zones urbaines sont les points de départ et d'arrivée de la plupart des flux de transport, et d'œuvrer à la simplification des procédures administratives et de dédouanement afin de réduire les délais et le coût global des transports; signale le potentiel de la navigation fluviale et de la dimension maritime du RTE-T dans la réduction de l'incidence environnementale du secteur des transports;
13. demande à la Commission d'encourager le développement des modes de transport électrique et des infrastructures nécessaires le long du RTE-T et, en particulier dans les centres urbains, la mise en place de systèmes de transports innovants faisant appel, par exemple, à l'utilisation de véhicules électriques et de sources d'énergie renouvelables, et le développement de carburants de substitution et de l'infrastructure correspondante; souligne que l'utilisation de véhicules utilitaires commerciaux électriques et légers dans la logistique du «dernier kilomètre» réduit les émissions de CO<sub>2</sub> en général ainsi que les

émissions locales polluantes et sonores en particulier, et contribue ainsi de manière positive à la qualité de l'air en ville; souligne, par conséquent, la nécessité d'une infrastructure de charge sur les plateformes logistiques;

14. souligne le rôle que la recherche et l'innovation peuvent jouer dans le développement d'une logistique durable du point de vue environnemental et numérisée, ainsi que dans celui de systèmes et services d'information davantage interopérables et interconnectés;
15. souligne l'importance qu'aura l'achèvement du marché unique numérique européen pour les transports et la logistique et, en particulier, la nécessité de garantir une connectivité à hautes disponibilité, fiabilité et stabilité tout le long du RTE- T et des corridors ferroviaires;
16. invite la Commission à concevoir une nouvelle stratégie d'innovation et de déploiement pour le secteur des transports, en prise directe avec le plan stratégique européen pour les technologies énergétiques (plan SET), afin de déterminer les outils de gouvernance et de financement les plus appropriés et de garantir une application rapide des résultats de la recherche;
17. demande à la Commission, étant donné que la numérisation des services a un rôle à jouer en encourageant des solutions de transport plus respectueux de l'environnement, de favoriser, notamment par une approche législative cohérente au niveau de l'Union, l'accès aux données concernant les flux de trafic le long des corridors et le partage de celles-ci, l'utilisation de transports multimodaux, surtout pour les PME, et d'assurer une participation plus importante des acteurs locaux et des pouvoirs publics dans ce secteur, afin de permettre une meilleure gestion de la chaîne d'approvisionnement et une utilisation plus efficace des ressources et des infrastructures, notamment par le partage des bonnes pratiques; souligne que l'accès aux données relatives aux flux de trafic par des acteurs tels que des fournisseurs de cartes numériques et de services de navigation est fondamentale pour permettre le transport intermodal, des itinéraires plus efficaces, la conduite automatisée et les systèmes de transport intelligents, ainsi que la circulation en peloton (regroupant plusieurs véhicules) dans le transport routier de marchandises, cette dernière permettant de mieux utiliser le sillage et donc de réduire les émissions et d'augmenter les capacités des routes;
18. fait remarquer que la réglementation en matière de transport est actuellement liée au mode de transport et relève de la compétence de différentes instances internationales telles que l'Organisation maritime internationale (OMI) ou l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI); note, en outre, que le développement et la révision générale du système des transports multimodaux sont difficiles en raison des nombreux acteurs concernés;
19. recommande que l'installation de systèmes antidémarrage en cas d'alcoolémie excessive – avec une marge de tolérance faible et scientifiquement fondée – dans tous les nouveaux types de véhicules servant au transport de marchandises devienne obligatoire;
20. invite la Commission à mettre davantage de ressources à disposition et à optimiser l'utilisation des fonds européens, surtout pour les projets ayant pour but de réduire l'incidence négative des transports, et en particulier du fret ferroviaire, sur l'environnement, et également pour les projets durables qui présentent un risque accru et



qui sont par conséquent moins attrayants pour les investisseurs privés;

21. demande à la Commission de prendre en considération les effets que la promotion de la stratégie «juste à temps» entraîne sur l'environnement du fait de l'augmentation du nombre de véhicules en circulation;
22. souligne la nécessité d'intégrer les opérations de logistique de distribution et de logistique inversée afin de réduire l'ensemble des besoins de mouvement des véhicules, également au vu de la transition progressive vers une économie circulaire.

**RÉSULTAT DU VOTE FINAL  
EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS**

<b>Date de l'adoption</b>	8.11.2016
<b>Résultat du vote final</b>	+: 52 -: 2 0: 0
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Marco Affronte, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Cristian-Silviu Buşoi, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Mireille D'Ornano, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Jørn Dohrmann, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Françoise Grossetête, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Kateřina Konečná, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Estefanía Torres Martínez, Damiano Zoffoli
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Nicola Caputo, Michel Dantin, Christofer Fjellner, Elena Gentile, Peter Jahr, James Nicholson, Jasenko Selimovic, Bart Staes
<b>Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final</b>	Jens Nilsson, Marco Valli

**RÉSULTAT DU VOTE FINAL  
EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND**

<b>Date de l'adoption</b>	5.12.2016
<b>Résultat du vote final</b>	+: 41 -: 4 0: 0
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Bruno Gollnisch, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Daniel Dalton, Fabio De Masi, Maria Grapini, Werner Kuhn, Ramona Nicole Mănescu, Matthijs van Miltenburg
<b>Suppléant (art. 200, par. 2) présent au moment du vote final</b>	Jeroen Lenaers