

Transports combinés: cadre d'appui pour le transport intermodal de marchandises; calcul des économies de coûts externes et la production de données agrégées

2023/0396(COD) - 07/11/2023 - Document de base législatif

OBJECTIF : rendre le transport de marchandises plus durable en améliorant la compétitivité du transport intermodal de marchandises par rapport au transport exclusivement routier.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : le transport intermodal combine les meilleures performances environnementales et l'efficacité énergétique du transport ferroviaire et fluvial avec l'accessibilité et la flexibilité du transport routier et est donc essentiel pour permettre une plus grande utilisation du transport ferroviaire et fluvial de marchandises. Il permet également une répartition plus efficace des volumes entre les modes de transport et s'attaque efficacement aux coûts externes du transport routier qu'il est difficile d'internaliser complètement, en particulier la congestion et les accidents.

La directive 92/106/CEE du Conseil a établi un cadre pour encourager le développement du transport intermodal, et en particulier les opérations de transport combiné. Elle soutient les opérations de transport intermodal qui concurrencent le transport routier unimodal et constitue le principal acte législatif de l'Union visant à encourager le transfert du fret routier vers des modes de transport à plus faibles émissions tels que les voies navigables intérieures, le transport maritime à courte distance et le rail. Si la directive 92/106/CEE a contribué au développement de la politique de l'Union en matière de transfert modal, son champ d'application limité, son soutien insuffisant et les lacunes de sa mise en œuvre ont réduit son efficacité.

Il est donc nécessaire de veiller à ce que les opérations de transport intermodal dans l'Union, qui réduisent les coûts externes en étant plus respectueuses de l'environnement, plus sûres, plus efficaces sur le plan énergétique et en provoquant moins d'encombres que le transport routier, deviennent attrayantes pour les entreprises.

CONTENU : pour répondre à ces attentes, la Commission a élaboré une nouvelle proposition de **modification de la directive sur le transport combiné**.

L'objectif de cette initiative est de recentrer le cadre de soutien créé par cette directive et d'accroître ainsi la compétitivité du transport intermodal par rapport au transport routier à longue distance afin de stimuler le transfert du fret routier vers d'autres modes de transport et de réduire ainsi les coûts externes.

La directive modifiée s'applique à l'ensemble du transport intermodal en ce qui concerne les cadres politiques nationaux, les rapports et la transparence des terminaux, et établit un cadre de soutien spécifique pour le sous-ensemble du transport intermodal qui permet d'économiser un certain niveau de coûts externes.

Plus précisément, la proposition

- **clarifie le champ d'application** de la directive sur le transport combiné en définissant les nouvelles conditions à remplir pour que des opérations puissent être qualifiées de «transport combiné»;

- introduit l'obligation pour les plateformes numériques établies en vertu du règlement concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI) de fournir une fonctionnalité permettant de **calculer les économies de coûts externes** et de générer des données agrégées sur les volumes annuels de transport combiné.

La révision proposée :

- **augmente l'efficacité et la compétitivité du transport intermodal**. Elle recentre le soutien sur des opérations qui réduisent d'au moins **40%** les externalités négatives par rapport aux opérations de transport exclusivement routier entre les mêmes points de départ et d'arrivée;

- introduit une **dérogation** aux interdictions temporaires de conduite, telles que les interdictions de circuler le week-end, pour le transport combiné;

- fixe un objectif de compétitivité consistant à **réduire d'au moins 10%** le coût moyen porte-à-porte des opérations de transport combiné que les États membres devraient réaliser dans un délai de 7 ans en mettant en place les politiques requises pour y parvenir;

- renforce la **transparence** du fonctionnement du marché : un nouveau portail de l'UE pour les informations sur le transport intermodal fournira des liens vers les cadres d'action nationaux de tous les États membres, ainsi que des informations pratiques sur les mesures en place.

Implications budgétaires

La proposition entraîne un coût net pour le budget de l'Union de 2 millions d'euros sur la période 2025-2050.