



**2015/2348(INI)**

9.11.2016

## **AVIS**

de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité 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

PA\_NonLeg

## 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 disponibilités, 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 respectueuses 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