

## **Transport de marchandises en Europe**

### **Résolution du Parlement européen du 4 septembre 2008 sur le transport de marchandises en Europe (2008/2008(INI))**

*Le Parlement européen,*

- vu les communications de la Commission intitulées "L'agenda de l'UE pour le transport de marchandises: renforcer l'efficacité, l'intégration et le caractère durable du transport de marchandises en Europe" (COM(2007)0606), "Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises" (COM(2007)0607), "Vers un réseau ferroviaire à priorité fret" (COM(2007)0608) et "Contrats pluriannuels concernant la qualité de l'infrastructure ferroviaire" (COM(2008)0054),
  - vu la communication de la Commission intitulée "La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable" (COM(2006)0336),
  - vu la communication de la Commission sur le déploiement du système européen de signalisation ferroviaire ERTMS/ETCS (COM(2005)0298),
  - vu les conclusions du Conseil des 29 et 30 novembre et du 3 décembre 2007 sur la communication de la Commission intitulée "Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises", ainsi que du 7 avril 2008 sur la communication de la Commission intitulée "Vers un réseau ferroviaire à priorité fret",
  - vu le Livre vert de la Commission intitulé "Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine" (COM(2007)0551),
  - vu sa résolution du 5 septembre 2007 sur la logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable<sup>1</sup>,
  - vu sa résolution du 9 juillet 2008 sur une nouvelle culture de la mobilité urbaine<sup>2</sup>,
  - vu l'article 45 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A6-0326/2008),
- A. considérant que le secteur des transports est responsable de près de 30 % des émissions de CO<sub>2</sub> dans l'Union européenne – et même de 40 % dans les villes – et que, malgré les efforts déployés pour l'amélioration technique et l'innovation, les émissions de CO<sub>2</sub> ont connu une croissance de 26 % entre 1990 et 2005, alors qu'elles ont été réduites de 10 % dans d'autres secteurs grâce à des investissements substantiels s'élevant à plusieurs milliards d'euros,
- B. considérant que le transport durable et efficace de marchandises en Europe joue un rôle primordial dans l'existence d'une économie performante et compétitive, dans la satisfaction

---

<sup>1</sup> JO C 187 E du 24.7.2008, p. 154.

<sup>2</sup> Textes adoptés de cette date, P6\_TA(2008)0356.

des exigences des consommateurs et dans la création d'un nombre considérable d'emplois et de richesses pour les citoyens européens,

- C. considérant que pour le transport de marchandises, une augmentation de quelque 50 % (en tonnes kilomètres) est prévue entre 2000 et 2020, selon les estimations du Livre blanc de la Commission intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix" (COM(2001)0370), et qu'entre 1995 et 2005, le transport de marchandises a crû plus rapidement – quelque 30 % – que le produit intérieur brut; que, de surcroît, la croissance de l'ensemble du transport de marchandises résulte pour l'essentiel d'une augmentation du transport routier et aérien disproportionnée par rapport aux autres modes de transport,
- D. considérant que des solutions privilégiant des systèmes de logistique et de transport de marchandises plus durables et efficaces ainsi que les solutions d'intégration intermodale de tous les modes de transport sont propres non seulement à améliorer l'économie et la sécurité mais aussi à permettre à l'Union d'atteindre les objectifs en matière de changement climatique et d'économies d'énergie qu'elle s'est assignés pour 2020,
- E. considérant que pour relever ces défis, l'Union et les États membres devraient, dans le contexte actuel de ressources budgétaires insuffisantes, se fixer certaines priorités coordonnées, concentrer leurs ressources sur un nombre limité de mesures favorisant la durabilité et l'intermodalité du transport de marchandises, et prendre en compte les régions sensibles,
- F. considérant qu'il conviendrait de développer davantage le réseau de corridors européens en se fondant sur le réseau existant ainsi que sur les structures et technologies actuelles, et en y intégrant également les "corridors verts" pour l'ensemble des modes de transport de marchandises sur la base de critères durables et ambitieux en matière d'environnement,
- G. considérant que l'objectif du plan d'action pour la logistique du transport de marchandises susmentionné doit consister à faciliter les opérations de transport de marchandises en Europe et au-delà dans l'intérêt de l'ensemble des entreprises européennes et de la compétitivité européenne globale,
  - 1. souligne que les systèmes européens de transport de marchandises doivent relever des défis urgents pour accroître l'intégration effective et la durabilité du transport des marchandises en Europe, contribuer dans une plus grande mesure à l'amélioration de la mobilité, à l'efficacité énergétique et à la réduction de la consommation de carburant, des émissions polluantes et des coûts externes, et se félicite, partant, des communications susmentionnées de la Commission et des conclusions du Conseil; encourage la Commission, les États membres et l'industrie à soutenir désormais une politique du transport de marchandises qui s'inscrit dans une perspective plus durable en termes de mobilité, d'environnement, de climat, d'économie, de sécurité et d'intérêts sociaux, en promouvant, dans une Union élargie, non seulement la mise en œuvre de systèmes logistiques plus efficaces, dans le cadre de l'intégration progressive des corridors ferroviaires transfrontaliers prioritaires de transport de marchandises, points de concentration et réseaux conventionnels, mais aussi l'application des principes de l'usager-payeur et du pollueur-payeur pour tous les modes de transport;
  - 2. soutient l'avis de la Commission selon lequel la comodalité et l'intermodalité demeurent des facteurs clés dans la mise en place de transports de marchandises durables et efficaces en Europe;

3. constate, cependant, que les compétences et moyens de l'Union sur le plan de l'amélioration des marchés de transport de marchandises sont limités; note que des tronçons clés du réseau sont déjà utilisés à leur pleine capacité; invite donc instamment les ministres des transports responsables des principaux corridors européens à aborder la question des investissements infrastructurels et à convenir tout au moins d'une coordination de leurs plans d'investissement nationaux afférents à leurs corridors respectifs;
4. est convaincu que la logistique du transport de marchandises en milieu urbain requiert une approche spécifique; espère que le débat concernant le Livre vert susmentionné sur la mobilité urbaine ainsi que le plan d'action pour la logistique du transport de marchandises peuvent conduire à un échange de bonnes pratiques entre les villes permettant de trouver des solutions durables pour leur approvisionnement;
5. demande, par conséquent, que la Commission présente, au plus tard fin 2008, un programme de renforcement de la coopération entre les États membres responsables de projets dans ce domaine et qu'elle facilite et évalue les possibilités de résolution des blocages actuels en portant une attention particulière au transport de marchandises, et en tenant dûment compte de la valeur ajoutée du facteur logistique;
6. soutient le concept de réseaux réservés au transport de marchandises, devant utiliser les réseaux existants du trafic conventionnel qui se libèrent du fait des progrès réalisés dans le domaine des trains à grande vitesse;
7. souligne que les réseaux de fret ferroviaire devraient se fonder sur les corridors de transport de marchandises les plus "pertinents pour le marché", en tenant compte des corridors ERTMS existants (système européen de gestion du trafic ferroviaire) ainsi que du réseau RTE-T (réseau transeuropéen de transport) – devant, au besoin, être élargis pour couvrir des zones spécifiques qui génèrent de forts volumes de trafic, tels que les ports; estime que des "coordinateurs des corridors de haut niveau" devraient être nommés lorsque cela n'a pas encore été fait; invite l'Agence ferroviaire européenne, en tant qu'autorité de l'ERTMS, à veiller à l'interopérabilité de ces trajets;
8. attend de la Commission qu'elle définisse les "corridors verts" en tant que projets de mobilité et d'intermodalité exemplaires, qu'elle opère un transfert vers des modes de transport respectueux de l'environnement afin de réduire globalement les accidents, l'encombrement, le bruit, la pollution locale toxique et non toxique, les émissions de CO<sub>2</sub>, l'occupation des sites et la consommation d'énergie, et qu'elle renforce l'utilisation des énergies renouvelables (en particulier l'énergie éolienne et solaire) conformément à la législation communautaire, à ses objectifs et aux systèmes de transport intelligents;
9. demande instamment, à cet égard, à la Commission et aux États membres de prévoir des incitations plus importantes pour promouvoir la performance environnementale de tous les modes de transport et favoriser la combinaison la plus efficace de ceux-ci, et ce aux fins de porter le moins atteinte possible à l'environnement, en particulier dans les "corridors verts";
10. propose d'encourager l'intégration de la planification régionale, des processus de production et de la structure du marché, y compris la suppression des transports inutiles, ainsi que le raccourcissement des distances et l'adaptation de la vitesse en transport de marchandises; estime qu'il faut éviter, en transport de marchandises, le trafic discontinu, cause de pertes de temps et de forte consommation d'énergie et ce en adaptant la vitesse grâce à l'informatique;

11. juge prioritaire d'améliorer l'application correcte ainsi que le renforcement de la législation existante concernant le transport de marchandises dangereuses et polluantes;
12. invite instamment la Commission et les États membres à faire progresser l'échange de bonnes pratiques dans les régions transfrontalières sensibles (régions montagneuses et agglomérations) ainsi que dans les villes, en tenant compte des recommandations comprises dans sa résolution précitée sur la mobilité urbaine ainsi que de l'expérience acquise lors de la mise en œuvre du programme CIVITAS concernant un transport urbain plus performant et plus propre, en renforçant la dimension logistique;
13. invite la Commission à concentrer le cofinancement de l'Union sur l'efficacité, l'interopérabilité et la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, des nœuds intermodaux et de tous les autres modes de transport de marchandises;
14. invite également la Commission et les États membres, dans la perspective de la révision du budget de l'Union prévue pour 2009, à réfléchir dès à présent à la place des transports dans ce budget, afin que l'on évite de répéter les erreurs passées et que l'on garantisse à l'avenir des investissements suffisants dans les infrastructures stratégiques afin de réaliser les objectifs que l'Union s'est fixés en matière de développement durable et de réduction des émissions;
15. souligne l'extrême importance de la mise en place de péages routiers interopérables pour garantir un transport de marchandises efficace en Europe;
16. considère qu'une meilleure connexion entre les ports maritimes et intérieurs et le réseau ferroviaire et routier de l'arrière-pays est un élément important de l'infrastructure de transport; souligne le rôle essentiel que jouent les plateformes intérieures ainsi que les ports secs;
17. est convaincu du potentiel que représentent les voies navigables intérieures en matière de transport de marchandises, et invite instamment la Commission à veiller à la bonne mise en œuvre du programme d'action NAIADES relatif à la promotion du transport par voie navigable en Europe;
18. souligne qu'il est possible de réaliser de façon souple et rapide des investissements dans les terminaux de l'arrière-pays et d'éliminer ainsi les goulets d'étranglement dans l'ensemble de la chaîne intermodale;
19. demande que le respect et/ou l'introduction de normes intermodales stables en ce qui concerne les dimensions et les poids des véhicules, conteneurs et installations de transbordement soient considérés comme revêtant une importance stratégique dans l'optique d'un transfert du transport de marchandises vers le rail et les voies d'eau présentant un caractère durable, et, partant, de la réduction des coûts d'infrastructure;
20. constate que différentes techniques horizontales qui simplifieraient le transfert de marchandises non seulement des camions vers des véhicules ferroviaires mais aussi entre différents écartements de rails ne sont pas, souvent, normalisées de façon suffisante; demande dès lors instamment aux instances internationales et européennes de s'employer à normaliser ces techniques en particulier aux fins de renforcer l'efficacité et de réduire davantage les coûts; souligne, à cet égard, l'importance d'aboutir rapidement à la définition d'une norme mondiale pour les unités de chargement intermodales;

21. invite la Commission à concevoir ses lignes directrices pour les aides environnementales et ferroviaires de façon à faciliter les investissements dans le transport ferroviaire durable de marchandises; souligne, à cet égard, l'importance stratégique que revêt un cofinancement des mesures de réduction du bruit, y compris à la source (post-équipement des wagons de marchandises), comme c'est déjà le cas pour l'installation du système ERTMS dans le matériel roulant;
22. est convaincu que la gestion de l'infrastructure et la prestation de services doivent être transfrontalières, non discriminatoires et transparentes, afin de permettre une logistique du transport de marchandises efficace, interopérable et harmonieuse; souligne, à cet égard, l'importance d'achever le marché intérieur des transports pour tous les modes de transport; se félicite à cet égard de la proposition de la Commission visant à développer un espace de transport maritime européen sans frontières et soutient l'idée d'un document de transport unique et de points d'interface uniques pour tous les modes de transport;
23. souligne qu'un marché intérieur du transport routier qui fonctionne bien pourrait contribuer à rendre les transports plus efficaces et à diminuer les trajets à vide; demande à la Commission de veiller strictement au respect de la législation communautaire régissant les opérations internationales de transport routier et de cabotage; reconnaît que les États membres peuvent limiter, sous certaines conditions, le cabotage mais demande à la Commission d'intervenir fermement, en sa qualité de gardienne du traité, contre les restrictions et les sanctions disproportionnées qu'un certain nombre d'États membres imposent à cet égard à des transporteurs étrangers;
24. invite la Commission à prévoir, dans les contrats pluriannuels pour la qualité de l'infrastructure ferroviaire, des conditions-cadres pour des normes de qualité minimales dans toute l'Europe; propose aux États membres de subordonner l'octroi des crédits pour la construction, le développement et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire à ces normes de qualité et de considérer qu'il s'agit là d'un tout indissociable, en sorte de contribuer à accroître l'efficacité ou à réduire les coûts;
25. demande à la Commission de contrôler et de promouvoir la mise en œuvre efficace et cohérente des meilleures pratiques dans les contrats pluriannuels pour la qualité de l'infrastructure ferroviaire; appelle la Commission, sur la base de sa communication COM(2008)0054 précitée, à élaborer un modèle d'analyse comparative des services d'infrastructure, en collaboration étroite avec les gestionnaires des infrastructures, qui impliquera, notamment, la publication d'indicateurs de performance clés;
26. demande à la Commission de présenter des recommandations plus strictes sur les contrats pluriannuels pour la qualité de l'infrastructure et ses capacités (reposant sur un contrôle transparent de l'application actuelle de l'article 6 de la directive 2001/14/CE<sup>1</sup>); à cet égard, invite la Commission à demander instamment aux États membres de mettre en place ces cadres de financement pluriannuels afin de garantir une stabilité financière aux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires pour leurs besoins de maintenance et de renouvellement (qui demandent un financement public suffisant);
27. invite la Commission à soutenir les projets concernant l'exploitation différenciée des lignes

---

<sup>1</sup> Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (JO L 75 du 15.3.2001, p. 29).

à grande vitesse, par exemple pour le fret léger;

28. presse la Commission de dresser un inventaire des wagons équipés d'un système de navigation par satellite dans l'Union, en sorte de pouvoir étudier sur cette base l'interopérabilité ou la compatibilité transfrontalières de ces systèmes avec les techniques existantes, mettre en place un système de navigation par satellite interopérable pour les nouveaux wagons et promouvoir le post-équipement des wagons déjà en service; plaide pour l'adoption des meilleures pratiques en matière de techniques de chargement, en sorte de structurer la chaîne intermodale du début à la fin du processus de transbordement et de déchargement, afin d'accroître l'efficacité de l'ensemble du secteur;
29. souligne la nécessité d'uniformiser et de simplifier les procédures administratives des autorités parties au marché du transport de marchandises, ainsi que les règles et procédures douanières aux frontières; se félicite en particulier de la décision de créer un espace maritime européen sans frontières; demande instamment à la Commission d'inviter les associations et organisations internationales compétentes à concevoir un document intermodal unique;
30. souligne le manque de formation universitaire satisfaisante en logistique, et invite par conséquent les États membres à faire de la formation universitaire et de la formation professionnelle dans le domaine de la logistique et du transport de marchandises une priorité absolue;
31. invite instamment la Commission à soutenir les projets et les travaux de recherche, et à travailler à des flux d'information standard afin de garantir l'intégration et l'interopérabilité des modes de transport au niveau des données;
32. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.