

Jeudi 19 janvier 2017

P8\_TA(2017)0009

**Logistique dans l'Union européenne et transports multimodaux dans les nouveaux corridors du RTE-T****Résolution du Parlement européen du 19 janvier 2017 sur la logistique dans l'Union européenne et le transport multimodal dans les nouveaux corridors du RTE-T (2015/2348(INI))**

(2018/C 242/04)

*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, la clé de 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>,
- vu les documents thématiques préparés par les coordinateurs européens relatifs aux corridors du RTE-T pour les journées RTE-T 2016 de Rotterdam <sup>(9)</sup>,
- vu les plans de travail des corridors établis par les coordinateurs européens RTE-T,

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

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

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

<sup>(4)</sup> JO C 187 E 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>

<sup>(9)</sup> <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/issues-papers.pdf>.

**Jeudi 19 janvier 2017**

- 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>(1)</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 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);

<sup>(1)</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),

Jeudi 19 janvier 2017

**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;

**Jeudi 19 janvier 2017**

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 bénéficiaires 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 MIE 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 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;

Jeudi 19 janvier 2017

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 logistiques; 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 STI); 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;

**Jeudi 19 janvier 2017**

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'automatisation 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'automatisation 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;

Jeudi 19 janvier 2017

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;

**Jeudi 19 janvier 2017**

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;

Jeudi 19 janvier 2017

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;

o

o o

57. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

---