

# TRANSPORT COMBINÉ DE MARCHANDISES

Proposition COM(2023) 702 du 7 novembre 2023 de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 92/106/CEE du Conseil en ce qui concerne un cadre d'appui au transport intermodal de marchandises (directive TC) et le règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le calcul des économies de coûts externes et la production de données agrégées.

## Analyse du cep No. 5 /2024

**VERSION COURTE** [Aller à la version longue]

### Contexte | Objectif | Parties concernées

**Contexte** : Le transfert du transport de marchandises de la route vers le rail, les voies fluviales ou la mer réduira les effets négatifs du transport de marchandises - émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants atmosphériques, accidents, bruit et congestion (« coûts externes »). Le transport de marchandises par rail, voies fluviale ou voie maritime implique invariablement plusieurs modes de transport (« intermodal »), y compris des trajets routiers. Si les trajets routiers sont courts, le transport intermodal peut être promu en tant que « transport combiné » (TC).

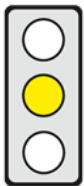
**Objectif** : En révisant la directive TC, la Commission souhaite accroître la compétitivité du transport intermodal par rapport au transport routier de marchandises, promouvoir le transfert du transport de marchandises des transports routiers vers d'autres modes de transport et, d'une manière générale, réduire les coûts externes du transport de marchandises.

**Parties concernées** : Opérateurs de TC, opérateurs de terminaux, transitaires, sociétés de transport et affréteurs.

### Brève Évaluation

#### Pour

- ▶ Il est logique de promouvoir le TC car il est plus respectueux de l'environnement que le transport routier de marchandises.
- ▶ Exempter les étapes initiales et finales des opérations de TC des interdictions de circuler les week-ends, la nuit et les jours fériés augmente la compétitivité du TC sans nécessiter de financement de l'État.



#### Contre

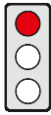
- ▶ La nouvelle définition du TC, qui exige que les opérations de TC permettent d'économiser au moins 40 % des coûts externes du transport routier, ne reflète pas correctement la complexité et les avantages du TC, n'offre pas de sécurité en matière de planification et exclut de nombreuses opérations de TC existantes.
- ▶ Prouver via les plateformes eFTI qu'un transport peut être considéré comme un TC éligible est trop complexe, peu pratique, nécessite trop de données sensibles et découragera les nouveaux clients.
- ▶ L'objectif de réduction des coûts du TC de 10 % pour les États membres est trop faible car le TC, plus respectueux de l'environnement, sera cannibalisé si les nouveaux avantages concurrentiels du transport routier de marchandises - dus à l'augmentation des dimensions et des poids - ne sont pas suffisamment compensés en termes de coûts.

#### Autres possibilités d'action

- ▶ Une définition du TC qui limite la proportion de tronçons routiers dans l'itinéraire global, ainsi que des réglementations spéciales pour les itinéraires transalpins, le transport maritime et les pays dont l'écartement des voies ferrées est différent.

### Nouvelle définition du TC [Version longue A.3.2, C.1.3]

**Proposition de la Commission** : Les opérations de TC éligibles au sein de l'UE doivent générer des coûts externes inférieurs d'au moins 40 % à ceux des alternatives offertes par le transport routier unimodal ou - dans le cas du transport entre une île et le continent - dans le transport maritime intermodal (« seuil de 40 % des coûts externes »).



**Évaluation du cep** : La nouvelle définition du TC ne reflète pas de manière adéquate la complexité et les avantages du TC au-delà de la réduction des coûts externes - tels que l'efficacité énergétique, de meilleures conditions de travail pour les chauffeurs routiers, une capacité supplémentaire face à la pénurie de chauffeurs. Le seuil arbitraire de 40 % des coûts externes exclut de nombreuses opérations de TC existantes - telles que les trajets transalpins, ainsi que les opérations de transport vers la péninsule ibérique qui ne sont effectuées par rail que jusqu'à la frontière franco-espagnole en raison d'un écartement des rails différent.

## Preuve de TC - seuil de 40 % des coûts externes [Version longue A.4, C.1.3.3-4]

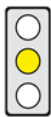
**Proposition de la Commission** : Pour prouver qu'une opération de transport est éligible au TC (« preuve de TC »), l'organisateur du TC doit enregistrer, sur une plateforme électronique d'information sur le fret (« plateforme eFTI »), les détails concernant les entreprises, les terminaux, les modes de transport et les marchandises concernés, le point de départ et la destination, ainsi que les dates de début et de fin (« informations sur le transport »), pour toutes les étapes du voyage, avant le début de l'opération. La plateforme calcule ensuite si le transport dépasse le seuil de 40 % d'économies de coûts externes.



**Évaluation du cep** : Apporter la preuve de TC en calculant les économies réalisées sur les coûts externes est trop complexe, peu pratique et nécessite trop de données sensibles. Cela découragera les nouveaux clients potentiels du TC. En raison de l'évolution dynamique des coûts externes, il n'y a pas de certitude en matière de planification, ce qui entrave les relations contractuelles à long terme. Au lieu de cela, la preuve de TC devrait être fondée sur l'exigence qu'une proportion minimale de l'itinéraire - par exemple 55 % - ne soit pas couverte par la route.

## Exigences relatives aux plates-formes eFTI [Version longue A.5, C.1.3.5]

**Proposition de la Commission** : les plates-formes eFTI doivent permettre de calculer les économies de coûts externes réalisées grâce aux informations sur le transport et de générer des données annuelles agrégées sur les opérations de TC pour les rapports de la Commission, notamment en ce qui concerne le volume du transport intermodal, ventilé par combinaison modale, segment de marché, technologie de transbordement, type d'unité de chargement et couverture géographique (nationale ou internationale).



**Évaluation du cep** : Même si, contrairement aux attentes, les plateformes eFTI deviennent bientôt disponibles et équipées pour répondre aux nouvelles exigences, l'obligation de les utiliser pour fournir des informations sur le transport comme preuve de TC représente un obstacle supplémentaire inutile à l'utilisation du TC, en particulier tant que l'utilisation des plateformes eFTI reste volontaire - c'est-à-dire, actuellement, jusqu'à 2028 au moins.

## Mesures de soutien à l'échelle de l'UE [Version longue A.6, C.1.4.1]

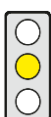
**Proposition de la Commission** : « Les systèmes de quotas et d'autorisation » seront interdits pour toutes les opérations de transport intermodal - comme c'est déjà le cas pour le TC. Chaque État membre doit adopter une stratégie nationale de soutien, au plus tard 24 mois après l'entrée en vigueur de la directive TC modifiée, afin de faciliter l'utilisation du transport intermodal et en particulier les opérations de TC. Les véhicules effectuant des parcours routiers en TC sont exemptés des interdictions de circuler le week-end, la nuit et les jours fériés applicables uniquement aux poids lourds.



**Évaluation du cep** : L'interdiction des systèmes d'autorisation et de contingentement pour le transport intermodal est appropriée pour des raisons de concurrence, étant donné que cette interdiction s'applique également au transport routier de marchandises transfrontalier unimodal. L'exemption de l'interdiction de circuler les week-ends, la nuit et les jours fériés pour les tronçons initiaux et finaux des opérations de TC augmente la compétitivité du TC sans nécessiter de subventions de l'État.

## Obligation de réduction des coûts pour les États membres [Version longue A.7.1, C.1.5]

**Proposition de la Commission** : La stratégie nationale de soutien doit permettre de réduire d'au moins 10 % le coût total des opérations de TC, endossé par les organisateurs de TC dans leur région (« obligation de réduction de 10 % du coût du TC »), au plus tard 90 mois après l'entrée en vigueur de la directive modifiée sur le TC.

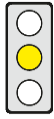


**Évaluation du cep** : Les stratégies obligatoires de soutien au TC et l'obligation de réduire de 10 % les coûts du TC fournissent à la Commission, pour la première fois, un moyen de pression sur les États membres pour qu'ils prennent des mesures concrètes en faveur du TC, car ils risquent des procédures d'infraction si la mise en œuvre n'est pas adéquate. Cela favorise le développement du TC à l'échelle de l'UE ainsi que des effets de réseau positifs. Toutefois, la réduction des coûts de 10 % est trop faible pour compenser les désavantages concurrentiels. La période de mise en œuvre de 90 mois est trop longue.

## Mesures de soutien possibles [Version longue A.7.2, C.1.5.2]

**Proposition de la Commission** : Les États membres peuvent choisir parmi de nombreuses mesures de soutien. Celles-ci comprennent, par exemple, le traitement prioritaire du transport intermodal, des procédures administratives

simplifiées, des redevances réduites pour l'infrastructure ferroviaire, l'inclusion des coûts externes dans les péages et les redevances de congestion applicables au transport routier de marchandises, de meilleures conditions de planification et de location pour les terrains utilisés pour les terminaux de transbordement, la promotion de la numérisation, le renforcement des semi-remorques non grutables, les bras de préhension des grues à portique pour le « transbordement vertical ».



**Évaluation du cep** : Laisser aux États membres une grande liberté de choix en ce qui concerne les mesures de soutien pourrait facilement conduire à un patchwork confus qui rendrait difficile le calcul et la mise en œuvre des opérations transfrontalières de transport combiné. Il serait plus judicieux de lancer un certain nombre de mesures à l'échelle de l'UE relatives à la tarification des effets externes dans le transport routier de marchandises et à l'amélioration de l'efficacité du système de TC. Le transbordement horizontal devrait également être encouragé car il est idéal pour les semi-remorques non grutables.