



Strasbourg, le 11.7.2023
COM(2023) 440 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU
CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ
DES RÉGIONS**

Écologisation du transport de marchandises

1. Introduction

Le transport de marchandises constitue l'épine dorsale de notre marché unique et un moteur de nos échanges avec le reste du monde. Du transport des matières premières à la livraison des colis à domicile, les chaînes logistiques stimulent la croissance économique et la création d'emplois, ouvrant de nouvelles perspectives pour les entreprises de l'Union, tout en offrant aux consommateurs un large choix de produits et de services de transport.

Compte tenu de la croissance de notre économie, les volumes de fret devraient augmenter. Le transport de marchandises représentant plus de 30 % des émissions de CO₂ du secteur des transports¹ et constituant une source importante d'émissions de polluants atmosphériques², la décarbonation du fret est essentielle pour nous permettre d'atteindre nos objectifs climatiques et environnementaux, tels qu'ils sont définis dans le pacte vert pour l'Europe. C'est la raison pour laquelle la stratégie de mobilité durable et intelligente³ a fait de l'écologisation du fret l'une de ses initiatives phares.

La stratégie de mobilité durable et intelligente est notre feuille de route pour rendre tous les modes de transport plus durables, faire en sorte que des solutions de substitution durables soient largement disponibles dans un système de transport multimodal et mettre en place les incitations appropriées pour favoriser la transition. Dans son plan d'action «Vers une pollution zéro»⁴, la Commission a encore insisté sur la nécessité d'investir dans des transports et une mobilité plus durables pour réaliser l'ambition «zéro pollution». La Commission a déjà proposé plusieurs initiatives pour soutenir l'écologisation du transport de marchandises, en mettant l'accent sur la nécessité de rendre chaque mode de transport plus durable au niveau des émissions et de l'efficacité des véhicules, d'utiliser des carburants durables et de mettre à disposition l'infrastructure de recharge et de ravitaillement nécessaire pour décarboner tous les modes de transport (paquet «Ajustement à l'objectif 55»). Il s'agit également de veiller à ce que notre infrastructure RTE-T soit adaptée à nos objectifs environnementaux (train de mesures pour une mobilité efficace et verte).

Nous pouvons et devons toutefois faire plus. Tel est l'objet des initiatives énoncées dans le train de mesures «Écologisation du fret» de la Commission. Des obstacles réglementaires inutiles continuent de nuire à l'efficacité du fret européen, limitant les possibilités de réduction des émissions. Par conséquent, l'amélioration de l'efficacité opérationnelle, tant au niveau des modes de transport qu'au niveau du système, constitue l'une des méthodes les plus rentables pour rendre le transport de marchandises plus écologique. L'ambition de passer à des modes de transport plus durables et plus efficaces sur le plan énergétique, tels que le rail et les voies navigables intérieures, en renforçant leur attrait, est essentielle pour garantir un transport de marchandises plus pérenne. Dans de bonnes conditions, la numérisation peut créer une solution gagnant-gagnant: améliorer les performances et les conditions de travail tout en réduisant les incidences négatives sur l'environnement⁵.

¹ Estimation fondée sur le modèle Primes, élaboré et géré par E3Modelling.

² Estimation fondée sur le modèle Primes, élaboré et géré par E3Modelling.

³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» [[COM\(2020\) 789 final](#)].

⁴ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Cap sur une planète en bonne santé pour tous – Plan d'action de l'UE: “Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols”» [[COM\(2021\) 400 final](#)].

⁵ Par exemple, la coalition européenne pour le numérique vert a mis au point une méthode permettant de mesurer les incidences environnementales nettes des solutions numériques dans les transports (<https://www.greendigitalcoalition.eu/>).

La guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine a encore renforcé l'urgence de décarboner le transport de marchandises en Europe, qui dépend encore largement des combustibles fossiles. L'amélioration de son efficacité opérationnelle contribuera à rendre le secteur des transports plus résilient sur le plan des ressources et aura, par conséquent, les mêmes effets sur notre marché unique. La Commission continuera à se concentrer sur la réduction de la dépendance du transport de marchandises à l'égard des combustibles fossiles, par exemple en passant à des véhicules, des navires et des avions à émission nulle et à faibles émissions, tout en favorisant l'élimination des goulets d'étranglement dans les différents modes de transport et en encourageant l'utilisation accrue de solutions plus efficaces sur le plan énergétique. Les crises récentes ont montré que les opérateurs logistiques peuvent s'adapter relativement rapidement à des circonstances inattendues. Toutefois, il s'est également avéré que la flexibilité dépend de nombreux facteurs, parmi lesquels l'interconnectivité entre les modes de transport, la capacité des infrastructures existantes et la coordination des chaînes logistiques afin d'optimiser les flux de transport, ainsi qu'une main-d'œuvre suffisamment qualifiée. La flexibilité de l'intermodalité et de la multimodalité est essentielle pour parvenir à un système de transport résilient capable de mieux faire face aux crises futures.

Le train de mesures «Écologisation du fret» et d'autres initiatives prévues par la Commission visent à améliorer les performances du transport de marchandises en introduisant des mesures destinées à accroître son efficacité et sa durabilité globale. Ces mesures et initiatives renforceront l'attrait et la compétitivité des solutions de transport de marchandises plus écologiques, tout en promouvant des choix de transport plus durables.

Plus précisément, outre la présente communication, le train de mesures «Écologisation du fret» se compose de trois propositions législatives adoptées par la Commission le 11 juillet 2023:

- la révision de la directive relative aux poids et dimensions (96/53/CE);
- un projet de règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen;
- un projet de règlement portant établissement d'un cadre harmonisé pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport de marchandises et de voyageurs (CountEmissionsEU);

et

- la révision de la directive sur les transports combinés (92/106/CEE), dont l'adoption est prévue dans le courant du mois.

La présente communication explique comment ces mesures s'inscrivent dans le cadre d'action existant et s'harmonisent avec d'autres propositions à venir mentionnées ci-dessous, telles que la révision de la directive relative aux services d'information fluviale ou la révision de la directive relative aux conducteurs de train. Toutes visent à mettre en place les infrastructures et les véhicules nécessaires, ainsi que des règles, un soutien financier et des incitations, tout en soulignant le rôle essentiel des travailleurs du secteur des transports dans cette transition historique.

2. Tendances générales du transport de marchandises en Europe

En 2021, l'activité de transport de marchandises dans l'Union représentait plus de 3 400 milliards de tonnes-kilomètres (tkm)⁶. Entre 2010 et 2021, le transport routier et le transport maritime ont augmenté respectivement de 19,5 % et de 11,8 %, tandis que la croissance globale de l'activité de transport de marchandises s'élevait à 13 %. Au cours de la même période, le transport ferroviaire et le transport par voies navigables intérieures ont connu respectivement une augmentation de 9,2 % et une baisse de 12,4 % en tkm⁷.

La répartition modale du fret n'a que modérément évolué au cours de la dernière décennie⁸. L'une des raisons de la composition modale actuelle est l'évolution économique structurelle de notre marché unique, comprenant le déclin de l'importance de l'industrie lourde dans l'Union, l'essor du commerce électronique et la dépendance accrue des acteurs industriels à l'égard des approvisionnements à flux tendu, qui exigent des solutions rapides, directes et fiables. Par conséquent, il importe plus que jamais d'assurer la fluidité des liaisons entre les différents modes de transport, afin que la croissance prévue du transport de marchandises passe autant que possible par des options durables, ce qui réduira par ailleurs les encombrements sur nos routes et permettra à la société de réaliser des économies sur les coûts qui y sont associés⁹.

En outre, l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen prend du temps et, bien que des progrès remarquables aient été réalisés, notamment pour ouvrir les marchés du fret ferroviaire à la concurrence, les problèmes d'interopérabilité freinent encore une croissance importante. Du côté des fonctions d'exploitation, une plus grande flexibilité dans la planification et la répartition des capacités ferroviaires est nécessaire pour pouvoir répondre aux besoins spécifiques du secteur du transport de marchandises. En outre, la disponibilité et la qualité des infrastructures ne sont pas encore suffisantes pour que le marché unique fonctionne comme il le devrait. L'application divergente des normes d'infrastructure empêche l'exploitation de trains de marchandises de plus grande capacité et certaines lacunes notables subsistent, telles que des liaisons transfrontières manquantes et des terminaux de transbordement insuffisants. En comblant ces lacunes, le secteur ferroviaire serait également plus résilient face aux crises¹⁰.

Le secteur européen du transport de marchandises a déjà dû renforcer sa résilience ces dernières années. Mises en place quelques jours seulement après le début de la pandémie de COVID-19 en Europe, les voies réservées ont permis d'assurer des services de transport ininterrompus et de limiter les perturbations des chaînes d'approvisionnement dans toute l'Union¹¹. Ce faisant, elles ont permis de réduire l'incidence des restrictions liées à la COVID-19 et ont soutenu la reprise économique tout en protégeant la santé et la sécurité des travailleurs du secteur des transports. Les aéroports de l'Union ont également servi de

⁶ Ce chiffre comprend les transports aérien et maritime à l'intérieur de l'Union, mais pas les activités de transport entre l'Union et le reste du monde.

⁷ Le fret aérien représentait 2,4 milliards de tkm en 2021, soit une croissance d'environ 29 % par rapport à 2010.

⁸ Le transport maritime domine largement le fret extra-UE. La route représente la moitié de la répartition modale du fret intra-UE, tandis que la part modale du fret ferroviaire a légèrement diminué, passant de 12,4 % en 2010 à 11,9 % en 2021. La (faible) part de la navigation fluviale a également diminué, passant de 5,1 % à 4 %.

⁹ Par exemple, les coûts de congestion du transport routier sont estimés à 230 milliards d'EUR par an, soit 1,8 % du PIB de l'Union. Source: SWD(2020) 331 final.

¹⁰ Par exemple, cela permettrait de mettre en place plus facilement des services ferroviaires de substitution en cas de perturbations analogues à l'incident de Rastatt survenu en été 2017. Le 12 août 2017, l'effondrement du tunnel de Rastatt en Allemagne a perturbé le fret ferroviaire international, la ligne ayant été mise hors service jusqu'en octobre 2017. Une étude réalisée par les associations de parties prenantes a estimé les pertes à quelque 2 milliards d'EUR.

¹¹ Communication de la Commission sur la mise en œuvre des voies réservées prévues par les lignes directrices relatives aux mesures de gestion des frontières visant à protéger la santé publique et à garantir la disponibilité des biens et des services essentiels [[C\(2020\) 1897 final](#)].

plateformes pour la distribution des vaccins contre la COVID-19 dans l'ensemble de l'Union et au-delà¹². Le changement climatique et les phénomènes météorologiques extrêmes tels que les sécheresses, les vagues de chaleur et les inondations ont également exercé une forte pression sur l'exploitation de diverses formes de transport de marchandises.

La guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine a contribué à éprouver la résilience du fret européen. Dans le même temps, le secteur a répondu avec vigueur et succès à l'appel à l'aide de l'Ukraine après que la Russie a bloqué ses ports en mer Noire. Grâce aux efforts conjoints des États membres de l'Union, de l'Ukraine, de la Moldavie, des partenaires internationaux et de la Commission, les corridors de solidarité¹³ sont devenus vitaux pour l'économie ukrainienne et la sécurité alimentaire mondiale, formant l'épine dorsale d'une nouvelle connectivité avec l'Union. Cette connectivité n'est pas près de disparaître.

À l'avenir¹⁴, l'activité de transport de marchandises devrait augmenter d'environ 25 % d'ici à 2030 et de 50 % d'ici à 2050, par rapport à 2015¹⁵. Cette croissance prévue représente un défi important d'un point de vue environnemental en raison des émissions de gaz à effet de serre, des polluants atmosphériques et des nuisances sonores si le transport de marchandises n'est pas rendu plus durable.

3. Mesures récentes pour rendre le transport de marchandises plus durable

La stratégie de mobilité durable et intelligente de 2020 est une feuille de route ambitieuse qui vise à mettre résolument les transports européens sur la voie de l'avenir. Elle fixe un certain nombre d'étapes sur la voie de la mobilité durable, y compris pour le transport de marchandises, telles que l'augmentation du trafic ferroviaire de marchandises de 50 % d'ici à 2030, le doublement du trafic ferroviaire de marchandises d'ici à 2050, et l'augmentation du transport par voies navigables intérieures et du transport maritime à courte distance de 25 % d'ici à 2030 et de 50 % d'ici à 2050¹⁶.

Depuis le lancement de la stratégie de mobilité durable et intelligente en décembre 2020, la Commission a déjà obtenu des résultats. Le paquet «**Ajustement à l'objectif 55**» de 2021 met en place des politiques qui rendront les différents modes de transport plus durables. Les colégislateurs sont parvenus à un accord pour promouvoir l'adoption de carburants durables dans les secteurs du transport aérien (REFuelEU Aviation)¹⁷ et du transport maritime (FuelEU Maritime)¹⁸. L'accord dont a fait l'objet le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs¹⁹ prévoit un effectif minimal de stations de recharge et de ravitaillement en hydrogène le long du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et dans ses nœuds urbains. L'existence d'aires de stationnement sûres et sécurisées, tenant compte également des temps de recharge, est essentielle à cet égard et la Commission

¹² L'aéroport de Bruxelles a servi de plateforme pour la distribution des vaccins Pfizer en Europe et dans le monde.

¹³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Un plan d'action pour la création de corridors de solidarité UE-Ukraine en vue de faciliter les exportations agricoles et les échanges bilatéraux de l'Ukraine avec l'UE» [COM(2022) 217 final].

¹⁴ Selon l'évolution des tendances et des politiques actuelles (c'est-à-dire le scénario de référence).

¹⁵ Estimation fondée sur le modèle Primes, élaboré et géré par E3Modelling.

¹⁶ Par rapport à 2015.

¹⁷ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable [COM(2021) 561 final].

¹⁸ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE [COM(2021) 562 final].

¹⁹ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil [COM(2021) 559 final].

réaffirme la nécessité d'une action ambitieuse pour mettre en place de telles aires de stationnement sûres et sécurisées le long du réseau RTE-T. En outre, l'accord sur la **directive relative aux énergies renouvelables**²⁰ introduit des objectifs plus ambitieux pour le secteur des transports²¹.

En outre, les normes de CO₂ proposées pour les véhicules lourds²² ainsi que les **nouvelles normes d'émission Euro 7**²³ proposées garantiront une nette réduction des émissions de CO₂ et d'autres polluants des véhicules neufs destinés au transport de marchandises. En outre, les nouvelles normes d'émission Euro 7 s'attaqueront aux émissions de polluants provenant des freins et des pneumatiques, contribuant ainsi à instaurer les nouvelles normes de qualité de l'air plus strictes proposées par la Commission, notamment dans les villes.

La nécessité de mettre en place des infrastructures de transport modernes et des systèmes de gestion du trafic appropriés a été prise en considération dans la proposition de révision du **règlement sur le RTE-T**²⁴. Par exemple, la Commission a proposé d'améliorer les normes de qualité du réseau, notamment par l'inclusion d'une nouvelle norme d'infrastructure pour le gabarit de chargement ferroviaire (P400) et par la fixation d'objectifs opérationnels pour le transport ferroviaire de marchandises. Le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) sera accéléré et devrait être achevé d'ici à 2040, afin que les trains de marchandises puissent facilement franchir les frontières. Les corridors du réseau central RTE-T et les corridors de fret ferroviaire seraient fusionnés en neuf «corridors de transport européens» afin que la planification des infrastructures réponde aux besoins opérationnels quotidiens du fret ferroviaire. Pour le transport par voies navigables intérieures, la révision du règlement sur le RTE-T introduit le concept de «bon niveau de navigation», les États membres étant amenés à établir des normes minimales pour les voies navigables européennes sur la base de niveaux d'eau de référence pendant un nombre défini de jours par an, tout en évitant ou en atténuant les incidences sur l'environnement et en tenant compte de l'objectif prévu par la législation de l'Union en matière d'état des eaux²⁵. La révision du règlement sur le RTE-T invite également à une augmentation du nombre de terminaux de transbordement et comprend des objectifs visant à garantir une capacité de terminaux suffisante, afin de permettre une interopérabilité plus efficace entre tous les modes de transport.

Le développement du RTE-T a été soutenu par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), la politique de cohésion et, depuis 2021, par la facilité pour la reprise et la résilience (FRR). Au cours de la période 2014-2020, le MIE Transport a contribué à hauteur de 23 milliards d'EUR à l'octroi de subventions de l'Union pour des projets d'infrastructures

²⁰ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil et la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, et abrogeant la directive (UE) 2015/652 du Conseil [COM(2021) 557 final].

²¹ L'accord donne aux États membres la possibilité de choisir entre un objectif contraignant de réduction de 14,5 % de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre dans les transports grâce à l'utilisation d'énergies renouvelables d'ici à 2030 ou un objectif contraignant d'au moins 29 % d'énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports d'ici à 2030.

²² Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds et intégrant des obligations de déclaration, et abrogeant le règlement (UE) 2018/956 [COM(2023) 88 final].

²³ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7), et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 [COM(2022) 586 final].

²⁴ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 [COM(2021) 812 final].

²⁵ Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

de transport. Pour la période 2021-2027, le MIE Transport a déjà alloué 13,1 milliards d'EUR sur le budget total disponible de 25,6 milliards d'EUR. La grande majorité des projets soutenus concerne les modes de transport durables, tels que le transport ferroviaire, le transport maritime et le transport par voies navigables intérieures, ainsi que les infrastructures pour carburants alternatifs et les systèmes intelligents de gestion du trafic. Dans l'ensemble, environ 80 % des financements du MIE Transport contribuent à la réalisation des objectifs climatiques fixés par l'Union conformément au pacte vert pour l'Europe. Pour la période 2021-2027, un montant de 25,1 milliards d'EUR a été réservé au titre de la politique de cohésion pour le financement du RTE-T, dont plus des deux tiers en faveur des modes de transport durables.

Des progrès ont également été accomplis afin de garantir que les principes du «pollueur-payeur» et de l'«utilisateur-payeur» sont appliqués sans tarder dans tous les modes de transport. Cette application devrait garantir des conditions de concurrence équitables entre les modes de transport et permettre aux opérateurs de fret de choisir l'option de transport la plus durable. À cet égard, la **directive révisée sur l'eurovignette**²⁶, désormais en vigueur, permet d'appliquer des règles de tarification routière plus efficaces et plus écologiques. Dans le cadre de la proposition de révision de la **directive sur la taxation de l'énergie**²⁷, la Commission a également proposé des règles de taxation actualisées pour les carburants, qui tiennent compte de leur performance environnementale. En outre, l'extension du **système d'échange de quotas d'émission de l'Union (SEQUE-UE)** aux secteurs des transports maritime et routier garantira que le coût des émissions de CO₂ se reflète dans le coût final de ces services, tandis que les règles actualisées du SEQUE-UE applicables au secteur de l'aviation permettront d'accélérer la mise en œuvre du principe du pollueur-payeur en supprimant progressivement les quotas gratuits pour le secteur d'ici à 2026.

4. Autres mesures visant à rendre le transport de marchandises plus écologique

Malgré les mesures prises à ce jour, le transport de marchandises reste confronté à des obstacles réglementaires inutiles et à des défaillances du marché. Cette situation freine également la décarbonation et la réduction de la pollution dans le secteur du transport de marchandises. Les mesures proposées par la Commission pour rendre le transport de marchandises plus écologique s'attaquent à ces inefficacités à la fois au niveau modal et au niveau du système. Grâce à un certain nombre de mesures de soutien importantes résumées ci-dessous, la qualité et la disponibilité des services de transport durables s'amélioreront, au bénéfice de tous.

4.1 Améliorer l'efficacité opérationnelle des différents modes de transport

Environ 50 % des volumes transportés par le **fret ferroviaire** relèvent de mouvements transfrontières (contre 7 % pour le trafic de voyageurs)²⁸, ce qui confère au secteur une dimension européenne évidente. Les règles actuelles régissant la gestion et la répartition des capacités du réseau ne sont toutefois pas suffisamment efficaces et sont particulièrement défavorables au trafic transfrontière et au trafic de fret. Dans les grandes lignes, le processus

²⁶ Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et directive (UE) 2022/362 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures.

²⁷ Proposition de directive du Conseil restructurant le cadre de l'Union de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (refonte) [COM(2021) 563 final].

²⁸ En 2019.

actuel est annuel, national et manuel. La dépendance à l'égard d'un exercice annuel de programmation ne répond pas aux besoins des différents clients des chemins de fer: des horaires stables, la réservation anticipée des billets pour les voyageurs, ainsi que des mouvements de trains flexibles adaptés aux chaînes d'approvisionnement à flux tendu pour les transporteurs de fret. L'orientation nationale et le manque de coordination transfrontière ont souvent pour conséquence que les trains transfrontières, dont beaucoup sont des trains de marchandises, perdent du temps à la frontière, tandis que la non-coordination des travaux d'entretien sur les réseaux nationaux perturbe le trafic plus que nécessaire. Enfin, l'utilisation d'outils numériques interopérables pour gérer les capacités et les échanges entre les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires est encore limitée.

Le règlement sur les corridors de fret ferroviaire²⁹ visait à combler certaines de ces lacunes, mais son évaluation³⁰ a montré que la capacité du réseau ne peut être gérée efficacement en distinguant les corridors du reste du réseau et en considérant séparément le fret et les voyageurs. Par conséquent, la Commission propose à présent des **mesures visant à mieux gérer et coordonner le trafic ferroviaire international**³¹, en révisant l'ensemble du cadre régissant la gestion des capacités et en l'assemblant en un seul texte juridique. S'appuyant sur le projet de révision des horaires élaboré par le secteur, la proposition offrira aux gestionnaires de l'infrastructure une plus grande souplesse pour la planification stratégique à long terme et la répartition des capacités à court terme. Il en résultera une utilisation plus efficace des capacités ferroviaires pour tous les types de trafic. La coordination transfrontière sera également améliorée, car les gestionnaires de l'infrastructure seront tenus d'établir des principes et procédures communs et de consulter toutes les parties prenantes concernées dans le cadre de processus structurés. Une plus grande utilisation des outils numériques sera encouragée, de même que leur interopérabilité. Différents types de services ferroviaires peuvent coexister sur le réseau ferroviaire, mais cela nécessite une gestion et une coopération appropriées. La proposition de la Commission améliorera en particulier la coordination transfrontière, facilitant ainsi la mise en place de nouveaux services transfrontières, notamment les trains de nuit pour voyageurs reliant les capitales et les régions d'Europe, ainsi que les services de fret à longue distance.

La proposition devrait contribuer à améliorer la ponctualité des trains et la fiabilité des services ferroviaires, ainsi qu'à réduire les répercussions négatives des travaux d'infrastructure sur le trafic ferroviaire. En attirant des volumes plus importants de fret vers le rail, elle aura également des incidences positives sur l'environnement en améliorant l'efficacité énergétique et en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et de polluants, les accidents de la route et les embouteillages.

La révision des règles relatives à la **certification des conducteurs de train** favorisera également une meilleure utilisation des capacités par le fret ferroviaire. En harmonisant davantage les exigences en matière de formation et de certification dans l'ensemble de l'Union, la révision améliorera la mobilité transfrontière des conducteurs de train et encouragera l'adoption des technologies numériques. Les règles actuelles obligent souvent les trains à changer de conducteur aux frontières nationales. Ces arrêts supplémentaires aux frontières ont une incidence sur l'efficacité, empêchant une utilisation optimale des capacités

²⁹ Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

³⁰ Évaluation du règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif – Office des publications de l'Union européenne (europa.eu).

³¹ COM(2023) 443 final.

ferroviaires, augmentant la durée des trajets et le coût des services ferroviaires transfrontières, tout en fragilisant la capacité de résilience face aux perturbations au sein du système.

Le **déploiement de l'attelage automatique numérique (DAC)** va changer la donne pour le fret ferroviaire européen. Cette technologie permet de prendre en charge des trains plus rapides et plus lourds. Elle permet de réduire les durées d'immobilisation aux terminaux et de libérer ainsi des capacités d'infrastructure, tout en assurant une localisation plus précise du fret grâce à sa dimension numérique, ce qui est essentiel pour permettre une meilleure planification des opérations logistiques. Par conséquent, elle devrait apporter des avantages substantiels à l'ensemble du secteur, tant au niveau de l'amélioration des capacités que de la réduction des coûts. L'heure est à présent venue pour le secteur du fret ferroviaire et les États membres, avec le soutien des institutions financières de l'Union concernées, de trouver de nouvelles ressources financières pour faire de cette technologie une réalité européenne. L'Union a déjà mobilisé des fonds pour la recherche et l'innovation afin de soutenir le déploiement de l'attelage automatique numérique, notamment dans le cadre du programme «European DAC Delivery programme» (EDDP) géré par l'entreprise commune «Système ferroviaire européen». Les banques nationales de développement, les banques commerciales et éventuellement les investisseurs institutionnels (fonds de pension, assureurs, etc.) pourraient être mobilisés pour répondre aux besoins d'investissement, tandis que la Banque européenne d'investissement a fait de l'investissement dans le rail l'une de ses priorités, y compris le déploiement de nouvelles technologies. La Commission, avec l'aide de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen», élabore actuellement une stratégie globale de migration afin de coordonner le déploiement.

À l'instar du fret ferroviaire, et comme le souligne le plan d'action Naiades III³², la **navigation intérieure** a également besoin d'un sérieux coup de pouce. La numérisation est essentielle pour améliorer l'efficacité, la fiabilité et la compétitivité de la gestion de la navigation et du trafic, ainsi que pour mieux intégrer le secteur dans des chaînes multimodales plus larges et réduire les émissions. Dans le même temps, le développement de la navigation intérieure doit tenir compte des règles environnementales de l'Union qui ont une incidence sur les voies navigables intérieures. Si la **directive sur les services d'information fluviale** (directive SIF) a permis d'accroître l'efficacité opérationnelle des services de navigation intérieure en les harmonisant au niveau de l'Union, des améliorations sont encore possibles. Le degré d'harmonisation atteint diffère selon les technologies SIF, le processus de mise à jour et d'adoption des normes techniques est encore trop lent, et les outils numériques pourraient être utilisés plus efficacement. La révision prévue de la directive SIF vise à combler ces lacunes.

Parallèlement, un **transport routier** plus efficace restera essentiel pour les flux de marchandises, en particulier pour les livraisons du dernier kilomètre. Par conséquent, il est essentiel de réduire les émissions des services de fret routier, car les véhicules utilitaires lourds sont encore responsables d'environ 28 % des émissions de CO₂ du transport routier³³ et constituent une source importante de pollution atmosphérique³⁴. Le passage au déploiement de véhicules utilitaires lourds à carburant alternatif, en particulier de véhicules

³² Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Naiades III: moderniser le transport par voies navigables intérieures en Europe en assurant sa pérennité [[COM\(2021\)324 final](#)].

³³ Source: EU transport in figures, Statistical pocketbook 2022.

³⁴ Les véhicules utilitaires lourds représentaient également 34 % des émissions d'oxyde d'azote du transport routier en 2020 et constituent une source d'autres polluants atmosphériques tels que les particules, ce qui est particulièrement préoccupant pour les opérations de transport dans les centres urbains et à proximité de ceux-ci.

utilitaires lourds à émission nulle, est en cours, mais prendra du temps, même dans le cadre des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ proposées pour les camions. Des efforts supplémentaires doivent être fournis pour générer des économies d'énergie et des gains d'efficacité. La mosaïque de règles et normes nationales divergentes ainsi que l'incertitude juridique entourant les règles applicables aux opérations transfrontières de certains types de véhicules freinent également la transition vers les véhicules à émission nulle. Elles dissuadent le secteur d'utiliser des solutions qui pourraient réduire les incidences sur l'environnement par tonne-kilomètre transportée, comme le système modulaire européen, si les solutions sont approuvées par les États membres voisins.

La révision de la directive relative aux poids et dimensions³⁵ contribuera à rendre le transport routier plus efficace et plus durable à plusieurs égards. Premièrement, elle soutiendra la transition vers des flottes de véhicules utilitaires lourds à émission nulle grâce à des incitations, telles que l'octroi d'une capacité de chargement supplémentaire pour les véhicules utilitaires lourds équipés de systèmes de propulsion à émission nulle. Elle garantira non seulement que les investissements dans les systèmes de propulsion à émission nulle empêchent la perte de capacité de chargement, mais également qu'ils peuvent conduire à une augmentation de la charge utile, si les technologies à émission nulle deviennent plus légères ou moins encombrantes. Deuxièmement, la directive révisée remédiera également aux inefficacités générées par les règles actuelles. En harmonisant les règles relatives à l'utilisation de véhicules commerciaux plus longs ou plus lourds pour les opérations transfrontières lorsque ces véhicules sont autorisés à circuler sur le territoire d'États membres voisins, elle lèvera les obstacles administratifs aux opérations de transport transfrontières, améliorant ainsi leur efficacité opérationnelle et environnementale. Troisièmement, elle renforcera le contrôle de l'application de la législation et les activités de surveillance, en rendant obligatoire l'utilisation de mécanismes de pesage intégrés dans les infrastructures routières permettant de détecter automatiquement les véhicules surchargés et en encourageant la poursuite des travaux sur les systèmes de politiques d'accès intelligent. Il est important de veiller à ce que le bon camion, avec la bonne cargaison, circule sur la bonne route et au bon moment, afin de réduire les incidences sur l'environnement, les infrastructures, la santé et la sécurité humaines et la société.

Le prochain **paquet «Contrôle technique»** contribuera aux efforts visant à réduire les émissions de polluants atmosphériques et les émissions sonores dans le secteur routier, grâce à des mesures permettant de mieux vérifier les émissions lors des contrôles techniques périodiques et des contrôles routiers, tandis que la **révision prévue des règles de l'Union sur les véhicules hors d'usage** et sur la réception par type des véhicules à moteur au regard des possibilités de leur réutilisation, de leur recyclage et de leur valorisation³⁶ inclura pour la première fois les camions et les remorques.

4.2 Améliorer l'efficacité opérationnelle du transport de marchandises au niveau du système

Pour être durable, le transport de marchandises doit être multimodal: il devrait combiner les points forts des différents modes, tels que la performance environnementale et les économies d'énergie par tkm du transport ferroviaire et du transport par voies navigables intérieures,

³⁵ COM(2023) 445 final.

³⁶ Directive 2000/53/CE et directive 2005/64/CE.

avec la flexibilité et la fiabilité du transport routier. Cette situation est compliquée par la rareté des infrastructures, en particulier des terminaux multimodaux appropriés. La multimodalité est toutefois porteuse de meilleurs services pour les consommateurs et les entreprises, de meilleures performances environnementales et d'une réduction des coûts.

L'internalisation des coûts externes amènera les pollueurs et les utilisateurs à assumer les coûts qu'ils génèrent et à faire des choix qui sont également meilleurs pour la société. Jusqu'à ce que cette internalisation des coûts soit réalisée³⁷, les opérations de transport non routier et intermodal, qui font intervenir le rail, les voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance, conjointement avec une limitation des trajets routiers, ont besoin d'être soutenues afin de garantir que leur prix est compétitif par rapport à celui des opérations routières. **La révision de la directive sur les transports combinés** vise à rendre le transport intermodal plus compétitif. La Commission étudiera la possibilité d'inclure une série de mesures réglementaires, opérationnelles et économiques, telles que la garantie que les segments routiers des opérations de transport intermodal international bénéficient du même traitement que les opérations de transport routier international lorsqu'elles font appel à des transporteurs non résidents. Le renforcement du transport intermodal peut accroître l'efficacité opérationnelle et énergétique du système de fret tout en fournissant des services «porte à porte» d'une qualité analogue à celle du transport routier. Une révision complète des principes est proposée, où les opérations de transport intermodal qui seront couvertes par la directive révisée sur les transports combinés seront définies en fonction des économies de coûts externes, ce qui facilitera les opérations qui contribuent le plus au transport durable de marchandises. Le soutien des États membres au transport intermodal visé par la directive sur les transports combinés devra également être conforme aux **règles relatives aux aides d'État**.

La **révision de la directive relative aux poids et dimensions** prévoit des incitations supplémentaires en faveur du transport intermodal en prévoyant une capacité de chargement supplémentaire pour les véhicules utilitaires lourds participant à des opérations de transport intermodal et en faveur du transport intermodal non conteneurisé. La révision des **spécifications techniques d'interopérabilité ferroviaire**, dont l'adoption est prévue cet été, soutiendra également les opérations de transport intermodal en améliorant l'interopérabilité entre le rail et la route. Les travaux de l'**Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE)** visant à supprimer les règles nationales obsolètes resteront primordiaux pour la réalisation d'un espace ferroviaire unique européen.

En fournissant aux entreprises et aux consommateurs des informations fiables et comparables sur l'empreinte carbone des services de fret, on peut les encourager à opter pour des solutions de transport plus écologiques, sans que cela ait d'incidence sur les finances publiques. Dans le même temps, une plus grande transparence sur la performance environnementale des services de transport peut constituer un excellent moyen de favoriser non seulement les changements de comportement sur le marché, mais également les décisions d'investissement des organisateurs et opérateurs de services de transport en vue de réduire les émissions et les coûts.

³⁷ La stratégie de mobilité durable et intelligente indique que «[l]a Commission prendra donc un ensemble complet de mesures afin d'assurer une tarification équitable et efficace dans tous les modes de transport. Les échanges de droits d'émission, les redevances d'infrastructure, ainsi que les taxes sur l'énergie et les véhicules doivent se combiner dans le cadre d'une politique mutuellement compatible, complémentaire et cohérente».

CountEmissionsEU³⁸ établit un cadre commun pour comptabiliser les émissions de gaz à effet de serre (GES) des services de transport, de porte à porte et de bout en bout, sur la base d'une norme internationalement reconnue³⁹. Des données fiables sur les émissions de GES permettront aux opérateurs de transport de comparer efficacement leurs services et aux consommateurs, qu'il s'agisse d'entreprises ou de particuliers, de choisir en connaissance de cause les options de transport ou de livraison les moins intensives en carbone. Les entreprises qui comptabilisent ces émissions seront tenues d'utiliser le cadre commun et de s'y référer lorsqu'elles choisiront de les publier ou de les partager avec leurs partenaires commerciaux ou les divers usagers des transports.

Comme le souligne la stratégie de mobilité durable et intelligente, la mobilité du futur doit être numérique, tant pour les conducteurs professionnels qu'individuels. La numérisation peut également contribuer à réduire les charges administratives et conduire à la création de nouveaux modèles commerciaux. Le partage de données et d'informations pertinentes peut améliorer considérablement l'efficacité opérationnelle des chaînes logistiques multimodales en permettant aux utilisateurs de suivre, de tracer et de planifier leurs expéditions. La disponibilité, sous forme électronique, de certificats et d'informations sur le transport de marchandises faciliterait également le contrôle de l'application de la réglementation sous ses aspects numériques. La mise en œuvre du **règlement concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises** créera un réseau paneuropéen de plateformes numériques certifiées pour l'échange d'informations relatives au fret entre entreprises et administrations (B2A). À l'avenir, ce réseau pourrait également être utilisé pour d'autres échanges B2A (par exemple des informations relatives au conducteur, à l'opérateur et au véhicule), ainsi que pour assurer la communication interentreprise (B2B). Le règlement sur le **système de guichet unique maritime européen** jouera un rôle majeur dans l'amélioration de l'efficacité du transport maritime à courte distance, qui souffre de la lourdeur et de l'incohérence des obligations de déclaration entre les escales. Les deux règlements sont en cours de mise en œuvre et devraient être applicables en 2025.

Des progrès notables ont déjà été accomplis dans le cadre du «**Digital Transport and Logistics Forum**», qui travaille sur l'élaboration d'un concept et d'outils permettant d'élargir le cadre de l'échange de données multimodales. La **communication sur l'espace européen des données relatives à la mobilité** exposera les projets de la Commission à cet égard.

5. Investir dans la transformation écologique du fret

La transition est déjà en cours dans le secteur et la Commission reconnaît pleinement qu'il s'agit d'une transition majeure, réclamant des investissements considérables. Les besoins supplémentaires en investissements privés et publics pour préparer les transports à un avenir durable sont estimés à 205 milliards d'EUR par an entre 2021 et 2030 par rapport à la décennie précédente⁴⁰. La difficulté consiste donc à combiner judicieusement les investissements publics et privés, notamment en utilisant des instruments financiers (y compris les conditions régissant les prêts et la combinaison de subventions et de prêts) pour assurer le déploiement rapide des infrastructures de recharge et autres infrastructures pour

³⁸ COM(2023) 441 final.

³⁹ ISO 14083:2023; Quantification et déclaration des émissions de gaz à effet de serre résultant des opérations des chaînes de transport (<https://www.iso.org/fr/standard/78864.html>).

⁴⁰ Il s'agit, entre autres, d'investissements dans les véhicules, les navires et les aéronefs, ainsi que dans les infrastructures de recharge et de ravitaillement. Ne sont pas concernés les investissements dans les infrastructures telles que les routes ou les chemins de fer. Ils sont exprimés en prix de 2022, en utilisant un déflateur de 1,1588. Source: SWD(2023) 68 final.

carburants alternatifs, ainsi que le renouvellement des flottes de véhicules, au premier chef en comblant plus rapidement l'écart entre les prix d'achat des véhicules, aéronefs et navires à carburant fossile et à émission nulle, ce qui réduira le coût total de possession de ces derniers. La coopération et le suivi à l'échelle de l'Union doivent être renforcés. Dans le cadre du forum pour des transports durables, la Commission réunira les acteurs du marché des transports et de l'énergie concernés afin d'aborder de manière globale le défi de l'investissement total dans le transport durable de marchandises.

L'électrification du fret, par exemple, nécessite une intégration sectorielle coordonnée⁴¹. Le **règlement sur le RTE-E**⁴² souligne l'importance des réseaux électriques intelligents transfrontières, en accordant une attention particulière au rôle qu'ils peuvent jouer pour permettre l'intégration des deux secteurs, par exemple par la mise en place de réseaux de recharge transfrontières de grande capacité le long des autoroutes. La promotion de telles synergies entre les secteurs des transports et de l'électricité, ainsi que d'un système plus durable et électrifié, nécessite une profonde modernisation des réseaux électriques de l'Union. D'ici à 2030, 584 milliards d'EUR d'investissements sont déjà nécessaires pour couvrir les besoins des réseaux électriques de l'Union.

En ce qui concerne les investissements publics, la Commission continuera à mobiliser les **programmes de l'Union** (mécanisme pour l'interconnexion en Europe, InvestEU, Horizon Europe, ainsi que les fonds régionaux et de cohésion) pour soutenir l'écologisation du fret. Ces investissements viseront à éliminer les goulets d'étranglement au niveau des infrastructures et soutiendront la numérisation et l'innovation. Par exemple, la création de l'**entreprise commune «Système ferroviaire européen»** dans le cadre d'Horizon Europe témoigne de l'engagement de l'Union en faveur de la recherche et de l'innovation dans le secteur ferroviaire. En s'appuyant sur les travaux accomplis par l'entreprise commune Shift2Rail, le nouveau partenariat a fait de la «transformation du fret ferroviaire européen» l'un de ses projets phares, en mettant l'accent sur le déploiement de solutions innovantes sur le marché du fret ferroviaire (attelage automatique numérique, mais aussi systèmes d'automatisation et de signalisation). Les travaux réalisés par les autres partenariats européens établis dans le cadre d'Horizon Europe contribueront également à la décarbonation des transports au moyen d'activités de recherche et d'innovation⁴³. La **facilité pour la reprise et la résilience** offre également l'occasion de faire progresser le nécessaire renforcement des capacités de terminaux, ainsi que la modernisation du fret ferroviaire et du transport par voies navigables intérieures. Sur cette base, **REPowerEU** a également fait du soutien aux transports à émission nulle et à leurs infrastructures l'un de ses principaux objectifs, permettant ainsi aux États membres d'intégrer cette dimension dans leurs plans visant à réduire leur dépendance à l'égard des combustibles fossiles.

⁴¹ Cette importance trouve un écho dans la législation de l'Union sur l'énergie. Ainsi, en vertu de la directive (UE) 2019/944 sur l'électricité, les gestionnaires de réseau de distribution d'électricité sont tenus de mettre en place un plan de développement du réseau et à énoncer les investissements programmés, l'accent étant mis en particulier sur les principales infrastructures de distribution nécessaires pour raccorder les nouvelles capacités de production et les nouvelles charges. Si ces plans de développement du réseau peuvent inclure des points de recharge pour les véhicules électriques, les longs délais de réponse des opérateurs de réseau aux demandes de raccordement au réseau pour les points de recharge risquent de retarder le déploiement nécessaire de points de recharge à haute puissance, en particulier pour les véhicules utilitaires lourds. La Commission sera également attentive à la nécessité d'accélérer l'octroi des autorisations, notamment pour les infrastructures de recharge et les raccordements au réseau d'énergie, tout en garantissant la protection nécessaire de l'environnement et la participation du public, comme le prévoit la législation de l'Union en la matière.

⁴² Règlement (UE) 2022/869 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes.

⁴³ 2Zero, qui s'appuie sur le partenariat EGVIa précédent, encourage le développement technologique dans le secteur du transport routier afin d'accélérer la transition vers une mobilité sans émission de gaz d'échappement; l'entreprise commune «Hydrogène propre» se concentre spécifiquement sur les véhicules utilitaires lourds à pile à combustible, tandis que le partenariat européen pour une mobilité connectée coopérative et automatisée (partenariat CCAM) soutient l'innovation dans le secteur du fret automatisé.

Les États membres continueront à consacrer les **recettes générées par le SEQE-UE** à des projets liés au climat et à l'énergie, y compris au transport ferroviaire de marchandises. Le Fonds pour l'innovation, également financé par les recettes du SEQE-UE, sera élargi et continuera à soutenir la décarbonation du secteur des transports. Le champ d'application des investissements prioritaires du Fonds pour la modernisation a été étendu aux infrastructures pour une mobilité à émission nulle.

Compte tenu de la pression actuelle sur les budgets nationaux et de l'Union et des investissements massifs requis par la transition écologique et numérique, le soutien public ne suffira toutefois pas à lui seul. La Commission continuera à coopérer avec la Banque européenne d'investissement et les banques nationales de développement afin de les aider à cibler leurs prêts en conséquence. En outre, la Commission continuera à travailler à la mise en place d'un cadre approprié afin de donner les bons signaux à l'investissement privé. La Commission estime que des modèles commerciaux prometteurs émergent, dans lesquels les investisseurs financiers combinent des aides publiques telles que des subventions ou des prêts publics à taux d'intérêt privilégié avec des investissements privés afin d'aider les opérateurs de transport à déployer des infrastructures de recharge dans leurs dépôts et à utiliser des instruments spécifiques pour réduire le coût total de possession lié à l'exploitation de camions à émission nulle, s'attaquant ainsi à deux obstacles majeurs à la transition. La Commission assurera la promotion de ces instruments financiers, y compris avec des institutions telles que la Banque européenne d'investissement et les banques nationales de développement des États membres.

Parallèlement, la Commission continuera à travailler à la mise en place d'un cadre approprié afin de donner les bons signaux à l'investissement privé. Par exemple, la **taxinomie de l'UE** vise à favoriser l'orientation des capitaux vers des activités économiques durables en indiquant clairement quelles activités peuvent être considérées comme écologiques⁴⁴. Si les dernières mises à jour du **cadre de la taxinomie**⁴⁵ sont adoptées comme prévu, des critères d'examen technique seront définis pour un large éventail de modes de transport durables, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises et les infrastructures. Dans un tel scénario, la **norme des obligations vertes européennes**⁴⁶, fondée sur la taxinomie de l'UE, contribuera à mobiliser des investissements privés supplémentaires en faveur de l'écologisation du transport de marchandises.

6. Des travailleurs essentiels pour un fret plus écologique

La pénurie de travailleurs qui frappe le secteur des transports menace les services de fret européens et leur avenir⁴⁷. Tous les modes de transport sont déjà confrontés à des pénuries de personnel, qui s'aggraveront encore avec le départ à la retraite de la main-d'œuvre vieillissante et l'augmentation de la demande de services de fret. Ces pénuries sont souvent le résultat de divers facteurs, dont des conditions de travail difficiles, telles que de longs

⁴⁴ Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32020R0852>).

⁴⁵ https://finance.ec.europa.eu/publications/sustainable-finance-package-2023_en

⁴⁶ https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/european-green-bond-standard_en

⁴⁷ Selon le dernier rapport de 2022 sur les pénuries de main-d'œuvre publié par l'Autorité européenne du travail, les conducteurs de camion figurent parmi les professions les plus touchées par la pénurie en 2022, en adéquation avec les évolutions similaires observées lors des années précédentes. De même, le prochain rapport de 2023 sur l'évolution de l'emploi et de la situation sociale en Europe inclut le transport terrestre et le transport par conduites parmi les sous-secteurs dans lesquels les États membres connaissent des pénuries de main-d'œuvre persistantes.

horaires de travail, des périodes passées loin de chez soi et un manque d'évolution professionnelle, ainsi que des pressions démographiques. Pour surmonter ces difficultés, il faut à la fois attirer davantage de travailleurs dans le secteur et donner à la main-d'œuvre actuelle les moyens de saisir les possibilités existantes, telles que celles liées à la transition écologique et numérique.

La Commission s'est efforcée d'améliorer les conditions de travail et d'accroître l'attrait du secteur des transports pour ses travailleurs en s'engageant résolument en faveur du **dialogue social**⁴⁸ et d'autres initiatives, telles que «**Les femmes et les transports – Plateforme pour le changement**»⁴⁹ et le réseau des «**ambassadeurs de la diversité dans les transports**»⁵⁰. Plus récemment, **l'année européenne du rail, en 2021**, a été une occasion unique de promouvoir le rail en tant qu'employeur attractif. Le secteur a parfaitement saisi cette occasion, par exemple avec la conclusion de l'accord des partenaires sociaux sur les femmes dans le secteur ferroviaire⁵¹. En désignant 2023 année européenne des compétences⁵², l'Union européenne a poursuivi sur cette lancée en se concentrant sur les compétences nécessaires au secteur des transports de demain.

La transformation numérique en cours offre des perspectives, telles qu'une efficacité accrue, un environnement de travail amélioré et des emplois de qualité qui devraient attirer davantage de travailleurs dans ce secteur. La Commission poursuivra également ses travaux sur la transition équitable vers l'automatisation et la numérisation pour la main-d'œuvre du secteur des transports⁵³.

La Commission a également proposé des initiatives législatives⁵⁴ visant à améliorer les conditions de travail et la protection sociale dans le secteur du fret routier, tout en assurant un équilibre entre la liberté de circulation des marchandises et la liberté des opérateurs de fournir des services transfrontières. La priorité va désormais à la mise en œuvre de ces dispositions, afin de s'assurer que les conducteurs de camion peuvent pleinement exercer leurs nouveaux droits tout en maintenant des conditions de concurrence équitables sur le marché. En outre, dans sa proposition de révision du **règlement sur le RTE-T**, la Commission a insisté sur la nécessité de prévoir des aires de stationnement sûres et sécurisées, essentielles à la protection de la santé et de la sécurité de ces travailleurs, y compris des femmes.

Outre le renforcement de la mobilité transfrontière des conducteurs de train, comme indiqué ci-dessus, les nouvelles initiatives visant à rendre le transport de marchandises plus écologique contribueront à améliorer les conditions de travail dans le secteur. Par exemple, la révision de la **directive relative aux poids et dimensions** devrait encourager l'utilisation de cabines plus aérodynamiques, ce qui améliorera le confort et la sécurité des conducteurs. En outre, l'utilisation accrue de véhicules utilitaires lourds à émission nulle réduira

⁴⁸ La récente recommandation du Conseil sur le dialogue social, qui implique ce dernier dans l'acquis de l'Union, renforce le dialogue social essentiel pour le secteur, notamment en ce qui concerne les conditions dans lesquelles il opère, l'amélioration du contrôle de l'application des règles de l'Union en matière de durée de conduite et de temps de repos, les pénuries de conducteurs, l'image et le recrutement.

⁴⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/women-transport-eu-platform-change_en

⁵⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/diversity-ambassadors-transport_en

⁵¹ Signé par la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et la Communauté des chemins de fer européens (CCFE).

⁵² https://year-of-skills.europa.eu/index_fr

⁵³ Dans le cadre de l'action 69 de la stratégie de mobilité durable et intelligente, la Commission a annoncé son intention de formuler des recommandations sur la transition vers l'automatisation et la numérisation et leur incidence sur la main-d'œuvre du secteur des transports.

⁵⁴ Il s'agit de la directive (UE) 2020/1057 qui a harmonisé les règles relatives au détachement des conducteurs et du règlement (UE) 2020/1054 qui a renforcé, clarifié et garanti un réel contrôle de l'application des règles sociales dans le transport routier.

considérablement l'exposition des conducteurs au bruit et à la pollution de l'air dans la cabine, améliorant ainsi leurs conditions de travail. L'initiative prévue sur les **exigences en matière d'équipage pour la navigation intérieure** est un autre exemple concret d'initiative qui aura une incidence positive sur la mobilité des travailleurs et créera des conditions de concurrence équitables, tout en contribuant à garantir le déploiement efficace des navires automatisés.

Attirer des travailleurs dans le secteur du transport de marchandises restera la clé de son avenir, et la Commission a déjà pris plusieurs mesures en ce sens, la plus récente étant la **révision de la directive relative au permis de conduire**, dans laquelle elle a proposé d'autoriser la conduite accompagnée pour les chauffeurs de poids lourds dès l'âge de 17 ans, afin que les jeunes qui sortent de l'école n'aient plus à attendre d'avoir 18 ans pour pouvoir conduire ces véhicules. La proposition vise également à rationaliser la reconnaissance des permis de conduire délivrés dans certains pays tiers et à mettre en place un réseau de connaissances pour soutenir l'intégration des conducteurs professionnels des pays tiers dans le marché unique.

Dans le même ordre d'idées, la Commission lancera également une étude spécifique visant à comparer les conditions d'obtention du certificat d'aptitude professionnelle (CAP) dont ont besoin les conducteurs de camion dans certains pays tiers avec les conditions d'obtention du CAP dans l'Union. Cette étude permettra de déceler les lacunes que peuvent présenter les titulaires d'un CAP délivré dans des pays tiers et d'adapter les exigences en matière de formation prévues par la directive sur le CAP⁵⁵ afin de mettre l'accent sur ces lacunes.

Dernier point, mais non des moindres, plusieurs initiatives sont déjà en place au niveau européen afin de promouvoir la reconversion et le perfectionnement professionnels des travailleurs du secteur des transports et de leur permettre d'exercer leur métier dans un secteur plus écologique et plus numérique, comme le projet **Staffer** dans le secteur ferroviaire⁵⁶, le projet «Skills Sea» dans le secteur du transport maritime⁵⁷ et le partenariat à grande échelle dans le secteur de la construction navale et des technologies maritimes établi sous l'égide du pacte pour les compétences⁵⁸.

7. Conclusions

Alors que nous célébrons les 30 ans du marché unique, nous rendons également hommage à nos entreprises et travailleurs du secteur des transports qui ont assuré la libre circulation des marchandises dans l'Union et au-delà, et qui ont fait de notre marché unique une véritable réussite.

Le secteur du fret européen se trouve à un tournant. Il doit saisir les possibilités offertes par la transition écologique et numérique afin de devenir moins polluant et plus résilient et de continuer à prospérer dans l'économie mondialisée de demain. Tous les modes de transport doivent apporter leur contribution à l'édifice et travailler plus efficacement, à la fois individuellement et tous ensemble.

⁵⁵ Directive (UE) 2022/2561.

⁵⁶ <https://www.railstaffer.eu/>

⁵⁷ <https://www.skillssea.eu/>

⁵⁸ https://pact-for-skills.ec.europa.eu/about/industrial-ecosystems-and-partnerships/mobility-transport_en

Grâce aux efforts que nous déployons afin de rendre le transport de marchandises plus écologique, nous progressons sur la voie tracée par la stratégie de mobilité durable et intelligente, en vue d'atteindre les objectifs en matière de transports fixés dans le pacte vert pour l'Europe. Les initiatives décrites dans la présente communication s'appuient sur les diverses initiatives déjà présentées au cours du mandat de la Commission actuelle et les complètent. Toutes visent à décarboner le secteur du transport de marchandises et à réduire ses incidences sur l'environnement, tout en permettant à notre marché unique de se développer.

Il n'est pas envisageable d'entraver la libre circulation des marchandises, une liberté fondamentale au sein de l'Union. L'écologisation du fret et la croissance économique doivent aller de pair. La compétitivité de notre marché unique et l'évolution de l'Union vers une autonomie stratégique ouverte en dépendent.