

# Consultation publique ouverte sur la révision de la directive 92/106/CEE relative aux transports combinés

Les champs marqués d'un \* sont obligatoires.

## Introduction

---

La [directive relative aux transports combinés](#) (ci-après la «directive») est le seul instrument juridique de l'Union qui favorise directement le transport intermodal de marchandises et, plus particulièrement, la transition vers des modes de transport moins polluants. Toutefois, la directive est en partie dépassée et est devenue moins efficace, comme le montre l'évaluation ex post de 2015.

Compte tenu de l'ambition plus grande des objectifs stratégiques découlant du [pacte vert pour l'Europe](#) et de la [stratégie de mobilité durable et intelligente](#), une révision est nécessaire pour atteindre ces objectifs stratégiques renouvelés en matière de réduction des externalités négatives en augmentant considérablement la quantité de marchandises transportées par des modes plus durables, en particulier le rail, la navigation intérieure et le transport maritime à courte distance.

La révision de la directive portera sur des questions propres au transport intermodal/multimodal et qui concernent tous les modes de transport ou plusieurs d'entre eux. Elle sera réalisée dans le cadre d'une approche intégrée avec d'autres initiatives de la politique des transports spécifiques à chaque mode de transport et visant à faciliter l'utilisation de modes plus durables. Ces initiatives comprennent la révision du [règlement sur les corridors de fret ferroviaire](#) dans le secteur ferroviaire et de la [directive sur les poids et dimensions des camions](#) dans le secteur routier, la mise en œuvre du [plan d'action NAIADES III](#) dans le secteur de la navigation intérieure, et la [révision des orientations RTE-T](#) portant sur les questions liées aux infrastructures.

La présente consultation vise à recueillir l'avis du public et des parties prenantes sur les obstacles à l'utilisation du fret intermodal/multimodal ainsi que sur les solutions envisageables.

## Informations vous concernant

---

\* Langue de votre contribution

- Allemand
- Anglais
- Bulgare
- Croate
- Danois
- Espagnol
- Estonien
- Finnois
- Français
- Grec
- Hongrois
- Irlandais
- Italien
- Letton
- Lituanien
- Maltais
- Néerlandais
- Polonais
- Portugais
- Roumain
- Slovaque
- Slovène
- Suédois
- Tchèque

\* J'apporte ma contribution en tant que

- Établissement universitaire/Institut de recherche
- Association professionnelle
- Entreprise/organisation professionnelle
- Organisation de défense des consommateurs
- Citoyen(ne) de l'UE
- Organisation de protection de l'environnement
- Ressortissant(e) d'un pays tiers
- Organisation non gouvernementale (ONG)

- Autorité publique
- Organisation syndicale
- Autres

\* Prénom

Alain

\* Nom

Rousset

\* Courriel (ne sera pas publié)

consultationUE@nouvelle-aquitaine.fr

\* Champ d'activité

- International
- Local
- National
- Régional

\* Niveau de gouvernance

- Parlement
- Autorité
- Agence

\* Nom de l'organisation

*255 caractère(s) maximum*

Région Nouvelle-Aquitaine

\* Taille de l'organisation

- Micro (de 1 à 9 salariés)
- Petite (de 10 à 49 salariés)
- Moyenne (de 50 à 249 salariés)
- Grande (250 salariés ou plus)

Numéro d'inscription au registre de transparence

Vérifiez si votre organisation est inscrite au [registre de transparence](#). Il s'agit d'une base de données dans laquelle s'inscrivent, sur une base volontaire, les organisations cherchant à influencer sur le processus décisionnel de l'UE.

## \* Pays d'origine

Veillez indiquer votre pays d'origine ou celui de votre organisation.

- |  |   |   |  |
|--|---|---|--|
| <input type="radio"/> Afghanistan        | <input type="radio"/> Estonie           | <input type="radio"/> Kiribati          | <input type="radio"/> République dominicaine                       |
| <input type="radio"/> Afrique du Sud     | <input type="radio"/> Eswatini          | <input type="radio"/> Kosovo            | <input type="radio"/> Roumanie                                     |
| <input type="radio"/> Albanie            | <input type="radio"/> États-Unis        | <input type="radio"/> Koweït            | <input type="radio"/> Royaume-Uni                                  |
| <input type="radio"/> Algérie            | <input type="radio"/> Éthiopie          | <input type="radio"/> Laos              | <input type="radio"/> Russie                                       |
| <input type="radio"/> Allemagne          | <input type="radio"/> Fidji             | <input type="radio"/> La Réunion        | <input type="radio"/> Rwanda                                       |
| <input type="radio"/> Andorre            | <input type="radio"/> Finlande          | <input type="radio"/> Lesotho           | <input type="radio"/> Sahara occidental                            |
| <input type="radio"/> Angola             | <input checked="" type="radio"/> France | <input type="radio"/> Lettonie          | <input type="radio"/> Saint-Barthélemy                             |
| <input type="radio"/> Anguilla           | <input type="radio"/> Gabon             | <input type="radio"/> Liban             | <input type="radio"/> Saint-Christophe-et-Niévès                   |
| <input type="radio"/> Antarctique        | <input type="radio"/> Gambie            | <input type="radio"/> Liberia           | <input type="radio"/> Sainte-Hélène, Ascension et Tristan da Cunha |
| <input type="radio"/> Antigua-et-Barbuda | <input type="radio"/> Géorgie           | <input type="radio"/> Libye             | <input type="radio"/> Sainte-Lucie                                 |
| <input type="radio"/> Arabie saoudite    | <input type="radio"/> Ghana             | <input type="radio"/> Liechtenstein     | <input type="radio"/> Saint-Marin                                  |
| <input type="radio"/> Argentine          | <input type="radio"/> Gibraltar         | <input type="radio"/> Lituanie          | <input type="radio"/> Saint-Martin                                 |
| <input type="radio"/> Arménie            | <input type="radio"/> Grèce             | <input type="radio"/> Luxembourg        | <input type="radio"/> Saint-Pierre-et-Miquelon                     |
| <input type="radio"/> Aruba              | <input type="radio"/> Grenade           | <input type="radio"/> Macao             | <input type="radio"/> Saint-Vincent-et-les-Grenadines              |
| <input type="radio"/> Australie          | <input type="radio"/> Groenland         | <input type="radio"/> Macédoine du Nord | <input type="radio"/> Samoa  |
| <input type="radio"/> Autriche           | <input type="radio"/> Guadeloupe        | <input type="radio"/> Madagascar        | <input type="radio"/> Samoa américaines                            |
| <input type="radio"/> Azerbaïdjan        | <input type="radio"/> Guam              | <input type="radio"/> Malaisie          | <input type="radio"/> Sao Tomé-et-Principe                         |
| <input type="radio"/> Bahamas            | <input type="radio"/> Guatemala         | <input type="radio"/> Malawi            | <input type="radio"/> Sénégal                                      |

- Bahreïn
- Bangladesh
- Barbade
- Belgique
- Belize
- Bénin
- Bermudes
- Bhoutan
- Biélorussie
- Bolivie
- Bonaire, Saint-Eustache et Saba
- Bosnie-Herzégovine
- Botswana
- Brésil
- Brunei
- Bulgarie
- Burkina
- Burundi
- Cabo Verde
- Cambodge
- Cameroun
- Canada
- Chili
- Guernesey
- Guinée
- Guinée-Bissau
- Guinée équatoriale
- Guyana
- Guyane
- Haïti
- Honduras
- Hong Kong
- Hongrie
- Île Bouvet
- Île Christmas
- Île de Man
- Île Norfolk
- Îles Åland
- Îles Caïmans
- Îles Cocos
- Îles Cook
- Îles Falkland
- Îles Féroé
- Îles Géorgie du Sud et Sandwich du Sud
- Îles Heard et McDonald
- Îles Mariannes du Nord
- Maldives
- Mali
- Malte
- Maroc
- Martinique
- Maurice
- Mauritanie
- Mayotte
- Mexique
- Micronésie
- Moldavie
- Monaco
- Mongolie
- Monténégro
- Montserrat
- Mozambique
- Myanmar /Birmanie
- Namibie
- Nauru
- Népal
- Nicaragua
- Niger
- Nigeria
- Serbie
- Seychelles
- Sierra Leone
- Singapour
- Sint-Maarten
- Slovaquie
- Slovénie
- Somalie
- Soudan
- Soudan du Sud
- Sri Lanka
- Suède
- Suisse
- Suriname
- Svalbard et Jan Mayen
- Syrie
- Tadjikistan
- Taïwan
- Tanzanie
- Tchad
- Tchéquie
- Terres australes et antarctiques françaises
- Territoire britannique de l'océan Indien

- Chine
- Chypre
- Clipperton
- Colombie
- Comores
- Congo
- Corée du Nord
- Corée du Sud
- Costa Rica
- Côte d'Ivoire
- Croatie
- Cuba
- Curaçao
- Danemark
- Djibouti
- Dominique
- Égypte
- El Salvador
- Émirats arabes unis
- Équateur
- Érythrée
- Espagne
- Îles Marshall
- Îles mineures éloignées des États-Unis
- Îles Pitcairn
- Îles Salomon
- Îles Turks-et-Caïcos
- Îles Vierges américaines
- Îles Vierges britanniques
- Inde
- Indonésie
- Iran
- Iraq
- Irlande
- Islande
- Israël
- Italie
- Jamaïque
- Japon
- Jersey
- Jordanie
- Kazakhstan
- Kenya
- Kirghizstan
- Niue
- Norvège
- Nouvelle-Calédonie
- Nouvelle-Zélande
- Oman
- Ouganda
- Ouzbékistan
- Pakistan
- Palaos
- Panama
- Papouasie - Nouvelle-Guinée
- Paraguay
- Pays-Bas
- Pérou
- Philippines
- Pologne
- Polynésie française
- Porto Rico
- Portugal
- Qatar
- République centrafricaine
- République démocratique du Congo
- Territoires palestiniens
- Thaïlande
- Timor-Oriental
- Togo
- Tokélaou
- Tonga
- Trinité-et-Tobago
- Tunisie
- Turkménistan
- Turquie
- Tuvalu
- Ukraine
- Uruguay
- Vanuatu
- Vatican
- Venezuela
- Viêt Nam
- Wallis-et-Futuna
- Yémen
- Zambie
- Zimbabwe

La Commission publiera toutes les contributions à la présente consultation publique. Vous pouvez choisir d'autoriser la publication de vos coordonnées ou de rester anonyme lors de la publication de votre contribution. **Dans un souci de transparence, le type de répondant [par exemple «association professionnelle», «organisation de défense des consommateurs» ou «citoyen(ne) de l'UE»], le pays d'origine, le nom et la taille de l'organisation, ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sont toujours publiés. Votre adresse électronique ne sera jamais publiée.** Veuillez choisir l'option en matière de protection de la vie privée qui vous convient le mieux. Options en matière de protection de la vie privée par défaut en fonction du type de répondant sélectionné

### \* Paramètres de confidentialité pour la publication de la contribution

La Commission publiera les réponses reçues à la présente consultation publique. Vous pouvez choisir de consentir à la publication de vos coordonnées ou de rester anonyme.

#### Anonymat

Publication des seules informations relatives à l'organisation: le type de répondant choisi pour répondre à la présente consultation, le nom de l'organisation au nom de laquelle vous répondez ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sa taille, son pays d'origine et votre contribution seront publiés tels quels. Votre nom ne sera pas publié. Veuillez ne pas inclure de données à caractère personnel dans la contribution proprement dite si vous souhaitez rester anonyme.

#### Publication

Publication des informations relatives à l'organisation et au répondant: le type de répondant choisi pour répondre à la présente consultation, le nom de l'organisation au nom de laquelle vous répondez ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sa taille, son pays d'origine et votre contribution seront publiés. Votre nom sera également publié.

J'accepte les dispositions relatives à la [protection des données à caractère personnel](#).

## **Généralités**

---

Les transports impliquent des coûts externes importants pour la société. La grande majorité de ces coûts externes est due au secteur routier, qui domine le marché du transport intérieur de marchandises (75 %). La législation de l'Union dans les domaines des transports, de l'énergie et de l'environnement a permis de réduire les externalités négatives et cette tendance va se poursuivre, l'objectif étant de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 55 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2030.

Aux termes du pacte vert pour l'Europe, il convient de déplacer vers le rail et les voies navigables intérieures une part substantielle du fret actuellement transporté par le secteur

routier. Toutefois, les progrès accomplis ne sont pas à la hauteur des exigences requises pour atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe.

Comme indiqué dans la stratégie de mobilité durable et intelligente, la réalisation de ces objectifs nécessite une utilisation importante d'options de transport plus durables. Or, à l'heure actuelle, le marché n'incite pas suffisamment les chargeurs et les organisateurs de transport à utiliser des options de transport plus durables. Par ailleurs, il est possible d'améliorer l'efficacité, la qualité et la disponibilité de ces options. En particulier sur les distances courtes et moyennes (jusqu'à environ 700 km), le transport uniquement routier est souvent moins cher, plus rapide et plus facile à organiser.

L'internalisation complète des coûts externes permettrait d'assurer que les prix des différentes options de transport tiennent compte de tous les coûts sociétaux connexes, tels que l'utilisation des infrastructures, les dommages causés par la pollution atmosphérique, le bruit, les émissions de gaz à effet de serre (GES), les embouteillages et les accidents.

Néanmoins, l'internalisation complète ne devrait pas être en place avant 2050. Cet objectif sera atteint grâce à la mise en œuvre progressive des principes du «pollueur-payeur» et de l'«utilisateur-payeur». En attendant, en l'absence de mesures visant à promouvoir l'utilisation du transport intermodal et/ou multimodal, la progression des options de transport de fret plus durables, conjuguant le transport routier, ferroviaire et fluvial, n'atteindra pas l'ampleur et le rythme nécessaires.

On entend ici par «transport multimodal» le transport de fret utilisant plus d'un mode de transport, où les marchandises sont transbordées (déchargées, chargées) entre différents modes de transport. On entend par «transport intermodal» un type de transport multimodal dans lequel les marchandises sont transportées au sein d'une unité de chargement intermodale (comme un conteneur ou une semi-remorque), celle-ci étant transbordée entre différents modes de transport sans que les marchandises proprement dites soient manipulées lors du transbordement.

Q1. Dans quelle mesure est-il important d'accroître l'utilisation du transport de fret par chemin de fer et par voie navigable pour atteindre les objectifs environnementaux et climatiques de l'Union?

5
---

Q2. Quelle est la pertinence des éléments suivants pour expliquer l'utilisation limitée du transport intermodal/multimodal (sur une échelle de 0 à 5, 0 signifiant «non pertinent» et 5 «très pertinent»):

	0	1	2	3	4	5
--	---	---	---	---	---	---

Internalisation incomplète des coûts externes (par exemple, les coûts d'infrastructure, les émissions de GES, la pollution, les embouteillages et les accidents) et internalisation inégale entre les modes de transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Inconvénients inhérents au transport intermodal /multimodal, tels que les coûts plus élevés et les retards plus importants dus au transbordement et la complexité de l'organisation et de l'exploitation de la chaîne de transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Inefficacités liées aux opérations par chemin de fer et par voie navigable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Inefficacités propres aux opérations intermodales /multimodales, telles que les problèmes d'interopérabilité et les problèmes de suivi des marchandises dans les chaînes multimodales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manque d'informations pour les utilisateurs et les consommateurs sur les externalités négatives dues au transport de leurs marchandises	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre - veuillez préciser ci-dessous	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Q3. Les politiques de l'Union ou des États membres devraient-elles favoriser une plus grande utilisation du rail et du transport par voie d'eau? À noter que le soutien peut prendre la forme d'une réglementation, d'un soutien économique ou d'autres mesures.

- Oui, mais le soutien ne devrait exister qu'au niveau de l'Union
- Oui, un soutien devrait exister tant au niveau de l'Union qu'au niveau des États membres
- Oui, mais si un soutien est apporté (également) au niveau de l'Union, il ne devrait l'être que dans certaines circonstances - veuillez préciser ci-dessous
- Oui, mais il devrait être laissé entièrement à la discrétion des États membres
- Non, ni au niveau de l'Union ni au niveau national
- Je ne sais pas

Q4. À l'heure actuelle, il existe peu de données comparables disponibles sur le transport intermodal/multimodal au niveau de l'Union et des États membres. Pensez-vous que l'Union et/ou les États membres devraient être soumis à des

obligations en matière de planification et/ou d'établissement de rapports consistant, par exemple à procéder à une analyse régulière de la situation du marché et des tendances futures, et que les États membres devraient être tenus de rendre compte des progrès accomplis pour assurer un partage modal plus durable du système de transport et de la nécessité de maintenir des mesures de soutien?

- Oui, la directive devrait prévoir une obligation de planification et d'établissement de rapports, mais uniquement au niveau de l'Union
- Oui, la directive devrait prévoir des obligations en matière de planification et d'établissement de rapports, tant au niveau de l'Union qu'au niveau des États membres
- Oui, la directive devrait prévoir une obligation de planification et d'établissement de rapports, mais uniquement au niveau des États membres
- Non, la directive ne devrait pas prévoir d'obligations en matière de planification et d'établissement de rapports
- Je ne sais pas

Q5. Avez-vous d'autres observations générales à formuler?

*1500 caractère(s) maximum*

La Région Nouvelle-Aquitaine a toujours eu une politique volontariste en matière de transport de fret intermodal/multimodal.

## **Analyse du problème**

---

L'[évaluation ex post de 2015](#) a permis de constater que la directive actuelle n'est ni efficiente ni efficace, principalement en raison:

- des limites du champ d'application et de la définition des opérations admissibles aux aides;
- de dispositions obsolètes;
- et d'un soutien trop faible.

En 2017, la Commission a adopté une proposition visant à modifier la directive afin d'en améliorer l'efficacité. Elle a néanmoins retiré cette proposition, car plusieurs amendements déposés par le Parlement européen et le Conseil dénaturaient la proposition d'une manière qui empêchait la réalisation de ses objectifs. Compte tenu des nouvelles ambitions du pacte vert pour l'Europe, il convient également de continuer à élaborer des solutions multimodales.

Q6. Selon votre expérience, le transport intermodal/multimodal est-il compétitif par rapport au transport uniquement routier dans l'Union s'il ne bénéficie pas d'un soutien?

- Toujours ou presque toujours
- Dans certaines situations - veuillez préciser ci-dessous
- Jamais ou presque jamais
- Je ne sais pas

Q6'. Veuillez préciser dans quelles situations le transport intermodal/multimodal est compétitif par rapport au transport uniquement routier dans l'Union sans bénéficier d'un soutien:

*500 caractère(s) maximum*

Dans certains cas, le mode ferroviaire massifié est impératif pour certaines entreprises, par exemple pour les matériaux de carrière, les matières dangereuses et pour les pré- ou post-acheminements des ports maritimes, notamment pour les céréales.

Q7. Selon votre expérience, quelle est la distance de rentabilité moyenne permettant au segment non routier de ce transport intermodal ou multimodal de devenir compétitif par rapport au transport routier uniquement (en ce qui concerne les opérations pour lesquelles vous avez de l'expérience)?

	Kilomètres de segment non routier dans le transport intermodal	Kilomètres de segment non routier dans le transport multimodal
Pour les opérations comportant un parcours ferroviaire		
Pour les opérations comportant un parcours par voie navigable intérieure		
Pour les opérations recourant au transport maritime à courte distance (cabotage)		
Pour les opérations recourant à au moins deux modes de transport autres que la route		

Q8. Selon votre expérience, la compétitivité du transport intermodal/multimodal présente-t-elle des différences entre les différents États membres? Si oui, expliquez pourquoi.

*1500 caractère(s) maximum*

En France, nous faisons face à une forme de saturation du réseau (exemple : difficultés pour l'entreprise Brittany Ferries de trouver des sillons pour son autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre). En outre, les trains de passagers sont prioritaires sur les trains de fret, ce qui pose encore plus problème en période de travaux sur les voies. Enfin, les niveaux de redevances d'infrastructure varient beaucoup entre les pays. Il en va de même pour les niveaux des régimes d'aides nationaux et les formes de soutien.

Q9. Dans quelle mesure les facteurs suivants ont-ils une incidence sur le manque de compétitivité du transport intermodal/multimodal par rapport au transport uniquement routier (sur une échelle de 0 à 5, 0 signifiant «aucune incidence» et 5 «une incidence très importante»)?

	0	1	2	3	4	5
Absence de terminaux appropriés pour les unités de chargement manipulées à proximité	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				
Absence d'offre de services appropriée pour les connexions dans les terminaux situés à proximité	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				
Mauvaise qualité du service dans les terminaux situés à proximité	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				
Coût du transbordement	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				
Coût du segment non routier des opérations intermodales/multimodales	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				
Coût du segment routier des opérations intermodales /multimodales	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				
Coût du segment routier des opérations intermodales /multimodales	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				
Coût ou disponibilité de certaines unités de chargement	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				
Frais de transaction et de justice dus à l'intervention de plusieurs parties	<input type="radio"/>					
Capacité de charge utile moins avantageuse par rapport au transport uniquement routier	<input type="radio"/>					

Retard/temps de transit plus long par rapport au transport uniquement routier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Faible fiabilité des opérations intermodales /multimodales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rigidité du transport intermodal/multimodal par rapport au transport uniquement routier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Complexité de l'organisation de l'opération	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Complexité de la réalisation de l'opération	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Complexité due à la diversité des régimes de responsabilité civile	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Complexité due à la diversité des documents de transport selon les modes de transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Incapacité/manque de fiabilité en ce qui concerne la localisation et le suivi de l'envoi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autres questions liées à l'échange de données	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Connaissance insuffisante du transport intermodal /multimodal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Transport routier moins cher que le transport intermodal/multimodal pour les opérations porte-à-porte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Habitude d'utiliser le transport uniquement routier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Autre - veuillez préciser ci-dessous	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. Dans l'hypothèse où des infrastructures intermodales/multimodales sont disponibles, dans quelle mesure est-il important d'appliquer des politiques ou des mesures de soutien aux acteurs suivants afin de promouvoir l'utilisation du transport intermodal/multimodal (sur une échelle de 0 à 5, 0 signifiant «pas du tout important» et 5 «très important»)?

	0	1	2	3	4	5
Transporteurs routiers, afin de mieux internaliser les coûts externes (par exemple au moyen de la fiscalité routière)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Transporteurs ferroviaires et transporteurs par voie d'eau, afin d'améliorer le rapport compétitivité-prix de leurs services	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				
Chargeurs (c'est-à-dire la partie qui commande le transport et qui est en mesure de donner les instructions de transport et de manutention, généralement le vendeur), afin de les encourager à choisir des options intermodales/multimodales	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				
Organisateurs de transport (par exemple, sociétés de logistique, transitaires), afin de les encourager à choisir des options intermodales/multimodales	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				
Client final, afin de l'informer et de lui permettre de choisir des options de transport intermodal /multimodal plus durables	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				

## Q11. Avez-vous d'autres observations concernant l'analyse du problème?

*1500 caractère(s) maximum*

Le transport routier doit être traité différemment s'il s'intègre dans une chaîne de transport multimodal (plus favorablement) ou s'il s'agit de transport routier pur.

## Admissibilité

L'admissibilité aux aides prévue dans la directive actuelle repose sur le principe selon lequel l'opération complète et les différentes parties (segments) de celle-ci doivent répondre à certains critères de distance. Ainsi, pour qu'une opération puisse bénéficier d'une aide au titre de la directive actuelle, les critères suivants doivent être remplis:

- l'opération de transport combiné doit concerner au moins deux États membres, mais elle peut se poursuivre en dehors de l'Union tant que la partie de l'opération qui a lieu au sein de l'Union remplit toutes les conditions énumérées;
- l'unité de chargement doit avoir une longueur d'au moins 20 pieds;
- le segment non routier doit être d'au moins 100 km;
- un segment routier ne doit pas dépasser 150 km si le transport par voie d'eau est utilisé pour le segment principal, ou un segment routier ne doit aller que jusqu'au terminal approprié le plus proche dans le cas du transport combiné rail-route. L'opération peut comporter un ou deux segments routiers (initial et/ou final).

Les opérations qui ne remplissent pas tous les critères ne sont pas admissibles.

Les principales lacunes constatées dans l'évaluation ex post de 2015 concernent le fait que la

directive actuelle permet de soutenir certaines opérations qui ne favorisent pas suffisamment l'utilisation de modes de transport plus durables. En effet, si cette définition vise à s'assurer que les segments routiers couvrent une distance limitée et que les segments non routiers sont longs, elle permet de soutenir des opérations où la distance combinée des trajets routiers est plus longue que le transport non routier. Elle permet également de soutenir les opérations qui utiliseraient en toute hypothèse le transport non routier, telles que les liaisons avec les îles. Parmi les autres insuffisances recensées figurent les difficultés d'interprétation de certains critères précis, comme la notion de «terminal approprié le plus proche».

Q12. Selon vous, les principes qui définissent l'admissibilité aux aides devraient:

- rester les mêmes qu'actuellement
- se fonder sur les principes actuels (les limites de distance en particulier), mais intégrer des modifications
- reposer sur de nouveaux principes

Q12'. Si l'admissibilité était fondée sur les principes actuels, mais moyennant la modification de certains détails (les limites de distance en particulier), quelles modifications jugeriez-vous nécessaires?

*1500 caractère(s) maximum*

- Les opérations de transport combiné qui ont lieu à l'intérieur d'un seul Etat membre devraient être couvertes par le texte européen.  
- Il faudrait revoir les limites de distance, notamment routières, au regard du maillage des plateformes logistiques.

Q13'. Si vous estimez que d'autres critères devraient être appliqués, veuillez préciser.

*1500 caractère(s) maximum*

Q14. Si vous avez des observations à formuler sur les principes ci-dessus, veuillez le faire ci-après:

*1500 caractère(s) maximum*

Q15'. Veuillez préciser quelles autres externalités devraient être prises en considération aux fins de l'admissibilité des opérations:

*300 caractère(s) maximum*

Q18. Pour calculer l'admissibilité sur la base des gaz à effet de serre évités ou d'une liste plus large d'externalités négatives, vous considérez qu'il devrait y avoir:

- un calculateur centralisé mis au point et géré par la Commission
- une méthode harmonisée détaillée au niveau de l'Union, sur la base de laquelle des calculateurs accrédités peuvent être mis au point par les opérateurs ou fournis par des tiers privés ou par les États membres
- une méthode générale au niveau de l'Union, sur la base de laquelle les calculs peuvent être effectués par les opérateurs ou fournis par des tiers privés ou par les États membres
- aucune méthode au niveau de l'Union, mais uniquement des méthodes au niveau des États membres.

Q19. La directive actuelle contient des dispositions relatives aux informations à fournir lors des contrôles routiers afin de démontrer l'admissibilité aux aides, or ces dispositions sont obsolètes et inefficaces selon l'évaluation ex post de 2015. Pour améliorer la capacité de suivre une opération intermodale/multimodale de porte à porte, pensez-vous qu'il est nécessaire de prévoir:

- une obligation pour les organisateurs de transport (par exemple, les sociétés logistiques, les transitaires, etc.) de veiller à ce que les transporteurs puissent démontrer, lors des contrôles routiers, que le segment de transport fait partie d'une opération admissible
- une obligation pour les organisateurs de transport d'identifier clairement l'unité de chargement et d'utiliser cette identification lorsqu'ils fournissent les informations réglementaires accompagnant les marchandises, permettant ainsi de suivre l'unité de chargement tout au long de la chaîne de transport
- une obligation d'utiliser un document de transport multimodal unique pour toutes les parties de l'opération
- autre - veuillez préciser ci-dessous

Q20. Avez-vous d'autres suggestions sur la manière de réduire au minimum les coûts administratifs découlant de l'obligation de démontrer l'admissibilité aux aides, sans compromettre les objectifs de la directive?

*1500 caractère(s) maximum*

## **Mesures de soutien**

---

La directive actuelle favorise le transport combiné au moyen de mesures de soutien réglementaire et économique sur les segments routiers, étant donné qu'au moment de son adoption, seul le transport routier était libéralisé. Les mesures réglementaires visent à garantir la concurrence en interdisant les quotas et la réglementation des prix. Les mesures de soutien économique visent à accroître la compétitivité des prix du transport combiné par le remboursement de certains coûts du segment routier aux transporteurs routiers.

À l'heure actuelle, toutes les parties des opérations de transport intermodal/multimodal ont été libéralisées et, selon l'évaluation ex post de 2015, la plupart des mesures de soutien prévues par la directive actuelle ne sont ni efficaces ni efficientes. De nouvelles mesures de soutien pourraient également être d'ordre économique (telles que des subventions opérationnelles pour les coûts de transbordement, le remboursement de frais, le soutien à la modernisation technologique) ou réglementaire (permettant l'application de dispositions réglementaires plus favorables telles que des poids ou des dimensions plus élevés pour les segments routiers ou des dérogations aux interdictions de circuler de nuit ou le week-end).

Q21. Selon vous, quel devrait être l'objectif des mesures de soutien (choisir l'ordre d'importance, 1 étant l'objectif le plus important)?

	1	2	3	4	5
Compenser uniquement l'internalisation inégale des coûts externes en fonction des modes de transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Apporter un soutien pour compenser les inconvénients inhérents au transport intermodal/multimodal afin de rendre les opérations intermodales/multimodales compétitives par rapport au prix du transport uniquement routier	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Apporter un soutien pour compenser les inconvénients inhérents au transport intermodal/multimodal, mais uniquement tant que persiste l'internalisation inégale des coûts externes en fonction des modes de transport	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Apporter un soutien pour remédier aux inefficacités du transport intermodal/multimodal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre - veuillez préciser ci-dessous	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Q22. Quel degré d'importance accordez-vous aux mesures de soutien suivantes en faveur du transport intermodal/multimodal? Pour rappel, les questions relatives aux infrastructures seront traitées dans le cadre des orientations RTE-T révisées et les questions sectorielles seront traitées dans le cadre de la réglementation

sectorielle (sur une échelle de 0 à 5, 0 signifiant «pas du tout important» et 5 «très important»).

	0	1	2	3	4	5
Soutien administratif (simplification des procédures)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Soutien réglementaire, c'est-à-dire l'application de dispositions réglementaires plus favorables pour les opérations admissibles, telles que des poids ou des dimensions plus élevés pour les segments routiers ou des dérogations aux interdictions de conduire de nuit ou le week-end	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Soutien économique aux opérations, par exemple des subventions opérationnelles directes pour les coûts de transbordement, le remboursement de frais ou de péages	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Le soutien économique à la modernisation technologique, par exemple le soutien à la modernisation des semi-remorques dans le but de les rendre grutables, ou le soutien à l'adoption de documents électroniques	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre, veuillez préciser:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Q22'. Si vous avez répondu «autre» à la question ci-dessus, veuillez préciser

*500 caractère(s) maximum*

Le soutien au transport transfrontalier relève d'un cas particulier et nécessite une souplesse d'interprétation sur certains aspects.

Q23. Le niveau d'harmonisation des mesures de soutien prévues par le droit de l'Union peut varier, comme indiqué ci-dessous.

### Niveau d'harmonisation

**A. Mesures pleinement harmonisées:** le soutien à apporter est exposé en détail dans la directive et il ne laisse aucune marge d'appréciation aux États membres. En principe, le soutien économique au moyen de mesures pleinement harmonisées ne constitue pas une aide d'État et tout soutien économique de ce type serait exempté de l'application des règles et des procédures en matière d'aides d'État. Par exemple, chaque État membre doit rembourser 30 % des coûts de transbordement qui surviennent sur son territoire.

B. Mesures partiellement harmonisées: les États membres peuvent élaborer leur propre régime de soutien dans le respect de certains paramètres. Les règles et procédures en matière d'aides d'État s'appliqueraient aux mesures de soutien économique. Par exemple, chaque État membre décide du pourcentage des coûts de transbordement qu'il remboursera.

C. Mesures non harmonisées: les États membres peuvent élaborer leur propre régime de soutien. Les règles et procédures en matière d'aides d'État s'appliqueraient aux mesures de soutien économique. Par exemple, certains États membres remboursent un pourcentage des coûts de transbordement, d'autres remboursent un montant fixe et d'autres encore prévoient une réduction fiscale pour les transbordements.

Veuillez choisir le niveau d'harmonisation que vous jugez le plus approprié pour les différents types de mesures de soutien.

	Mesures pleinement harmonisées	Mesures partiellement harmonisées	Mesures non harmonisées	Cela dépend de la mesure concernée
Mesures administratives	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Soutien réglementaire	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Soutien économique aux opérations	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Soutien économique aux modernisations techniques	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre, si vous avez répondu «autre» à la question 22	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Q24. Le niveau d'obligation des mesures de soutien prévues par le droit de l'Union peut varier, comme indiqué ci-dessous:

### Niveau d'obligation

D. Mesures obligatoires: tous les États membres doivent fournir le soutien imposé.

C. Mesures obligatoires avec choix: tous les États membres doivent apporter un soutien, mais ils peuvent le choisir. Par exemple, les États membres doivent appliquer une mesure de soutien par type de soutien.

E. Mesures facultatives: les États membres peuvent choisir d'apporter ou non un soutien.

Veillez choisir le niveau d'obligation que vous jugez le plus approprié pour les différents types de mesures de soutien.

	Mesures obligatoires	Mesures obligatoires avec choix	Mesures facultatives	Cela dépend de la mesure concernée
Mesures administratives	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mesures réglementaires	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Soutien économique aux opérations	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Soutien économique aux modernisations techniques	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre, si vous avez répondu «autre» à la question 22	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Q25. Selon vous, les mesures de soutien prévues par la directive actuelle devraient-elles être maintenues, étendues à toutes les nouvelles opérations admissibles ou supprimées?

	Maintenues uniquement pour les opérations actuellement admissibles	Étendues à toutes les nouvelles opérations admissibles	Supprimées	Je n'ai pas d'avis
Interdiction des quotas pour le transport combiné (article 2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Équivalence avec le transport routier international en ce qui				

concerne la non-application du cabotage au transport international (article 4)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réductions fiscales ou remboursements au profit des transporteurs routiers pratiquant le ferroutage (route roulante - véhicules routiers complets transportés sur des wagons ferroviaires spéciaux) dans le cadre d'opérations de transport combiné (article 6, paragraphe 1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Exonérations fiscales accordées aux transporteurs routiers pour les véhicules utilisés exclusivement pour des opérations de transport combiné (article 6, paragraphe 2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Exonération de toute tarification obligatoire pour les segments routiers (article 8)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Q26. Veuillez donner des exemples concrets du type de mesures de soutien qui, selon vous, seraient utiles et efficaces pour le transport intermodal/multimodal:

*1500 caractère(s) maximum*

Q27. Quels devraient être les bénéficiaires des mesures de soutien **économique** (choisir toutes les réponses qui s'appliquent)?

- Chargeurs, c'est-à-dire la partie qui commande le transport et qui est en mesure de donner les instructions de transport et de manutention (généralement le vendeur)
- Organismes de transport (par exemple, sociétés de logistique, transitaires)
- Opérateurs de transport (entreprises ferroviaires, transporteurs routiers, bateliers, compagnies maritimes, terminaux)
- Autres - à préciser ci-dessous

Q28. Selon vous, les mesures de soutien économique devraient-elles être plafonnées?

- Oui, pourcentage fixe des coûts supportés
- Oui, montant maximal par unité de chargement/opération, etc.
- Oui, différents plafonds devraient s'appliquer à différents types de soutien économique
- Non
- Sans avis

Q29. Avez-vous d'autres observations à formuler concernant les mesures de soutien?

*1500 caractère(s) maximum*

## **Dispositions réglementaires applicables aux opérateurs économiques**

La directive actuelle ne prévoit aucune obligation pour les opérateurs de transport hormis les informations à fournir lors des contrôles routiers. Il pourrait être utile de prévoir dans la directive certaines obligations réglementaires ou d'autres dispositions réglementaires visant à rendre le transport intermodal/multimodal plus efficace et plus fiable, qui ne soient pas propres à des modes de transport distincts (qui devraient faire l'objet d'une réglementation sectorielle). Parmi ces mesures peuvent figurer des obligations, des conditions ou des normes en matière de partage ou de collecte de données, la classification/la labellisation obligatoire ou facultative des terminaux intermodaux/multimodaux en fonction des infrastructures disponibles et/ou des services fournis, etc.

Q30. Des dispositions réglementaires applicables aux opérateurs de transport (y compris les exploitants de terminaux) devraient-elles être envisagées dans le cadre de cette révision?

- Oui. Veuillez donner des exemples ci-dessous
- Peut-être, mais je ne sais pas lesquelles
- Non

Q31. Avez-vous d'autres observations à formuler sur les dispositions réglementaires applicables aux opérateurs économiques?

*1500 caractère(s) maximum*

## **Observations et contributions supplémentaires**

---

Q32. Souhaitez-vous ajouter des observations sur des sujets connexes?

*2000 caractère(s) maximum*

Q33. Souhaitez-vous charger un document de synthèse en plus du questionnaire de consultation rempli?

Seuls les fichiers du type pdf,doc,docx,odt,txt,rtf sont autorisés

### **Contact**

MOVE-intermodal@ec.europa.eu