

Contribution de la Région Nouvelle-Aquitaine à la consultation de la Commission européenne concernant la publication de la directive sur le transport combiné

Située sur le Corridor Atlantique qui relie la péninsule ibérique au nord de l'Europe, la Nouvelle-Aquitaine est un axe de transit majeur, ce qui implique que les enjeux environnementaux et autres nuisances liés au transport y soient particulièrement prégnants. Ainsi, la mobilité des voyageurs et des marchandises représente 38 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) en Nouvelle-Aquitaine, contre 31 % en France métropolitaine et un peu moins d'un quart pour l'UE, ce qui en fait le secteur d'activité le plus impactant pour le climat dans notre territoire régional.

Dans un contexte de lutte contre les changements climatiques, de nécessaires économies d'énergie, de réduction des émissions de GES et des diverses nuisances (bruit, congestion), le transfert modal du routier vers le ferroviaire, principalement, et vers les autres modes moins émetteurs et générateurs d'externalités négatives, est essentiel et doit s'accompagner d'un renforcement des infrastructures de transport durables et d'une amélioration des interconnexions entre les modes.

Le fret ferroviaire doit bénéficier de coûts de transport compétitifs, de conditions d'exploitation et d'infrastructures performantes. Il faut donc y consacrer les moyens financiers nécessaires au niveau européen, national et local.

La Région Nouvelle-Aquitaine mène une politique volontariste de soutien au report modal, en cofinçant les projets d'Installations Terminales Embranchées, de voies ferrées portuaires, de plateformes multimodales et de lignes capillaires fret. Elle considère que le soutien au transport combiné est essentiel et déterminant. Néanmoins, la rareté des terminaux multimodaux terrestres, comme la Commission européenne l'a soulignée au point 42 de la Stratégie de mobilité durable et intelligente, est extrêmement dimensionnante : la Nouvelle-Aquitaine ne possède que trois plateformes multimodales (Bordeaux Hourcade, Niort Terminal et le Centre européen de fret de Bayonne-Mouguerre) pour une région d'une dimension comparable à celle de l'Autriche. Un maillage plus dense du réseau de plateformes multimodales doit être étudié et soutenu par l'Europe.

La Région Nouvelle-Aquitaine a pris connaissance de la proposition législative de la Commission européenne sur le transport combiné du 7 novembre 2023 et se félicite que :

- La Commission Européenne reprenne le processus législatif sur un sujet clé pour la Nouvelle-Aquitaine, région de transit et volontariste dans le soutien au fret ferroviaire, mode de transport durable et indispensable pour certains types de trafics ;
- Le champ d'application de la directive ait été étendu à tous les transports combinés, dont une partie ou l'intégralité du trajet se déroule dans l'UE, sans obligatoirement traverser une frontière ;

- Le transport routier qui fait partie d'une opération de transport combiné soit traité différemment du transport routier pur, via les possibilités de l'exempter des taxes en vigueur et des interdictions de circuler la nuit/le week-end/les vacances.

Toutefois, la Région Nouvelle-Aquitaine souhaite faire part de ses préoccupations à la Commission européenne sur quelques points en lien avec la mise en œuvre de la directive.

Ainsi, pour la Nouvelle-Aquitaine :

- Il est essentiel que la Commission européenne s'assure de la cohérence de cette nouvelle directive sur le transport combiné avec les futures règles inscrites dans la révision des lignes directrices sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires ;
- Il est nécessaire d'accroître les fonds alloués aux terminaux multimodaux dans le programme qui succédera au Mécanisme d'interconnexion en Europe (MIE) après 2027 ;
- Il est primordial de souligner le rôle de certaines autorités régionales, comme la Région Nouvelle-Aquitaine, qui cofinancent la rénovation des lignes de fret ferroviaire, la création et la modernisation des Installations Terminales Embranchées et des terminaux multimodaux.
- Il est important d'inclure, dans la liste indicative relative aux mesures visant à réduire l'écart de compétitivité entre le transport combiné et le transport routier, les mesures de soutien à l'exploitation et aux coûts de transbordement, pour les opérateurs de transport combiné. Ces mesures sont un facteur clé pour passer d'un mode à l'autre.
- Enfin, l'objectif de réduire de 10% le coût total du transport combiné dans tous les territoires européens grâce à la mise en place de mesures nationales favorables semble difficile à calculer. En parallèle, il faudrait s'assurer que le transport routier paie pour les coûts externes qu'il génère.