

Transports combinés de marchandises entre États membres

2017/0290(COD) - 08/11/2017 - Document de base législatif

OBJECTIF: promouvoir le passage du fret routier à des modes de transport plus respectueux de l'environnement.

ACTE PROPOSÉ: Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: la **réduction des incidences néfastes des transports** est l'un des principaux objectifs de la politique des transports de l'Union. L'accord de Paris sur le changement climatique étant en vigueur, la transition vers une économie moderne et à faibles émissions de carbone doit s'accélérer.

La [directive 92/106/CEE du Conseil](#) qui prévoit des mesures destinées à encourager le développement du transport combiné, est le seul acte législatif de l'Union qui incite directement à passer du transport de marchandises par route à des modes à moindres émissions tels que les voies navigables intérieures, la navigation maritime ou le rail.

Toutefois, depuis l'adoption de la directive en 1992, certains éléments, tels que par exemple l'utilisation de documents de transport sur papier et de cachets pour vérifier qu'il s'agit bien d'un transport combiné (éligibilité), ainsi que l'environnement du marché du transport de marchandises ont connu des évolutions significatives.

Si la directive a permis de libérer la route d'un volume de fret considérable, **des lacunes dans sa mise en œuvre ont limité ses effets**. Selon les projections actuelles, l'objectif de reporter sur d'autres modes tels que le chemin de fer ou la voie navigable 30% des opérations de transport routier de marchandises sur plus de 300 km d'ici à 2030, et plus de 50% d'ici à 2050, ne sera pas atteint.

En vue **d'améliorer la compétitivité des transports combinés par rapport au fret routier à longue distance** et de renforcer ainsi le passage à d'autres modes pour le transport de marchandises, **la Commission estime qu'une révision de la directive s'impose** en vue i) de clarifier et étendre la définition du transport combiné; ii) d'améliorer les conditions du contrôle d'éligibilité et du respect des règles; iii) de renforcer l'efficacité des mesures incitatives; et iv) d'améliorer les dispositions de la directive concernant les rapports et le suivi.

ANALYSE D'IMPACT: l'option stratégique retenue vise la simplification des critères d'éligibilité, une meilleure définition des conditions d'application et l'élargissement des mesures de soutien économique.

CONTENU: la proposition a pour but de **réviser la directive 92/106/CEE** relative aux transports combinés afin d'en faciliter le fonctionnement, en particulier par l'extension de son champ d'application, avec un plus large éventail de mesures de soutien possibles.

Concrètement, la proposition vise à:

- **revoir la définition du «transport combiné»** en élargissant son champ d'application aux **services nationaux** et en précisant davantage la longueur maximale du tronçon routier, fixé à 150 km ou

20% de la longueur totale du trajet, quel que soit le mode utilisé pour le segment non routier (rail, voie navigable ou mer), tout en garantissant la souplesse requise en raison de contraintes géographiques ou opérationnelles spécifiques dans les États membres;

- **étendre les mesures de soutien économique** mises en place par les États membres au-delà des réductions de taxe pour englober les investissements dans les **terminaux multimodaux de transbordement** et, le cas échéant, d'autres incitations financières pour compléter celles qui existent en vue de réduire le coût du transport combiné et d'accroître sa compétitivité par rapport à une même opération de transport faisant appel uniquement au mode routier;
- **précise quels documents doit fournir un opérateur pour démontrer l'existence d'un transport combiné** et recevoir une aide de la part de l'État. Ainsi, la proposition i) définit les conditions à prendre en considération dans le cadre d'une opération de transport combiné; ii) décrit en détail les données à fournir en tant que preuves; iii) stipule qu'aucun document supplémentaire ne doit être requis pour prouver l'opération de transport combiné; iv) prévoit les conditions de présentation des preuves, notamment en cas de contrôle routier. Dans ce contexte, la Commission propose d'utiliser de façon plus efficace les documents au format électronique.
- introduit l'obligation pour les États membres de communiquer à la Commission, 18 mois après la date de transposition de la directive, des **données relatives aux conditions du marché du transport combiné** sur leur territoire, notamment sur les infrastructures concernées et les mesures nationales de soutien adoptées.

ACTES DÉLÉGUÉS: la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.