

Transports combinés de marchandises entre États membres

2017/0290(COD) - 27/03/2019 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 497 voix pour, 78 contre et 52 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 92/106/CEE relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Objectif

La proposition de révision de la directive 92/106/CEE viserait à rendre le transport combiné compétitif vis-à-vis du transport par la route. Elle aurait pour objectif général de créer un réseau de transport multimodal économe en ressources et de réduire les incidences néfastes du transport en termes de pollution atmosphérique, d'émissions de gaz à effet de serre, d'accidents, de nuisances sonores et de congestion.

Champ d'application et définitions

Le Parlement a proposé de mieux définir quels véhicules relèvent du champ d'application de la directive, en établissant une distinction entre les véhicules/les unités de chargement accompagnés ou non par leurs chauffeurs.

La longueur maximale chaque segment routier ne devrait pas excéder 150 km de distance sur le territoire de l'Union. Les États membres sur le territoire desquels le segment routier s'effectue pourraient autoriser dépassement de la distance limite du segment routier pour les opérations de transport combiné rail/route dans des conditions claires et selon des critères applicables à l'ensemble de l'Union. Dans certains cas, les États membres pourraient réduire la distance de 150 km du segment routier d'une proportion pouvant aller jusqu'à 50 %.

Les députés ont précisé que le segment routier et/ou non routier qui a lieu en dehors du territoire de l'Union ne serait pas considéré comme faisant partie de l'opération de transport combiné.

Preuves et outils numériques

Le transport routier serait considéré comme faisant partie d'une opération de transport combiné uniquement si le transporteur peut fournir des informations prouvant clairement que ce transport constitue un segment routier d'une opération de transport combiné et si ces informations sont dûment transmises au transporteur effectuant l'opération de transport avant le début de l'opération. Les députés ont précisé la liste des informations que les chauffeurs doivent fournir lors des contrôles routiers.

Dans le cas de contrôles routiers, la preuve devrait être présentée au moment du contrôle, et dans un délai maximum de 45 minutes (ou dans un délai de 5 jours ouvrables à partir de la date du contrôle à l'autorité si elle ne peut être présentée au moment du contrôle). Elle pourrait être apportée au moyen de documents de transport existants tels que la lettre de voiture visée par les conventions nationales ou internationales de

transport existantes, jusqu'à ce qu'un format standardisé soit fixé par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Les autorités des États membres seraient tenues d'accepter les informations électroniques liées à la preuve.

Les États membres devraient se diriger vers une dématérialisation progressive de la documentation, et prévoir une période de transition jusqu'au complet abandon du format papier.

Protection sociale des chauffeurs

En vue de garantir la protection sociale des chauffeurs qui exercent leurs activités dans un autre État membre, les députés estiment que les dispositions sur le détachement des chauffeurs prévues par la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil et celles sur l'exécution de ces dispositions prévues par la directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil devraient s'appliquer aux transporteurs qui opèrent sur les segments routiers d'opérations de transport combiné.

Par ailleurs, dans le cas des opérations de cabotage, les dispositions sur le cabotage prévues par le règlement (CE) n° 1072/2009 devraient s'appliquer aux segments routiers qui font partie d'une opération de transport combiné national.

Mesures de soutien au transport combiné

Les États membres devraient privilégier les investissements dans les terminaux de transbordement permettant de réduire les goulets d'étranglement et zones de congestion, notamment à proximité des zones urbaines et périurbaines, de favoriser la traversée des obstacles naturels tels que les zones montagneuses, de renforcer les connexions transfrontalières, de réduire les émissions de polluants atmosphériques et d'assurer le désenclavement de zones industrielles en manque d'infrastructures.

Les mesures pourraient concerner :

- la construction, dans les zones où aucune installation adaptée n'est disponible dans les limites de distance autorisées, de terminaux de transport ou l'installation de points de transbordement pour le transport combiné ;
- l'expansion, dans les zones où davantage de capacité en termes de terminal est nécessaire, des terminaux existants ou l'installation de points de transbordement supplémentaires et la construction de nouveaux terminaux pour le transport combiné à la suite d'une évaluation des incidences économiques montrant que le marché ne serait pas affecté négativement et à condition de prendre en compte les préoccupations d'ordre environnemental.

D'ici au 31 décembre 2021, les États membres devraient prendre des mesures supplémentaires de nature économique et législative en vue d'améliorer la compétitivité du transport combiné par rapport à d'autres solutions équivalentes de transport utilisant la route, en particulier pour réduire le temps nécessaire, ainsi que les coûts liés, aux opérations de transbordement.

Les mesures de soutien économique pourraient comprendre, entre autres :

- la réduction de certaines taxes ou redevances de transport, de subventions allouées pour l'utilisation effective d'unités de chargement intermodales dans des opérations de transport combiné, ou le remboursement partiel des coûts de transbordement ;
- la promotion de l'intégration des systèmes connectés et l'automatisation des opérations, ainsi que les investissements dans la logistique numérique, les systèmes innovants de manutention du fret, les technologies de l'information et de la communication et les systèmes de transport intelligent ;

- le renforcement de la performance environnementale en encourageant l'utilisation des véhicules propres ou à faible niveau d'émissions et des carburants alternatifs.

Les mesures de soutien aux opérations de transport combiné pourraient bénéficier d'une certaine flexibilité pour favoriser le recours aux aides d'État.

Évaluation et suivi

La Commission serait responsable de la mise en œuvre adéquate de la directive et de la réalisation de l'objectif consistant à développer le transport combiné dans l'ensemble de l'Union à l'horizon 2030 et 2050. Pour ce faire, elle devrait évaluer régulièrement l'évolution de la part du transport combiné dans chacun des États membres, sur la base des informations communiquées par ceux-ci, et proposer, le cas échéant, une modification de la présente directive en vue d'atteindre cet objectif paneuropéen.