

# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2017/0290(COD) Procédure caduque ou retirée
Transports combinés de marchandises entre États membres	
Sujet 3.20.07 Transport combiné, transport multimodal	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme		
	Commission au fond précédente		
	<b>TRAN</b> <a href="#">Transports et tourisme</a>		
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	<b>ENVI</b> Environnement, santé publique et sécurité alimentaire		
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">3623</a>	07/06/2018
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	<a href="#">Mobilité et transports</a>	ŠEFČOVIČ Maroš	
Comité économique et social européen Comité européen des régions			


Événements clés			
08/11/2017	Publication de la proposition législative	<a href="#">COM(2017)0648</a>	Résumé
29/11/2017	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
07/06/2018	Débat au Conseil	<a href="#">3623</a>	
09/07/2018	Vote en commission, 1ère lecture		
16/07/2018	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
19/07/2018	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A8-0259/2018</a>	

10/09/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 71)		
12/09/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 71)		
27/03/2019	Résultat du vote au parlement		
27/03/2019	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T8-0308/2019</a>	Résumé
24/09/2019	Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire		
09/10/2019	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72)		
29/09/2020	Proposition retirée par la Commission		

### Informations techniques

Référence de procédure	2017/0290(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091-p1
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Consultation obligatoire d'autres institutions	<a href="#">Comité économique et social européen</a> <a href="#">Comité européen des régions</a>
Etape de la procédure	Procédure caduque ou retirée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/11629

### Portail de documentation

Document de base législatif		<a href="#">COM(2017)0648</a>	08/11/2017	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0362	09/11/2017	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0363	09/11/2017	EC	
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE619.311</a>	21/03/2018	EP	
Avis de la commission		<a href="#">PE618.208</a>	17/05/2018	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE622.152</a>	18/05/2018	EP	
Comité des régions: avis		<a href="#">CDR6151/2017</a>	05/07/2018	CofR	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A8-0259/2018</a>	19/07/2018	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T8-0308/2019</a>	27/03/2019	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		<a href="#">SP(2019)437</a>	30/07/2019	EC	

Informations complémentaires	
Document de recherche	<a href="#">Briefing</a>

## Transports combinés de marchandises entre États membres

---

**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 doivent 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.

## Transports combinés de marchandises entre États membres

---

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapporteur de Daniela AIUTO (EFDD, IT) 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 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. L'objectif serait de créer un réseau de transport multimodal économe en ressources et de réduire les incidences néfastes du transport en termes de pollution atmosphérique, de émissions de gaz à effet de serre, d'accidents, de nuisances sonores et de congestion.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure

législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

#### Champ d'application et définitions

Les députés ont 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. Ils ont clarifié la possibilité pour les remorques et semi-remorques grutables d'avoir un poids brut de 44 tonnes si les unités de chargement sont identifiées conformément aux normes internationales ISO 6346 et EN 13044.

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 effectueraient pourraient autoriser le 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. Un tel dépassement devrait être dûment justifié. 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. 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.

#### 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 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.

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.

#### 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.

## Transports combinés de marchandises entre États membres

---

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, de 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 effectuée pourraient autoriser le 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.