

**Bruxelles, le 22 novembre 2024
(OR. en)**

15143/24

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0396(COD)**

LIMITE

**TRANS 466
CODEC 2047**

NOTE

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
N° doc. préc.:	12831/24
N° doc. Cion:	15200/23 + ADD1
Objet:	Préparation de la session du Conseil " <u>Transports</u> , télécommunications et énergie" du 5 décembre 2024 Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 92/106/CEE du Conseil en ce qui concerne un cadre de soutien pour le transport intermodal de marchandises et le règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le calcul des économies de coûts externes et la production de données agrégées – Rapport sur l'état des travaux

I. INTRODUCTION

1. Le 7 novembre 2023, la Commission a présenté au Parlement européen et au Conseil la proposition visée en objet (ci-après dénommée la "directive sur les transports combinés"). Cette proposition était le dernier élément du paquet législatif "Écologisation du transport de marchandises"¹ présenté en juillet 2023 dans le cadre de la stratégie de mobilité durable et intelligente².

¹ Doc. ST 11856/23.

² [Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir.](#)

2. Les trois autres propositions du paquet comprennent une révision de la directive fixant les poids et dimensions pour certains véhicules routiers, un projet de règlement sur la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport ("CountEmissions EU") et un projet de règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen.
3. La directive sur les transports combinés propose de modifier la directive de 1992 actuellement en vigueur³ en promouvant une plus grande réorientation du transport de marchandises par route vers le transport intermodal, qui allie les meilleures performances environnementales et efficacité énergétique du rail, de la navigation intérieure et du transport maritime à courte distance à l'accessibilité et à la flexibilité du transport routier. L'objectif est de rendre le transport intermodal plus attrayant pour les opérateurs économiques tout en réduisant les coûts externes négatifs, tels que les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique, les encombrements de la circulation et les accidents de la route.
4. Un élément clé pour atteindre cet objectif réside dans la nouvelle définition proposée du terme "opération de transport combiné", entendu comme une "opération de transport intermodal" satisfaisant à certaines conditions et effectuée sur le territoire de l'Union. Le respect de ces conditions, telles qu'énoncées dans la proposition, permettrait à l'opération visée de bénéficier d'une série d'incitations à l'échelle de l'UE ainsi que de mesures nationales de soutien.
5. En matière de numérisation, la directive sur les transports combinés propose de modifier le règlement (UE) 2020/1056 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises⁴ (ci-après dénommé le "règlement eFTI"), afin que les plateformes eFTI puissent être utilisées pour calculer l'éligibilité et collecter des données agrégées sur le développement économique du secteur. En outre, la proposition établit des règles relatives aux exigences de transparence applicables aux terminaux de transbordement afin de faciliter davantage le transport intermodal.
6. La directive sur les transports combinés constitue la troisième tentative de modification de la directive de 1992, qui est considérée comme obsolète et dont le champ d'application est limité. Les propositions de révision de l'acte juridique présentées par la Commission en 1998 et en 2017 avaient ensuite été retirées.

³ Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres, *JO L 368 du 17.12.1992, p. 38*.

⁴ Règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises, *JO L 249 du 31.7.2020, p. 33*.

II. TRAVAUX MENÉS PAR LES AUTRES INSTITUTIONS

7. Le Parlement européen a désigné la commission des transports et du tourisme (TRAN) comme commission compétente au fond. Le 13 septembre 2024, la commission TRAN a nommé M. Flavio TOSI (PPE, IT) en tant que rapporteur. Il remplace le précédent rapporteur, M. Massimiliano SALINI (PPE, IT), qui avait publié un document de travail⁵ contenant des recommandations le 1^{er} mars 2024.
8. Le Comité économique et social européen a adopté son avis⁶ lors de sa 585^e session plénière, le 14 février 2024. Le Comité des régions a adopté son avis⁷ lors de sa 159^e session plénière, les 31 janvier et 1^{er} février 2024.

III. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL

9. La Commission a présenté la proposition et son analyse d'impact lors de la réunion du groupe "Transports - Questions intermodales et réseaux" le 17 novembre 2023, sous la présidence espagnole.
10. La présidence belge a examiné la proposition de manière approfondie à l'occasion d'onze réunions du groupe, avec sept textes de compromis, et a présenté un rapport sur l'état des travaux au Conseil le 18 juin 2024⁸.
11. La présidence hongroise a poursuivi l'examen du dossier au sein du groupe les 10 septembre et 1^{er} octobre 2024. La présidence a tenu un débat au sein du Coreper en vue d'obtenir de nouvelles orientations le 16 octobre 2024.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_FR.pdf

⁶ Doc. ST 10705/24.

⁷ Doc. ST 6311/24.

⁸ Doc. ST 10275/24.

IV. TRAVAUX MENÉS EN VUE D'UN COMPROMIS

12. La présidence hongroise a entamé les travaux sur ce dossier en étudiant une approche plus souple, compte tenu des points de vue divergents entre les États membres. Il était manifeste que la nouvelle définition du terme "transport combiné" figurant dans la proposition de la Commission, fondée sur un seuil d'économies d'au moins 40 % des coûts externes, ne bénéficierait pas d'un soutien suffisant. Le dernier compromis dégagé sous la présidence belge, qui établissait une exigence d'un minimum de 50 % de transport non routier, a été bien reçu par certaines délégations, mais n'a, de nouveau, pas recueilli un soutien suffisant. Dans le même temps, plusieurs délégations préconisaient l'instauration d'une distance limite pour le segment routier, certaines délégations suggérant de revenir à la définition figurant dans l'orientation générale du Conseil de 2018, où cette limite avait été fixée à 150 km⁹.
13. Dans un premier temps, la présidence a présenté un document de réflexion comportant deux options en plus de l'exigence d'au moins 50 % de transport non routier. La première option introduisait un plafond de 150 km concernant le segment routier, avec des exemptions pour atteindre le terminal de transbordement approprié le plus proche. La deuxième option suggérerait de maintenir la limite de 150 km pour le segment routier uniquement pour les liaisons transport routier-transport par voie d'eau, à l'instar des règles en vigueur. En ce qui concerne les liaisons route-rail, il y était suggéré de donner aux États membres la souplesse nécessaire pour fixer plusieurs fourchettes de distance pour le segment routier et décider en conséquence quelles mesures d'incitation appliquer. L'objectif était de trouver un compromis reflétant les différentes situations géographiques et infrastructures logistiques des États membres. Toutefois, de nombreuses délégations ont estimé que la deuxième option était trop complexe à mettre en œuvre et comportait un risque potentiel de fragmentation des règles dans l'ensemble de l'Union.
14. Ensuite, la présidence a proposé un texte de compromis portant sur l'intégralité des articles. En ce qui concerne la question clé du champ d'application du transport combiné, le compromis reposait sur la première option présentée dans le document de réflexion, à savoir au moins 50 % de transport non routier et une distance limite de 150 km pour le segment routier. Un ensemble bien défini de conditions a été introduit, précisant les cas dans lesquels le plafond du segment routier pouvait être dépassé.

⁹ Doc. ST 15147/18.

15. En outre, la présidence a étudié les moyens de régler la question des plateformes numériques pour ce qui est de la vérification de l'éligibilité lors de la planification d'une opération de transport combiné et de la constitution d'une preuve de conformité lors des contrôles routiers. La proposition initiale, à savoir la mise au point d'une plateforme numérique temporaire de géocodage par la Commission, a été jugée complexe et inutile par de nombreuses délégations. Ainsi, dans son compromis, la présidence a inclus une clause de sauvegarde garantissant que les organisateurs de transports combinés n'auront pas à utiliser les plateformes eFTI tant qu'un nombre suffisant de prestataires de services de plateforme eFTI n'auront pas été homologués pour les nouvelles fonctionnalités requises.
16. Par ailleurs, la présidence a modifié les dispositions relatives aux cadres d'action nationaux visant à faciliter le recours au transport combiné, en précisant, entre autres, le caractère volontaire et indicatif de l'objectif de réduction des coûts totaux des opérations de transport combiné.
17. La présidence s'est également efforcée de trouver une solution appropriée en ce qui concerne la disposition qui exempte les véhicules assurant les segments routiers d'opérations de transport combiné des interdictions de circuler, en proposant plusieurs dérogations.
18. Au sein du groupe, le compromis de la présidence a suscité des réactions mitigées. Par conséquent, la présidence a conclu que, afin de débloquer la situation concernant la proposition, la définition du transport combiné devait d'abord être clarifiée, car elle détermine l'éligibilité aux incitations et aux mesures de soutien.
19. La présidence a donc décidé de solliciter des orientations auprès du Coreper en posant deux questions, la première étant de savoir si une combinaison d'un minimum de 50 % de transport non routier et d'une distance limite pour le segment routier, telle que 150 km, peut servir de base à la définition; la seconde étant de savoir si des exceptions sont nécessaires pour tenir compte de situations spécifiques. Les résultats des travaux du Coreper ont montré que les points de vue des États membres sur le champ d'application du transport combiné divergent encore, certains étant fortement favorables à une limitation du segment routier, d'autres préférant l'approche consistant à définir une part en pourcentage, et un troisième groupe étant prêt à faire preuve de souplesse. En outre, un certain nombre d'États membres ont estimé qu'il était prématuré que les organisateurs de transport combiné utilisent les plateformes eFTI.

20. Les travaux doivent se poursuivre pour trouver un compromis sur les questions en suspens. Pour certains États membres, des incitations encourageant les connexions de fret ferroviaire sont essentielles. À cet égard, des dispositions distinctes pourraient être envisagées pour les opérations comprenant un transbordement route-rail et pour les opérations comprenant un transbordement transport routier-transport par voie d'eau, pour autant qu'une telle approche puisse garantir la sécurité juridique et ne conduise pas à une fragmentation. Parallèlement, les États membres insulaires soulignent l'importance de maintenir les dispositions proposées concernant le transport intermodal durable entre les îles et États membres insulaires et le continent.

V. CONCLUSION

21. Le Coreper, à la suite de sa réunion du 27 novembre 2024, invite le Conseil à prendre note du rapport sur l'état des travaux concernant la révision de la directive sur les transports combinés.