



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

---

*Commission des transports et du tourisme*

---

24.7.2013

## **DOCUMENT DE TRAVAIL**

sur la proposition de directive du Conseil modifiant la directive n° 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Jörg Leichtfried

### **Législation existante:**

La directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, fixe les dimensions et poids maximaux pour les véhicules assurant le transport national et international des marchandises et des passagers et indique dans quelles conditions des dérogations à ces limites peuvent être accordées.

Elle ne tient cependant pas compte des dernières évolutions en matière de marché et de technologie.

### **Proposition de la Commission:**

Dans le but de permettre l'introduction sur le marché de véhicules plus efficaces du point de vue énergétique et plus aérodynamiques sans compromettre leur capacité d'emport, la Commission propose de modifier la directive 96/53/CE en traitant les points suivants:

- augmentation du poids total d'un véhicule afin de prévoir la possibilité d'utiliser des motorisations hybrides et électriques, généralement plus lourdes; une telle mesure tient également compte du poids moyen des passagers dans les bus commerciaux, qui a augmenté depuis l'entrée en vigueur de la directive 96/53/CE;
- augmentation de la longueur totale des véhicules, afin de prévoir la possibilité de cabines de tracteurs plus aérodynamiques et/ou d'ailerons profilés à l'arrière du véhicule; cette mesure garantit la possibilité de transporter les conteneurs de 45 pieds qui deviennent la norme dans d'autres modes de transport, et donc de mieux intégrer les transports routiers dans les réseaux intermodaux;
- introduction de dispositions en matière de contrôle et de sanctions afin de rendre les contrôles en bord de route plus ciblés et plus efficaces et de mettre en place un cadre commun concernant les sanctions applicables dans tous les États membres;
- autorisation explicite de l'utilisation transfrontalière des véhicules plus longs pour les trajets ne traversant qu'une seule frontière, pourvu que certaines conditions soient remplies.

### **Points à aborder:**

#### **1. Circulation transfrontalière des véhicules plus longs (article 4, paragraphe 4 de la directive 96/53/CE)**

Il est proposé de rendre explicitement licite l'utilisation transfrontalière des véhicules plus longs pour les trajets ne comportant le franchissement que d'une seule frontière, si les deux États membres concernés le permettent déjà et si les conditions de dérogations en vertu de l'article 4, paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive 96/53/CE sont remplies. La Commission prétend que cette mesure n'affecte pas de façon notable la concurrence internationale si l'utilisation transfrontalière reste limitée à deux États membres, dès lors que les infrastructures

existantes et les conditions de sécurité routière le permettent. En outre, selon la proposition, le droit des États membres à décider, en vertu du principe de subsidiarité, de solutions de transport appropriées à leur situation spécifique est équilibré par rapport à la nécessité d'empêcher que de telles politiques ne faussent le marché intérieur.

*Observations de votre rapporteur:*

Bien que la Commission ait initialement affirmé qu'elle lancerait une procédure d'infraction à l'encontre des États membres violant la directive 96/53/CE en cas d'utilisation transfrontalière avérée de véhicules plus longs, des parties prenantes l'ont par la suite convaincue de modifier radicalement son interprétation de la directive à cet égard. Votre rapporteur souhaiterait rappeler, à ce propos, que les procédures démocratiques doivent être respectées et que tout changement apporté aux pratiques autorisées en matière de circulation transfrontalière devrait être effectué par les colégislateurs (plutôt qu'à la demande de parties intéressées).

Votre rapporteur souhaite insister sur le fait que certains parlements nationaux (comme les deux chambres du Parlement autrichien et la chambre haute du Parlement allemand) ont fait part de leurs inquiétudes concernant l'autorisation explicite accordée aux "gigaliners" de traverser les frontières entre les États membres et s'inscrivent en faux contre l'argument selon lequel une telle circulation n'aurait aucune influence sur la concurrence au sein de l'Union. De fait, il estime qu'autoriser de telles opérations transfrontalières entre certains États membres et les interdire entre d'autres États non seulement placera les États membres qui les interdisent dans une situation économique désavantageuse, mais incitera les constructeurs, les transporteurs et les États voisins à exercer sur eux de très fortes pressions afin qu'ils modifient leur cadre législatif. Une telle situation, à son tour, pourrait conduire à de dangereux compromis entre la nécessité de défendre les intérêts économiques des entreprises nationales et celle de garantir sécurité et protection de l'environnement. En outre, votre rapporteur estime qu'autoriser les véhicules plus longs à circuler librement d'un État membre à l'autre serait contre-productif en vue de l'achèvement de l'un des principaux objectifs de l'Union énumérés dans le livre blanc afin d'introduire le transfert modal entre route et rail à travers l'Union.

Afin de garantir des conditions égales dans toute l'Union et de préserver le droit des États membres à la subsidiarité, il devrait être explicitement interdit aux "gigaliners" de franchir les frontières entre les États membres, tout en laissant à chaque État membre la liberté de décider s'il autorise leur circulation ou non sur son territoire, sur une base non-discriminatoire. Cependant, étant donné que les véhicules plus longs sont beaucoup plus lourds et peuvent donc entraîner une usure plus rapide des infrastructures routières, leur circulation devrait être soumise, le cas échéant, à des droits de péage plus élevés.

## **2. Amélioration des performances aérodynamiques et de la sûreté des véhicules (articles 8 et 9)**

Il est proposé d'améliorer les performances aérodynamiques des véhicules en autorisant l'adjonction à l'arrière des véhicules ou des ensembles de véhicules, de dispositifs améliorant leurs caractéristiques aérodynamiques (article 8). Afin de garantir que ces dispositifs supplémentaires soient également conformes aux normes en matière de sécurité routière, il convient qu'ils soient solidement fixés, qu'ils soient dotés d'un marquage de jour et de nuit, et qu'ils ne présentent pas de risques supplémentaires pour les autres véhicules en cas de

collision, ni de risques accrus d'être renversés par des vents latéraux.

En outre, la proposition autorise les changements apportés à la cabine de tracteur afin de lui faire gagner en aérodynamisme et d'améliorer la visibilité du chauffeur et des usagers de la route vulnérables en supprimant l'angle mort et en rendant les cabines plus aérodynamiques (article 9).

*Observations de votre rapporteur:*

Si votre rapporteur appuie les changements concernant le dispositif aérodynamique des véhicules proposés à l'article 8, et s'il convient de leurs principales caractéristiques, il souhaiterait néanmoins souligner que les ailerons supplémentaires et autres dispositifs aérodynamiques installés sur le gabarit d'un véhicule devraient autoriser le chargement et le transport de ce véhicule par rail, dans le cadre d'opérations de transport combiné. Le législateur devrait veiller à ce que les améliorations sur le plan de l'aérodynamisme des camions n'empêche ni ne décourage le transport combiné.

Par ailleurs, votre rapporteur déplore que la hauteur des véhicules soient totalement laissée de côté par la proposition et qu'il existe très peu d'études scientifiques concernant l'incidence des ajustements aérodynamiques proposés. Il souhaiterait souligner que le transport combiné recèle un potentiel qui permettra de contribuer à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de façon bien plus importante que le fait de rendre les camions plus aérodynamiques.

Enfin, votre rapporteur aimerait attirer l'attention sur le fait que la législation de l'Union relative à la réception par type traite déjà de la question de l'équipement aérodynamique par rapport aux dimensions des véhicules. Le règlement de la Commission (CE) n° 1230/2012 prévoit des dérogations pour l'amélioration de l'aérodynamisme de l'arrière (500 mm contre, transitoirement, 2 000 mm dans la proposition de modification de la directive 96/53/CE) et les dispositifs sur les côtés du véhicule. Par conséquent, il convient d'établir clairement si une nouvelle directive est nécessaire pour traiter la même question. Si tel est le cas, il faudra veiller à la cohérence entre les deux actes législatifs.

S'agissant de la sécurité routière, votre rapporteur se félicite que la proposition ait pour objectif d'améliorer la manœuvrabilité des véhicules ainsi que la visibilité et la sécurité des chauffeurs (article 9) et souhaiterait renforcer ces dispositions en rendant obligatoires plutôt que facultatifs changements dans la conception des cabines de tracteurs. On estime que changer la conception des cabines permettrait de sauver entre trois cents et cinq cents vies par an, soit une diminution de 10 % du nombre actuel de morts dans des accidents impliquant des camions. La sécurité routière compte depuis longtemps parmi les priorités du Parlement européen, et la résolution du Parlement du 27 septembre 2011 sur la sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020 en est la preuve. Votre rapporteur estime que, conformément aux priorités établies par le Parlement en matière de sécurité routière, il importe de rendre obligatoires les changements dans la conception des cabines. De telles mesures ne requerraient aucune technologie de pointe, étant donné que la technologie nécessaire est déjà connue et pourrait être introduite bientôt s'il était fait montre de volonté politique à cette fin. Une période transitoire pourrait être envisagée afin de permettre aux fabricants de disposer de plus de temps pour satisfaire aux nouvelles spécifications de conception.

### **3. Présélection et contrôle ciblé (article 12)**

Il est proposé que les États membres mettent en place un dispositif de présélection et de contrôle ciblé pour les véhicules ou les ensembles de véhicules en circulation, afin de procéder à des contrôles plus ciblés et plus efficaces. Ces mesures de présélection visent à identifier les véhicules susceptibles d'avoir commis une infraction et devant donc être contrôlés manuellement. Selon la proposition, un tel objectif pourrait être atteint en mettant en place des dispositifs automatiques sur les infrastructures ou en installant des systèmes embarqués de pesage à bord des véhicules (article 2, paragraphe 6).

*Observations de votre rapporteur:*

Votre rapporteur souscrit à l'objectif d'établir un dispositif de présélection et de contrôle permettant d'effectuer des contrôles plus ciblés et plus efficaces et s'accompagnent de charges moindres, que ce soit pour les transporteurs ou pour les autorités de contrôle. Afin d'offrir des conditions équitables dans l'Union et de faire passer la responsabilité du respect des exigences en matière de règles de sécurité sur les transporteurs et sur les chargeurs plutôt que sur les autorités de contrôle, il souhaiterait rendre obligatoire l'équipement des véhicules en dispositifs de pesage embarqués. La proposition se concentre sur les contrôles du poids (surcharges). Cependant, il est également important de mener des contrôles concernant les dimensions (largeur, longueur et hauteur). Enfin, l'on peut se demander pourquoi des déviations tolérées (moins de 5 % pour le poids et moins de 2 % pour la longueur et la hauteur) par rapport aux dimensions relatives aux infractions, devraient être définies dans la proposition. Votre rapporteur préférerait une approche harmonisée de ces limites plutôt que de laisser le loisir à chaque État membre de décider s'il entend sanctionner ou non de telles infractions.

### **4. Procédure des actes délégués (article 16)**

La proposition prévoit que la Commission se voie conférer le pouvoir de définir les exigences imposées à de nouveaux dispositifs aérodynamiques placés à l'arrière des véhicules (article 8, paragraphe 4), à la conception de nouveaux véhicules à moteur (article 9, paragraphe 5), ainsi que les spécifications techniques permettant d'assurer l'interopérabilité complète des dispositifs embarqués de pesage, et les orientations sur les procédures de contrôle des poids des véhicules en circulation (article 12, paragraphe 7).

*Observations de votre rapporteur:*

Bien qu'un certain degré de flexibilité soit nécessaire pour garantir que la législation soit en phase avec les développements technologiques, il convient d'examiner soigneusement si la proposition de délégation de pouvoir à la Commission est nécessaire dans tous les domaines. La responsabilité finale des textes législatifs incombe au législateur. La portée de la proposition de délégation de pouvoir semble être trop large et le Parlement devrait se réserver le droit de modifier les éléments essentiels dans le cadre de la procédure législative ordinaire.