



TEXTES ADOPTÉS

P9_TA(2024)0223

Traitement des poids lourds aux points de passage des frontières

Résolution du Parlement européen du 10 avril 2024 sur le traitement des poids lourds aux points de passage à la frontière sur la base de la pétition no 0146/2023 (2024/2540(RSP))

Le Parlement européen,

- vu les articles 26, les articles 28 à 37 et l'article 67, paragraphes 1 et 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (traité FUE),
- vu les délibérations de la commission des pétitions au sujet de la pétition n° 0146/2023 lors de sa réunion du 29 novembre 2023,
- vu l'audition publique intitulée «Frontières Schengen — questions soulevées par les pétitionnaires», organisée conjointement par la commission des pétitions et la commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures le 18 juillet 2023,
- vu la communication de la Commission du 16 novembre 2022 intitulée «Renforcer Schengen par la participation intégrale de la Bulgarie, de la Roumanie et de la Croatie à l'espace sans contrôles aux frontières intérieures» [COM(2022) 636],
- vu ses résolutions du 18 octobre 2022 sur l'adhésion de la Roumanie et de la Bulgarie à l'espace Schengen¹, et du 12 juillet 2023 sur l'adhésion à l'espace Schengen²,
- vu la décision unanime du Conseil du 30 décembre 2023 d'accueillir la Roumanie et la Bulgarie dans l'espace Schengen, en commençant par la levée des contrôles aux frontières aériennes et maritimes à partir de mars 2024;
- vu sa résolution du 25 novembre 2021 sur la sécurité des parcs de stationnement pour camions dans l'Union européenne³,
- vu sa résolution du 9 mai 2023 sur le nouveau cadre de mobilité urbaine de l'Union⁴,

¹ JO C 149 du 28.4.2023, p. 11.

² Textes adoptés de cette date, P9_TA(2023)0278.

³ JO C 224 du 8.6.2022, p. 95.

⁴ JO C, C/2023/1058 du 15.12.2023, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2023/1058/oj?locale=fr>.

- vu sa résolution du 13 juin 2023 sur les grands projets d’infrastructures de transport dans l’UE - mise en œuvre des projets et suivi et contrôle des fonds de l’UE¹,
 - vu la proposition de règlement sur les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n°913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 [COM(2021)0812],
 - vu l’article 227, paragraphe 2, de son règlement intérieur,
- A. considérant que des centaines de véhicules de marchandises sont bloqués chaque jour aux frontières intérieures de l’Union, y compris aux frontières entre les États membres qui font partie de l’espace Schengen et ceux qui n’en font pas partie; qu’ils y sont confrontés à des délais d’attente et à des retards extrêmement longs, en raison du traitement et des contrôles qui doivent être effectués; que le cadre juridique européen actuel ne précise ni n’encadre le délai maximal pour traiter les marchandises aux frontières;
- B. considérant que les causes de ces files d’attente et de ces retards aux frontières des États membres sont imputables à de multiples facteurs administratifs, opérationnels, techniques, de sécurité ou d’interopérabilité, tels que des capacités opérationnelles et techniques insuffisantes, le manque de personnel, de bureaux de contrôle et de ponts-bascules pour les véhicules de marchandises, la concentration de nombreux organes institutionnels aux frontières et la durée des contrôles du fret; que l’article 22 du code frontières Schengen² consacre le principe de l’absence de vérifications et de contrôles aux frontières intérieures entre les pays de l’espace Schengen, conformément au principe de libre circulation énoncé à l’article 26, paragraphe 2, du traité FUE; que l’article 24 du code frontières Schengen prévoit expressément que les États membres suppriment tous les obstacles qui empêchent un trafic fluide aux points de passage routiers aux frontières intérieures;
- C. considérant que l’accumulation aux frontières de poids lourds immatriculés dans l’Union peut avoir une incidence négative sur la santé et les conditions de travail des conducteurs, la sécurité routière, le fonctionnement des entreprises de transport de marchandises, la concurrence et le fonctionnement du marché unique de l’Union; qu’elle peut entraîner une augmentation des coûts des transporteurs routiers;
- D. considérant que la Bulgarie et la Roumanie attendent toujours une décision du Conseil sur la date de suppression des contrôles aux frontières terrestres intérieures, considérant que la levée des vérifications et des contrôles aux frontières terrestres intérieures aurait une incidence positive sur la participation de la Roumanie et de la Bulgarie au marché unique de l’Union, puisqu’elle supprimerait les obstacles à la circulation, qui entraînent des retards dans les activités commerciales en raison de la perturbation des horaires de livraison des marchandises;

¹ JO C, C/2024/481 du 23.01.2024, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/481/oj?locale=fr>.

² Règlement (UE) 2016/399 du 9 mars 2016 concernant un code de l’Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (code frontières Schengen) (JO L 77 du 23.3.2016, p. 1).

- E. considérant que les retards que subissent les poids lourds aux frontières font perdre des centaines de millions d'euros aux entreprises européennes, en particulier dans les secteurs de la logistique, du tourisme et de l'hôtellerie; que les risques liés à ces contraintes lors du franchissement des frontières sont devenus particulièrement évidents pendant la pandémie de COVID-19; que le maintien du statu quo affaiblit considérablement la résilience de l'Union face à d'autres éventuelles urgences de santé publique;
 - F. considérant que la longueur des files d'attente de véhicules de marchandises aux frontières extérieures de l'Union avec les pays des Balkans occidentaux est particulièrement préoccupante;
 - G. considérant que ces situations mettent gravement en péril la santé et la sécurité des conducteurs professionnels, compromettent leurs conditions de travail et nuisent à la qualité des emplois dans ce secteur, tout en contribuant à la pénurie mondiale de conducteurs de poids lourds; que les conducteurs de poids lourds dans tous les États membres de l'Union souffrent souvent de multiples formes de douleurs chroniques, telles que des douleurs lombaires, au genou et à l'épaule; que, dans le même temps, l'obligation arbitraire fréquente de décharger et de recharger la cargaison entraîne d'autres risques importants pour la santé, notamment des blessures, étant donné que les conducteurs de poids lourds peuvent souvent ne pas avoir la force physique nécessaire ni les équipements appropriés pour soulever des charges lourdes; que les employeurs imposent de manière aléatoire cette obligation et cette responsabilité aux conducteurs de poids lourds, sans rémunération supplémentaire;
 - H. considérant que les files d'attente de poids lourds aux frontières ont des conséquences directes sur la santé des citoyens européens, puisqu'elles nuisent à la qualité de l'air, polluent l'eau, entraînent des nuisances sonores et détériorent les sites Natura 2000; que, par exemple, la communication de la Commission du 16 mai 2023 a souligné que 46 000 tonnes de CO₂ sont émises chaque année en raison du maintien des contrôles aux frontières intérieures avec la Roumanie et la Bulgarie;
 - I. considérant que les files d'attente de poids lourds détériorent la qualité des infrastructures existantes, tout en entravant la sécurité routière et en augmentant le risque d'accidents de la route;
 - J. considérant qu'il convient d'augmenter le financement public et privé d'aires de stationnement sûres et sécurisées pour les poids lourds si l'on veut que les conducteurs puissent prendre leurs pauses en toute sécurité; que renforcer les outils de sécurité, par exemple en développant des applications mobiles spécialisées, réduirait le risque que les conducteurs de poids lourds soient victimes de la criminalité;
1. demande au Parlement, au Conseil et à la Commission, lorsqu'ils élaborent des politiques clés de l'Union telles que le réseau transeuropéen de transport, de se concentrer sur des mesures spécifiques visant à garantir des franchissements fluides et efficaces des frontières pour le transport de marchandises;
 2. invite la Commission à proposer, à la suite d'une analyse d'impact sur les thèmes décrits dans la présente proposition de résolution, des mesures législatives immédiates et contraignantes visant à créer une norme européenne imposant que le traitement des poids lourds aux points de passage frontaliers intérieure de l'Union dure une minute en

moyenne, de manière à garantir la fluidité aux frontières entre les États membres qui font partie de l'espace Schengen et ceux qui n'en font pas partie, et à permettre ainsi une circulation rapide et efficace des marchandises et des services; affirme qu'une telle mesure améliorerait considérablement la compétitivité du secteur du transport routier et garantirait son bon fonctionnement au sein du marché unique; souligne que la persistance des contrôles aux frontières terrestres porte atteinte aux intérêts économiques de tous les États membres;

3. remarque que la Commission affirme depuis 2011 que tant la Roumanie que la Bulgarie remplissent tous les critères formels pour adhérer à l'espace Schengen; souligne que la décision du Conseil du 30 décembre 2023 de lever les contrôles aux frontières aériennes et maritimes de la Roumanie et de la Bulgarie ne remédie que partiellement aux distorsions actuelles du marché unique; insiste sur le fait que cette décision ne permet pas de résoudre le problème le plus important et le plus urgent, à savoir le franchissement des frontières terrestres, puisque des contrôles sont encore effectués à la frontière terrestre de l'espace Schengen, ce qui empêche la circulation fluide des véhicules de marchandises, des autobus, des voitures particulières et des trains; réaffirme son soutien de longue date à l'application intégrale de l'acquis de Schengen en Bulgarie et en Roumanie; invite instamment la présidence belge et tous les membres du Conseil à adopter le plus rapidement possible, et au plus tard à la mi-2024, une décision sur l'application intégrale de l'acquis de Schengen en Roumanie et en Bulgarie;
4. demande par conséquent à la Commission de garantir le respect des mesures prises et de surveiller leur application, y compris en imposant des sanctions; souligne que le financement et le soutien technique de l'Union doivent être adéquats et suffisants;
5. demande à la Commission et aux États membres de faire en sorte que la législation de l'Union permette aux conducteurs de poids lourds d'emprunter des points de passage frontaliers secondaires lorsque les principales artères sont fermées à des fins d'entretien routier, afin d'éviter que les conducteurs ne dépendent de mesures arbitraires appliquées par un pays en particulier, étant donné qu'il s'agit d'une question d'intérêt général de l'Union;
6. invite la Commission, en coopération avec les États membres et les parties prenantes concernées, à présenter des mesures concrètes pour remédier à la pénurie de conducteurs professionnels dans l'Union, en stimulant l'intérêt des jeunes grâce au financement de formations, de reconversions et de qualifications spécifiques et à la promotion de partenariats entre les écoles professionnelles et les entreprises de transport, notamment par l'intermédiaire d'un soutien budgétaire spécifique de l'Union;
7. demande aux États membres d'intensifier encore leurs efforts pour renforcer la coopération transfrontalière face aux vols à bord des véhicules de marchandises;
8. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution à la Commission, au Conseil et aux autorités nationales compétentes.