

Transport routier: dimensions et poids maximaux autorisés pour certains véhicules routiers

2013/0105(COD) - 15/04/2013 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser la directive 96/53/CE sur les poids et dimensions maximaux des véhicules de transport routier, afin de réduire la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre, d'adapter la législation à l'évolution des technologies et aux nouveaux besoins du marché, de faciliter le transport intermodal et d'améliorer la sécurité routière.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil (modification de la directive 96/53/CE 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 **nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation de produits pétroliers** est devenue cruciale dans le domaine des transports, et plus encore pour le transport routier, qui participe à hauteur de 82% de la consommation énergétique du secteur des transports. De plus, la hausse continue du prix des carburants implique d'imaginer des solutions visant à réduire la consommation des véhicules. Au vu de l'évolution du marché et des technologies disponibles, la question se pose aujourd'hui de savoir si les choix effectués lors de l'adoption de la directive 96/53/CE du Conseil sur les poids et dimensions maximaux des véhicules de transport routier s'avèrent toujours pertinents.

Le Livre Blanc « [Feuille de route pour un espace européen unique des Transports - Vers un système de transports compétitif et économe en ressources](#) » publié en 2011 a fixé comme objectif, la réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 par comparaison avec les niveaux de 1990. Dans le cadre de cet objectif, le Livre Blanc a annoncé la révision de la directive de 1996 dans le but de permettre l'introduction sur le marché de véhicules plus aérodynamiques, ayant une meilleure efficacité énergétique.

ANALYSE D'IMPACT : les mesures proposées résultent des consultations publiques et sectorielles ont été réalisées en 2011 et 2012, sous l'égide de la Commission. Elles ont été étudiées dans une analyse d'impact qui a permis de choisir les meilleures options, tant sur le plan de l'efficacité économique qu'environnementale.

Le scénario retenu combine des travaux techniques d'harmonisation menés avec un groupe d'experts, en vue d'adopter des actes délégués, et une approche réglementaire modérée afin de ne pas imposer d'obligations disproportionnées ou inapplicables, pénalisant en particulier les petites et moyennes entreprises.

BASE JURIDIQUE : article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : la Commission propose de modifier la directive 96/53/CE pour **améliorer l'aérodynamique des véhicules et leur efficacité énergétique, tout en continuant d'améliorer la sécurité routière**, et dans les limites imposées par la géométrie des infrastructures routières. Concrètement, la proposition :

- accorde des **dérogations aux dimensions maximales des véhicules** pour l'adjonction de dispositifs aérodynamiques à l'arrière des véhicules ou pour redéfinir la géométrie des cabines de tracteurs, ce qui permettra d'améliorer le champ de vision des conducteurs et d'améliorer leur confort. Ces exigences seront précisées ultérieurement par la Commission, assistée dans cette tâche par un comité ;
- autorise l'**augmentation d'une tonne du poids des véhicules ayant une propulsion électrique ou hybride**, pour tenir compte du poids des batteries électriques ou de la double motorisation, sans préjudice pour la capacité d'emport du véhicules ; le poids maximal des **autobus** serait relevé d'une tonne pour tenir compte de diverses évolutions telles que l'augmentation du poids moyen des passagers et de leurs bagages, des nouveaux équipements imposés par la réglementation en matière de sécurité, ou de la nouvelle classe Euro VI ;
- vise à **faciliter le développement du transport intermodal** par une dérogation de 15 cm sur la longueur des camions transportant des conteneurs de 45 pieds, lesquels sont de plus en plus utilisés en transport intercontinental et en Europe ;
- confirme que l'**utilisation transfrontalière des véhicules plus longs** est licite pour les trajets ne traversant qu'une seule frontière, si les deux États membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogations en vertu de la directive sont remplies ;
- ajoute de nouvelles dispositions afin permettre aux autorités de contrôle **de mieux détecter les infractions et d'harmoniser les sanctions administratives qui leur sont applicables**. Des orientations sur les procédures de contrôle seront publiées par la Commission, afin d'assurer une harmonisation des méthodes de contrôle entre tous les États membres. Ces derniers devront effectuer un nombre minimal de mesures de véhicules, soit au moyen de systèmes de pesage en marche intégrés dans la chaussée, soit au moyen de capteur embarqués à bord des véhicules et communiquant à distance avec les contrôleurs en bord de route. La Commission définira les standards techniques des dispositifs de pesage embarqués pouvant communiquer avec les autorités de contrôle.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union européenne.

Afin d'accélérer la mise en œuvre de véhicules plus aérodynamiques et de la motorisation hybride, la Commission utilisera les budgets qui sont à sa disposition, en particulier ceux alloués aux réseaux transeuropéens et aux programmes européens de recherche, de développement, et d'innovation, afin d'aider la recherche industrielle, et l'équipement des flottes de véhicules.

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.