

Transports de marchandises dangereuses par route: procédures uniformes de contrôle

1993/0487(SYN) - 25/11/2013 - Document de suivi

La Commission a présenté son cinquième rapport sur l'application par les États membres de la directive 95/50/CE du Conseil concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route. Le rapport couvre la période 2008-2011.

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

Application de la directive : le rapport note que la directive 95/50/CE est transposée dans toutes les législations nationales des États membres depuis le 1^{er} janvier 1997. Les modalités concernant les rapports ont été modifiées en 2004 et les nouvelles dispositions en matière de rapports sont entrées en vigueur le 14 décembre 2005. À la suite de certaines incohérences systématiques dans l'élaboration des rapports, la Commission a publié une **recommandation** en la matière en 2011.

Tous les États membres pratiquent des contrôles sur des véhicules transportant des marchandises dangereuses et **notifient ces contrôles de manière correcte**. Les contrôles uniformisés portent sur toutes les activités de transport terrestre de marchandises dangereuses sur le territoire d'un État membre ou en provenance de pays tiers, quel que soit le pays d'immatriculation de l'unité de transport.

Seules quelques incohérences mineures persistent en ce qui concerne notamment le nombre d'infractions par catégorie de risques et la Commission veille chaque année à ce que les dispositions en matière de rapports au titre de la directive 95/50/CE soient respectées et progressivement améliorées. Il peut être conclu que, **d'une manière générale, la directive 95/50/CE est appliquée correctement**.

Évolution des contrôles : les derniers rapports montrent que les **ressources** consacrées à ces contrôles dans les États membres sont de plus en plus limitées. Entre 2008 et 2011, **le nombre de contrôles a diminué de 34%**, en passant de 252.632 à 167.340.

La Roumanie, la Slovénie et l'Autriche ont enregistré la plus forte hausse de contrôles (en pourcentage) au cours de la période couverte par le rapport, tandis que la Lettonie, la Bulgarie et la Hongrie ont enregistré les baisses les plus importantes.

En ce qui concerne le nombre de contrôles dans l'UE en chiffres absolus, l'Allemagne affichait la part la plus élevée en 2011 (34,8%), suivie de l'Espagne (11,8%) et de la Pologne (9,8%), tandis que l'Estonie (0,03%), Malte et la Lettonie (0,05%) présentaient les parts les plus faibles. En 2010, la moyenne de l'UE était de 2,54 contrôles par million de tonnes-kilomètres; en 2011, elle a diminué à 2,14, soit une baisse annuelle de 15,7%.

Proportion des unités de transport non conformes : **cette proportion a augmenté, passant de 13,7% en 2008 à 21,4% en 2011**. L'Espagne, la Lettonie, la République tchèque et les Pays-Bas notamment ont enregistré des hausses significatives. Cependant, 15 États membres n'ont pas connu d'augmentation de cette proportion.

La part des unités de transport non conformes varie considérablement d'un État membre à l'autre, atteignant près de 70% à Malte alors qu'elle est inférieure à 5% en Bulgarie, à Chypre, en Hongrie, en Roumanie et en Slovaquie.

Davantage d'infractions relevées : les contrôles révèlent des infractions plus fréquemment. En 2011, **un contrôle sur cinq** confirmait ou soupçonnait une infraction dans le transport de marchandises dangereuses, alors qu'en 2008, ce chiffre était d'un sur sept. Cette évolution peut s'expliquer de deux manières. Il est possible que les contrôles soient mieux ciblés pour identifier les transports en infraction, ou que les exploitants respectent moins les dispositions dans l'ensemble.

La Commission invitera les autorités des États membres à fournir **des informations sur les prévisions en matière de contrôles** et sur les facteurs influençant ces prévisions, tels que la disponibilité des ressources et le ciblage des contrôles. En outre, elle demandera des éclaircissements au sujet des taux exceptionnellement élevés de non-conformité.

Lorsque des infractions ont été détectées, **dans 44% des cas, les infractions relevaient de la catégorie la plus grave**. En conséquence, environ **9600 véhicules ont été immobilisés** en 2011 (soit 27%).

Les fréquences d'immobilisations des véhicules les plus importantes en 2011 ont été relevées en Bulgarie (68%), en Irlande (54%) et en Roumanie (53%). En Norvège 57% des infractions ont entraîné une immobilisation en 2011. L'Estonie, l'Espagne, l'Italie, Chypre, la Lettonie, Malte et la Slovaquie n'ont pas notifié d'immobilisations en 2011.

Types de sanctions : au cours des contrôles réalisés dans l'UE en 2011, 7892 avertissements ont été prononcés, 33.179 amendes ont été imposées et 3527 cas ont abouti à d'autres sanctions, notamment des procédures judiciaires, juridiques et administratives.

En 2011, **le nombre total de sanctions a diminué d'environ 4% par rapport à 2008**. Alors que le nombre d'avertissements a augmenté de 8% au cours de la période et le nombre d'amendes de 1%, les autres sanctions ont enregistré une baisse de 42%. Seules la France et la Slovaquie n'ont pas communiqué de statistiques sur les sanctions.

Nécessité de maintenir un contrôle ciblé : les États membres de l'UE appliquent un ensemble commun de dispositions pour le transport de marchandises dangereuses. Ces dispositions sont également utilisées de façon identique dans de nombreux pays tiers. Toutefois, **près de 36.000 contrôles routiers annuels** sur 170.000 ont abouti à la conclusion que l'opération de transport en cours ne satisfaisait pas aux exigences de sécurité obligatoires.

Compte tenu du danger important que suppose le transport de ces matières et de ces objets, la Commission estime qu'un contrôle ciblé de ce type de transports continue d'être indispensable.