

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

2013/0105(COD) - 15/04/2014 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 606 voix pour, 54 contre et 12 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE 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.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit.

Définitions : le Parlement a supprimé la définition de «véhicule électrique» et introduit la notion de « **technologie à faibles émissions de carbone**», à savoir une technologie qui ne dépend pas intégralement des carburants fossiles en tant que sources d'énergie et qui contribue de manière significative à la décarbonisation des transports.

Parmi les sources figureraient: i) l'électricité, ii) l'hydrogène, iii) les carburants de synthèse, iv) les biocarburants avancés, v) le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé – GNC) et sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié – GNL), vi) la chaleur résiduelle.

Selon la résolution, les véhicules équipés de technologies à faibles émissions de carbone devraient être autorisés à **dépasser jusqu'à concurrence d'une tonne le poids maximal autorisé**, en fonction du poids nécessaire à la technologie. Toutefois, le surpoids ne devrait pas augmenter le volume de chargement du véhicule. Le principe de la neutralité technologique devrait être conservé.

Améliorer les performances aérodynamiques des véhicules : les poids lourds sont responsables d'environ **26% des émissions de CO₂** produites par le transport routier en Europe, tandis que leur efficacité énergétique ne s'est pratiquement pas améliorée au cours des 20 dernières années.

Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques des véhicules ou des ensembles de véhicules, les députés estiment que les longueurs maximales **jusqu'à 500 mm** prévues à l'annexe I point 1.1, **pourraient être dépassées** pour les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs qui répondent aux exigences de performance et de sécurité.

Parmi les **exigences de performance et de sécurité** auxquelles les dispositifs devraient répondre, devraient figurer :

- la fixation et la tenue dans le temps des dispositifs afin de garantir l'absence de risque de détachement ;
- une signalétique diurne et nocturne remplissant les conditions de la réception par type en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse ;
- une conception ne réduisant pas la visibilité du conducteur à l'arrière du véhicule.

Les députés ont par ailleurs précisé que les dépassements de longueurs maximales devraient avoir pour principal objectif de permettre la construction de cabines de tracteurs améliorant **la sécurité routière** tant pour les usagers de la route vulnérables que pour les véhicules en cas de collision par l'arrière.

Les exigences pour les cabines devraient permettre :

- d'améliorer la vision directe pour rendre les usagers de la route plus visibles du conducteur, en particulier par une réduction des angles morts de visibilité situé sous le pare-brise avant et tout autour de la cabine, et, le cas échéant, par la pose d'équipements supplémentaires, tels que des rétroviseurs ou des systèmes de caméras ;
- de réduire les dommages en cas de choc avec d'autres véhicules et améliorer les performances en matière d'absorption énergétique grâce à l'installation d'un système de gestion des accidents capable d'absorber l'énergie ;
- d'améliorer la protection des piétons en modifiant la structure avant de manière à réduire au maximum le risque que des usagers de la route vulnérables se fassent écraser en cas de collisions, en favorisant l'écartement des usagers vulnérables vers les côtés.

Les exigences de sécurité et de confort auxquelles les cabines des conducteurs devraient satisfaire devraient être les suivantes:

- le respect des exigences établies dans la directive-cadre 89/391/CEE sur la sécurité et la santé au travail, présentant une hiérarchie de mesures de prévention en vue de l'élimination des sources de vibrations transmises à l'ensemble du corps et des troubles musculosquelettiques;
- l'installation dans la cabine du conducteur de dispositifs de sécurité, à commencer par une issue de secours;
- l'augmentation des dimensions de la cabine du conducteur de manière à ce que les sièges et couchettes du conducteur répondent aux exigences de confort et de sécurité, tout en tenant compte des situations d'urgence.

A compter de **sept ans** après l'entrée en vigueur de la directive, les nouveaux véhicules ou ensembles de véhicules N2 et N3 devraient être équipés de cabines qui satisfont aux exigences de sécurité visées à la directive.

Faciliter les transports intermodaux : d'ici à 2017, la Commission devrait présenter, s'il y a lieu, une proposition législative visant à modifier la directive 92/106/CEE, et notamment la définition actuelle du transport combiné, afin de tenir compte de l'évolution de la conteneurisation et de faciliter le développement de transports intermodaux efficaces.

Infractions et contrôles : les États membres devraient mettre en place un dispositif de présélection, de ciblage et d'exécution des contrôles des véhicules en circulation. Les députés ont suggéré que les informations concernant le nombre et la gravité des infractions à la directive que des entreprises données ont commis soient consignées dans le **système de classification** par niveau de risque instauré en vertu de la directive 2006/22/CE.

Lors de l'identification des véhicules qui seront soumis à des contrôles, les États membres auraient la possibilité de **sélectionner en priorité les véhicules exploités par des entreprises présentant un risque élevé**. Les véhicules soumis aux contrôles pourraient également être sélectionnés de manière aléatoire.

Classement des infractions suivant leur gravité : selon le texte amendé :

- une surcharge **inférieure à 2%** du poids maximal autorisé devrait donner lieu à un avertissement écrit à l'entreprise de transport, pouvant donner lieu à une sanction, si la législation nationale prévoit ce type de sanction;
- une surcharge **comprise entre 2 et 10%** du poids maximal autorisé serait considérée comme une infraction mineure et donnerait lieu à une sanction financière ;
- une surcharge comprise **entre 10 et 15%** du poids maximal autorisé serait considérée comme une infraction grave et donnerait lieu à une sanction financière et à l'immobilisation immédiate du véhicule pour déchargement jusqu'à atteindre le poids maximal autorisé,
- une surcharge **supérieure à 15%** du poids maximal autorisé serait considérée comme une infraction très grave et donnerait lieu à une immobilisation immédiate du véhicule pour déchargement jusqu'à atteindre le poids maximal autorisé, et à une sanction financière.

Rapport : d'ici à 2016, la Commission devrait examiner l'annexe I de la directive 96/53/EC, faire rapport au Parlement européen et au Conseil et présenter, s'il y a lieu, une proposition législative accompagnée d'une étude d'impact. Au vu de l'examen de la directive, la Commission devrait soumettre, d'ici au 1^{er} janvier 2017, une proposition visant à rendre obligatoires les exigences de sécurité pour tous les nouveaux véhicules M2 et M3.