

Transports de marchandises dangereuses par route: procédures uniformes de contrôle

1993/0487(SYN) - 06/03/2017 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport concernant 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. Ce sixième rapport a été élaboré à partir des rapports annuels transmis par les États membres ainsi que la Norvège et couvre la période 2012-2014.

Le rapport conclut que **tous les États membres procèdent à des contrôles** sur les véhicules servant au transport de marchandises dangereuses et rendent, dans l'ensemble, correctement compte de ces contrôles. D'une manière générale, **la directive 95/50/CE est appliquée correctement**.

Améliorer la présentation des rapports: en 2011, la Commission a publié une recommandation visant à remédier à certaines incohérences systématiques dans l'élaboration des rapports. Après la publication de la recommandation, les rapports se sont nettement améliorés. Toutefois, **certaines incohérences persistent:** elles concernent notamment le nombre d'infractions par catégorie de risques ainsi que la notion des sanctions infligées lorsqu'une infraction est constatée pendant un contrôle routier.

La Commission à l'intention de poursuivre ses efforts pour assurer **le respect des exigences relatives à l'établissement des rapports** et faire en sorte que la situation en la matière s'améliore progressivement chaque année.

Évolution des contrôles: les derniers rapports en date montrent que **les ressources disponibles** pour mener à bien les contrôles sont de plus en plus limitées.

Par comparaison avec la période de référence du rapport précédent (2008-2011), **le nombre de contrôles signalés a diminué chaque année**. Même si, en 2013, on a observé une augmentation de 2,6%, l'année 2014 a été marquée par un retour aux valeurs observées en 2012, à savoir 153.362 contrôles effectués.

En 2012, la part de l'Allemagne était la plus élevée (35,99%), suivie de la Pologne (13%), l'Autriche occupant de nouveau la troisième place (7,8%). Les trois États membres qui ont effectué le moins de contrôles étaient l'Estonie et Malte (0,05%), ainsi que Chypre (0,06%).

Pour prévenir les dangers que le transport de marchandises dangereuses peut présenter, la Commission souhaite encourager **l'échange de bonnes pratiques** et la poursuite des investissements dans ce domaine.

Comparaison des données: le rapport note ce qui suit:

- **le nombre d'infractions signalées est resté relativement stable** au cours de la période de référence: en 2014, une infraction dans le transport de marchandises dangereuses était confirmée ou suspectée à l'occasion d'un contrôle sur cinq, alors qu'en 2012, ce chiffre était d'un contrôle sur 4,5;
- en 2012, la moyenne dans l'UE était de 0,52 contrôle par million de tonnes-kilomètres; en 2013, elle est descendue à 0,48, soit une baisse annuelle de 9,6%, puis est remontée à 0,49 en 2014;
- **la proportion des unités non conformes a diminué**, passant de 22,12% en 2012 à 19,73% en 2014;
- lorsque des infractions ont été détectées, elles relevaient de la **catégorie la plus grave** dans 42,69% des cas et ont débouché, en 2012, sur l'immobilisation de quelque 8.875 véhicules. Les infractions

relevant de ladite catégorie supposent un non-respect des dispositions de sécurité applicables entraînant un risque élevé de décès, de dommages corporels graves ou de dommages environnementaux importants.

Pour conclure, le rapport note que **près de 32.000 contrôles routiers** sur les quelque 150.000 effectués chaque année ont abouti à la conclusion que l'opération de transport ne satisfaisait pas aux obligations en matière de sécurité.

Selon la Commission, le nombre élevé d'infractions signalées par les États membres pourrait être le résultat de leur politique de ciblage des contrôles, qui vise à utiliser au mieux les ressources disponibles limitées.

Les statistiques présentées ne reflètent donc pas parfaitement la situation sur le marché du transport de marchandises dangereuses dans l'UE qui, dans la pratique, est beaucoup plus sûr que les données communiquées ne le laissent paraître.

Cela étant, la Commission a commencé à analyser, conjointement avec les autorités compétentes, les **possibilités de modifier les annexes de la directive** afin d'améliorer la manière dont les données relatives aux contrôles et aux sanctions sont consignées et rapportées par les États membres.