Véhicules routiers: poids maximaux et dimensions maximales

2023/0265(COD) - 12/03/2024 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 330 voix pour, 207 contre et 74 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du Conseil 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 arrêtée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Améliorer les conditions de travail des conducteurs

La directive devrait viser à améliorer la compétitivité du secteur du transport routier en promouvant des opérations de transport plus durables et qui présentent un meilleur rapport coût-efficacité, ainsi qu'en encourageant l'intermodalité. Afin d'améliorer les conditions de travail des conducteurs de véhicules utilitaires lourds et de rendre le secteur plus attractif, les députés estiment que l'augmentation des dimensions nécessaire à l'installation de technologies à émission nulle dans les véhicules devrait **permettre de conserver un espace suffisant dans la cabine et d'améliorer le confort des conducteurs**. Lorsque cela est possible, il conviendrait d'étudier les solutions offrant dans la cabine un espace supplémentaire permettant d'installer des sanitaires, et d'inciter à adopter ces solutions.

Autorisations

Les États membres devraient délivrer les autorisations pour le transport de charges indivisibles au **format électronique** et coopérer afin de mieux harmoniser les délais de délivrance des autorisations. Ils devraient également coopérer afin d'harmoniser les règles pertinentes relatives au transport de charges indivisibles sous escorte, par exemple les situations de recours à une escorte ou les marquages et la signalisation des véhicules d'escorte.

Systèmes modulaires européens

Les États membres pourraient autoriser la circulation sur leur territoire, dans le cadre du trafic national et international, de systèmes modulaires européens (EMS) sous réserve des conditions suivantes :

- concernant les nouveaux itinéraires pour EMS, les États membres devraient **évaluer préalablement** les éventuels effets des systèmes modulaires européens sur la sécurité routière, sur les infrastructures routières et sur la coopération modale, ainsi que les incidences environnementales des systèmes modulaires européens sur le système de transport, y compris les incidences sur la répartition modale. L'évaluation serait rendue publique.

- les États membres devraient veiller à ce que des mesures appropriées soient prises pour éviter **tout impact négatif éventuel sur la sécurité routière**, y compris sur la sécurité des usagers de la route vulnérables, résultant de l'utilisation de systèmes modulaires européens. Les États membres pourraient instaurer des exigences minimales ou un **système de certification** applicables aux conducteurs de systèmes modulaires européens, pour autant qu'ils veillent à la proportionnalité et à la non-discrimination. Les États membres devraient coopérer afin de reconnaître mutuellement leurs certifications respectives.

Système électronique d'information

Les États membres devraient mettre en place et gérer un **point d'accès national unique** permettant d' obtenir des informations claires, accessibles et transparentes sur les poids et dimensions maximaux autorisés pour les véhicules dans le pays, ainsi que sur toute restriction, y compris en matière de hauteur, applicable dans des zones ou sur des routes spécifiques.

Pour que les opérateurs et les citoyens puissent accéder à toutes les informations pertinentes en un seul endroit, la Commission devrait créer, au plus tard six mois après la date de transposition de la directive, un **portail web européen spécialisé** dans toutes les langues officielles de l'Union, reliant les systèmes électroniques et de communication nationaux. Par ce portail, la part totale du réseau routier sur laquelle les systèmes modulaires européens et les véhicules transportant des charges indivisibles, peuvent circuler serait mise à la disposition du public de façon accessible et transparente.

Vignette européenne unique

Les députés ont proposé l'introduction d'une vignette normalisée pour la longueur des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules utilisés dans les EMS ou qui s'écartent des dimensions standard, qui devrait être établie au niveau de l'Union. Cette vignette européenne, apposée de manière claire et visible à l' arrière des véhicules à moteur ou ensemble de véhicules, devrait indiquer clairement la longueur de tous les véhicules ou ensembles de véhicules visés par la présente directive afin d'aider les autres usagers de la route à identifier ces véhicules et à s'y familiariser, et de réduire les risques éventuels liés à des restrictions de visibilité ou à des angles morts, par exemple lors d'un dépassement.

Les États membres devraient prendre des mesures spécifiques pour repérer les véhicules ou ensembles de véhicules en circulation qui dépassent le poids maximal autorisé et qui doivent donc être contrôlés par leurs autorités compétentes.

Dimensions maximales autorisées pour les véhicules

Les députés ont proposé d'accorder **44 tonnes** (au lieu de 42 tonnes) aux véhicules à moteur à deux essieux avec semi-remorque à trois essieux participant à des opérations de transport intermodal.

Recettes

Les États membres devraient être encouragés à utiliser les recettes générées par les sanctions applicables aux infractions à la directive, ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, pour **soutenir l'adoption de moyens de transport durable**s et, partant, atténuer les coûts externes générés par les opérations de transport, encourager l'intermodalité et accroître la durabilité des opérations de transport transfrontalier.

Rapports

D'ici à 2027, et tous les quatre ans par la suite, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive. Ce rapport devrait contenir une évaluation détaillée de l'évolution du transport routier national et international.

Le rapport devrait analyser si les conditions nécessaires à l'adoption, par le marché de l'Union, de véhicules utilitaires lourds à émission nulle sont remplies. En outre, le rapport devrait fournir des informations sur les avancées technologiques pertinentes dans le domaine du transport routier, notamment en ce qui concerne les nouvelles technologies ou les nouveaux concepts et dispositifs aérodynamiques, ainsi que les remorques ou semi-remorques dotées d'une technologie à zéro émission.