

# Véhicules routiers de plus de 3,5 tonnes: poids et dimensions maxima (abrog. directive 85/3/CEE). Codification

1993/0486(SYN) - 10/10/1994

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de M. Florus WIJSENBEEK (NL, Lib.) concernant le poids, les dimensions et les caractéristiques techniques des véhicules routiers. Un grand nombre d'amendements ont été votés pour modifier la proposition de la Commission européenne sur cette question technique mais essentielle, débattue depuis longtemps au Parlement. Avec l'introduction du cabotage, les transporteurs de tous les États membres peuvent fournir leurs services à l'intérieur des frontières de leur pays tout comme dans les autres États membres. Mais si les différences considérables qui existent actuellement entre les poids et dimensions maxima autorisés devaient persister, elles pourraient entraîner des distorsions de concurrence. Il n'existe pas, pour le moment, de poids uniforme que ce soit dans le domaine du transport international ou dans le transport national. Le Royaume-Uni et l'Irlande ont toujours un poids maximal autorisé de 36,2 tonnes et de 38 tonnes pour cinq essieux. Le Royaume-Uni autorise néanmoins un poids de 40 à 44 tonnes pour les transports combinés. D'autre part, les Pays-Bas et le Danemark ont des poids maximaux supérieurs pour le transport intérieur de 50 et 48 tonnes respectivement. En outre, la Suède et la Finlande ont des dimensions et des poids bien plus importants, compte tenu de leur géographie. La longueur et la largeur maximales autorisées fixes par la Directive 85/3/CEE doivent être rationalisées et ajustées pour tenir compte des progrès technologiques. Il conviendrait de faire passer la longueur maximale de 18,35 m au moins 18,75 m pour des raisons essentiellement ergonomiques et environnementales. Le rapporteur WIJSENBEEK est, quant à lui, d'avis que les poids et dimensions maxima sont aujourd'hui des concepts dépassés faisant obstacle aux progrès technologiques. La sécurité routière, la politique environnementale et l'entretien des infrastructures devraient demeurer les principaux critères. La largeur maximale, le rayon de braquage et la pression des essieux seraient ainsi les seuls facteurs à prendre en compte. L'effet de la pression des essieux est largement atténué grâce aux suspensions pneumatiques et aux pneumatiques jumelés qui répartissent le poids, ce qui devrait d'ailleurs entrer en ligne de compte dans la fixation des poids maximaux autorisés. La commission a adopté certains amendements demandant les longueurs maximales suivantes: - véhicule moteur 12,00 m - remorque 12,00 m - véhicule articulé 16,50 m - train routier 18,75 m - autobus articulé 18,00 m. Enfin, l'amendement portant sur les véhicules articulés dotés de cinq ou six essieux a été adopté. Cet amendement stipule que les véhicules moteur ayant trois essieux et tractant une remorque deux ou trois essieux portant un conteneur ISO de 12 m dans le cadre d'une opération de transport combiné peuvent avoir un poids maximal de 44 tonnes. La commission a par ailleurs établi une nouvelle définition d'un autobus: par autobus, on entend un véhicule disposant de plus de neuf places assises, siège du chauffeur compris, et construit et équipé pour transporter des voyageurs et leurs bagages. Un autobus peut avoir un ou deux étages et peut également tracter une remorque bagages ou, conformément à l'amendement de la commission, un véhicule équipé pour transporter des bagages ou autres installations associées au transport par autobus.