

**Avis du Comité économique et social européen sur «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»**

COM(2013) 195 final/2 — 2013/0105 (COD)

(2013/C 327/22)

Rapporteur général: **M. RANOCCHIARI**

Le Conseil, le 13 mai 2013, et le Parlement européen, le 18 avril 2013, ont décidé, conformément à l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), de consulter le Comité économique et social européen 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"*

COM(2013) 195 final/2 — 2013/0105 (COD).

Le 21 mai 2013, le Bureau du Comité économique et social européen a chargé la section spécialisée "Transports, énergie, infrastructures, société de l'information" de préparer les travaux du Comité en la matière.

Compte tenu de l'urgence des travaux, le Comité économique et social européen a décidé au cours de sa 491<sup>e</sup> session plénière des 10 et 11 juillet 2013 (séance du 11 juillet 2013) de nommer M. RANOCCHIARI rapporteur général, et a adopté le présent avis par 87 voix pour et 1 abstention.

## 1. Conclusions et recommandations

1.1 Le CESE accueille favorablement la proposition de révision – après 17 ans – de la directive en vigueur sur les poids et dimensions de certains véhicules. La proposition entend adapter la réglementation au progrès technologique afin de disposer de véhicules plus propres et plus sûrs.

1.2 Dans le même temps, le CESE note que certaines questions doivent être clarifiées afin que la révision puisse être cohérente par rapport à la législation existante, en évitant toute complexité inutile et/ou discrimination.

1.3 A cette fin, le CESE ne doute pas que le groupe d'experts constitué en vue d'adopter des actes délégués contribuera à supprimer toute incohérence.

1.4 S'agissant des ailerons arrières, le CESE recommande vivement que leur installation soit incluse dans le système européen de réception en vigueur aujourd'hui, afin d'éviter une procédure nationale qui constituerait un pas en arrière par rapport à la réception par type de l'ensemble du véhicule (WVTA).

1.5 L'exemption de poids accordée aux seuls véhicules à moteur à deux essieux et à propulsion hybride ou électrique devrait être étendue aux véhicules à trois essieux ou plus et à d'autres véhicules ayant recours à d'autres systèmes de traction

et d'autres carburants, lorsque les solutions techniques pertinentes entraînent un poids supplémentaire qui réduit la capacité d'emport.

1.6 Les dispositifs embarqués de pesage ne sont pas obligatoires, mais seulement recommandés. Le CESE rappelle qu'une solution technique n'existe pas pour tous les types de véhicules, et que leur installation peut être très problématique sur les véhicules à suspension mécanique et/ou dotés d'un nombre élevé d'essieux.

En fin de compte, il sera très difficile d'obtenir un système assez précis pour pouvoir servir à contrôler le respect de la réglementation. Au contraire, le même résultat pourrait être atteint en redoublant le recours aux systèmes WIM de pesage en marche intégrés dans la chaussée déjà utilisés dans les États membres.

1.7 Enfin, en ce qui concerne l'approche modulaire ou les véhicules plus longs et plus lourds (LHV), le CESE estime que la proposition de la CE est, à l'heure actuelle, la bonne, comme cela est expliqué plus en détail au paragraphe 4.6 du présent avis.

1.8 Néanmoins, si davantage d'États membres finissent par autoriser l'usage transfrontalier des LHV, la possibilité existe d'un effet domino qui verrait ces véhicules autorisés dans toute l'Europe. Dans ce cas, ces dérogations pourraient mener à ce qu'une pratique aujourd'hui exceptionnelle devienne la norme, contredisant le principe de base de la proposition, à savoir que l'approche modulaire n'a pas d'incidence significative sur la concurrence internationale, et pénalisant les États membres qui n'admettraient pas les LHV sur leur territoire.

1.9 Si c'était le cas, la Commission européenne ne pourrait qu'en prendre acte et laisser les forces du marché décider de la voie à suivre. Si les LHV obtiennent une part de marché dans les États membres dotés des infrastructures et des exigences de sécurité adéquates, il n'appartiendra pas à la Commission européenne d'en limiter l'essor sans enfreindre le principe de subsidiarité.

## 2. Introduction

2.1 La directive actuelle établissant les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international pour certains véhicules routiers <sup>(1)</sup> remonte à juillet 1996.

2.2 Dès lors que la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation de produits pétroliers se fait plus pressante, et vu que le transport routier représente 82 % de la consommation d'énergie du secteur des transports, il était temps d'actualiser cette législation en tirant parti des progrès techniques les plus récents afin de réduire la consommation de carburant et de faciliter les opérations de transport intermodal.

2.3 Le livre blanc de 2011 sur les transports <sup>(2)</sup> annonçait déjà la révision à l'examen de la directive en vigueur afin de permettre la mise sur le marché de véhicules plus économes en énergie.

2.4 À la lumière des considérations exprimées ci-dessus, le CESE accueille très favorablement la proposition de révision de la directive en vigueur présentée par la Commission, dès lors que cette révision tient compte non seulement de la réduction de la consommation de carburants, mais aussi des besoins du transport intermodal et de la conteneurisation, et enfin de la sécurité routière.

## 3. Contenu essentiel de la proposition de la Commission

3.1 Accorder une dérogation aux dimensions maximales des véhicules:

- pour l'adjonction de dispositifs aérodynamiques (ailerons arrière) visant à accroître l'efficacité énergétique;
- pour la modification de la cabine en vue d'améliorer les performances aérodynamiques et la sécurité routière ainsi que le confort des conducteurs.

3.2 Autoriser une augmentation de poids d'une tonne:

- aux véhicules à deux essieux et à propulsion hybride ou électrique afin de tenir compte du poids des batteries et de la double motorisation, sans préjudice pour la capacité d'emport de ces véhicules;

<sup>(1)</sup> Pour le transport de personnes: **M2** (plus de huit places assises outre le siège du conducteur, poids maximal ≤ 5 tonnes); **M3** (même nombre de places que M2 mais poids maximal > 5 tonnes). Pour le transport de marchandises: **N2** (poids maximal > 3,5 et ≤ 12 tonnes); **N3** (poids maximal > 12 tonnes); **O2** (remorques ayant un poids maximal > 0,75 et ≤ 3,5 tonnes); **O3** (remorques ayant un poids maximal > 3,5 et ≤ 10 tonnes).

<sup>(2)</sup> COM(2011) 144 final.

- la même augmentation de poids sera accordée aux autobus pour tenir compte de l'augmentation du poids moyen des passagers et de leurs bagages, ainsi que du poids des nouveaux dispositifs de sécurité à bord. Cela permettra d'éviter de réduire le nombre de passagers par autobus.

3.3 Autoriser un allongement de 15 cm des poids lourds afin de permettre l'utilisation des conteneurs longs de 45 pieds au niveau de l'UE.

3.4 Afin de mieux détecter les infractions aux règles de surcharge, il est recommandé d'introduire des dispositifs embarqués de pesage qui soient capables de transmettre les données de pesage aux autorités de contrôle, garantissant ainsi des conditions de concurrence équitables entre transporteurs.

3.5 Confirmer l'utilisation transfrontalière de véhicules SME ou LHV lorsqu'ils ne franchissent qu'une frontière, à condition que les deux États membres concernés le permettent déjà, dans le respect des limites dérogatoires prévues par la directive. Cette utilisation ne doit pas affecter de façon notable la concurrence internationale.

3.6 La Commission européenne établira les caractéristiques techniques, les niveaux minimum de performances, les contraintes de conception et les procédures relatives aux exigences ci-dessus.

3.7 À cette fin, un groupe d'experts a été constitué en vue d'adopter des actes délégués répondant au principe de la réglementation fondée sur la performance, en vue d'éviter l'imposition d'obligations disproportionnées susceptibles de pénaliser les PME en particulier. Toutes les principales parties prenantes sont associées aux travaux de ce groupe.

## 4. Observations du CESE

### 4.1 Ailerons arrière

4.1.1 La longueur maximale autorisée peut être dépassée de deux mètres au maximum si des ailerons aérodynamiques (rétractables/pliables) sont montés à l'arrière des véhicules.

4.1.2 Le CESE souscrit à cette innovation mais invite la Commission européenne à éviter tout conflit de législation entre cette proposition (deux mètres de tolérance) et la réglementation en matière de réception (règlement 1230/2012), laquelle autorise un allongement de 50 centimètres à l'arrière du véhicule et devrait être mise à jour dès l'adoption de la proposition à l'examen.

4.1.3 En outre, la proposition prévoit que l'installation de tels dispositifs aérodynamiques devrait faire l'objet d'une réception au niveau national, l'État membre concerné délivrant un certificat approprié que tous les autres États membres seront tenus d'accepter. Le CESE est d'avis contraire et suggère, eu égard à l'importance de ces dispositifs, du point de vue de la sécurité notamment, que leur approbation relève du système européen de réception en vigueur aujourd'hui. L'approche nationale constituerait un pas en arrière par rapport au système WVTA.

## 4.2 Profilage des cabines

4.2.1 Le CESE est fermement d'avis que tant la directive que les conclusions du groupe d'experts devraient contenir des dispositions spécifiques sur l'amélioration du confort de la cabine du conducteur. Un nombre croissant de conducteurs effectuant des liaisons internationales dans l'UE passent leur temps de repos dans leur camion, le cas extrême étant celui des conducteurs non résidents (conducteurs qui travaillent depuis un pays qui n'est pas le leur), qui vivent effectivement des mois durant dans leur poids lourd. Il est impératif d'améliorer la cabine du conducteur. Ces améliorations devront certainement être épaulées par l'application du règlement (CE) n° 561/2006 qui interdit aux conducteurs de prendre leur temps de repos hebdomadaire dans leur véhicule ainsi que par des mesures visant la construction de nouvelles zones de stationnement sécurisées et au prix abordable.

4.2.2 Le CESE rappelle que la conception des cabines est un exercice coûteux et complexe qui nécessite du temps pour sa réalisation. Les fabricants doivent dès lors disposer d'un délai de mise en œuvre, ce pourquoi le CESE suggère une période transitoire qui garantisse des conditions équitables de concurrence pour tous les fabricants.

## 4.3 Véhicules à propulsion électrique ou hybride

4.3.1 Le CESE est favorable à l'exemption de poids accordée à ces véhicules, qu'il s'agisse de poids lourds ou d'autobus, mais suggère vivement que la dérogation soit étendue aux véhicules à trois essieux ou plus.

4.3.2 En outre, le CESE estime que tous les véhicules verts devraient être traités de la même manière, suivant le principe de la neutralité technologique confirmé récemment encore par la Commission européenne dans le plan d'action pour une industrie automobile compétitive et durable en Europe "CARS 2020" <sup>(3)</sup>. Pour cette raison, le CESE recommande que la même exemption s'applique à d'autres systèmes de traction et d'autres carburants, là où les solutions techniques impliquent un surcroît de poids qui pénalise la capacité d'emport, c'est-à-dire aux véhicules à hydrogène, à GNC et à GNL (gaz naturel liquéfié).

## 4.4 Conteneurs de 45 pieds pour le transport intermodal

4.4.1 Le CESE souscrit pleinement à la proposition d'étendre de 15 centimètres la longueur des véhicules transportant des conteneurs de 45 pieds.

4.4.2 Le transport de ce type de conteneurs, dont le nombre a augmenté de 86 % à l'échelle mondiale entre 2000 et 2010, et qui représentent 20 % du stock global de conteneurs et une part de marché de quelque 3 % en Europe, ne sera plus soumis à la nécessité de détenir un permis spécial, ce qui permettra d'améliorer les transports intermodaux.

4.4.3 En revanche, la logique qui sous-tend la limitation des parties routières des opérations de transport prévue à l'article 11 ("moins de 300 kilomètres [...] ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier") suscite des interrogations. Une telle disposition pourrait être assez difficile à interpréter et à contrôler. En outre, il est également loisible de

s'interroger quant au bien-fondé du traitement différent des transports routiers vers/depuis un transport maritime à courte distance intraeuropéen non assorti de limites, pour lesquels une plus grande distance par route est apparemment autorisée, créant là une discrimination à l'égard des autres combinaisons de transport intermodal.

## 4.5 Dispositifs embarqués de pesage

4.5.1 Il est notoire que les contrôles de surcharge sur les véhicules sont souvent inefficaces et trop peu nombreux, ce qui compromet la sécurité routière, le nombre élevé d'infractions octroyant un avantage compétitif aux transporteurs qui ne respectent pas les règles en la matière.

4.5.2 Il n'est pas aisé d'installer des dispositifs de ce genre à bord des véhicules. Il n'existe pas de solutions techniques pour tous les types de véhicules et il sera très compliqué et coûteux de parvenir à un système suffisamment précis qui puisse être utilisé comme instrument de contrôle. En outre, ce type de dispositifs ne peut être monté que sur des véhicules neufs. Par ailleurs, le risque existe que les États membres ne mettent en œuvre des systèmes différents, provoquant de la sorte une fragmentation du marché.

4.5.3 Les mêmes mesures peuvent être obtenues en doublant le déploiement du système WIM existant, ce qui semble être une solution opportune et viable, notamment à la lumière de l'analyse d'impact de la proposition à l'examen, où les avantages estimés pour les États membres sont bien plus élevés que les coûts.

## 4.6 Système modulaire européen/approche modulaire

4.6.1 Après l'approbation de la directive actuelle en 1996, la question de l'approche modulaire est devenue plus sensible et controversée lorsque l'adhésion de la Finlande et de la Suède a donné lieu à une dérogation, les LHV circulant déjà entre les deux pays.

4.6.2 Succinctement, le SME consiste en une combinaison du semi-remorque le plus long, d'une longueur maximale de 13,60 mètres, et d'un véhicule tracteur de la longueur maximale autorisée en Europe, à savoir 7,82 mètres. Le résultat est un véhicule d'une longueur maximale de 25,25 mètres et d'une masse totale pouvant aller jusqu'à 60 tonnes, alors que dans les autres pays de l'UE n'autorisant pas la circulation de véhicules SME, la longueur maximale est de 16,50 mètres pour les véhicules articulés et de 18,75 mètres pour les trains routiers, la masse totale maximale s'élevant à 40 tonnes (ou à 44 tonnes lorsqu'ils transportent des conteneurs de 40/45 pieds en transport intermodal).

4.6.3 Les avantages et les inconvénients du SME sont bien connus et se reflètent comme toute dans les différents noms donnés à ces véhicules (écocombi, eurocombi, gigaliner, mégacamion, super-lorry, etc.).

4.6.4 Les partisans du SME soulignent qu'il améliorera le système logistique du continent européen. Deux LHV peuvent remplacer trois poids lourds actuels; par conséquent, le nombre de voyages sera réduit d'environ 30 % et la consommation de carburant de 15 %, pour des économies de plus de 20 %. Tout cela offrira également des avantages sur les plans de l'environnement, de la gestion, du revêtement routier et de la sécurité routière.

<sup>(3)</sup> COM(2012) 636 final.

Les opposants ont recours à plus ou moins les mêmes arguments, à l'inverse: le SME est un danger pour la sécurité du trafic routier, entraînant un lourd impact sur l'infrastructure routière et une pression accrue sur l'environnement. Sa réussite pourrait rendre les transports routiers moins onéreux et accroître le trafic routier, le transport de marchandises délaissant le rail au profit de la route.

4.6.5 Le clivage entre ces points de vue opposés ne prévaut pas uniquement entre les parties prenantes, mais aussi entre les États membres. Comme cela a été indiqué, cela fait longtemps que la Finlande et la Suède autorisent le SME, rejoints en 2008 par les Pays-Bas, après des années de tests. L'Allemagne, la Belgique et le Danemark procèdent encore à des essais, tandis que d'autres États membres ont déclaré leur opposition au SME sur leur territoire.

4.6.6 Ce que la Commission européenne propose aujourd'hui n'est rien de plus qu'une clarification du texte de la directive actuelle, dont le libellé était jugé relativement ambigu. Les points essentiels sont les suivants:

- l'utilisation du SME est un choix laissé aux États membres conformément au principe de subsidiarité, sur la base de conditions locales différentes, ainsi qu'au principe de la neutralité de l'UE par rapport aux modes de transport;

- aucun État membre n'est contraint d'utiliser le SME, chacun ayant le droit d'interdire la circulation de véhicules SME sur son territoire;
- les véhicules SME peuvent franchir la frontière entre deux États membres adjacents autorisant leur utilisation, à condition que les opérations de transport restent limitées à ces deux États membres sur des réseaux routiers ad hoc.

4.6.7 Le CESE estime que la proposition de la Commission européenne en matière de SME est la bonne, tant du point de vue juridique que du point de vue politique.

4.6.8 La Commission ne peut imposer une interdiction ni une libéralisation du SME sans enfreindre le principe de subsidiarité ni sa neutralité par rapport aux modes de transport. De l'avis du CESE, la décision doit être prise par les États membres après leur propre analyse coûts/bénéfices.

4.6.9 À plus long terme, comme déjà suggéré dans un précédent avis du CESE <sup>(4)</sup>, il convient d'analyser si l'utilisation de véhicules routiers plus longs utilisant de nouveaux carburants pourrait être associée au développement des corridors multimodaux envisagés dans la feuille de route en tant qu'élément du réseau RTE-T de base.

Bruxelles, le 11 juillet 2013.

*Le président*  
*du Comité économique et social européen*  
Henri MALOSSE

---

<sup>(4)</sup> JO C 24, du 28.1.2012, p. 146-153.