

Véhicules routiers: poids maximaux et dimensions maximales

2023/0265(COD) - 11/07/2023 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans l'UE, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : la directive 96/53/CE du Conseil (directive sur les poids et dimensions) fixe les poids et dimensions maximaux autorisés des véhicules lourds pouvant circuler sur les routes de l'Union afin d'assurer la sécurité routière et le bon fonctionnement du marché intérieur, ainsi que de favoriser l'efficacité énergétique et opérationnelle des opérations de transport et de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de ces opérations. L'évaluation de la directive 96/53/CE a conclu que **les incitations visant à améliorer l'efficacité énergétique des opérations de transport routier et à réduire les émissions de GES étaient insuffisantes** et ne reflétaient pas les implications pratiques de l'utilisation de nouvelles technologies à zéro émission, qui peuvent être plus lourdes et prendre plus de place que les technologies des moteurs à combustion.

Les dérogations nationales autorisant la circulation de véhicules plus longs et/ou plus lourds ont également donné lieu à une mosaïque de règles divergentes, entravant la fluidité du trafic transfrontalier de véhicules utilitaires lourds dans l'UE et entraînant une perte d'efficacité opérationnelle et énergétique. Cette combinaison d'exigences européennes et nationales, ainsi que d'accords bilatéraux, associée à des incertitudes juridiques, a conduit à une application inefficace et incohérente, en particulier dans le transport transfrontalier. Ces résultats ont confirmé la nécessité de **supprimer les obstacles réglementaires et techniques** et de fournir **des incitations plus fortes pour l'adoption des technologies zéro émission et des dispositifs d'économie d'énergie** dans le secteur des véhicules utilitaires lourds.

Cette proposition de révision de la directive sur les poids et dimensions fait partie du paquet de propositions sur **l'écologisation du fret**, qui couvre plusieurs modes de transport. Son objectif est de faire progresser la décarbonation du transport de marchandises, de promouvoir le transport intermodal et d'achever l'espace ferroviaire unique européen. En plus de cette proposition, le paquet comprend :

- la révision de la directive 92/106/CEE du Conseil (la «directive sur les transports combinés») visant à encourager le recours au transport intermodal;
- la proposition de règlement établissant un cadre harmonisé pour les émissions de GES provenant des services de transport de marchandises et de voyageurs (initiative dite «CountEmissions EU»);
- la proposition de règlement sur la planification et la gestion de la capacité ferroviaire.

CONTENU : la proposition de la Commission visant à réviser la directive 96/53/CE du Conseil a pour but **d'accélérer le déploiement des véhicules utilitaires lourds à émission nulle**, de promouvoir l'innovation et d'améliorer la compatibilité avec d'autres modes de transport. En particulier, elle vise à améliorer l'efficacité énergétique et opérationnelle des opérations de transport routier dans le contexte plus

large d'une ambition environnementale et climatique accrue de l'UE d'ici 2030 et d'une neutralité climatique de l'UE d'ici 2050, et à assurer la libre circulation des marchandises et une concurrence loyale sur le marché intérieur du transport routier.

Les principaux objectifs de la révision de la directive sont les suivants :

- supprimer les obstacles réglementaires et techniques et fournir **des incitations plus fortes** pour l'adoption des technologies à zéro émission et des dispositifs d'économie d'énergie dans le secteur des véhicules utilitaires lourds;
- faciliter les opérations intermodales;
- clarifier les règles relatives à l'utilisation de véhicules utilitaires lourds plus longs et/ou plus lourds dans les opérations transfrontalières;
- rendre l'application de la législation plus efficace et efficiente.

Les dispositions spécifiques de la proposition visent à :

- mettre à jour les références à la législation relative à la réception par type et à la surveillance du marché des véhicules et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules;
- aligner les définitions des termes «remorque» et «semi-remorque» et les procédures de mesure des dimensions maximales autorisées sur celles de la législation relative à la réception par type des véhicules, en ajoutant les définitions clés de «système modulaire européen» et de «transporteur de véhicule»;
- modifier la définition des opérations de **transport intermodal** et les références nécessaires à ces types de transport pour permettre aux camions, remorques et semi-remorques utilisés dans les opérations intermodales de bénéficier des mêmes autorisations de poids supplémentaires que les véhicules routiers transportant des conteneurs ou des caisses mobiles et utilisés dans le transport intermodal conteneurisé;
- apporter une clarté juridique sur la circulation des véhicules utilitaires lourds dépassant les limites de poids et de dimensions fixées dans la directive;
- exiger des États membres qu'ils simplifient et rationalisent les **procédures de délivrance d'autorisations nationales** ou d'adoption de dispositions similaires pour le transport de charges indivisibles afin de réduire au minimum la charge administrative pesant sur les opérateurs et éviter les retards;
- introduire l'obligation pour les États membres de coopérer entre eux en ce qui concerne les exigences relatives à la signalisation ou au marquage des véhicules, et éviter les obstacles disproportionnés sous la forme de prescriptions linguistiques nationales;
- définir les conditions de circulation des systèmes modulaires européens (EMS);
- étendre la **portée géographique des essais** visant à tester, à évaluer et à introduire progressivement de nouvelles technologies et de nouveaux systèmes, y compris les EMS, en leur permettant d'être également menés par-delà les frontières, à renforcer leur caractère temporaire et à fixer une période maximale de cinq ans pour de tels essais avec des EMS. Les États membres devraient mettre en place un système de suivi permettant d'exploiter, au niveau de l'UE, les enseignements tirés des technologies testées lors d'essais et de garantir la comparabilité des informations recueillies, y compris l'incidence des EMS;

- **supprimer les obstacles artificiels à la circulation transfrontière des camions plus lourds** qui empêchent d'améliorer l'efficacité opérationnelle, énergétique et environnementale du transport routier dans le cadre de la transition vers des opérations à émission nulle;
- **relever la limite de poids pour les véhicules zéro émission de 42 t actuellement à 44 t**, quel que soit le poids de la technologie zéro émission. Cela signifie que les opérateurs gagneront en poids de charge supplémentaire et donc en capacité de charge utile si la technologie devient plus légère;
- autoriser une **hauteur supplémentaire** sera pour le transport de conteneurs de grande taille, ce qui permettra aux véhicules standard de participer au transport intermodal;
- préciser que le dépassement de la longueur maximale prévu pour les **cabines allongées** peut être défini de manière à permettre l'inclusion de technologies à émission nulle, telles que les batteries et les réservoirs d'hydrogène, dans les véhicules équipés de cabines allongées.