

DÉCLARATION CONJOINTE SUR LA DIRECTIVE RELATIVE AUX POIDS ET DIMENSIONS

29 octobre 2025

Dans le cadre des discussions en cours concernant la révision de la Directive relative aux Poids et Dimensions (WDD 96/53/CE), les organisations soussignées **estiment que le texte entraînerait de graves effets secondaires, qui auraient des répercussions au-delà du secteur des transports.** Ces questions doivent être prises en considération avant l'adoption d'un acte législatif.

L'introduction de Systèmes Modulaires Européens (EMS) plus longs, plus hauts et plus lourds est incompatible avec l'engagement pris par la Commission Européenne d'augmenter le fret ferroviaire de 50 % d'ici 2030 et de 100 % d'ici 2050, comme le prévoit la Stratégie Européenne pour une mobilité durable et intelligente.

Nous invitons vivement tous les responsables et dirigeants politiques à prendre en considération les éléments suivants :

1. Incompatibilité avec le transport intermodal de marchandises

La logistique européenne fonctionne comme un système. Toute modification de la Directive doit garantir la compatibilité de tous les éléments routiers avec les systèmes de fret ferroviaire et fluvial, leur matériel roulant et leurs bateaux, ainsi que leurs paramètres techniques, opérationnels et de transbordement.

Malgré un large consensus sur l'importance de l'intermodalité et des investissements publics et privés considérables dans les infrastructures ferroviaires et terminales, tous ces efforts seraient compromis par l'augmentation des dimensions actuellement envisagées pour les camions du système modulaire européen. Plusieurs combinaisons EMS sont incompatibles avec le transport intermodal (par exemple, elles nécessitent des adaptations dans la conception des conteneurs, nuisent à la manœuvrabilité des grues ou compromettent la compatibilité nécessaire des unités routières avec les équipements ferroviaires ou fluviaux, y compris le matériel roulant). **Des changements logistiques et infrastructurels importants** seraient nécessaires pour assurer la compatibilité avec les terminaux de transbordement, leurs voies d'accès et les manœuvres sur place. Par exemple, près de la moitié des terminaux interrogés ont déclaré que l'accès, la circulation ou le stationnement sur le site du terminal n'étaient pas possibles avec des véhicules trop longs^v. **De plus, accepter la proposition visant à augmenter la longueur maximale des semi-remorques au-delà de la norme de 13,6 m serait incompatible avec une grande partie du matériel roulant ferroviaire et plusieurs types de navires. Ces évolutions entraveront considérablement les progrès du transport intermodal de marchandises.** Des mesures incitatives sont nécessaires pour promouvoir l'utilisation du rail et des voies navigables pour les longs trajets.

2. Les marchandises lourdes sont transportées par les modes de transport idéaux pour ce type de marchandises: les trains de marchandises et les navires

Les infrastructures ferroviaires sont conçues pour supporter des charges par essieu de 22,5 tonnes, et les navires peuvent transporter des charges équivalentes, voire supérieures. Les infrastructures routières, en revanche, sont principalement destinées à des véhicules dont la charge par essieu est comprise entre 1 et 3 tonnes. Chaque kilomètre parcouru par un véhicule dont les essieux pèsent plus de 10 tonnes entraîne donc une dégradation accélérée des infrastructures routières.

La révision de la Directive entraînerait une augmentation du nombre de véhicules à essieux lourds en circulation, ce qui se traduirait par une augmentation de la fréquence des travaux d'entretien des infrastructures routières. Le renforcement des chaussées, des ponts et des viaducs nécessitera des investissements continus et importants de la part des États membres. Cela coûtera plusieurs milliards d'euros aux niveaux national, régional et local, et la prolongation des chantiers routiers entraînera des embouteillages fréquents.

L'extension des bretelles d'autoroute et des aires de stationnement dans les relais routiers, ainsi que l'installation de la signalisation nécessaire pour diriger la circulation des camions plus longs et plus lourds, nécessiteraient également d'importants investissements supplémentaires dans les infrastructures routières.

3. Il existe un risque de sous-cotation des investissements réalisés dans les infrastructures ferroviaires

Au cours des dernières années, les politiques publiques et les investissements européens et nationaux ont été déterminés à améliorer le transport intermodal et le secteur ferroviaire dans toute l'UE. Des efforts importants ont été consentis, mais il reste encore beaucoup à faire, compte tenu des besoins supplémentaires importants pour améliorer le système de transport intermodal.

Depuis 2014, le programme «Mécanisme pour l'interconnexion en Europe – Transports» (MIE-T) a soutenu les infrastructures ferroviaires européennes à hauteur de 31 milliards d'eurosⁱ. Au niveau national, les plans d'investissement peuvent être illustrés par l'exemple de l'Allemagne. Le gouvernement fédéral actuel prévoit d'investir 107 milliards d'euros dans les chemins de fer entre 2025 et 2029ⁱⁱ. Les deux tiers de la population considèrent la construction et l'extension du réseau ferroviaire comme la mesure la plus judicieuse pour faire face à l'augmentation du volume du traficⁱⁱⁱ. Un autre exemple est celui de l'Espagne, qui a alloué plus de 6.6 milliards d'euros provenant des fonds européens pour rééquilibrer la répartition modale du transport de marchandises vers des modes moins polluants, grâce à des initiatives telles que l'achèvement des corridors ferroviaires européens et la promotion de l'intermodalité dans les ports et les centres logistiques^{iv}.

4. Les marchandises dangereuses doivent être transportées par les modes de transport présentant le meilleur bilan en matière de sécurité: trains de marchandises et navires

Les véhicules routiers plus longs, plus hauts et plus lourds, s'ils se généralisent, seront probablement utilisés plus souvent pour transporter des marchandises dangereuses, ce qui soulève d'importantes questions de sécurité qui restent insuffisamment traitées. Les statistiques d'accidents impliquant des poids lourds mettent en évidence d'importantes lacunes en matière de sécurité, en particulier lors de longs trajets. Plus le véhicule est lourd, plus les conséquences d'un accident sont graves. Les camions EMS de plus de 44 tonnes ont des distances de freinage plus longues, des rayons de manœuvre plus importants et nécessitent des temps de dégagement plus longs. Les infrastructures existantes - ponts, tunnels et ronds-points - ne sont pas conçues pour ces camions plus lourds et plus longs, ce qui augmente le risque d'accidents souvent dus à un mauvais alignement ou à une surcharge.

La Directive n'impose pas d'exigences plus strictes aux conducteurs de camions plus longs, plus hauts et plus lourds. Compte tenu de la récente modification de la Directive sur le permis de conduire, nous pouvons raisonnablement supposer que des conducteurs moins

expérimentés, âgés d'à peine 18 ans, seront autorisés à prendre le volant de ces camions plus longs et plus lourds, ce qui augmentera les risques d'accident.

5. Impact négatif sur les objectifs climatiques et de qualité de l'air

Plusieurs modifications proposées à la Directive sont encouragées en raison de leur potentiel de réduction des émissions de CO₂ et de polluants. Ce potentiel peut être supérieur à 10 % pour certaines variantes du système EMS. Le transfert modal inverse qui en résulte, du transport intermodal et ferroviaire de marchandises vers les variantes de camions EMS, menace néanmoins d'entraîner une augmentation nette des émissions de CO₂ et de polluants, car les émissions du transport intermodal et ferroviaire de marchandises sont jusqu'à 90 % inférieures à celles des camions moyens et 75 à 80 % inférieures à celles des variantes de camions EMS. Cela compromettrait les objectifs de décarbonisation et d'assainissement de l'air de l'Union Européenne.

6. Il y aura davantage de camions sur les routes

Les combinaisons de camions EMS plus longs et plus lourds n'entraîneront pas une diminution du nombre de camions sur les routes. Plutôt que de promouvoir l'intermodalité dans le transport de marchandises, elles entraîneront probablement un transfert modal inverse pouvant atteindre 21 % du fret ferroviaire dans tous les segments, qui passera du rail à la route^v. Cela se traduit par 6.7 à 13.3 millions de trajets supplémentaires par camion chaque année^v. Des mesures similaires prises dans d'autres pays ont déjà montré que l'allongement des camions n'entraînait pas de réduction du volume du trafic routier^{vi}.



ⁱ European Commission. European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA). Greener Transport Infrastructure for Europe. 2014-2024: Building future-proof infrastructure thanks to the Connecting Europe Facility Transport. 30 June 2025. Last accessed in September 2025 at: <https://webgate.ec.europa.eu/cineaportal/apps/storymaps/stories/48c1f6a4ce33415fb4ec40dd2aa836bd>.

ⁱⁱ Germany. Federal Ministry of Transport. Press Release. Schnieder: 166 billion for transport infrastructure. 24 June 2025. Last accessed in September 2025 at <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2025/029-schnieder-166-milliarden-fuer-verkehrsinfrastruktur.html>.

ⁱⁱⁱ DIE GÜTERBAHNEN. Opinion poll: Majority wants investment in rail expansion and renovation. March 2025. Last accessed in September 2025 at <https://die-gueterbahnen.com/news/meinungsumfrage-mehrheit-wuenscht-sich-investitionen-in-ausbau-und-sanierung-der-schiene.html>.

^{iv} Spain. Ministry for Transport. Mercancías 30. May 2022. Last accessed in October 2025 at https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/mercancias30/2022_05_documento_final_mercancias_30_.pdf.

^v D-FINE. Study on Weights and Dimensions Summary. January 2024. Impacts of the Proposed Amendments to the Weights and Dimensions Directive on Combined Transport and Rail Freight Transport.

^{vi} CABT. Bigger trucks = nearly 8 million more trucks. Diversion Issue Paper.