

Plus économiques et écologiques ? Les « méga-camions » autorisés à rouler dans l'Union européenne par le Parlement

CIRCULATION • La France a toutefois « redit son refus d'une libéralisation de la circulation internationale des mégatrucks », par la voix de son ministre des Transports, Patrice Vergriete



La taille des camions pourra être rehaussée au-delà de 25 mètres et 60 tonnes. Illustration. *Pexels*

L'essentiel

- Les députés européens ont adopté ce mardi, par 330 voix pour et 207 voix contre, le projet de directive autorisant la circulation dans l'Union européenne des « méga-camions ».
- La taille maximale pour les camions en Europe, actuellement de 18,75 m pour 40 tonnes, pourra être rehaussée au-delà de 25 mètres et 60 tonnes.
- « Qui peut sérieusement imaginer que des méga-camions diesel de 60 tonnes nous permettront de réduire les émissions de CO2 des poids lourds de 90 % d'ici 2050 ? », interroge la députée européenne écologiste Karima Delli.

Bientôt des « méga-camions » sur les routes françaises ? Ces immenses véhicules qui parcourent déjà des pays comme les Etats-Unis ou le Canada, mais aussi la Suède, la Finlande, et qui sont testés en Allemagne, vont être autorisés à rouler au sein de l'Union européenne.

Les députés européens ont adopté ce mardi, par 330 voix pour et 207 voix contre, le projet de directive simplifiant les conditions de circulation partout en Europe des « méga-camions », des camions à rallonge portant un conteneur auquel s'ajoute une remorque. Ce texte autorise automatiquement entre Etats voisins consentants, qui les acceptent déjà sur leur territoire, la circulation de ces géants mesurant jusqu'à 25 mètres et pesant jusqu'à 60 tonnes selon les normes européennes (contre 18,75 mètres et 40 tonnes actuellement).

50 % à 75 % de marchandises en plus

La rapporteure espagnole Isabel García Muñoz (socialiste) a mis en avant les avantages de ces poids lourds en matière de prix et d'environnement, soulignant qu'ils peuvent transporter 50 % à 75 % de marchandises en plus par rapport aux camions actuellement autorisés. Selon Bruxelles, ce texte contribuerait ainsi à réduire d'environ 1,2 % les émissions de CO2 du transport de marchandises sur 2025-2050, et ferait économiser 45 milliards d'euros aux transporteurs sur cette période.

Les écologistes sont en revanche vent debout contre cette directive. « Qui peut sérieusement imaginer que des méga-camions diesel de 60 tonnes nous permettront de réduire les émissions de CO2 des poids lourds de 90 % d'ici 2050 ? », interroge la députée européenne Karima Delli. Une majorité d'eurodéputés français s'opposaient aux méga-camions, mais leurs amendements ont été rejetés.

Négociation entre États membres

Cette législation devra désormais être négociée entre les États membres. Si les députés européens se disent favorables à la circulation des méga-camions sur le continent, la députée Karima Delli appelle la France à « dire non à ces monstres de 60 tonnes ». La France a d'ores et déjà « redit son refus d'une libéralisation de la circulation internationale des camions de 44 tonnes et des "mégatrucks" », par la voix de son ministre des Transports, Patrice Vergriete, qui a réagi sur le réseau X. « Aujourd'hui la priorité est le report modal, en particulier vers le ferroviaire », a-t-il souligné.

L'arrivée de poids lourds 50 % plus lourds et plusieurs mètres plus longs pose également un problème de sécurité routière. La distance de freinage de ces engins serait ainsi considérablement augmentée par rapport aux camions actuels, et leur angle mort serait aussi plus important.

Le Conseil européen (États membres) adoptera sa position en juin, et il reviendra ensuite à la prochaine assemblée parlementaire, élue après les élections de juin 2024, d'entamer alors des négociations pour finaliser le texte.