



Namur, le 15 avril 2014

Communiqué de presse

Le Parlement européen confirme la fin des « camions-briques »

Le Parlement européen a adopté¹ ce mardi 15 avril, en séance plénière, une modification de la législation relative aux cabines des poids lourds. Ce vote, qui confirme celui de la Commission TRAN du 18 mars, marque le commencement de la fin des « cabines-briques », à la fois dangereuses² et énergétiquement inefficaces, des camions européens.

Les nouvelles dispositions octroient aux designers plus d'espace pour la face avant des cabines, ce qui leur permettra de développer des profils plus fluides³. Une partie de l'espace disponible devra être dédiée à la suppression des « *blind spots* » (angles morts), à l'adjonction d'une zone de déformation et au développement d'un design tel que, en cas de collision, les piétons et cyclistes ne soient pas projetés sous les roues du camion.

Ce design plus profilé associé à des volets à l'arrière de la remorque permettra de diminuer la consommation de carburant de 7 à 10%⁴ ce qui, au prix actuel du carburant, représente une économie de l'ordre de 3.000 euros⁵. Le Parlement a par ailleurs demandé que soient introduites des normes d'efficacité énergétique pour les camions.

Pour Koen Van Wonterghem, administrateur-délégué de l'association Parents d'Enfants de la Route (PEVR), « *avec ce vote, le Parlement européen prouve qu'il prend à cœur la sécurité des citoyens. Chaque année, des milliers de personnes perdent la vie dans des accidents impliquant un camion et bien plus encore sont gravement blessées. Des cabines de camions plus arrondies, plus fluides pourraient aider à éviter plusieurs centaines de victimes par an. Au regard des 118 personnes qui, en 2011, ont perdu la vie dans notre pays suite à un accident impliquant un camion⁶, le gouvernement belge a l'obligation morale de soutenir cette, .* »

Pierre Courbe, chargé de mission Mobilité chez Inter-Environnement Wallonie (IEW), confirme : « *Les représentants des citoyens européens se sont clairement prononcés en faveur de camions plus sûrs et plus efficaces. Cette décision permettra de réduire le nombre de morts sur les routes et d'avancer sur la diminution des émissions de CO₂ des camions, un domaine en stagnation depuis 20 ans. Nous demandons au gouvernement belge de soutenir cette décision au sein du Conseil européen ; il serait impardonnable que celui-ci se prononce en faveur d'un affaiblissement, d'un report ou d'un blocage* »

Le danger de blocage est en effet réel, certains constructeurs souhaitant que les nouveaux designs soient interdits jusqu'en 2025 afin de préserver ce qu'ils appellent la « *neutralité compétitive* », manière élégante de traduire leur crainte de voir des concurrents proposer en premier des camions plus efficaces et plus sûrs. D'autres constructeurs accueillent favorablement le fait de disposer d'espace supplémentaire mais rejettent des dispositions clés en matière de sécurité comme, par exemple, l'amélioration de la vision directe pour les chauffeurs.

¹ Par 606 voix "pour" et 54 "contre"

² 15% des accidents mortels recensés en Europe en 2011 (4.254 morts) impliquaient un camion

³ http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Truck_Final_update2.pdf

⁴ Voir la communication de la Commission européenne : http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/04/lorries_en.htm

⁵ Pour un camion parcourant 100.000 km par an

⁶ IBSR, Analyse statistique des accidents de la route 2011, page 58



Si elles sont approuvées par le Conseil européen, les nouvelles dispositions deviendront obligatoires pour tous les camions neufs à partir de 2022.

En ce qui concerne la question controversée des véhicules plus longs et plus lourds (VLL⁷), les eurodéputés ont décidé de ne pas suivre la Commission européenne qui proposait d'autoriser le trafic international à ces véhicules. Ils ont demandé une étude fine des impacts de ces VLL sur lesquels la Commission devra faire rapport en 2016.

Contacts :

Pierre Titeux, Attaché de presse IEW : 081.390.757 – 0479.497.656

Pierre Courbe, Chargé de mission Mobilité IEW : 081.390.766 – 049.574.748

Koen Van Wonterghem, Parents d'Enfants Victimes de la Route : 0499.177.186

⁷ Les VLL sont des trains routiers pouvant atteindre une longueur de 25,25 m pour un poids total en charge de 60 tonnes. La législation européenne actuelle limite, pour le trafic international, la longueur à 18,75 m et le poids à 40 t