**Suite donnée à la résolution non législative du Parlement européen sur le traitement des poids lourds aux points de passage frontaliers**

1. **Résolution présentée conformément à l’article 227, paragraphe 2, du règlement intérieur du Parlement européen**
2. **Numéros de référence:** 2024/2540 (RSP) / B9-0201/2024 / P9\_TA(2024)0223
3. **Date d’adoption de la résolution:** 10 avril 2024
4. **Commission parlementaire compétente:** commission des pétitions (PETI)
5. **Analyse/évaluation succincte de la résolution et des demandes qu’elle contient:**

Dans sa résolution, le Parlement européen souligne les défis importants liés aux longs délais d’attente auxquels sont confrontés les poids lourds aux frontières extérieures de l’Union, ainsi qu’à certains points de passage frontaliers routiers au sein de l’UE, notamment dans les États membres de l’Union ne faisant pas partie de l’espace Schengen. L’appel du Parlement en faveur de mesures visant à garantir des franchissements efficaces des frontières pour le transport de marchandises et d’une amélioration des conditions de travail des conducteurs afin d’attirer les jeunes dans le secteur est à la fois opportun et nécessaire, étant donné que des transports et une logistique sûrs, équitables et durables revêtent une importance cruciale pour le marché intérieur et le réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

1. **Réponse à ces demandes et aperçu des mesures que la Commission a prises ou envisage de prendre:**

La Commission comprend les préoccupations du Parlement concernant les longues files d’attente causées par les vérifications et les contrôles effectués aux points de passage frontaliers. Les délais d’attente des poids lourds peuvent avoir des répercussions sur la santé et les conditions de travail des conducteurs, sur le fonctionnement de leur entreprise et sur la sécurité routière. L’amélioration de la sûreté, de la sécurité et des conditions de travail des conducteurs professionnels est au cœur de la politique en matière de transport routier et des différentes mesures prises par la Commission. Le bon fonctionnement de l’espace européen unique des transports occupe également une place centrale dans la politique de la Commission relative au RTE-T.

En ce qui concerne le traitement des poids lourds aux points de passage frontaliers, en principe, aucun contrôle ni vérification n’est effectué aux frontières entre les États membres de l’UE au sein de l’espace Schengen. Comme précisé dans la résolution du Parlement, l’article 22 du code frontières Schengen[[1]](#footnote-1) consacre le principe de l’absence de vérifications et de contrôles aux frontières intérieures entre les pays de l’espace Schengen et son article 24 prévoit expressément que les États membres suppriment tous les obstacles qui empêchent un trafic fluide aux points de passage routiers aux frontières intérieures[[2]](#footnote-2).

Les seules frontières intérieures de l’UE où les poids lourds sont systématiquement soumis à des vérifications et à des contrôles sont celles entre la Bulgarie et la Roumanie, ainsi que celles entre chacun de ces deux États membres et l’espace Schengen. Cette contrainte sera levée une fois que le Conseil aura décidé de supprimer les contrôles aux frontières intérieures de l’UE pour la Bulgarie et la Roumanie en achevant leur pleine adhésion à l’espace Schengen.

La Commission demande que cette décision soit accélérée et continuera de coopérer avec la présidence belge et l’ensemble des membres du Conseil en ce qui concerne l’application intégrale de l’acquis de Schengen en Roumanie et en Bulgarie, en reconnaissant les avantages que présente une adhésion élargie à Schengen en ce qu’elle réduirait les retards aux frontières et améliorerait l’efficacité du marché intérieur.

En ce qui concerne la demande du Parlement de réaliser une analyse d’impact sur les incidences négatives des contrôles et des inspections aux points de passage frontaliers routiers, la Commission est consciente des coûts élevés engendrés par certains contrôles effectués aux frontières intérieures. Dans une étude publiée en 2016, le coût d’un scénario pessimiste calculé dans l’hypothèse où l’ensemble de l’espace Schengen serait suspendu indéfiniment a été estimé entre 0,06 à 0,14 % du produit intérieur brut (PIB) de l’UE[[3]](#footnote-3). La Commission prépare actuellement une étude concernant une évaluation des coûts liés à la réintroduction des contrôles aux frontières intérieures dans l’espace Schengen. Elle prévoit également de lancer une étude sur l’identification du potentiel inexploité de l’achèvement des aspects essentiels de l’espace européen unique des transports et de son extension aux pays candidats.

En ce qui concerne l’appel du Parlement visant à créer une norme européenne imposant que le traitement des poids lourds aux points de passage frontaliers intra-Union dure une minute en moyenne, la Commission estime que cette mesure n’est pas réalisable et proportionnée. Bien que l’objectif de réduction des temps d’attente à la frontière soit louable, en particulier pour le bien-être des conducteurs, certains contrôles doivent être effectués lorsqu’ils sont jugés nécessaires. Il serait difficile de mesurer et de contrôler la durée moyenne des vérifications et des contrôles auxquels sont soumis les poids lourds.

La Commission prend note de l’appel du Parlement à faire en sorte que la législation de l’Union permette aux conducteurs de poids lourds d’emprunter des points de passage frontaliers secondaires lorsque les principales artères sont fermées à des fins d’entretien routier. La réorientation du passage des poids lourds par ces points de passage secondaires aurait pour conséquence de détourner le trafic par des routes régionales et locales. Les poids lourds devraient ainsi potentiellement traverser des zones urbaines où ils pourraient causer des perturbations et mettre en péril la sécurité routière de la population locale. La Commission considère que les États membres sont les mieux placés pour décider d’accorder ou de restreindre l’accès aux poids lourds dans certaines parties de l’infrastructure routière lorsque des raisons techniques ou opérationnelles le justifient, tout en assurant la fluidité du trafic et la sécurité routière.

1. [Règlement (UE) 2016/399 du 9 mars 2016](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/399/oj) concernant un code de l’Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (code frontières Schengen) (JO L 77, 23.3.2016, p. 1) [↑](#footnote-ref-1)
2. [Certains États membres peuvent réintroduire des contrôles temporaires aux frontières intérieures](https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen-borders-and-visa/schengen-area/temporary-reintroduction-border-control_en?prefLang=fr) [↑](#footnote-ref-2)
3. [«Cost of non-Schengen: the impact of border controls within Schengen on the Single Market» (Le coût de l’absence de Schengen: incidence sur le marché intérieur des contrôles aux frontières au sein de Schengen)](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/581383/EPRS_STU%282016%29581383_EN.pdf). [↑](#footnote-ref-3)