

Révision de la Directive Poids et Dimensions : L'importance d'éviter à tout prix un report modal inversé vers la route

Qu'est-ce que l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF) ?

L'UTPF est l'organisation professionnelle représentative en France des opérateurs de transport public urbain (exploitants de 170 réseaux de bus, métros, trams), des opérateurs ferroviaires (voyageurs et fret) et des gestionnaires d'infrastructures et de gares ferroviaires. Au niveau du transport ferroviaire de marchandises, l'UTPF défend ainsi les intérêts de l'ensemble des opérateurs fret qui opèrent sur le réseau ferroviaire français.

Principaux messages du secteur

L'UTPF salue l'ambition de la Commission européenne de vouloir réduire les émissions de CO2 dans le secteur du transport de marchandises. Elle s'inscrit pleinement dans cette démarche de décarbonation du fret en promouvant le report modal vers le rail qui apparaît comme un mode plus vertueux.

Toutefois, l'UTPF s'inquiète des résultats des récentes négociations institutionnelles.

- **L'intermodalité est menacée par les mesures visant à favoriser la circulation transfrontière des camions plus longs et plus lourds [44 tonnes, SME – Systèmes modulaires européens (EMS - *European Modular Systems*)].**
- **L'UTPF souhaite voir conservée l'approche du Conseil autorisant les Etats à refuser le passage transfrontalier des camions dépassant les limites de poids normalement autorisées (dont les 44 tonnes) si ceux-ci ne sont pas zéro-émission ou s'ils ne sont pas impliqués dans une opération de transport intermodal.**
- **L'UTPF plaide pour l'interdiction du franchissement de frontières par les SME ainsi que pour le maintien du système de suivi de leurs incidences et la mise en place d'évaluations préalables harmonisées, accompagnée de règles européennes communes pour la réalisation de ces évaluations.**
- **Les changements de dimensions affectent négativement l'interopérabilité entre les modes aux dépens du fret ferroviaire. Il est crucial d'assurer une compatibilité technique entre le transport routier et le transport ferroviaire, alors que l'avenir de la Directive sur le transport combiné est incertain.**
- **L'UTPF exhorte les colégislateurs européens à mieux prendre en compte les externalités négatives de la route ainsi qu'à prendre des mesures de contrôles plus strictes afin d'éviter une concurrence déloyale entre transport routier et ferroviaire de marchandises.**

Premier émetteur de gaz à effet de serre (GES) avec 30% des émissions totales de GES en 2021 en France, le secteur des transports, dans son ensemble, n'a pas réduit ses émissions depuis 1990. Le transport ferroviaire représente 0,3% des émissions GES dans le secteur des transports et 0,1% des émissions GES tous secteurs d'activités confondus¹.

L'UTPF fait plus que jamais appel à l'Union européenne et à ses Etats-membres pour renforcer leurs actions en faveur du développement du transport ferroviaire de marchandises, seul mode capable d'assurer la mobilité au quotidien de tonnes de marchandises tout en préservant la planète et la qualité de vie de tous. Les politiques de l'Union européenne doivent participer à cet objectif.

Le Pacte vert pour l'Europe (*Green Deal*) « demande qu'une part substantielle des 75% du fret intérieur qui est actuellement acheminé par la route soit transférée vers le rail et les voies navigables intérieures ». De la même manière, la Commission européenne, dans sa *Stratégie de mobilité durable et intelligente* publiée en 2020, se fixe comme objectif d'augmenter le trafic ferroviaire de marchandises de 50% d'ici à 2030 et de doubler sa part modale d'ici à 2050. Pour y parvenir, il est crucial que les politiques de l'Union promeuvent des solutions de transport de marchandises multimodales et non plus uniquement routières.

Pourtant, en 2023 le transport routier représentait encore plus des trois-quarts (75%) du transport intérieur de marchandises de l'UE alors que le transport ferroviaire en représentait 16,4% (sur la base des tonnes-kilomètres effectuées)². Le fret ferroviaire est pourtant est un atout formidable pour la réindustrialisation de la France et de l'Europe, favorisant l'emploi local et l'économie territoriale. C'est aussi un levier essentiel pour la décarbonation du continent.

Les graphiques ci-dessous, issus des travaux de Rail Freight Forward³ et de l'Alliance 4F « Fret Ferroviaire Français du Futur », illustrent parfaitement les atouts indéniables du transport ferroviaire de marchandises.

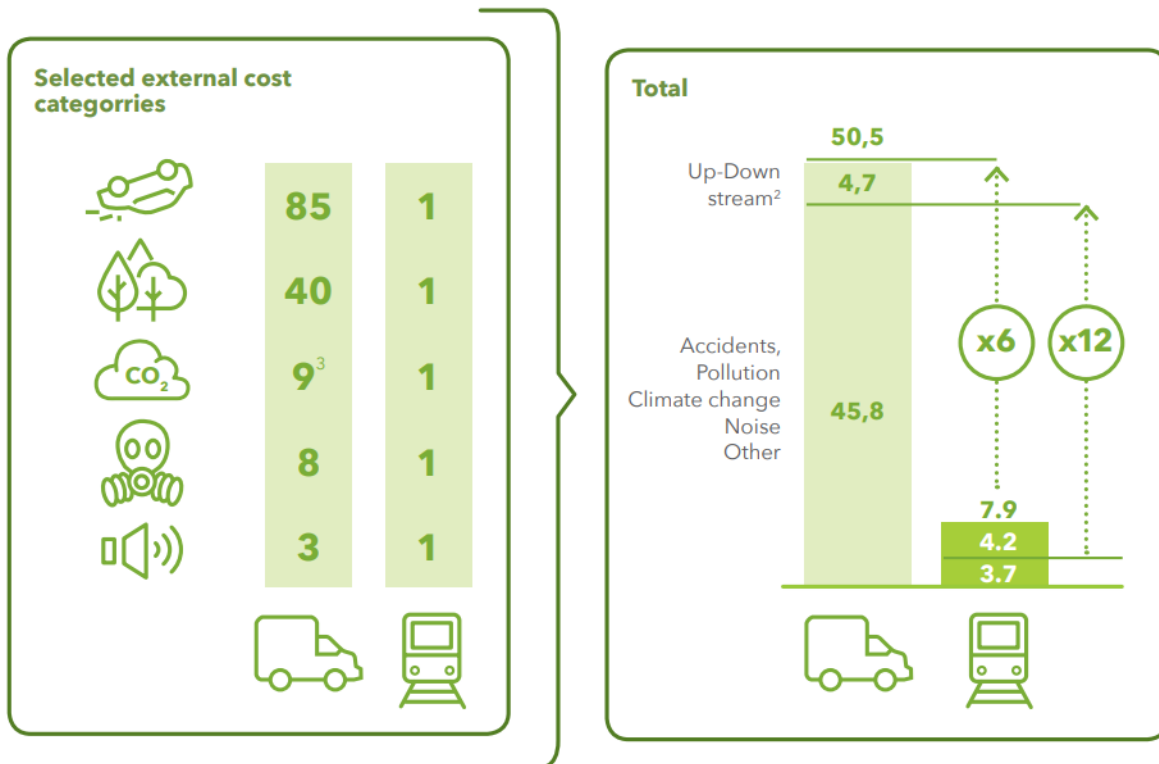


(Source : Alliance 4F)

¹ Rapport Secten – Citepa, juin 2022

² European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, *EU transport in figures: statistical pocketbook 2025*. Publications Office of the European Union, 2025

³ Rail freight forward, *30 by 2030 - Rail Freight strategy to boost modal shift, 2020*



1 Noise, Climate Change, Pollution, accidents, other excluding congestion based on EU + CH, N
 2 Impact of prior/later steps on value chain, e.g. supply of fuel
 3 Figure based on source. Other more recent sources (e.g. German Umweltbundesamt 2018) use ratios of approx. 6:1
 Source: eRRac, CE Delft 2012, Fraunhofer, INFRas

(Source : Rail Freight Forward)

L'UTPF souhaite ainsi alerter sur le risque majeur de report modal inversé vers la route que la révision de la Directive Poids & Dimensions fait peser. Ceci va à l'encontre des objectifs recherchés, et il est crucial de s'assurer que cette révision ira au final dans le sens du développement du transport ferroviaire de marchandises et du transport combiné.

Vous trouvez ci-dessous les principales demandes de l'UTPF dans le cadre des trilogues en cours.

Maintenir la possibilité pour les Etats de conditionner le franchissement de frontières des véhicules plus lourds à une opération de transport combiné ou aux véhicules zéro-émission

L'UTPF alerte sur le **risque de report modal inversé** que représenterait l'autorisation de franchissement de frontière pour les véhicules pesant jusqu'à 44 tonnes dans le cas où deux Etats frontaliers l'autoriseraient. Cette augmentation du tonnage aurait pour effet **d'accroître l'attractivité du fret routier** et donc **les externalités négatives** qui en résulteraient (augmentation des émissions de gaz à effet de serre, détérioration de l'infrastructure routière, augmentation des risques pour la sécurité routière, augmentation de la congestion, etc.).

On pourrait assister, au regard de la situation géographique de la France, à une augmentation de la circulation internationale de poids lourds de plus de 40 tonnes sur les routes françaises, avec une forte augmentation des coûts de maintenance qui y est liée.

Afin de diminuer les émissions de GES et d'atteindre les objectifs du *Green Deal*, il apparaît ainsi plus cohérent de **privilégier le transport routier pour des trajets plus courts**, vers et depuis les plateformes ferroviaires, et non pour des trajets de **longues distances qui devraient au contraire être effectués en combinaison avec le mode ferré**.

Ce faisant, prenant note du développement des négociations, **l'UTPF salue l'adoption par le Conseil d'une disposition autorisant les Etats à refuser le passage transfrontalier des camions dépassant les limites de poids normalement autorisées (dont les 44 tonnes) si ceux-ci ne sont pas zéro-émission**, un élément non prévu par la proposition originale de la Commission.

Ce compromis, qui a le mérite de favoriser l'électrification du parc, est basé sur une logique d'harmonisation au service de la décarbonation qui rend acceptables des coûts supplémentaires sur les infrastructures au nom d'un objectif de décarbonation globale. Dans cette optique, il serait tolérable d'accepter la circulation transfrontalière des 44 tonnes uniquement lorsqu'ils sont zéro-émission, d'autant plus que ceux-ci restent compatibles avec le fret ferroviaire et peuvent donc participer à des opérations de transport combiné (*last mile delivery*). En revanche, l'idée d'élargir ces autorisations aux camions fonctionnant avec des combustibles fossiles n'est pas envisageable. **Cela irait à l'encontre des objectifs d'électrification du parc et de report modal**.

Parallèlement, et dans une logique similaire, l'UTPF se félicite, dans la proposition de la Commission européenne, du conditionnement du passage des frontières des camions dépassant les limites de poids normalement autorisées à la **réalisation d'opérations de transport intermodal**. Sans cette mesure, le texte en l'état renforcerait la part de marché actuelle du transport routier et compromettra le transfert modal vers les modes non-routiers, objectif pourtant explicitement fixé par le *Green Deal* lui-même.

- **L'UTPF demande le maintien de la possibilité pour les Etats de refuser le franchissement des frontières par des camions dépassant les limites de poids normalement autorisées si ces véhicules ne sont pas zéro-émission ou ne sont pas engagés dans une opération de transport intermodal.**

Interdire le franchissement des frontières pour les SME et renforcer leurs conditions de mise en circulation à travers des études préalables et un système de suivi efficace

La généralisation de l'autorisation de circulation des systèmes modulaires européens (SME) fait planer un risque supplémentaire de report modal inversé. La Commission européenne reconnaît dans sa propre analyse d'impact que l'utilisation des SME et des 44 tonnes dans le transport transfrontalier sans limitation de distance va à l'encontre du transport combiné et provoquerait même un **transfert modal inversé de 0,7% du rail⁴** et de la navigation maritime intérieure **vers la route** si aucune mesure n'est mise en place pour promouvoir et inciter le transport combiné. Par ailleurs, il est difficile d'identifier les gains pour le fret ferroviaire qui découleraient de la généralisation de la circulation transfrontière des SME.

Ces **véhicules augmentent les risques relatifs à la sécurité routière et les externalités négatives** comme l'usure des routes. A cet égard, l'Association Européenne des Concessionnaires d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage (ASECAP) s'inquiète de l'impact sur l'infrastructure et sur la sécurité routière qu'aura la facilitation de circulation de véhicules plus lourds et plus longs⁵. Enfin, seuls 2% des citoyens sont favorables à l'autorisation de camions plus longs et plus lourds à traverser les frontières⁶. Selon cette même enquête, 97% des personnes interrogées s'accordent à dire que des améliorations sont nécessaires, notamment une meilleure coordination entre le rail longue distance et la route du dernier kilomètre, ainsi qu'une augmentation de la capacité ferroviaire. De ce fait, **l'UTPF recommande d'interdire le franchissement de frontières des SME.**

Par ailleurs, **pour les Etats qui n'autorisent pas encore ces véhicules en trafic national et qui souhaitent les autoriser, il conviendrait de lier cette autorisation à une étude d'impact préalable** sur la sécurité routière, les infrastructures, l'environnement, et les risques de transfert modal inversé. Cette évaluation devrait être réalisée conjointement avec l'Autorité publique indépendante nationale en charge des transports et rendue publique.

A ce titre, **l'UTPF salue l'introduction par le Parlement européen d'une « évaluation préalable obligatoire des éventuels effets des systèmes modulaires européens sur la sécurité routière, sur les infrastructures routières et sur la coopération modale, ainsi que les incidences environnementales des systèmes modulaires européens sur le système de transport, y compris les incidences sur la répartition modale »** (amendement 26, article 4§4bis), élément qui n'a pas été repris par le Conseil. **Celle-ci complète le système de suivi ex post de l'incidence des SME** prévue par la proposition de la Commission européenne.

En complément, l'UTPF plaide également pour que **des règles européennes communes concernant les évaluations préalables de l'incidence des SME soient établies par la Commission européenne à travers des actes délégués**, conformément à ce qui est proposé par le Parlement européen, complétant la proposition initiale (amendement 28, article 4§5bis).

Enfin, en corrélation avec les enjeux du changement climatique, il est crucial de mettre en place des incitations et d'envoyer aux transporteurs des messages clairs de promotion du transport combiné, véritable clef pour la décarbonation du fret.

⁴ Etude d'impact de la Commission européenne relative à la Révision de la Directive Poids et Dimensions - Chapitre 6.1.5

⁵ ASECAP Feedback to the EC Consultation on Directive proposal « Weight and dimensions »

⁶ Enquête Polling Europe pour la CER, *Perception of Rail Freight in Europe*, novembre 2025

- **L'UTPF demande d'interdire le franchissement des frontières des SME.**
- **L'UTPF plaide pour le maintien du système de suivi des incidences des SME et pour la mise en place d'une évaluation ex-ante afin d'analyser les risques, entre autres, de transfert modal.**
- **L'UTPF plaide pour l'établissement, par la Commission européenne, de règles européennes communes concernant les évaluations préalables des incidences des SME.**

S'assurer d'une cohérence avec les standards ferroviaires

Une modification des poids et dimensions du secteur doit se faire avec l'objectif de développer le transport intermodal de marchandises et non de renforcer la concurrence intermodale. L'UTPF rappelle que, pour l'heure, le parc routier européen n'est malheureusement que très peu adapté au transport combiné conventionnel. Afin d'atteindre les objectifs de report modal, il est donc primordial que **les négociations en trilogie préservent les possibilités d'une approche intermodale du transport de marchandises.**

Tout d'abord, des véhicules plus longs comme les semi-remorques de 14.90 mètres ou 15.00 mètres peuvent certes améliorer l'efficacité d'opérations exclusivement routières, mais rendent impossible leur utilisation sur le rail dans le cadre d'un ferroutage. L'UTPF demande donc que **la longueur, la hauteur et la largeur des équipements ferroviaires soient prises en compte lors de l'homologation d'une remorque / semi-remorque routière**, un argument repris par le Parlement européen dans le considérant 9 (amendement 5) en demandant que les SME participant à des trajets internationaux soient compatibles avec le transport ferroviaire.

Cette **incompatibilité rail/route est accentuée avec les dispositifs aérodynamiques et les conteneurs de grande capacité.** De fait, pour adapter l'utilisation de ces conteneurs au secteur du rail, une adaptation de l'infrastructure et du matériel roulant ferroviaire avec notamment le passage de wagons standards à des wagons surbaissés pour permettre leur passage dans les tunnels non adaptés. Ces adaptations, si elles sont imposées au mode ferroviaire, entraîneront des coûts supplémentaires qui pénaliseront sa compétitivité. De plus, des conteneurs grande capacité peuvent aussi être synonymes de conteneurs plus lourds et donc rendre le remplissage des trains plus difficile et plus long, ce qui affectera également la compétitivité du fret ferroviaire et diminuera le recours au transport combiné. Il en est de même pour les dispositifs aérodynamiques qui disposent des autorisations de dérogation sans limite à la longueur maximale. L'UTPF alerte donc sur le **risque d'incompatibilité des modes de transport que va générer l'absence de standards communs.**

L'annonce par la Commission de son intention de retirer de son programme de travail 2026 la révision de la Directive UE sur le transport combiné (CTD) renforce ces inquiétudes. La proposition relative aux poids et dimensions devait en effet aller de pair avec la révision de la Directive sur le transport combiné au sein d'un même paquet de mesures pour un transport de marchandises plus écologique. Sans celle-ci, le déploiement à plus grande échelle des SME risque d'affaiblir la compétitivité des modes de transport plus écologiques et de compromettre

l'efficacité du système de fret européen. Ainsi, **le retrait de la révision de la Directive CTD serait un signal négatif et doit être prise en compte lors de l'évaluation de la proposition relative aux poids et dimensions.**

A cet égard, l'UTPF accueille positivement l'introduction par le Parlement européen d'une **disposition obligeant la publication d'un rapport sur l'application de la Directive tous les quatre ans** (amendement 46, article 10 undecies). Cette analyse permettra de faire un contrôle régulier des incidences de ces nouvelles autorisations.

- **L'UTPF rappelle que le prérequis pour le transport combiné est la garantie d'une véritable compatibilité des exigences de gabarit du véhicule routier vers le transport ferroviaire** (gabarit de chargement et chargement sur les wagons).
- **Dans un objectif de transport combiné, il est impératif que l'ensemble des dérogations soient compatibles avec le fret ferroviaire.**

Garantir une concurrence équitable entre les modes à travers un renforcement des systèmes de contrôles

L'UTPF s'inquiète d'une **distorsion de concurrence** qui résulterait d'une carence de contrôle et d'un degré d'applicabilité des normes différencié entre la route et le rail.

Dans son étude d'impact, la Commission européenne reconnaît « une application inefficace et incohérente des règles en matière de transport transfrontalier »⁷ et cite l'exemple du passage de la frontière entre la France et la Belgique où des véhicules de 44 tonnes ont été tolérés pendant de nombreuses années, bien que cela n'était pas autorisé par la Directive Poids et Dimensions. L'UTPF se questionne sur un **problème d'équité de contrôle** entre le **transport ferroviaire qui est très sécuritaire** (le poids de chaque wagon est vérifié et contrôlé systématiquement) et le **transport routier qui a des contrôles aléatoires et très marginaux** concernant les poids et les dimensions. La Commission européenne confirme même que malgré les disparités de contrôle « **le dépassement des masses maximales autorisées et des charges par essieu des véhicules lourds est l'infraction la plus fréquente** ». L'UTPF s'inquiète donc que ces pratiques continuent d'exister et considère que l'ambition initiale du texte de faciliter le transport routier doit être obligatoirement **accompagnée d'un renforcement du système de contrôle**. Ainsi, l'UTPF exhorte le législateur européen à prendre des mesures plus strictes afin d'éviter une concurrence déloyale du routier sur le rail et d'éviter l'émergence d'externalités négatives qui résulteraient du non-respect du cadre légal.

Il apparaît ainsi nécessaire de **de rendre obligatoire l'installation d'équipements de pesage embarqués sur les véhicules**. Ces appareils connectés au tachygraphe automatique (déjà installé sur les camions circulant dans l'UE) permettront un contrôle plus efficace.

⁷ Etude d'impact de la Commission européenne relative à la Révision de la Directive Poids et Dimensions - Chapitre 2.1.3

Une concurrence juste et équitable entre les modes est un prérequis afin de permettre le développement du transport combiné.

- **L'UTPF alerte sur l'hétérogénéité des politiques de contrôle entre les modes et propose :**
- **de renforcer les contrôles au niveau du passage aux frontières et au niveau national ;**
 - **de rendre obligatoire l'installation d'équipements de pesage embarqués sur les véhicules.**

Florence Sautejeau
Déléguée générale de
l'UTPF
[fsautejeau@utpf-
mobilites.fr](mailto:fsautejeau@utpf-mobilites.fr)
+33 (0)1 48 74 73 67

Jean-Philippe Peuziat
Directeur du
département des
Affaires publiques
[jppeuziat@utpf-
mobilites.fr](mailto:jppeuziat@utpf-mobilites.fr)
+33 (0)1 48 74 73 49

Stéphanie Lopes d'Azevedo
Directrice du département
des Affaires économiques,
techniques et prospective
[slazevedo@utpf-
mobilites.fr](mailto:slazevedo@utpf-mobilites.fr)
+33 (0)1 48 74 73 31

Victor Muller
Chargé de mission
Affaires européennes
[vmuller@utpf-
mobilites.fr](mailto:vmuller@utpf-mobilites.fr)
+33 (0) 1 48 74 73 05