



Bruxelles, le 25.11.2013
COM(2013) 815 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL
SUR L'APPLICATION PAR LES ÉTATS MEMBRES DE LA DIRECTIVE 95/50/CE
DU CONSEIL CONCERNANT DES PROCÉDURES UNIFORMES EN MATIÈRE DE
CONTRÔLE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR
ROUTE

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL
SUR L'APPLICATION PAR LES ÉTATS MEMBRES DE LA DIRECTIVE 95/50/CE
DU CONSEIL CONCERNANT DES PROCÉDURES UNIFORMES EN MATIÈRE DE
CONTRÔLE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR
ROUTE

TABLE DES MATIÈRES

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL SUR L'APPLICATION PAR LES ÉTATS MEMBRES DE LA DIRECTIVE 95/50/CE DU CONSEIL CONCERNANT DES PROCÉDURES UNIFORMES EN MATIÈRE DE CONTRÔLE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE

1.	Introduction	5
2.	Législation connexe de l'UE	5
3.	Application de la directive 95/50/CE.....	6
4.	Rapport des États membres et de la Norvège.....	6
5.	Recommandation relative à la présentation des rapports sur le contrôle des transports de marchandises dangereuses par route	7
6.	Calcul des données.....	8
7.	Évolution des contrôles et de leurs résultats	8
8.	Comparaison des données	9
8.1.	Fréquence des contrôles	9
8.2.	Répartition des contrôles en fonction du lieu d'origine.....	9
8.3.	Proportion des unités de transport non conformes	9
8.4.	Ventilation des unités de transport non conformes en fonction du lieu d'origine.....	10
8.5.	Fréquence des immobilisations d'unités de transport.....	10
8.6.	Ventilation par catégorie de risques.....	10
8.7.	Types de sanctions	11
9.	Conclusions	11
	Annexe I - Évolution du nombre de contrôles, de non-conformités et d'infractions de catégorie I.....	13
	Annexe II - Fréquence des contrôles par million de tonnes-kilomètres.....	18
	Annexe III - Répartition des contrôles en fonction du lieu d'origine.....	19
	Annexe IV - Proportion des unités de transport non conformes à l'ADR	20
	Annexe V - Répartition des unités de transport non conformes à l'ADR en fonction de leur lieu d'origine.....	21
	Annexe VI - Fréquence des immobilisations d'unités de transport non conformes à l'ADR... ..	22
	Annexe VII - Ventilation par catégorie de risques.....	23
	Annexe VIII – Types de sanctions par unité de transport non conforme aux dispositions.....	24

Annexe IX – Transport annuel de marchandises dangereuses par route, en millions de tonnes-kilomètres 25

1. INTRODUCTION

La directive 95/50/CE du Conseil concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route a été adoptée le 6 octobre 1995¹, et les États membres ont dû mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour s'y conformer avant le 1^{er} janvier 1997.

La directive 95/50/CE prévoit que, pour chaque année civile, et au plus tard douze mois après l'écoulement de celle-ci, chaque État membre adresse à la Commission un rapport relatif à l'application de la directive². Elle prévoit également que la Commission transmet au moins tous les trois ans au Parlement européen et au Conseil un rapport relatif à l'application de la directive par les États membres³.

Ce rapport de la Commission est élaboré à partir des rapports annuels transmis par les États membres. Le présent rapport est le cinquième sur l'application de la directive 95/50/CE; il couvre la période 2008-2011. Le premier rapport⁴ couvre les années 1997-1998, le deuxième⁵ les années 1999-2002, le troisième⁶ les années 2003-2005, et le quatrième⁷ les années 2006-2007.

Les conditions nécessaires pour garantir la sécurité du transport des marchandises dangereuses par route ne sont pas définies dans la directive 95/50/CE mais dans la législation connexe de l'UE, décrite ci-dessous.

2. LEGISLATION CONNEXE DE L'UE

Le présent rapport concerne des années qui s'inscrivent officiellement dans deux contextes législatifs différents, ce qui n'a toutefois aucune incidence concrète sur l'interprétation de ses résultats.

Jusqu'au 30 juin 2009 s'appliquait la directive 94/55/CE du Conseil du 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route⁸, telle que modifiée⁹. Le contenu des annexes de la directive 94/55/CE était identique à celui des annexes de l'*accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route* (également connu sous le nom d'ADR)¹⁰.

À compter du 1^{er} juillet 2009, la directive 94/55/CE a été abrogée et remplacée par la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses¹¹, dans sa version modifiée¹². La directive

¹ JO L 249 du 17.10.1995, p. 35. Directive modifiée par la directive 2004/112/CE de la Commission du 13 décembre 2004 portant adaptation au progrès technique de la directive 95/50/CE (JO L 367 du 14.12.2004, p. 23).

² Article 9, paragraphe 1, de la directive 95/50/CE.

³ Article 9, paragraphe 2, de la directive 95/50/CE.

⁴ COM (2000) 517 final du 6.9.2000

⁵ COM (2005) 430 final du 15.9.2005

⁶ COM (2007) 795 final du 13.12.2007

⁷ COM (2010) 364 final du 7.7.2010

⁸ JO L 319 du 12.12.1994, p. 7.

⁹ Modifiée par la directive 2004/111/CE de la Commission du 9 décembre 2004 portant adaptation au progrès technique de la directive 94/55/CE du Conseil (JO L 365 du 10.12.2004, p. 25).

¹⁰ Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route, conclu à Genève le 30 septembre 1957 sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (UN-ECE), dans sa version modifiée.

¹¹ JO L 260 du 30.9.2008, p. 13.

2008/68/CE reprend la même approche que la directive 94/55/CE, qui appliquait des dispositions techniques et administratives identiques à celles annexées à l'accord international concernant tous les transports sur le territoire de l'Union européenne.

3. APPLICATION DE LA DIRECTIVE 95/50/CE

Après avoir adopté la directive 94/55/CE, le Conseil a adopté, le 6 octobre 1995, la directive 95/50/CE concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route en vue d'améliorer encore le niveau de sécurité du transport de marchandises dangereuses. Cette directive comprend une liste de contrôle harmonisée que les États membres doivent utiliser pour effectuer les contrôles, ainsi que des lignes directrices pour la classification des infractions. Ses annexes ont été modifiées¹³ en 2004, et le système de classification des infractions a été modifié de façon à inclure trois catégories de risques à partir de 2005.

Les contrôles uniformisés portent sur toutes les activités de transport terrestre de marchandises dangereuses sur le territoire d'un État membre ou en provenance de pays tiers, quel que soit le pays d'immatriculation de l'unité de transport. La directive vise à ce qu'une proportion représentative des expéditions de marchandises dangereuses par route fasse l'objet de contrôles aléatoires effectués sur une partie étendue du réseau routier.

Des contrôles peuvent également être effectués dans les locaux des entreprises, à titre de mesure préventive ou après que des infractions qui compromettent la sécurité ont été constatées lors de contrôles routiers¹⁴. Ces contrôles ne doivent cependant pas obligatoirement être consignés dans les rapports prévus par la directive 95/50/CE.

4. RAPPORTS DES ÉTATS MEMBRES DE L'UE ET DE LA NORVEGE

Dans leurs rapports, les États membres sont tenus d'utiliser les catégories de risques de l'annexe II de la directive 95/50/CE et de respecter la présentation de rapport figurant à l'annexe III de la directive. La Norvège a continué à présenter ses rapports annuels et les informations sont incluses dans le présent rapport.

La Croatie a adhéré à l'Union européenne le 1^{er} juillet 2013 et n'a pas déclaré de contrôles pour la période couverte par le présent rapport. Les autres États membres et la Norvège ont présenté leurs rapports dans les délais. Les retards éventuels sont liés aux procédures administratives pour la collecte, l'analyse et la transmission des informations à la Commission, en particulier lorsque ces procédures concernent différents pouvoirs publics. La situation s'est considérablement améliorée depuis 2011. Les derniers rapports concernant l'année 2011 ont été reçus en février 2013.

Pour les premières années couvertes par le présent rapport, toutes les informations n'ont pas été reçues dans le bon format. Certains États membres ont continué à utiliser les codes

¹² Modifiée en dernier lieu par la directive 2012/45/UE de la Commission du 3 décembre 2012 portant deuxième adaptation au progrès scientifique et technique des annexes de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 332 du 4.12.2012, p. 18).

¹³ Directive 2004/112/CE de la Commission du 13 décembre 2004 portant adaptation au progrès technique de la directive 95/50/CE (JO L 367 du 14.12.2004, p. 23).

¹⁴ La Suède a indiqué qu'elle effectue de nombreux contrôles et audits dans les terminaux, les entreprises et les ports. Les Pays-Bas ont indiqué qu'ils inspectent en outre les entreprises de transport afin d'effectuer des contrôles et audits et de diffuser des informations. La Belgique a indiqué qu'en outre les inspections dans les locaux des entreprises, les conseillers de sécurité transmettent les résultats de vérifications effectuées dans l'entreprise aux autorités compétentes.

figurant dans les annexes abrogées de la directive 95/50/CE. Les choses se sont toutefois nettement améliorées depuis lors.

La Commission a reçu les rapports de tous les États membres pour l'ensemble de la période. Certains rapports sont toutefois incomplets, d'où les omissions dans les tableaux du présent rapport, signalées par l'abréviation «NC» (non communiqué). On trouvera dans les annexes du présent rapport une synthèse des rapports des États membres.

Aux fins de l'analyse des informations figurant au point 7 du présent rapport, il y a lieu de noter que si l'indicateur de non-conformité en Espagne est bas jusqu'en 2008, c'est en raison d'une interprétation erronée du nombre d'unités de transport non conformes aux dispositions de l'ADR. Cette erreur d'interprétation a été corrigée dans les rapports ultérieurs de l'Espagne.

Plusieurs États membres ont envoyé des rapports dans lesquels la somme des infractions diffère du nombre d'unités de transport non conformes aux dispositions de l'ADR. Cela ne devrait pas être le cas puisque seules les catégories d'infractions les plus graves pour chaque unité de transport devraient être signalées.

5. RECOMMANDATION RELATIVE A LA PRESENTATION DES RAPPORTS SUR LE CONTROLE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE

Dans de précédents rapports, la Commission a signalé des incohérences systématiques dans les rapports statistiques présentés par les États membres. Étant donné qu'il est crucial que les États membres présentent des rapports uniformes pour la qualité, la comparabilité et la fiabilité des rapports de la Commission, celle-ci a adopté, en 2011, une recommandation¹⁵ visant à améliorer la qualité de ces rapports.

Après la publication de la recommandation, les rapports se sont considérablement améliorés et seules quelques incohérences mineures ont été constatées.

La plupart de ces incohérences concernent le nombre d'infractions par catégorie de risques¹⁶. Au point 1.4 de l'annexe de sa recommandation, la Commission souligne que seule l'infraction la plus grave est signalée même si plusieurs infractions ont été constatées. Par conséquent, la somme des infractions par catégorie de risques doit être égale au nombre d'unités de transport non conformes aux dispositions.

Il apparaît que ce principe n'est pas encore correctement appliqué dans tous les États membres, puisque plusieurs infractions par unité de transport sont encore signalées.

Un autre point essentiel traité par la recommandation était la notion des sanctions infligées lorsqu'une infraction est constatée lors d'un contrôle routier. En raison des différences de dispositions juridiques et administratives, certains États membres n'étaient pas en mesure de suivre le dénouement des procédures judiciaires découlant des contrôles révélant des infractions présumées. La recommandation prévoit un compromis commun qui pourrait être utilisé par tous les États membres, à savoir consigner uniquement les décisions prises par l'agent chargé du contrôle routier à la suite de celui-ci.

¹⁵ Recommandation de la Commission du 21.2.2011 concernant la présentation des rapports sur le contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, C(2011) 909 final.

¹⁶ La définition des catégories de risques et les lignes directrices relatives aux infractions appartenant à ces catégories sont présentées à l'annexe II de la directive 95/50/CE telle que modifiée par la directive 2004/112/CE.

6. CALCUL DES DONNEES

Les États membres sont invités à estimer, si possible, le volume annuel de marchandises dangereuses transportées sur leur territoire, en tonnes ou en tonnes-kilomètres. Pour 2008, 13 États membres ont fourni une estimation. En 2011, seuls neuf États membres disposaient d'une telle estimation.

Afin de permettre une comparaison objective entre les États membres, le volume de marchandises dangereuses transportées se fonde sur les informations contenues dans la base de données d'Eurostat¹⁷. Ces informations sont utilisées pour estimer la fréquence des contrôles par rapport au volume de transport.

Il n'existe pas de statistiques Eurostat pour Malte car une dérogation lui est accordée en ce qui concerne l'application du règlement (UE) n° 70/2012 du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2012 relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route¹⁸. Le volume de marchandises dangereuses transportées à Malte est estimé selon les données fournies par les autorités maltaises compétentes.

Les statistiques d'Eurostat sont présentées à l'annexe IX du présent rapport.

7. ÉVOLUTION DES CONTROLES ET DE LEURS RESULTATS

L'annexe I présente l'évolution du nombre de contrôles par État membre, la proportion d'unités de transport non conformes aux dispositions et la proportion d'infractions relevant de la catégorie de risques I.

En fin de tableau, on trouve des moyennes pour l'Union européenne et des statistiques pour la Norvège.

Il convient de noter qu'il manque des données concernant:

- le nombre de contrôles en 2006 et en 2007 en Estonie;
- la part des unités de transport en infraction en 2006 en Allemagne, en Estonie et en Espagne; et en 2007 en Estonie et en Espagne;
- la part des infractions relevant de la catégorie de risques I en 2006 en Bulgarie, en Allemagne et au Portugal.

L'indicateur sur la part des infractions relevant de la catégorie de risques I est particulièrement sensible à la présentation de rapports corrects. Si plusieurs infractions par unité de transport sont signalées, la part des infractions de catégorie I est inférieure à la valeur correcte. En 2006, la France, les Pays-Bas, la Pologne et le Portugal étaient dans ce cas; en 2007, la Bulgarie, les Pays-Bas, la Pologne et le Portugal ont procédé de la sorte.

Certains États membres ont signalé un total d'infractions inférieur au nombre d'unités de transport non conformes. C'est le cas de la Belgique, de l'Italie, de la Hongrie, de Malte et de la Suède. Dans certains cas, les autorités de contrôle ne rapportent que le constat d'infractions, sans aucune précision sur la nature des infractions ou les sanctions. Bien que les statistiques soient alors incomplètes, il n'y a pas d'impact systématique sur l'analyse. Cette question est examinée en détail au point 8.6.

¹⁷ Tableau «DS-073082» d'Eurostat: Transport terrestre annuel de marchandises dangereuses, par types de marchandises et par activité.

¹⁸ JO L 32 du 3.2.2012, p. 1.

8. COMPARAISON DES DONNEES

Le nombre total de contrôles a diminué de 33,8 % en quatre ans, en passant de 252 632 à 167 340. La plus grande diminution annuelle, de 12,6 %, a eu lieu entre 2010 et 2011. Les tendances nationales ne sont pas similaires: 11 États membres ont renforcé leurs contrôles tout au long de cette période. La Roumanie, la Slovaquie et l'Autriche ont enregistré la plus forte hausse de contrôles (en pourcentage) au cours de la période couverte par le rapport, tandis que la Lettonie, la Bulgarie et la Hongrie ont enregistré les baisses les plus importantes.

En ce qui concerne le nombre de contrôles dans l'UE en chiffres absolus, l'Allemagne affichait la part la plus élevée en 2011 (34,8 %), suivie de l'Espagne (11,8 %) et de la Pologne (9,8 %), tandis que l'Estonie (0,03 %), Malte et la Lettonie (0,05 %) présentaient les parts les plus faibles. Même si cet indicateur est en grande partie lié à la taille de l'État membre, il y a eu des variations considérables au cours de la période couverte par le rapport. En 2008, la part de l'Allemagne était la plus élevée (31,5 %), suivie de l'Espagne (16,9 %) mais la Bulgarie, en revanche, occupait la troisième place (11,1 %). Les trois États membres qui ont effectué le moins de contrôles en 2008 étaient Malte (0,03 %), l'Estonie (0,08 %) et le Luxembourg (0,09 %).

8.1. Fréquence des contrôles

L'annexe II donne une vue d'ensemble de la fréquence des contrôles routiers dans les États membres pour 2010 et 2011. La fréquence est exprimée sous forme du nombre de contrôles par million de tonnes-kilomètres de marchandises dangereuses transportées dans chaque État membre.

En 2010, la moyenne de l'UE était de 2,54 contrôles par million de tonnes-kilomètres; en 2011, elle a diminué à 2,14, soit une baisse annuelle de 15,7 %. La Bulgarie a continué d'avoir une fréquence de contrôles exceptionnellement élevée en 2010: près de neuf fois supérieure à la moyenne de l'UE. En 2011, la Bulgarie, l'Autriche et la Roumanie enregistraient environ 10 contrôles par million de tonnes-kilomètres, soit environ 4,5 fois la moyenne de l'UE.

8.2. Répartition des contrôles en fonction du lieu d'origine

L'annexe III du présent rapport contient la répartition des contrôles en fonction du lieu d'origine de l'unité de transport.

Cet indicateur est influencé non seulement par les décisions prises par les autorités de contrôle mais aussi par la géographie de l'État membre, par exemple il y a moins de transit routier international sur les îles. Certaines années, l'Irlande, Malte, Chypre et le Portugal n'ont contrôlé aucune unité de transport immatriculée en dehors de l'UE.

La part des unités de transport contrôlées dans le pays d'immatriculation a varié d'environ 70 % au cours de la période couverte par le rapport. La part des unités provenant d'un autre pays de l'UE et qui sont contrôlées a augmenté de 20,5 % à 25,7 % entre 2008 et 2011. En conséquence, la part des unités immatriculées en dehors de l'UE a diminué et est passée de 12,6 % à 4,4 %.

8.3. Proportion des unités de transport non conformes

La part des unités de transport contrôlées pour lesquelles au moins une infraction a été constatée est indiquée à l'annexe IV.

La proportion des unités non conformes a augmenté, passant de 13,7 % en 2008 à 21,4 % en 2011. L'Espagne, la Lettonie, la République tchèque et les Pays-Bas notamment ont enregistré

des hausses significatives. Cependant, 15 États membres n'ont pas connu d'augmentation de cette proportion.

La part des unités de transport non conformes varie considérablement d'un État membre à l'autre, atteignant près de 70 % à Malte alors qu'elle est inférieure à 5 % en Bulgarie, à Chypre, en Hongrie, en Roumanie et en Slovaquie.

8.4. Ventilation des unités de transport non conformes en fonction du lieu d'origine

Les graphiques de l'annexe V indiquent la répartition des unités de transport non conformes aux dispositions en fonction du lieu d'origine de l'unité de transport.

Comme mentionné précédemment au point 8.2, la géographie de l'État membre influence aussi considérablement cet indicateur.

8.5. Fréquence des immobilisations d'unités de transport

Le graphique de l'annexe VI présente la part des véhicules immobilisés parmi ceux pour lesquels une infraction a été constatée.

La tendance précédente à la baisse pour la part des immobilisations s'est poursuivie jusqu'en 2009, lorsque 24 % des véhicules pour lesquels une infraction avait été constatée ont été immobilisés. Toutefois, la tendance semble s'être inversée; en 2011, la proportion des véhicules immobilisés à la suite d'un contrôle est passée à 27 %.

Les fréquences les plus importantes en 2011 ont été relevées en Bulgarie (68 %), en Irlande (54 %) et en Roumanie (53 %). En Norvège 57 % des infractions ont entraîné une immobilisation en 2011.

L'Estonie, l'Espagne, l'Italie, Chypre, la Lettonie, Malte et la Slovaquie n'ont pas notifié d'immobilisations en 2011.

8.6. Ventilation par catégorie de risques

Les graphiques de l'annexe VII présentent la répartition de la gravité des infractions. Seule la catégorie de risques la plus élevée constatée lors d'un contrôle devrait être consignée.

Tous les États membres ont notifié au moins une catégorie d'infraction par unité de transport contrôlée. Plusieurs États membres n'ont pas communiqué de données pour certaines catégories. En 2011, Chypre et la Slovaquie n'ont pas notifié d'infraction pour les catégories de risques I et III. Le Luxembourg n'a communiqué aucune infraction dans la catégorie de risques I. La Lettonie et l'Estonie n'ont déclaré aucune infraction dans la catégorie de risques III¹⁹.

Pour l'ensemble des contrôles effectués dans l'UE en 2011, l'infraction la plus grave était classée dans la catégorie de risques I dans quelque 44 % des cas où des infractions ont été détectées. Les infractions de catégorie de risques I supposent un non-respect des dispositions de sécurité applicables, créant un risque élevé de décès, de dommages corporels graves ou de dommages environnementaux importants. Ces infractions requièrent des mesures correctives appropriées et immédiates, telles que l'immobilisation du véhicule.

¹⁹ Les infractions de la catégorie de risques I supposent un risque élevé de décès, de dommages corporels graves ou de dommages environnementaux importants, nécessitant immédiatement des mesures correctives appropriées. Les infractions de la catégorie de risques II entraînent un risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux, nécessitant des mesures correctives au plus tard à l'issue de l'opération de transport en cours. Les infractions de la catégorie de risques III se traduisent par un faible risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux. Des mesures correctives peuvent être prises ultérieurement dans l'entreprise.

Dans 30 % des contrôles où des infractions ont été détectées, l'infraction la plus grave qui était déclarée appartenait à la catégorie de risques II. La catégorie de risque III était la plus grave dans les 26 % des cas restants.

8.7. Types de sanctions

Les graphiques de l'annexe VIII présentent la répartition des sanctions pour chaque État membre.

Avant la publication de la recommandation de la Commission visée au point 5 du présent rapport, la collecte de ces informations posait des problèmes fondamentaux. La recommandation a permis une amélioration spectaculaire de la situation et, en 2011, seules la France et la Slovaquie n'ont pas communiqué de statistiques sur les sanctions. La Slovaquie avait toutefois signalé des sanctions pour les années précédentes et, en 2011, une seule infraction a été constatée lors des contrôles.

Au cours des contrôles réalisés dans l'UE en 2011, 7 892 avertissements ont été prononcés, 33 179 amendes ont été imposées et 3 527 cas ont abouti à d'autres sanctions, notamment des procédures judiciaires, juridiques et administratives. Bien que, de manière générale, 75 % des sanctions dans l'UE soient des amendes, la situation varie fortement d'un État membre à l'autre. Par exemple, le Royaume-Uni n'inflige pas d'amende sur place.

En 2011, le nombre total de sanctions a diminué d'environ 4 % par rapport à 2008. Alors que le nombre d'avertissements a augmenté de 8 % au cours de la période et le nombre d'amendes de 1 %, les autres sanctions ont enregistré une baisse de 42 %.

9. CONCLUSIONS

La directive 95/50/CE est transposée dans toutes les législations nationales des États membres depuis le 1^{er} janvier 1997. Les modalités concernant les rapports ont été modifiées en 2004 et les nouvelles dispositions en matière de rapports sont entrées en vigueur le 14 décembre 2005. À la suite de certaines incohérences systématiques dans l'élaboration des rapports, la Commission a publié une recommandation en la matière en 2011.

Tous les États membres pratiquent des contrôles sur des véhicules transportant des marchandises dangereuses et notifient ces contrôles de manière correcte. Seules quelques incohérences mineures persistent et la Commission veille chaque année à ce que les dispositions en matière de rapports au titre de la directive 95/50/CE soient respectées et progressivement améliorées. Il peut être conclu que, d'une manière générale, la directive 95/50/CE est appliquée correctement.

Toutefois, les derniers rapports montrent clairement que les ressources consacrées à ces contrôles dans les États membres sont de plus en plus limitées. Entre 2008 et 2011, le nombre de contrôles a diminué de 34 %.

Les contrôles révèlent des infractions plus fréquemment. En 2011, un contrôle sur cinq confirmait ou soupçonnait une infraction dans le transport de marchandises dangereuses, alors qu'en 2008, ce chiffre était d'un sur sept. Cette évolution peut s'expliquer de deux manières. Il est possible que les contrôles soient mieux ciblés pour identifier les transports en infraction, ou que les exploitants respectent moins les dispositions dans l'ensemble.

La Commission invitera les autorités des États membres à fournir des informations sur les prévisions en matière de contrôles et sur les facteurs influençant ces prévisions, tels que la disponibilité des ressources et le ciblage des contrôles. En outre, elle demandera des éclaircissements au sujet des taux exceptionnellement élevés de non-conformité.

Lorsque des infractions ont été détectées, dans 44 % des cas, les infractions relevaient de la catégorie la plus grave. En conséquence, environ 9 600 véhicules ont été immobilisés en 2011.

Les États membres de l'UE appliquent un ensemble commun de dispositions pour le transport de marchandises dangereuses. Ces dispositions sont également utilisées de façon identique dans de nombreux pays tiers. Toutefois, près de 36 000 contrôles routiers annuels sur 170 000 ont abouti à la conclusion que l'opération de transport en cours ne satisfaisait pas aux exigences de sécurité obligatoires. Compte tenu du danger important que suppose le transport de ces matières et de ces objets, un contrôle ciblé de ce type de transports continue d'être indispensable.

<<->

Annexe I

Évolution du nombre de contrôles, de non-conformités et d'infractions de catégorie I

On trouvera des précisions concernant ce tableau au point 7 du rapport.

PAYS		2006	2007	2008	2009	2010	2011
BE	Nbre de contrôles	3 977	4 133	5 178	6 033	5 464	4 188
	% de non-conformités	38,52 %	39,90 %	17,671 %	21,76 %	22,16 %	12,32 %
	% de risques de catégorie I	47,36 %	30,47 %	24,07 %	37,49 %	37,05 %	26,42 %
BG	Nbre de contrôles	19 206	27 996	28 106	28 455	7 756	6 203
	% de non-conformités	2,49 %	1,24 %	0,71 %	4,85 %	0,81 %	1,00 %
	% de risques de catégorie I	NC	34,33 %	34,33 %	27,78 %	57,41 %	55,74 %
CZ	Nbre de contrôles	6 694	7 691	3 977	3 471	2 816	2 491
	% de non-conformités	5,83 %	5,60 %	5,53 %	6,60 %	11,51 %	11,92 %
	% de risques de catégorie I	26,46 %	17,87 %	21,36 %	25,33 %	17,59 %	55,74 %
DK	Nbre de contrôles	889	646	755	721	604	646
	% de non-conformités	55,46 %	52,79 %	58,15 %	61,44 %	57,12 %	58,98 %
	% de risques de catégorie I	34,08 %	40,76 %	38,27 %	35,21 %	38,26 %	35,43 %
DE	Nbre de contrôles	83 760	86 225	79 664	62 085	67 356	58 270
	% de non-conformités	NC	20,18 %	22,69 %	23,64 %	21,69 %	27,02 %
	% de risques de catégorie I	NC	47,00 %	48,14 %	45,23 %	49,96 %	49,55 %
EE	Nbre de contrôles	NC	NC	117	152	154	44
	% de non-conformités	NC	NC	46,15 %	39,47 %	50,00 %	25,00 %
	% de risques de catégorie I	20,41 %	37,50 %	25,93 %	30,00 %	25,97 %	45,45 %
IE	Nbre de contrôles	630	731	783	892	751	674
	% de non-conformités	32,54 %	44,60 %	38,19 %	28,36 %	26,23 %	24,93 %
	% de risques de catégorie I	34,15 %	24,54 %	13,71 %	25,20 %	33,33 %	12,64 %
EL	Nbre de contrôles	614	456	1 202	413	1 094	650
	% de non-conformités	13,36 %	16,89 %	3,83 %	10,65 %	3,93 %	5,54 %
	% de risques de catégorie I	52,44 %	64,94 %	69,57 %	61,36 %	55,81 %	30,56 %
ES	Nbre de contrôles	40 023	42 787	42 771	40 782	36 004	19 707

	% de non-conformités	0,25 %	0,19 %	0,27 %	10,63 %	11,44 %	29,60 %
	% de risques de catégorie I	67,90 %	66,69 %	63,64 %	65,28 %	64,82 %	75,63 %
FR	Nbre de contrôles	5 566	6 388	6 572	5 788	6 178	6 930
	% de non-conformités	10,28 %	22,70 %	21,67 %	16,48 %	16,48 %	14,68 %
	% de risques de catégorie I	26,60 %	22,07 %	24,30 %	25,05 %	29,08 %	28,32 %
HR	Nbre de contrôles	NC	NC	NC	NC	NC	NC
	% de non-conformités	NC	NC	NC	NC	NC	NC
	% de risques de catégorie I	NC	NC	NC	NC	NC	NC

Annexe I (suite)

IT	Nbre de contrôles	4 105	4 515	4 960	5 180	6 253	6 260
	% de non-conformités	32,35 %	34,55 %	16,73 %	16,16 %	13,58 %	11,04 %
	% de risques de catégorie I	72,82 %	69,90 %	17,33 %	15,85 %	14,65 %	14,18 %
CY	Nbre de contrôles	75	181	224	232	168	188
	% de non-conformités	1,33 %	0,55 %	1,34 %	1,72 %	1,19 %	1,60 %
	% de risques de catégorie I	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
LV	Nbre de contrôles	823	1 609	1 230	996	703	89
	% de non-conformités	11,42 %	10,19 %	7,15 %	10,14 %	8,25 %	15,73 %
	% de risques de catégorie I	25,53 %	29,27 %	56,82 %	59,41 %	55,17 %	78,57 %
LT	Nbre de contrôles	311	419	529	487	491	560
	% de non-conformités	29,58 %	16,95 %	17,01 %	18,07 %	21,59 %	6,07 %
	% de risques de catégorie I	23,91 %	15,49 %	6,67 %	15,91 %	16,04 %	7,41 %
LU	Nbre de contrôles	190	182	210	293	233	341
	% de non-conformités	64,21 %	68,13 %	59,05 %	50,51 %	48,50 %	57,77 %
	% de risques de catégorie I	15,75 %	49,19 %	44,35 %	6,08 %	5,31 %	0,00 %
HU	Nbre de contrôles	35 555	25 995	27 225	15 613	4 158	1 589
	% de non-conformités	1,63 %	4,30 %	3,49 %	5,72 %	3,42 %	4,85 %
	% de risques de catégorie I	23,10 %	27,03 %	30,77 %	29,56 %	34,18 %	17,74 %
MT	Nbre de contrôles	33	75	81	76	79	78
	% de non-conformités	51,52 %	76,00 %	54,32 %	67,11 %	63,29 %	69,23 %
	% de risques de catégorie I	23,53 %	34,09 %	25,00 %	21,57 %	42,00 %	24,07 %
NL	Nbre de contrôles	2 750	7 340	4 820	5 717	4 068	5 480
	% de non-conformités	26,65 %	14,69 %	17,45 %	10,02 %	28,61 %	30,99 %
	% de risques de catégorie I	57,82 %	57,16 %	60,57 %	55,79 %	59,39 %	53,86 %
AT	Nbre de contrôles	7 089	7 580	6 883	9 824	10 220	11 300
	% de non-conformités	36,49 %	36,00 %	35,70 %	30,99 %	28,72 %	32,50 %
	% de risques de catégorie I	24,62 %	24,55 %	23,40 %	20,70 %	21,87 %	20,40 %
PL	Nbre de contrôles	15 840	39 057	14 438	19 537	20 324	16 363

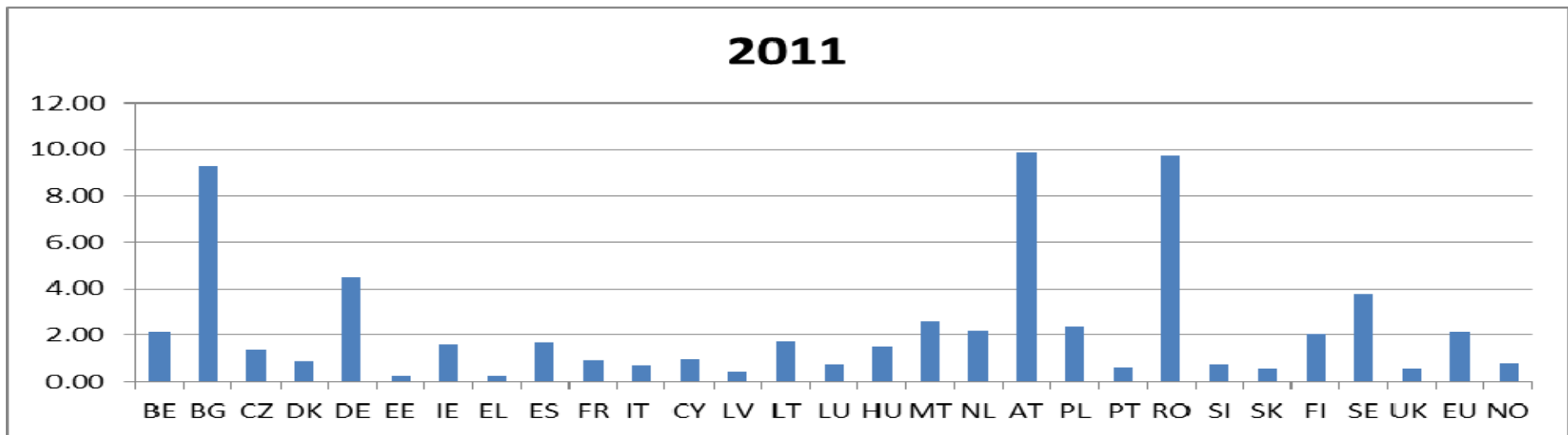
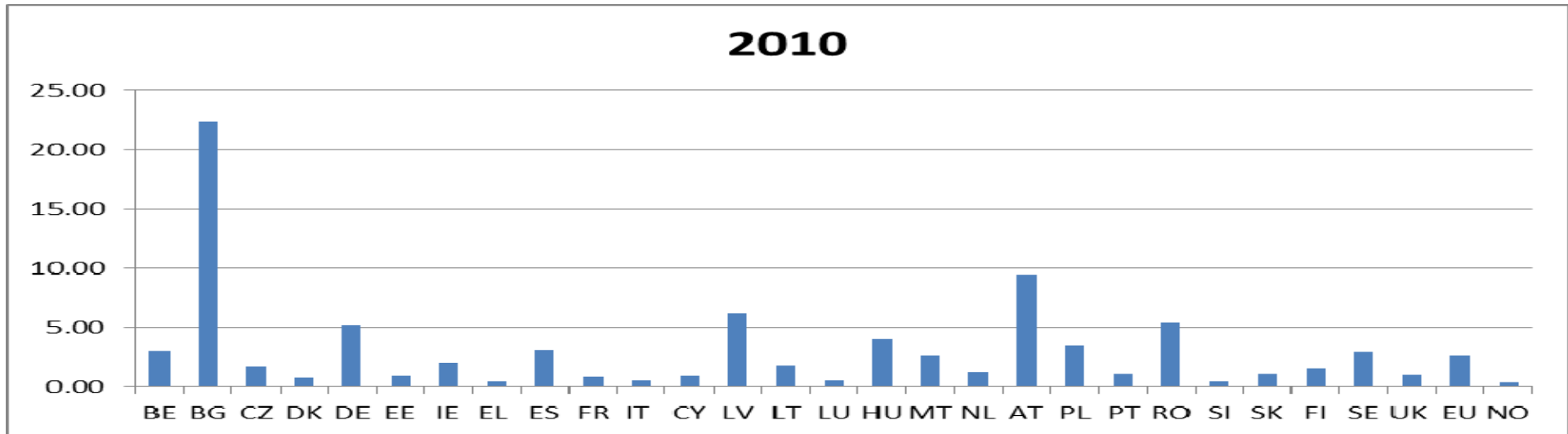
	% de non-conformités	11,14 %	2,96 %	7,60 %	6,68 %	5,32 %	6,17 %
	% de risques de catégorie I	27,19 %	15,52 %	14,65 %	19,03 %	23,39 %	27,68 %
PT	Nbre de contrôles	235	137	425	566	1 065	601
	% de non-conformités	76,17 %	73,72 %	58,35 %	33,75 %	29,67 %	40,72 %
	% de risques de catégorie I	NC	42,50 %	50,81 %	41,88 %	41,14 %	41,11 %
RO	Nbre de contrôles	2 914	4 517	5 257	5 969	7 352	11 525
	% de non-conformités	9,37 %	5,58 %	4,13 %	2,31 %	3,99 %	3,64 %
	% de risques de catégorie I	69,60 %	64,77 %	32,82 %	25,16 %	29,69 %	29,36 %
SI	Nbre de contrôles	1 621	1 041	291	315	253	601
	% de non-conformités	17,89 %	19,50 %	48,11 %	46,03 %	39,53 %	5,99 %
	% de risques de catégorie I	42,76 %	39,41 %	28,57 %	38,62 %	36,00 %	38,89 %

Annexe I (suite)

SK	Nbre de contrôles	247	300	351	572	561	194
	% de non-conformités	0,00 %	0,67 %	2,28 %	12,41 %	16,40 %	0,52 %
	% de risques de catégorie I	NC	0,00 %	75,00 %	4,23 %	4,35 %	0,00 %
FI	Nbre de contrôles	2 530	3 025	3 353	3 589	3 273	3 100
	% de non-conformités	36,56 %	33,92 %	41,10 %	34,35 %	32,26 %	30,03 %
	% de risques de catégorie I	31,35 %	18,62 %	12,48 %	12,09 %	10,21 %	11,08 %
SE	Nbre de contrôles	4 182	4 219	4 049	3 733	4 076	4 929
	% de non-conformités	29,60 %	20,27 %	20,87 %	16,98 %	18,84 %	20,15 %
	% de risques de catégorie I	22,08 %	24,04 %	21,42 %	19,24 %	22,01 %	17,15 %
UK	Nbre de contrôles	4 851	8 221	9 181	7 251	8 427	4 277
	% de non-conformités	13,69 %	30,76 %	36,99 %	41,26 %	22,99 %	38,23 %
	% de risques de catégorie I	19,13 %	30,01 %	29,68 %	17,88 %	19,05 %	16,64 %
UE	Nbre de contrôles	244 710	285 466	252 632	228 742	199 881	167 340
	% de non-conformités	12,11 %	14,44 %	13,67 %	15,80 %	16,54 %	21,39 %
	% de risques de catégorie I	40,57 %	41,06 %	40,29 %	37,16 %	42,10 %	44,04 %
NO	Nbre de contrôles	632	417	712	767	515	617
	% de non-conformités	34,65 %	34,53 %	25,70 %	22,16 %	20,97 %	25,12 %
	% de risques de catégorie I	21,27 %	15,97 %	19,13 %	17,65 %	29,63 %	31,21 %

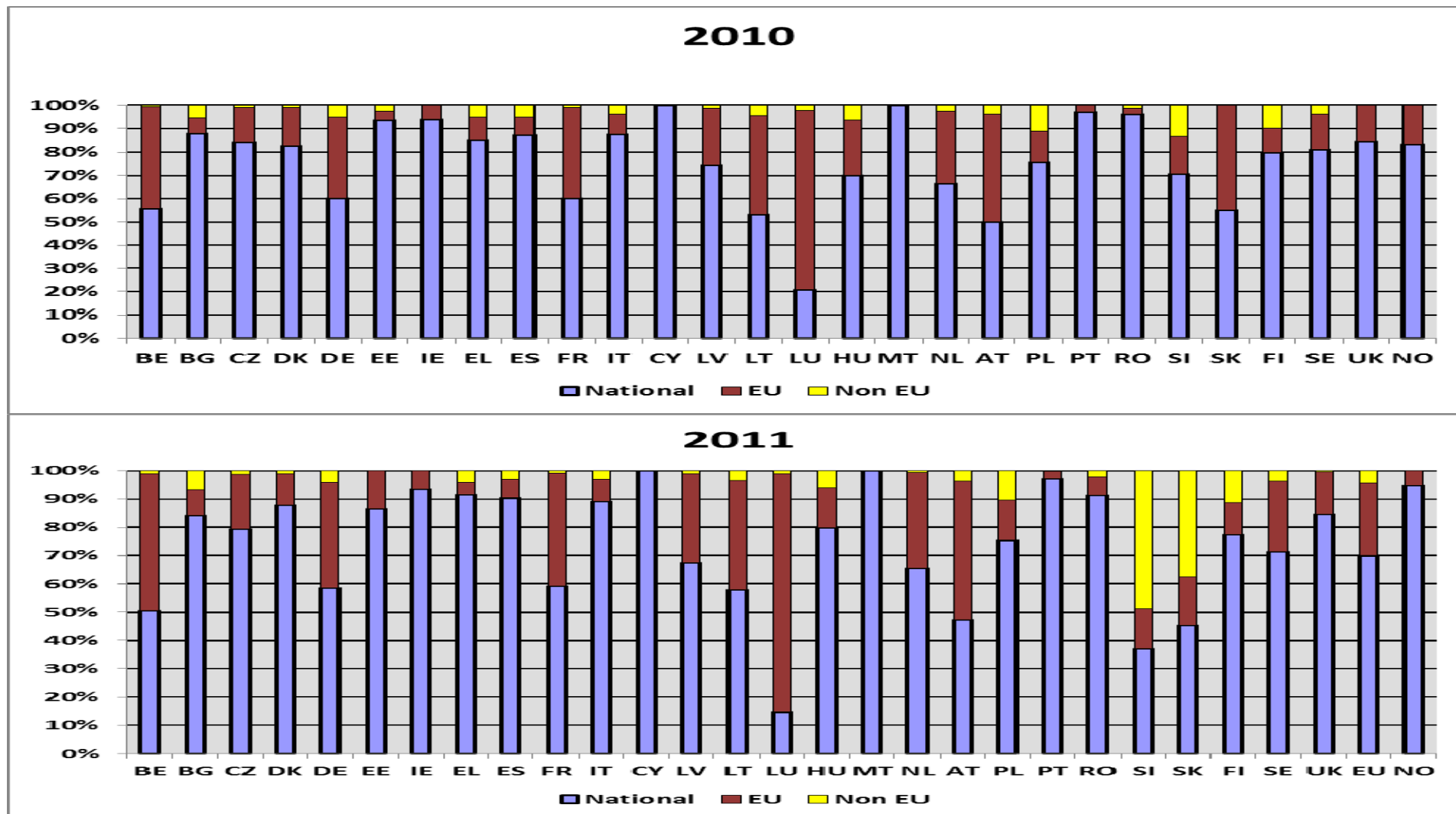
Annexe II
Fréquence des contrôles par million de tonnes-kilomètres

On trouvera des précisions concernant ces tableaux au point 8.1 du rapport.



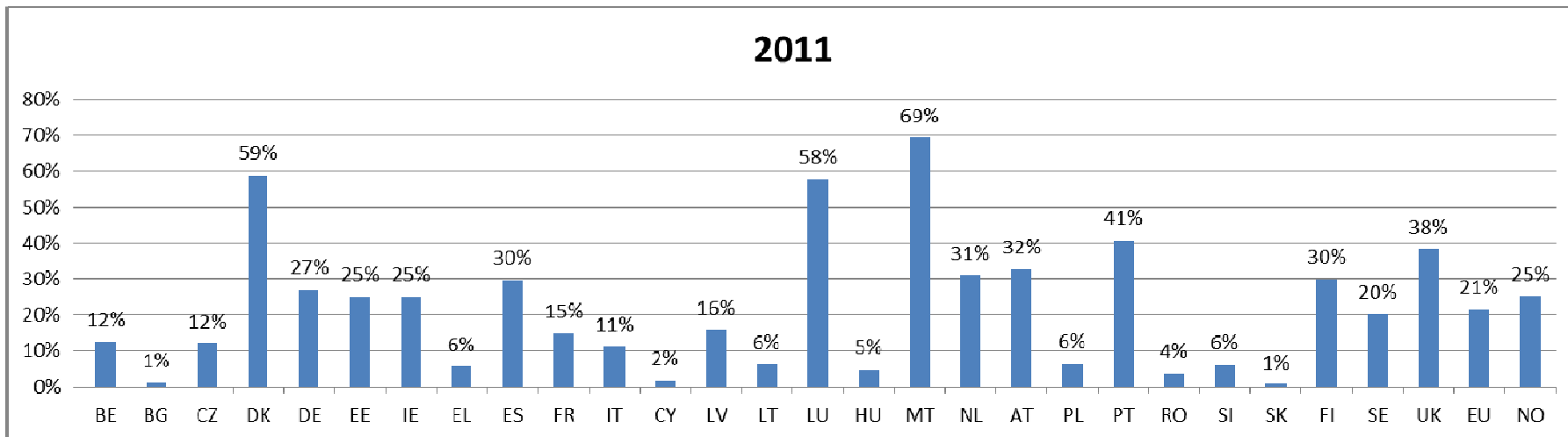
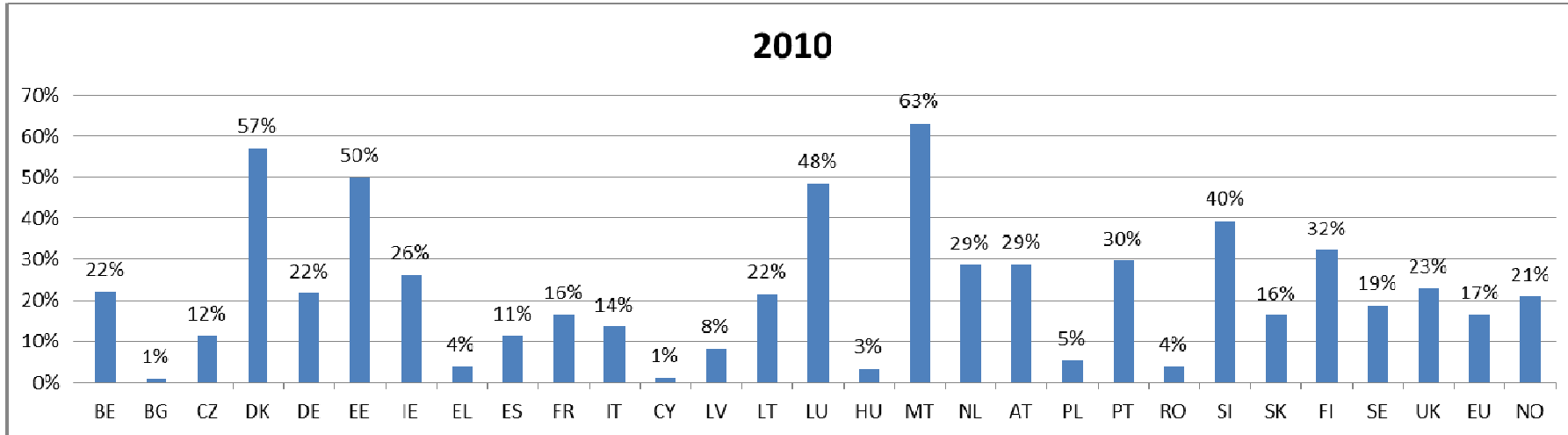
Annexe III
Répartition des contrôles en fonction du lieu d'origine

On trouvera des précisions concernant ces tableaux au point 8.2 du rapport.



Annexe IV
Proportion des unités de transport non conformes à l'ADR

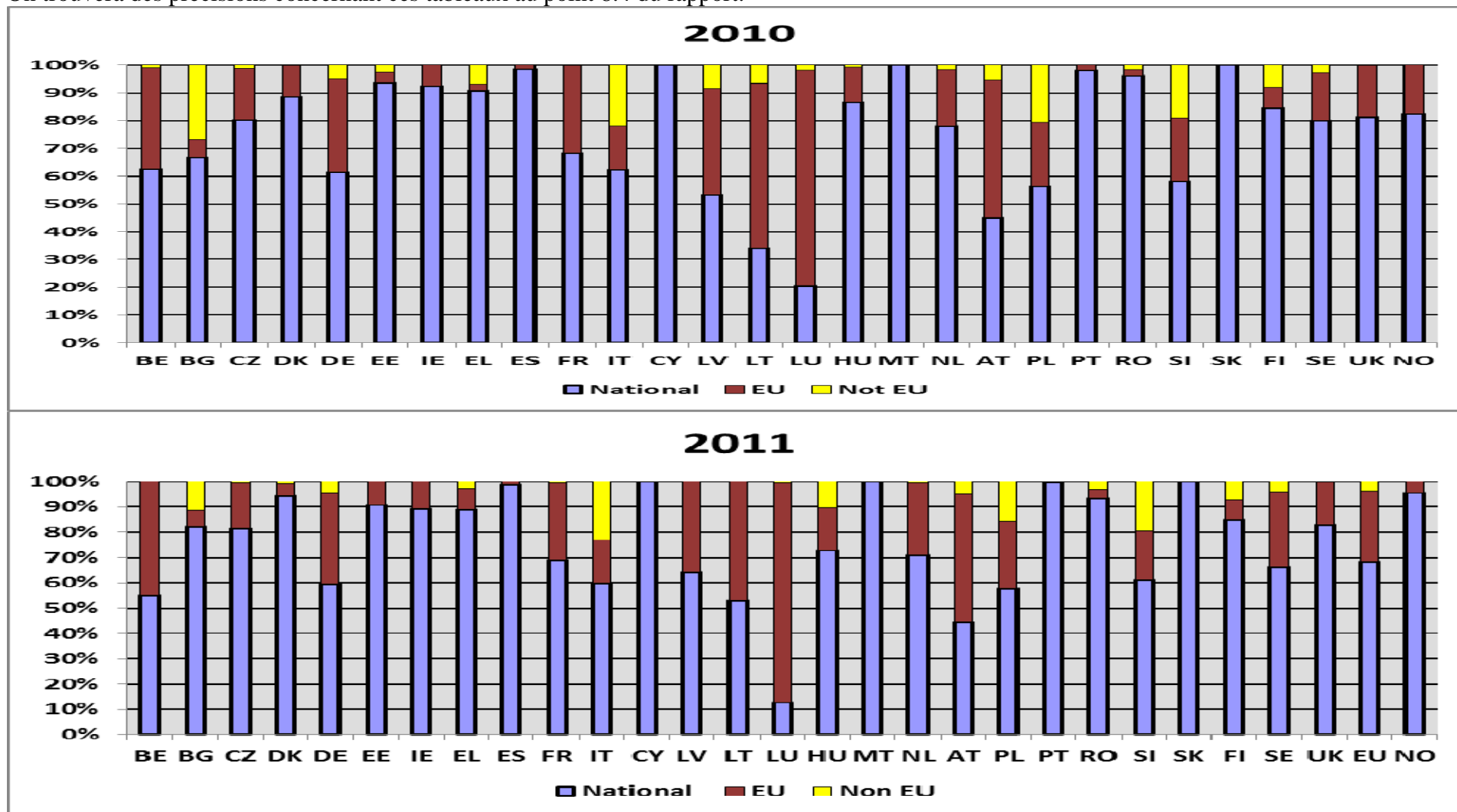
On trouvera des précisions concernant ces tableaux au point 8.3 du rapport.



Annexe V

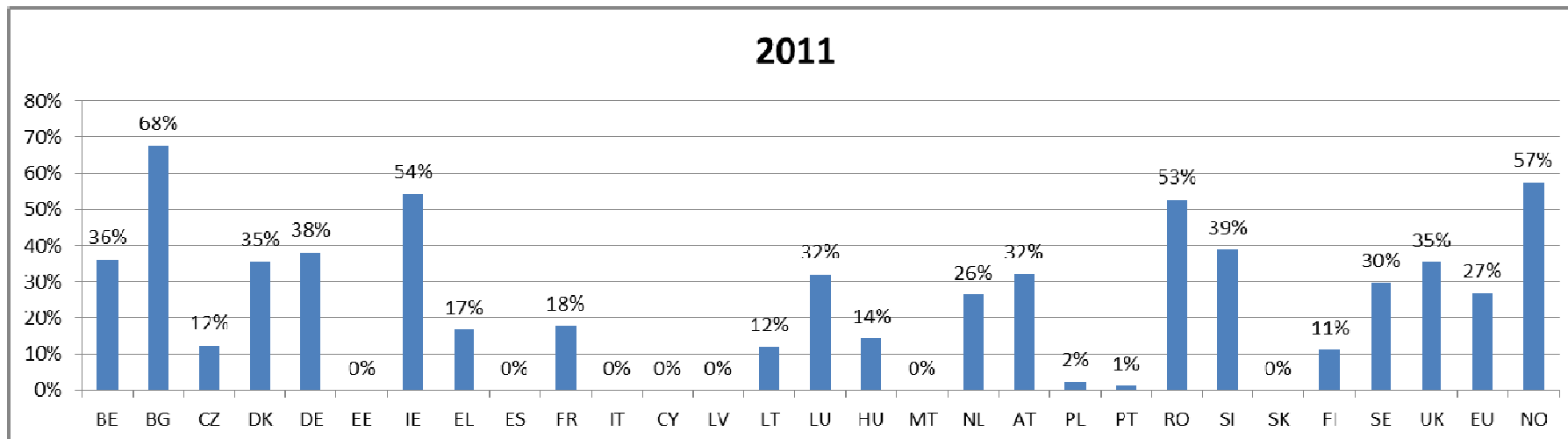
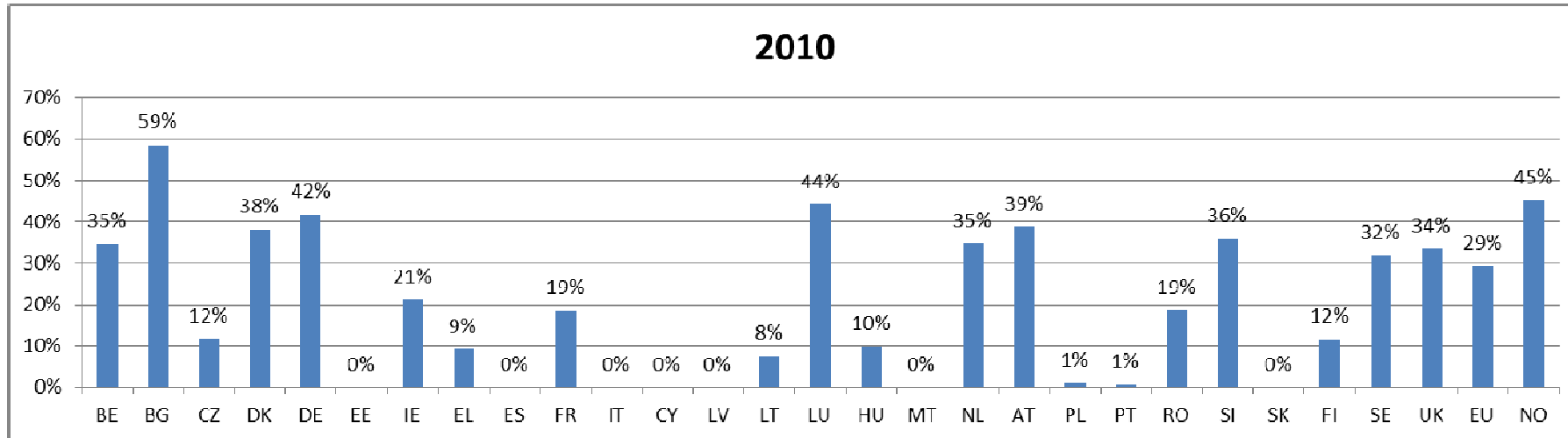
Répartition des unités de transport non conformes à l'ADR en fonction de leur lieu d'origine

On trouvera des précisions concernant ces tableaux au point 8.4 du rapport.



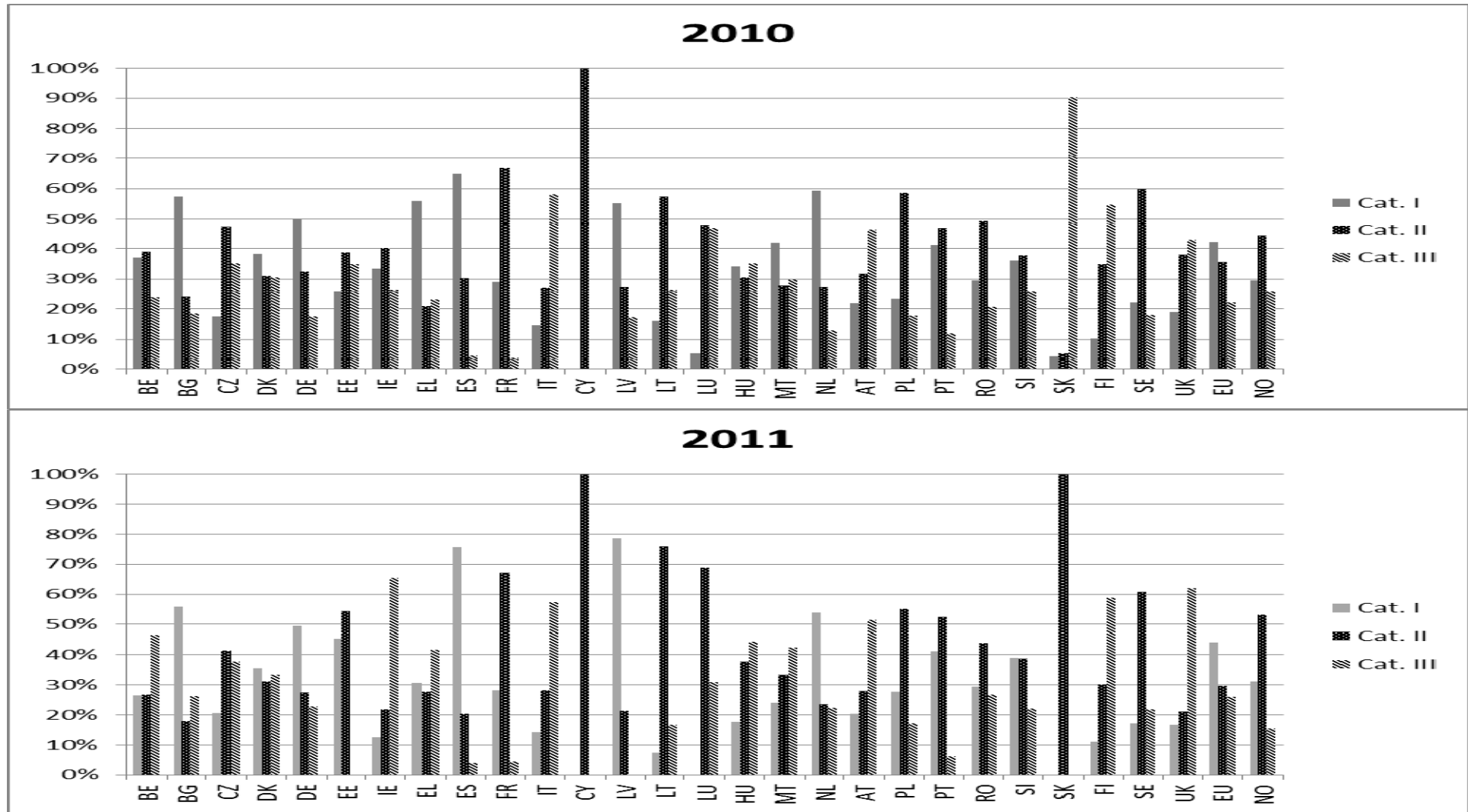
Annexe VI
Fréquence des immobilisations d'unités de transport non conformes à l'ADR

On trouvera des précisions concernant ces tableaux au point 8.5 du rapport.



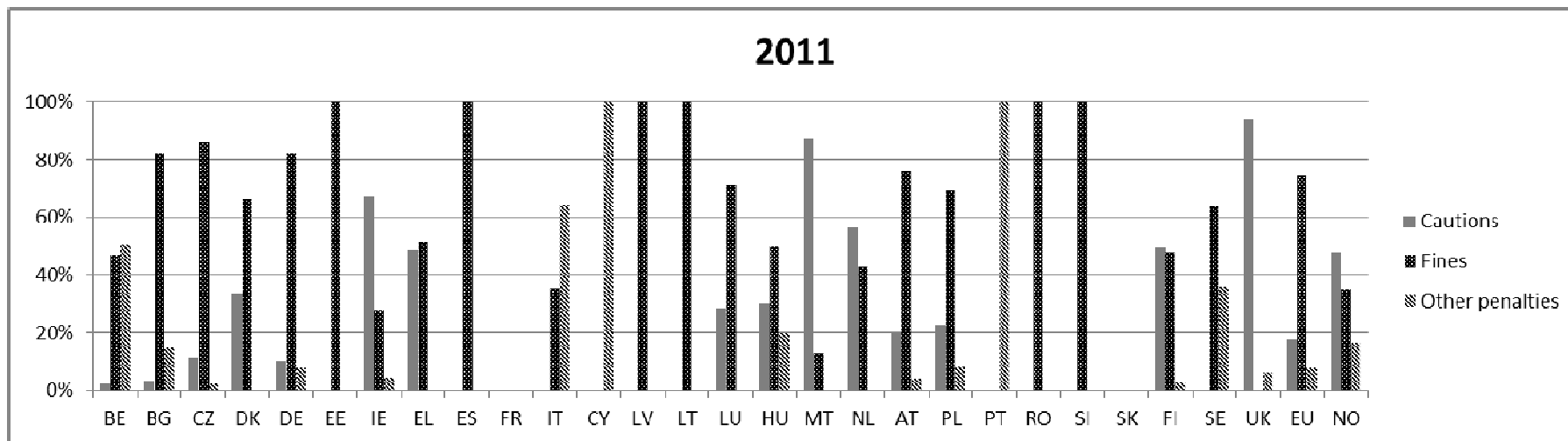
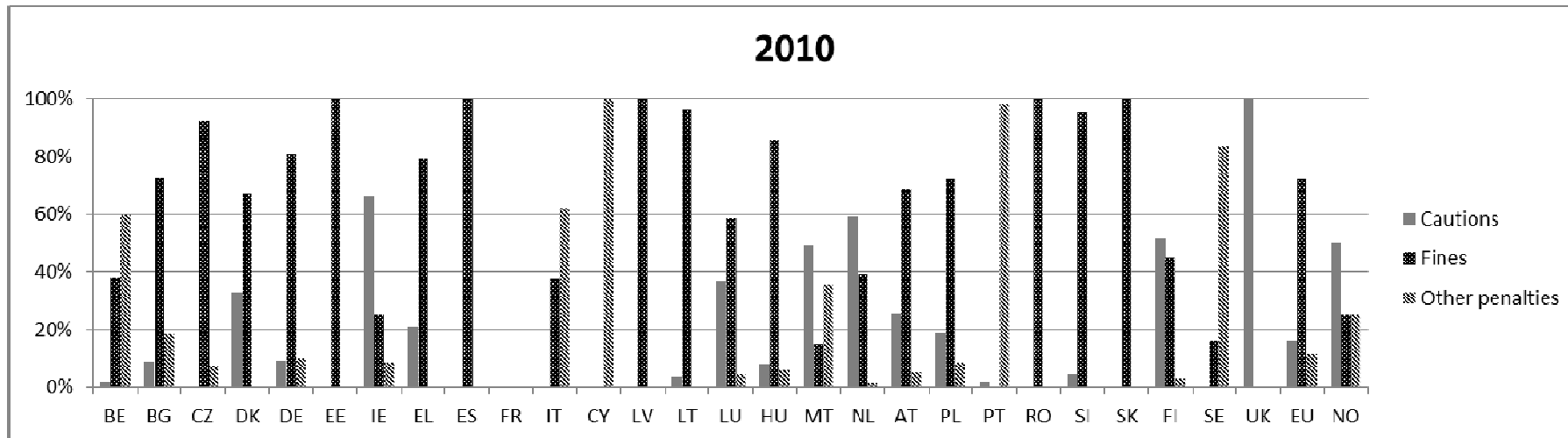
Annexe VII
Ventilation par catégorie de risques

On trouvera des précisions concernant ces tableaux au point 8.6 du rapport.



Annexe VIII
Types de sanctions par unité de transport non conforme aux dispositions

On trouvera des précisions concernant ces tableaux au point 8.7 du rapport.



Annexe IX
Transport annuel de marchandises dangereuses par route, en millions de tonnes-
kilomètres

On trouvera des précisions concernant ce tableau au point 6 du rapport.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
UE-27⁽¹⁾	81 855	81 814	84 685	77 688	78 625	78 066
BE	2 203	2 191	1 904	1 832	1 853	1 973
BG	438	491	694	735	347	665
CZ	1 875	1 376	1 140	1 050	1 669	1 787
DK	933	620	1 256	1 015	772	730
DE	13 717	12 834	13 616	12 961	12 853	13 028
EE	193	276	189	82	171	189
IE	1 340	1 291	1 351	530	379	419
EL⁽²⁾	3 085	2 228	3 144	3 283	2 708	2 708
ES	12 700	12 671	12 605	11 253	11 643	11 908
FR	9 456	9 755	9 441	7 755	7 325	7 776
IT	10 777	11 392	11 151	11 270	11 342	9 561
CY	166	224	181	169	184	194
LV	154	162	185	215	114	234
LT	461	461	384	308	283	324
LU	445	468	337	359	413	482
HU	:	1 217	1 348	1 241	1 049	1 032
MT⁽³⁾						
NL	2 390	2 098	2 554	2 408	3 432	2 540
AT	1 122	1 054	1 175	1 082	1 083	1 144
PL	3 267	4 708	5 380	5 697	5 880	6 848
PT	2 046	1 979	1 846	1 480	938	1 143
RO	2 559	2 057	1 782	2 250	1 369	1 182
SI	571	631	662	668	607	842
SK	517	562	281	278	498	361
FI	2 317	1 847	1 585	1 640	2 169	1 535
SE	1 743	1 409	1 265	1 162	1 387	1 304
UK⁽²⁾	7 380	7 812	9 229	6 965	8 157	8 157
HR	:	:	668	493	481	533
NO	931	1 454	1 018	976	1 321	778

(1) UE-27: données provisoires pour l'année de référence 2011; pour l'année de référence 2006, il n'y a pas de chiffres pour la Hongrie.

(2) Grèce et Royaume-Uni: les données de 2010 ont été utilisées pour l'année de référence 2011.

(3) Malte: dérogation au titre du règlement (UE) n° 70/2012.

Source: Eurostat (code des données en ligne: road_go_ta_dg)