

DÉCLARATION COMMUNE ET PÉTITION

des PDG des principaux constructeurs de remorques d'Europe

sur le réexamen et l'adaptation du règlement (UE) 2024/1610

Adoptée à Koningshooikt (Lier), Belgique, le 1^{er} juillet 2026

Nous, soussignés, dirigeants et hauts représentants de constructeurs européens de remorques, réunis à Koningshooikt le 1^{er} juillet 2026 pour examiner les conséquences du règlement (UE) 2024/1610, faisons par la présente la déclaration commune suivante :

Nous soutenons pleinement les objectifs climatiques de l'Union européenne ainsi que la transition vers un transport routier plus durable. Nous sommes déterminés à y contribuer. Dans le même temps, nous sommes convaincus qu'une politique climatique ne peut réussir que si elle est techniquement solide, économiquement viable et fondée sur les réalités opérationnelles des secteurs qu'elle encadre.

Les préoccupations que nous partageons

1. Les remorques n'émettent pas directement de CO₂. Néanmoins, leurs constructeurs sont tenus responsables d'émissions simulées sur lesquelles ils n'ont qu'une influence limitée.
2. La méthodologie VECTO repose sur des charges de référence et des profils de mission standardisés qui ne reflètent pas suffisamment les réalités opérationnelles du transport routier européen, la diversité des applications des remorques, les exigences réelles de charge utile et de chargement, ainsi que le recours rapidement croissant à des unités tractrices à émissions faibles ou nulles.
3. Pour atteindre les objectifs, les constructeurs pourraient être poussés vers des modifications de conception qui réduisent la capacité de charge utile. Cela entraînerait davantage de trajets, davantage de courses à vide et, en fin de compte, plus de CO₂ plutôt que moins — l'inverse de ce que le règlement vise. De plus, la moindre efficacité de chargement nécessiterait un nombre accru de véhicules sur les routes pour transporter le même volume de marchandises, augmentant encore la densité du trafic et les émissions associées.
4. À partir de 2030, la prime sur les émissions excédentaires de CO₂, fixée à 4 250 € par gCO₂/tkm au-dessus de l'objectif et multipliée par chaque véhicule immatriculé, exposerait les constructeurs à des pénalités se chiffrant en millions d'euros chaque année. Pour de nombreuses entreprises, cela représente une menace substantielle pour leur compétitivité et leur existence même.
5. Environ 70 000 emplois en Europe dépendent d'une industrie de la construction de remorques viable. Sous sa forme actuelle, le règlement les met en péril et marque une nouvelle étape dans la désindustrialisation de l'Union européenne.

Ce que nous demandons

Nous appelons donc la Commission européenne, en particulier la DG CLIMA et la DG MOVE, ainsi que le Parlement européen à :

1. Avancer à 2026 le réexamen prévu à l'article 15 du règlement relatif aux parcs de véhicules utilitaires lourds, actuellement prévu pour 2027 — cela est absolument essentiel. Immédiatement après le suivi (monitoring), les valeurs de référence doivent être publiées et les objectifs de parc ramenés à des niveaux atteignables, par exemple à 5 % à partir de 2030, avec une introduction progressive.
2. Une introduction progressive des objectifs de parc à partir du 1^{er} juillet 2030 est impérative afin d'éviter les distorsions de marché qui en résulteraient et une perte d'emplois prévisible.
3. Un moratoire sur les pénalités : le niveau de la pénalité actuelle est sans rapport avec le prix de marché des véhicules et doit être ramené à un niveau proportionné dans le cadre du réexamen anticipé.
4. Une révision de l'outil de simulation VECTO pour les remorques, afin de permettre une comparaison équitable de véhicules à usage prévu comparable, en tenant compte de l'efficacité de transport des véhicules multifonctionnels. En outre, la méthodologie doit refléter la part croissante des unités tractrices à émissions nulles, car les combinaisons avec de tels tracteurs

fonctionnent déjà sans émissions directes de CO₂, ce qui n'est actuellement pas suffisamment pris en compte. Par conséquent, les objectifs et primes applicables aux parcs de remorques doivent diminuer proportionnellement à l'adoption par le marché des tracteurs à émissions nulles, pour disparaître entièrement une fois que ces unités tractrices atteignent 70 % de part de marché.

5. Le système de crédits et de débits annoncé pour les quatre prochaines années est presque entièrement inefficace, car les technologies de réduction de CO₂ disponibles pour les remorques ne peuvent être mises sur le marché en volumes significatifs durant cette période pour passer sous la valeur de référence — encore inconnue — et générer des crédits. D'une part, le marché n'est pas encore prêt à financer suffisamment les coûts supplémentaires ; d'autre part, seules quelques technologies sont réellement matures. Le développement prend du temps. Une mise en œuvre progressive des objectifs de parc serait ici plus réaliste et plus prévisible.

Dans un esprit d'unité européenne et de responsabilité partagée, nous sommes prêts à apporter notre expertise technique de manière constructive, afin que le règlement puisse produire de véritables réductions d'émissions tout en préservant une industrie européenne de la construction de remorques forte, innovante et compétitive.