



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## transport de marchandises

Question écrite n° 27715

### Texte de la question

M. Franck Reynier attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les préoccupations des transporteurs routiers concernant la transposition de la directive européenne n° 561/2006 par un décret du 11 avril 2007 relative, notamment, à la limitation du tonnage, ainsi que les conséquences induites. En effet, les transporteurs s'inquiètent des différences de tonnages qui existent entre les pays qui ont transposé cette directive et les autres, au sein même de l'Union européenne. Certains pays disposent donc pour leur transport routier d'un plus grand tonnage, ce qui n'est pas sans influence sur les tarifs pratiqués par nos transporteurs nationaux, donc sur leur compétitivité, et par conséquent sur leur rayonnement international. Ceci risque d'avoir des répercussions négatives sur notre économie, du moins jusqu'à ce que les autres pays membres de l'Union européenne ne se conforment également à cette directive. Ce problème se pose avec une acuité toute particulière chez les transporteurs routiers frontaliers des pays ayant une législation différente. Dans ce cas de figure, toute différence engendre des conséquences négatives immédiates. C'est pourquoi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer sous quels délais les autres pays de l'Union européenne vont se conformer à cette même directive, ou bien s'il est nécessaire de mettre en oeuvre une situation d'exception laissant une plus grande place au cas par cas.

### Texte de la réponse

Les dispositions du code de la route (art. R. 312-4) fixent à 40 tonnes le poids maximal autorisé. La réglementation française prévoit toutefois la possibilité de circuler avec un poids total roulant autorisé de 44 tonnes sous certaines conditions : transport combiné (conteneurs) et desserte terminale des ports maritimes français par exemple. Certains États membres du Nord de l'Europe (Suède et Finlande notamment) ont autorisé la circulation intérieure de véhicules à des normes supérieures depuis plusieurs années. Par ailleurs, des expérimentations ont été mises en place dans plusieurs États membres (Pays-Bas et Allemagne notamment). Si la longueur s'harmonise à 25,25 m, les poids maximum sont divers et peuvent aller jusqu'à 60 tonnes en Suède. Des évaluations ont été réalisées par ces pays, mais également par la Belgique et le Royaume-Uni, avec des conclusions diverses quant à l'avantage socio-économique réel de ces nouveaux véhicules. La Commission européenne (DG/TREN) a commandé une étude destinée à mesurer les enjeux et les impacts de ces véhicules, en vue d'une éventuelle révision de la directive n° 96/53 CE du 25 juillet 1996 sur les poids et dimensions des véhicules. Après une première présentation du résultat de ses travaux le 10 juillet 2008, le consortium international chargé de l'étude sur les poids et dimensions des poids lourds a remis, à la fin du mois de septembre, les conclusions de son étude au collège des commissaires européens. Ces derniers examinent cette étude et devraient se prononcer à la fin du mois de novembre. La France suit très attentivement l'évolution de ces travaux qui ont donné lieu à l'expression d'arguments contradictoires. L'étude réalisée fera l'objet, après sa publication, d'une analyse approfondie au regard de ses enjeux en termes techniques (infrastructures et véhicules), économiques, de sécurité et environnementaux.

### Données clés

**Auteur :** [M. Franck Reynier](#)

**Circonscription :** Drôme (2<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 27715

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le :** 15 juillet 2008, page 6100

**Réponse publiée le :** 28 octobre 2008, page 9380