



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 1784

Texte de la question

M. Gérald Darmanin attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le transport de marchandises par les 44 tonnes. La France, dans un souci de sécurité, a réduit les conditions de transport de marchandises par les 44 tonnes. Ainsi, seuls les 44 tonnes à 6 essieux sont autorisés à transporter des marchandises. Or ceci amoindrit la capacité de chargement des véhicules et, de ce fait, la compétitivité des entreprises. De plus, dans l'Union européenne, le 44 tonnes à 6 essieux est peu répandu et le standard est le 44 tonnes à 5 essieux. Ainsi, il demande au Gouvernement de bien vouloir lui indiquer ce qu'il compte faire pour que les entreprises de transport et logistique puissent être davantage compétitives par rapport à leurs concurrentes étrangères.

Texte de la réponse

Les poids et dimensions des véhicules routiers résultent historiquement d'un compromis entre d'une part, les besoins de compétitivité des chargeurs et d'autre part, les équilibres entre modes de transport, coûts de gestion des infrastructures routières et sécurité routière. Ce compromis a évolué notamment sur la limite de poids total roulant autorisé (PTRA) qui est passée de 35 tonnes à 38 tonnes en 1971, puis à 40 tonnes en 1986. Jusqu'en 2011, l'article R 3124 du Code de la route imposait une limite générale de poids autorisé à 40 tonnes. La possibilité de circuler entre 40 et 44 tonnes était encadrée par un régime dérogatoire limité à certains trafics (pré et postacheminements autour des ports fluviaux et maritimes, et des plates-formes de transport combiné, trafics locaux liés aux récoltes agricoles). La possibilité d'autoriser la circulation jusqu'à 44 tonnes a été mise à l'étude fin 2009. Une mission a alors été confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable afin d'étudier les enjeux et les impacts relatifs à une généralisation. Son rapport a été transmis au Parlement en juillet 2011. Les études conduites et reprises dans ce rapport ont montré que la possibilité de circuler à 44 tonnes était une mesure susceptible de générer des économies de trafic et d'émissions de CO₂, en limitant le nombre d'ensembles routiers circulant sur les routes du fait de l'optimisation des chargements les plus lourds. Le précédent Gouvernement a alors modifié plusieurs fois la loi et a produit deux textes réglementaires contradictoires en l'espace de quelques mois. En effet, la loi de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle l'a conduit à autoriser, par décret, la circulation des poids lourds de 44 tonnes tout en prévoyant qu'à compter de 2018, seuls ceux qui seraient équipés de six essieux pourraient rouler. La précédente majorité a ensuite voté un amendement dans la loi « Warsmann » supprimant l'obligation du sixième essieu. Elle a donc conduit à saisir le Conseil d'État d'un nouveau projet de décret. Le dialogue a alors été réouvert par le nouveau Gouvernement sur les mesures d'accompagnement à la généralisation du 44 tonnes au regard de l'enjeu de préservation du patrimoine routier. Un consensus s'est dégagé consistant non plus à imposer une silhouette et/ou un nombre d'essieux, mais à fixer en contrepartie des valeurs limites de charge à l'essieu qui soient plus contraignantes qu'actuellement. Il est apparu que ces nouvelles valeurs limites compatibles avec une agressivité raisonnable des ensembles routiers à 44 tonnes sur les chaussées se rapprocheraient des valeurs d'ores et déjà en vigueur dans un certain nombre d'autres Étatsmembres. Sur cette base, le décret 20121359 du 4 décembre

2012 prévoit, à compter du 1er janvier 2013, la circulation à 44 tonnes et 5 essieux quel que soit le type de marchandises, mais pour préserver l'état des routes, avec des aménagements : abaissement des charges maximales autorisées par essieu pour les véhicules circulant à plus de 40 tonnes (12 tonnes pour l'essieu moteur et 27 tonnes pour le tridem) et obligation d'équipement des véhicules avec des suspensions pneumatiques ou des dispositifs équivalents, pour les véhicules immatriculés à compter du 1er janvier 2014. Ce décret participe d'un « paquet routier » plus global, avec le projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports. Une nouvelle modalité d'application de l'écotaxe permettra sa mise en oeuvre sur le réseau des routes nationales et de certaines voies départementales. Cette nouvelle taxe constituera un « signal prix » en direction des donneurs d'ordre et, à travers eux, en direction des clients, propre à influencer les choix de modes de transport en faveur des modes plus respectueux de l'environnement, le fer et le fleuve. L'ensemble de ce « paquet routier » est la marque d'une politique visant à la fois au développement d'une politique de transports de marchandises plus respectueuse de l'environnement, et plus à l'écoute des contraintes des acteurs économiques et de l'impératif de privilégier la compétitivité du pavillon français quel que soit le mode de transport.

Données clés

Auteur : [M. Gérald Darmanin](#)

Circonscription : Nord (10^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1784

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [24 juillet 2012](#), page 4490

Réponse publiée au JO le : [29 janvier 2013](#), page 1117