



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 68448

Texte de la question

M. Dominique Dord attire l'attention de M. le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique sur les difficultés rencontrées par certains transporteurs en raison de la directive n° 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996. Cette dernière limite le poids maximal autorisé des ensembles de véhicules à 5 ou 6 essieux à 40 tonnes en trafic international. Au niveau national, le décret du 17 janvier 2011 modifie pourtant le plafond de poids total autorisé pour le transport des produits agricoles et agro-alimentaires en 44 tonnes. Toutefois, ce texte n'ayant pas d'application en termes de transport international, les transporteurs se trouvent toujours dans l'impossibilité de passer une frontière avec ce poids de chargement maximal, fut-il autorisé par les deux pays. En l'espèce, alors que ce poids est par exemple fixé à 44 tonnes pour la France et l'Italie, la directive de 1996 interdit encore de franchir leur frontière commune avec un tel chargement. Dès lors, il en résulte une perte de compétitivité pour nos transporteurs nationaux, alors même que certains pays, plus pragmatiques, ne tiennent en réalité plus compte de cette règle. Il est urgent de mettre fin aux normes contre-productives, qui minent la compétitivité des États membres et décrédibilisent l'action européenne. La directive susmentionnée en est une illustration saisissante. Il souhaiterait donc savoir quelles actions le Gouvernement souhaite initier afin de remédier à ces difficultés.

Texte de la réponse

La directive 96/53/CE du 25 juillet 1996 relative aux poids et dimensions des véhicules routiers limite le poids maximal autorisé des ensembles de véhicules à 40 tonnes en trafic international. En application du principe de subsidiarité, la directive autorise cependant les États-membres à fixer des limites supérieures, mais uniquement pour des opérations de transport national. Cette interprétation avait été confirmée en mars 2006 puis, plus récemment en novembre 2011 par les services de la Commission européenne. L'autorisation de circulation à 44 tonnes mise en oeuvre en France par un décret du 4 décembre 2012 a été prise en application de ce principe. Ce décret autorise depuis le 1er janvier 2013, sur le territoire national, la circulation jusqu'à 44 tonnes pour les véhicules équipés de plus de quatre essieux, quel que soit le type de marchandises transportées. Afin de préserver les infrastructures routières, cette autorisation s'accompagne notamment de limitations concernant les charges à l'essieu, fixées à 12 tonnes pour l'essieu moteur et 27 tonnes pour les trois essieux des remorques. D'autres contraintes sont définies par un arrêté ministériel, elles concernent les normes Euro minimales autorisées pour la circulation à 44 tonnes ainsi que les types de suspensions obligatoires. Le processus de révision de la directive 96/53/CE est en cours, la phase de trilogue devrait se poursuivre jusqu'à la fin de l'année. Cependant, seule la question très controversée de la circulation des gigaliners a été discutée et sur ce point aucun accord politique n'a pu être établi, ni au Parlement, ni au Conseil. Lors du Conseil des ministres du 5 juin 2014, la Belgique a présenté une proposition d'amendement visant à libéraliser la circulation de véhicules plus longs et/ou plus lourds entre États voisins. Cet amendement n'a pas été retenu à l'issue du Conseil, en conséquence, à ce jour, les règles en vigueur de la directive 96/53/CE restent inchangées pour ces véhicules.

Données clés

Auteur : [M. Dominique Dord](#)

Circonscription : Savoie (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 68448

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Économie, industrie et numérique

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [4 novembre 2014](#), page 9204

Réponse publiée au JO le : [13 janvier 2015](#), page 256