

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 septembre 2020

D'ACCÉLÉRATION ET DE SIMPLIFICATION DE L'ACTION PUBLIQUE - (N° 2750)

Retiré

AMENDEMENT

N° 345

présenté par

M. Zulesi, M. Blanchet, Mme Zitouni, M. Haury, Mme Michel, M. Batut, Mme Gipson,
Mme Bureau-Bonnard et M. Mazars

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 44 TER, insérer l'article suivant:

I. – L'article L. 312-1 du code de la route est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation à l'alinéa précédent, la norme maximale en termes de poids total autorisé pour un ensemble comportant plus de quatre essieux utilisé dans le cadre de la réalisation d'un transport combiné rail route ou d'un transport combiné fleuve-route entre le premier point de chargement de la marchandise et son transfert sur le train ou le bateau et entre le point de déchargement de la marchandise du train ou du bateau et son point de livraison est fixée à 48 tonnes. »

II. – Les conditions d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article L 312-1 du code de la route fixe à 44 tonnes pour cinq essieux la norme maximale en termes de poids total autorisé en charge d'un véhicule articulé, d'un train double ou d'un ensemble composé d'un véhicule à moteur et d'une remorque mais autorise que des dérogations y soient apportées par voie réglementaire.

Les dérogations apportées à cette règle dans la partie réglementaire du code de la route s'appliquent actuellement aux transports de masse indivisible et aux transports d'engins (les transports dits exceptionnels), ainsi qu'aux transports de bois ronds.

Il en résulte que les transports routiers de marchandises « conventionnels », qu'ils soient effectués entièrement par voie routière ou qu'ils soient combinés avec un transport ferroviaire ou un transport fluvial ne peuvent pas circuler au-delà de 44 tonnes.

Dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone les transports ont un rôle essentiel à jouer pour atteindre les objectifs de la neutralité carbone à horizon 2050 et le développement des transports

combinés rail-route est à ce titre nécessaire. Le plan de relance présenté le 3 septembre a confirmé la priorité donnée à la réduction des émissions du fret.

Afin de renforcer l'attractivité et la compétitivité des offres logistiques combinant le rail et la route ainsi que le fluvial et la route il est nécessaire d'agir simultanément sur les 3 maillons de la chaîne: le pré et le post acheminement routier, la manutention des conteneurs ou des caisses mobiles et le maillon ferroviaire, de façon à en améliorer la qualité et à en comprimer les coûts.

Cet amendement propose donc d'agir dans cet objectif sur le pré et le post acheminement routier en portant de 44 à 48 tonnes le poids maximum autorisé des ensembles routiers affectés aux transports combinant le rail et la route. Cette mesure permettrait de compenser la moindre capacité d'emport des ensembles routiers affectés aux transports combinés dont le poids à vide est plus important que celui d'un ensemble routier traditionnel.

Concrètement la charge utile, actuellement voisine de 26 tonnes avec la règle des 44 tonnes, passerait à 30 tonnes avec le passage aux 48 tonnes, soit un gain de productivité de l'ordre de 13% selon les représentants du secteur logistique combinée.