



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 31284

Texte de la question

M. Richard Mallié attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la directive européenne n° 561/2006 transposée par le décret du 11 avril 2007 relative à la limitation du tonnage. 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

l'article R. 312-4 du code de la route fixe à 40 tonnes le poids maximal autorisé. Cette limite est également prévue par la réglementation européenne pour le transport international. Elle est d'ailleurs appliquée dans d'autres pays comme l'Allemagne ou l'Espagne. Par exception, des dérogations pour la circulation à 44 tonnes ont été accordées en France, soit pour favoriser les transports complémentaires à la route dans le cadre de la politique de transport durable, soit pour certains marchés particuliers. De telles dérogations existent ainsi pour les dessertes routières terminales du transport combiné, par voie ferrée ou par voie navigable et pour les utilisateurs des autoroutes ferroviaires Perpignan-Luxembourg et Aiton-Orbassano, dans des zones délimitées autour des terminaux de ces services ferroviaires. De même, la desserte routière des ports maritimes peut bénéficier de ces dérogations dans un périmètre de 100 kilomètres, porté à 150 kilomètres après étude d'impact. Une extension est également prévue pour la desserte des ports fluviaux. Par ailleurs, de telles dérogations sont accordées dans des cas d'usage local par exemple pour les récoltes. Un décret est également en préparation pour le transport de bois ronds conformément aux dispositions de la loi de modernisation de l'économie qui a porté la limite à 57 tonnes pour ce type de transport afin d'améliorer la capacité de mobilisation de la ressource forestière, en particulier pour favoriser l'utilisation du bois-énergie. À l'occasion de l'examen de la loi de programme relatif à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement, le Sénat a souhaité que le Gouvernement remette au Parlement, au plus tard trois mois après l'adoption de la loi, un rapport sur les impacts qu'auraient une autorisation de circulation des poids-lourds de 44 tonnes, une réduction de la vitesse à 80 km/h pour tous les poids lourds circulant sur les autoroutes et leur interdiction de doubler sur ces axes. Une éventuelle évolution de la réglementation en matière de limitation de tonnage ne pourrait intervenir qu'après l'examen de ce rapport et si des suites lui sont données.

Données clés

Auteur : [M. Richard Mallié](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (10^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 31284

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 23 septembre 2008, page 8136

Réponse publiée le : 12 mai 2009, page 4699