



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## transport de marchandises

Question écrite n° 83457

### Texte de la question

M. Laurent Hénart attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les préoccupations de l'Union régionale des syndicats des transports routiers FNTR Lorraine sur l'autorisation prochaine d'utiliser des véhicules à 44 tonnes pour le transport de produits agricoles et agro-alimentaires. Serait envisagée l'utilisation de 44 tonnes agricole à 6 essieux, à partir de 2012 pour les nouveaux matériels et, à partir de 2019, pour tous les véhicules. Ce choix du 44 tonnes 6 essieux porterait un coup au secteur du transport routier. Il détricote l'intérêt du 44 tonnes, l'un des rares gisements de productivité attendus de longue date par les entreprises. Le 44 tonnes 6 essieux signifie des gains de productivité très réduits pour le transport routier et même négatifs. Il ne pourra donc y avoir aucun partage de gains de productivité avec le monde agricole. Le comité national routier (CNR) a chiffré entre 9 et 11 % les gains de productivité pour un 44 tonnes 5 essieux. Dans le cas d'un 44 tonnes 6 essieux, ce gain de productivité tomberait à 5,5 %, le 6ème essieu entraînant des surcoûts en matière d'investissements, de surconsommation de carburant, de maintenance, de pneumatiques etc. En raison de la saisonnalité du transport de produits agricoles, ce gain serait encore plus diminué, voire négatif, en cas d'utilisation mixte du véhicule (à 44 tonnes pour le transport de produits agricoles et à 40 tonnes pour les autres trafics). Les distorsions de concurrence ne manqueraient pas d'apparaître, dans la période 2012-2019, entre les véhicules équipés à 6 essieux et ceux équipés à 5 essieux, et cela entraînerait le vieillissement du parc. Les entreprises pourraient hésiter en effet à renouveler leur matériel pour rester au 40 tonnes 5 essieux plus productif. Le différentiel de compétitivité entre un 44 tonnes 5 essieux et un 44 tonnes 6 essieux est de l'ordre de 5 %. L'absence de marché de l'occasion pour les ensembles à 6 essieux posera également problème pour la revente des véhicules. Elle considère que ces conditions de mise en place d'un "44 tonnes" agricole ne s'inscrivent pas non plus dans une réflexion d'ensemble sur le véhicule européen. La France s'isolera au plan technique, alourdissant le déficit de compétitivité des entreprises. L'observation de la pratique en Europe montre que plusieurs pays européens ont généralisé le transport en 44 tonnes 5 essieux. Le 6ème essieu supplémentaire fait chuter la charge utile du véhicule de 1,1 tonnes à 1,3 tonnes (selon les constructeurs), accroissant le différentiel de compétitivité avec les principaux concurrents européens. La FNTR est favorable à une mise en place du 44 tonnes sélective, progressive et concertée avec la profession. Elle a réaffirmé son opposition totale et entière au 44 tonnes 6 essieux et affiché sa préférence pour un 44 tonnes 5 essieux, voire un 48-50 tonnes en cas de 6ème essieu. Il lui demande sa position sur le sujet et les mesures envisagées par le Gouvernement.

### Texte de la réponse

La circulation des ensembles de transport routier de 44 tonnes était déjà autorisée en France pour les transports combinés et les pré et post-acheminements des ports maritimes et fluviaux. Une dizaine de pays en Europe a généralisé la circulation des poids lourds de 44 tonnes ou plus : la Belgique (44 t), le Royaume-Uni (44 t), l'Italie (44 t), le Luxembourg (44 t), les Pays-Bas (50 t), le Danemark (48 t), la Finlande (48 t), la Suède (48 à 60 t) et la République Tchèque (48 t). Le Président de la République avait annoncé, le 26 avril 2010, que l'utilisation des camions de 44 t serait étendue aux secteurs de l'agriculture et de l'agroalimentaire pour renforcer la

compétitivité de cette filière. Un projet de décret modifiant l'article 312-4 du code de la route a été élaboré au plan interministériel et vient d'être publié après avis du Conseil d'État. Le décret 2011-64 du 17 janvier 2011 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur et l'arrêté du 17 janvier 2011 pris pour son application ont été publiés le 18 janvier 2011. Ils prévoient l'autorisation de circulation de poids lourds de 44 t pour le transport de marchandises agricoles et agroalimentaires dès la publication du décret. Ces textes prévoient également, à compter de la date d'entrée en vigueur de l'éco redevance poids lourds, un élargissement de l'autorisation de transport jusqu'à 44 t à l'ensemble des produits. La concomitance de ces deux mesures permettra ainsi de maintenir le développement des transports ferroviaires et fluviaux. Enfin, l'obligation d'un 6e essieu pour les véhicules effectuant des transports au-delà de 40 t sera introduite progressivement à compter de 2014 pour les véhicules neufs puis pour tous les véhicules à compter de 2019. Ces dispositions auront un effet positif sur l'économie et permettront une réduction d'environ 1 % de la circulation des poids lourds, tout en préservant l'environnement, avec une réduction des émissions de CO2 estimée à un peu plus de 100 000 t par an. La mise en place d'un 6e essieu sur les véhicules de transport apporte des garanties importantes pour la préservation des chaussées, qui constituent une préoccupation importante pour l'État et les collectivités locales.

## Données clés

**Auteur :** [M. Laurent Hénart](#)

**Circonscription :** Meurthe-et-Moselle (1<sup>re</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 83457

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 6 juillet 2010, page 7514

**Réponse publiée le :** 15 mars 2011, page 2540