



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de marchandises

Question orale n° 242

Texte de la question

Mme Christine Marin attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la situation d'une entreprise du territoire où elle est élue : AGC France S.A.S. usine de Boussois, qui dispose d'une unité de 280 salariés, spécialisée dans la fabrication de verre plat et située dans la région de Maubeuge (Nord). Celle-ci se trouve sur la commune de Boussois, à deux pas de la frontière belge. AGC Boussois est confrontée à un défaut de compétitivité lié aux coûts excessifs des transports en raison de la limitation à 40 tonnes du PTR (poids total roulant autorisé) des camions de livraison, alors que dans les pays voisins (Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Angleterre) la norme est de 44 tonnes. Il s'agit typiquement d'une aberration de la norme des 40 tonnes. En effet, l'usine d'AGC France S.A.S. est reliée à la Belgique par deux nationales, la RN 49 et la RN 2, toutes deux rapidement accessibles depuis le site industriel. Ces trajets, allant pour l'un de Boussois au poste frontière d'Erquelinnes, et pour l'autre de Boussois à celui de Bettignies, sont respectivement de 8 et 13 kilomètres. 70 % de la production de l'usine prend le chemin de la Belgique. Les matières premières proviennent également en grande partie de ce pays. En empêchant de remplir les camions, la norme des 40 tonnes occasionne 10 % de coûts de transports en plus, ce qui représente 1 % du chiffre d'affaires de l'usine. 10 % de camions en plus, c'est un manque de compétitivité pour l'entreprise, mais c'est aussi 10 % de camions en plus sur les routes, et 10 % de CO2 en plus. Dans le cas d'une entreprise directement reliée à la Belgique, ces conséquences d'une application aveugle de la norme des 40 tonnes sont fortement regrettables. Pour des raisons écologiques, dans le cadre de la philosophie du Grenelle de l'environnement, comme pour des raisons économiques, au titre de l'amélioration de la compétitivité des zones frontalières de notre territoire ; alors que ce surcoût au niveau des transports peut constituer un obstacle à l'avenir du site, dans une région comme celle de la Sambre qui a besoin d'être soutenue dans son effort, il serait souhaitable d'accorder à cette entreprise une dérogation permanente permettant la circulation à 44 tonnes pour 5 essieux sur un trajet bien défini. La DIACT (Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires) avait par ailleurs reconnu la valeur de ces arguments à la fin de l'année 2006 sans malheureusement qu'il y ait eu de suites à ce jour. Elle lui demande de lui dire s'il compte apporter une solution à cette problématique de la limitation du tonnage dans les zones frontalières. Il faudrait donner aux préfets des départements frontaliers des pays où la norme des 44 tonnes est en vigueur la possibilité de prendre par exemple des arrêtés préfectoraux réglementaires afin que des autorisations de portée locale permettent d'éviter des aberrations du type de la situation d'AGC Boussois. Elle demande donc que cette situation spécifique de l'usine de Boussois soit prise en compte et que lui soit accordée une dérogation permanente.

Texte de la réponse

CONSÉQUENCES DE LA RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS ROUTIERS SUR L'USINE AGC DE BOUSSOIS DANS LE NORD

M. le président. La parole est à Mme Christine Marin, pour exposer sa question, n° 242, relative aux conséquences de la réglementation des transports routiers sur l'usine AGC de Boussois dans le Nord.

Mme Christine Marin. Monsieur le secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale, je souhaitais

appeler l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la situation d'une entreprise implantée dans le département du Nord, où je suis élue : AGC France SAS - Usine de Boussois, qui dispose d'une unité de 280 salariés, spécialisée dans la fabrication de verre plat, située dans la région de Maubeuge, sur la commune de Boussois, à deux pas de la frontière belge.

L'usine AGC-Boussois est confrontée à un défaut de compétitivité dû aux coûts excessifs des transports liés à la limitation à 40 tonnes du poids total roulant autorisé des camions de livraison, alors que dans les pays voisins - Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Angleterre - la norme est de 44 tonnes. Nous sommes face à ce qui est typiquement une aberration de la norme des 40 tonnes.

En effet, l'usine AGC Boussois est reliée à la Belgique par deux nationales - la RN 49 et la RN 2 -, toutes deux rapidement accessibles depuis le site industriel. Ces trajets allant, pour l'un, de Boussois au poste frontière d'Erquelinnes et, pour l'autre, de Boussois à celui de Bettignies, sont de faible distance, respectivement 8 et 13 kilomètres. En outre, 70 % de la production de l'usine prend le chemin de la Belgique et les matières premières proviennent également en grande partie de ce pays.

En empêchant le remplissage des camions, la norme des 40 tonnes occasionne 10 % de coûts de transports en plus, ce qui représente 1 % du chiffre d'affaires de l'usine. Il faut savoir que 10 % de camions en plus sur les routes entraîne un manque de compétitivité pour l'entreprise, 10 % de nuisances supplémentaires et 10 % de rejets de CO2 en plus.

Dans le cas d'une entreprise directement reliée à la Belgique, les conséquences d'une application aveugle de la norme des 40 tonnes sont fortement regrettables.

Pour des raisons écologiques, dans le cadre de la philosophie du Grenelle de l'Environnement, et pour des raisons économiques, au titre de l'amélioration de la compétitivité des zones frontalières de notre territoire - et alors que ce surcoût au niveau des transports peut constituer un obstacle à l'avenir du site, dans une région comme celle de la Sambre qui a besoin d'être soutenue dans son effort -, le bon sens voudrait que l'on accorde à cette entreprise une dérogation permanente permettant la circulation à 44 tonnes pour cinq essieux sur un trajet bien défini.

La Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires avait d'ailleurs reconnu la valeur de ces arguments à la fin de l'année 2006 sans qu'il y ait eu, malheureusement, de suites à ce jour.

Je souhaite donc savoir si M. le secrétaire d'État chargé des transports compte apporter une solution à cette problématique de la limitation du tonnage dans les zones frontalières. Ne pourrait-on pas donner par exemple aux préfets des départements frontaliers des pays où la norme des 44 tonnes est en vigueur la possibilité, à titre d'expérimentation, de prendre des arrêtés préfectoraux afin que des autorisations de portée locale permettent d'éviter des aberrations du type de la situation d'AGC-Boussois ?

Dans cette optique, je demande que la situation spécifique de l'usine de Boussois soit prise en compte et qu'il lui soit accordé une dérogation permanente.

M. le président. La parole est à M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale.

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale*. Madame la députée, l'entreprise AGC France souhaite obtenir une dérogation permanente pour faire circuler à 44 tonnes ses véhicules vers la Belgique, où la circulation est autorisée à 44 tonnes.

L'article R. 312-4 du code de la route fixe à 40 tonnes le poids maximal autorisé. Pour le trafic international, la réglementation française et européenne prévoit la possibilité de circuler avec un poids total roulant autorisé de 44 tonnes dans des cas bien spécifiques : transport combiné - conteneurs - et desserte terminale des ports maritimes français. Le code de la route ne permet pas de délivrer une dérogation de nature à satisfaire les besoins exprimés par l'entreprise AGC. Votre proposition d'une expérimentation laissée à l'appréciation du préfet pour une période transitoire ou définitive ne résisterait pas devant un tribunal administratif. Une éventuelle adaptation aux besoins spécifiques des territoires frontaliers n'est possible que dans le cadre de la révision de la directive européenne 96/53 CE du 25 juillet 1996 sur les poids et dimensions des véhicules. La Commission européenne a commandé une étude en ce sens dont les conclusions devraient lui être remises en juillet 2008. Je puis vous assurer que mes services y seront, au nom de la France, particulièrement attentifs, et que nous espérons une issue favorable.

M. le président. La parole est à Mme Christine Marin.

Mme Christine Marin. J'entends bien vos arguments, monsieur le secrétaire d'État. Toutefois, je ne peux que regretter que l'on ne puisse prendre une telle décision au niveau national, à l'instar de ce qui se passe dans

d'autres pays. On renvoie à l'Europe une décision qui devrait nous appartenir, puisqu'elle concerne les dispositions du code de la route. Cela dit, je prends bonne note de votre annonce sur une possible avancée dans le cadre européen. À cet égard, je souhaite, puisque la France va présider l'Union européenne très prochainement, que l'on en profite pour suivre ce dossier de près, car je puis vous assurer que, dans les zones transfrontalières, nous sommes très vigilants quant à l'harmonisation européenne. Je ne manquerai pas, du reste, de reprendre contact avec M. le secrétaire d'État chargé des transports, en temps et en heure, afin d'obtenir cette dérogation.

Données clés

Auteur : [Mme Christine Marin](#)

Circonscription : Nord (23^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 242

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 6 mai 2008, page 3705

Réponse publiée le : 7 mai 2008, page 1868

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 6 mai 2008