



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Réglementation sur la charge utile et la dimension des véhicules

Question écrite n° 18985

Texte de la question

Mme Typhanie Degois appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'évolution de la réglementation encadrant le poids total autorisé en charge (PTAC) ainsi que les dimensions des véhicules rendue nécessaire par les évolutions technologiques récentes. Le poids des véhicules est encadré au titre des articles R. 312-1 et suivants du code de la route, alors que les articles R. 312-10 et suivants du même code disposent des dimensions des véhicules. Tandis que les innovations en matière de mobilité ont une incidence directe sur la charge utile disponible dans certains véhicules utilitaires ou poids lourds, la réglementation actuelle ne semble plus adaptée. En effet, le PTAC, fixé par le service en charge des réceptions, intègre par exemple le poids des batteries des véhicules électriques entraînant de fait une diminution de la charge utile disponible, alors que la taille des véhicules est actuellement limitée à 18,75 mètres. Ces contraintes ralentissent le développement des véhicules propres puisqu'à gabarit équivalent, un véhicule électrique a une charge utile moindre qu'un véhicule à moteur thermique. Dès lors, elle lui demande s'il est envisagé de revenir sur la réglementation encadrant le poids et les dimensions des véhicules, afin que celle-ci réponde aux évolutions technologiques actuelles et futures.

Texte de la réponse

Le législateur, tant au niveau européen que national, a bien pris en compte la nécessité d'adapter la réglementation encadrant le poids et les dimensions des véhicules afin que celle-ci permettent la prise en compte des évolutions technologiques permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport routier tout en limitant les effets sur la capacité de transport des véhicules. La directive 96/53/CE du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international a ainsi été modifiée par le Règlement (UE) 2019/1242 du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs, qui a notamment introduit la possibilité de dépasser les poids maximums jusqu'à deux tonnes pour l'utilisation de véhicules à zéro émission afin de compenser le poids supplémentaire induit par ces motorisations. Le récent décret n° 2021-1006 du 29 juillet 2021 relatif aux poids et dimensions des véhicules terrestres à moteur et modifiant le code de la route a transposé ces dispositions et modifié en conséquence l'article R.312-4-IV du code de la route, afin de porter à deux tonnes le dépassement du poids maximum autorisé pour les véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3 à zéro émission. Cette disposition nouvelle est venue compléter le dépassement d'une tonne déjà en vigueur pour les véhicules à gazogène, gaz naturel pour véhicules, accumulateurs électriques ou systèmes de propulsion alternatifs. Le décret n° 2021-1006 a également transposé des dispositions nouvelles de la directive 96/53/CE prévoyant des dépassements des longueurs maximales pour l'emploi de cabines aérodynamiques et de dispositifs aérodynamiques installés à l'arrière des véhicules. Ces dispositions ont été intégrées à l'article R.312-11 du code de la route.

Données clés

Auteur : [Mme Typhanie Degois](#)

Circonscription : Savoie (1^{re} circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 18985

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [16 avril 2019](#), page 3445

Réponse publiée au JO le : [11 janvier 2022](#), page 204