



# ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

## Interdiction des camions transfrontaliers de 44 tonnes entre la France et la B

Question écrite n° 10789

### Texte de la question

M. Julien Dive attire l'attention de M. le ministre des transports sur les conséquences économiques et environnementales de l'interdiction de circulation des camions transfrontaliers de 44 tonnes entre la France et la Belgique. En application d'une directive européenne, la France limite désormais à 40 tonnes le poids total autorisé pour les transports transfrontaliers. Si cette disposition visait à réduire les émissions de gaz à effet de serre, elle produit en réalité l'effet inverse sur le terrain. Les flux concernés, notamment ceux liés aux produits agricoles et agroalimentaires, sont essentiellement de courte distance et ne disposent d'aucune alternative intermodale réaliste. En restreignant le tonnage, la mesure a entraîné une multiplication du nombre de trajets, donc une hausse des émissions de CO2 et des coûts logistiques. Ainsi, pour le seul flux de céréales, 3 400 camions supplémentaires circulent chaque année, tandis que pour les pommes de terre de conservation, la réintroduction des 44 tonnes permettrait d'éviter la circulation de 5 000 camions de 40 tonnes. Cette interdiction fragilise la compétitivité des entreprises françaises, déjà soumises à une concurrence européenne accrue, tout en aggravant l'impact environnemental global. Le Parlement européen ayant voté, le 14 mars 2024, une révision des gabarits des poids lourds autorisés à circuler au sein de l'Union européenne, il apparaît nécessaire que la France adapte sa réglementation nationale, notamment le décret du 23 décembre 2021, afin de permettre de nouveau la circulation transfrontalière des 44 tonnes dans un cadre harmonisé. Il lui demande donc si le Gouvernement entend revoir rapidement cette réglementation, en concertation avec les acteurs économiques concernés, afin de concilier efficacité environnementale, fluidité logistique et équité de traitement au sein du marché européen.

### Texte de la réponse

La limitation du poids maximal à 40 tonnes en trafic international est prévue par 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. Conformément à l'article 1er de cette directive, qui est le texte actuellement en vigueur, les poids maximums qu'elle définit ont valeur de normes de circulation et sont applicables de la même manière en France comme en Belgique. La directive 96/53/CE laisse à chaque État membre la possibilité d'autoriser la circulation de véhicules qui dépassent les maximums définis par la directive, pour le seul trafic national. Ainsi la France autorise-t-elle la circulation jusqu'à 44 tonnes sous certaines conditions techniques, mais uniquement pour des trajets routiers entièrement réalisés sur le territoire national. La circulation jusqu'à 44 tonnes pour des trajets comprenant un passage de frontière n'a, quant à elle, jamais été autorisée en droit français. En trafic international, le poids maximum est fixé à 40 tonnes pour un véhicule articulé à partir de 5 essieux. Ce maximum peut être augmenté de 2 à 4 tonnes, selon leur nombre d'essieux, pour les véhicules transportant des conteneurs en opérations de transport intermodal. Ce maximum peut être également augmenté jusqu'à 2 tonnes pour l'emploi d'un véhicule moteur à zéro émission. En l'état actuel du droit de l'Union européenne et notamment pour favoriser le report modal, les États-membres ne peuvent fixer d'autres dispositions en matière de poids maximum en circulation internationale, y compris entre États ayant adopté pour leurs trafics nationaux des limitations supérieures semblables. Ces dispositions ont été confirmées par une décision du Conseil d'État en date du 27 septembre 2022. Depuis le début des négociations, toujours en cours, au sein du Conseil de l'Union

européenne portant sur le projet de révision de la directive 96/53/CE et de façon constante, les autorités françaises soutiennent la possibilité d'appliquer des dérogations, jusqu'à 44 tonnes, pour la desserte de bassins de vie transfrontaliers, sur des distances limitées et pour des transports qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets négatifs sur la concurrence internationale ou le report modal. Le Gouvernement restera attentif sur ce point jusqu'à la conclusion des travaux de révision de la directive qui s'inscrivent dans le cadre du processus de colégislation du droit de l'Union européenne, entre la Commission, le Parlement et le Conseil.

## Données clés

**Auteur :** [M. Julien Dive](#)

**Circonscription :** Aisne (2<sup>e</sup> circonscription) - Droite Républicaine

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 10789

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [4 novembre 2025](#), page 8910

**Réponse publiée au JO le :** [6 janvier 2026](#), page 51