



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Transports de marchandises des véhicules de moins de 3,5 tonnes

Question écrite n° 12530

Texte de la question

Mme Manon Bouquin attire l'attention de M. le ministre des transports sur les conditions de développement du transport de marchandises effectué au moyen de véhicules de moins de 3,5 tonnes. Depuis plusieurs années, ce segment du transport routier connaît une croissance rapide, portée notamment par le commerce en ligne, la sous-traitance de flux auparavant assurés par des poids lourds et la livraison du dernier kilomètre. Cette évolution, si elle répond à des besoins économiques réels, semble toutefois s'opérer dans un cadre insuffisamment contrôlé, fragilisant l'équilibre économique du secteur du transport. De nombreux acteurs du secteur font état de pratiques contraires aux règles en vigueur : chargements excédant les capacités des véhicules, manque de qualification des conducteurs, sous-traitance à la chaîne, véhicules en mauvais état. Ces dérives posent des questions majeures tant en matière de sécurité routière que de concurrence entre les entreprises respectant la réglementation et celles qui les contournent. Le recours aux véhicules de moins de 3,5 tonnes permet à certains donneurs d'ordre d'échapper aux contraintes propres aux poids lourds. Cela interroge la responsabilité sociale et financière des acteurs en amont de la chaîne logistique. Par ailleurs, les dispositifs de contrôle routier sont concentrés sur les poids lourds, laissant les véhicules utilitaires légers dans un angle mort, malgré une accidentologie reconnue et des signalements pour surcharge réguliers. Enfin, les différences de traitement réglementaire entre les catégories de véhicules interrogent le respect des principes d'égalité devant la loi, de sécurité des usagers et de concurrence loyale. Dans ce contexte, elle souhaite savoir si le Gouvernement envisage de faire évoluer le cadre réglementaire applicable aux véhicules de transport de marchandises de moins de 3,5 tonnes, notamment en matière de sécurité routière, de formation des conducteurs et de contrôle de l'activité. Elle l'interroge également sur la possibilité de renforcer les contrôles et d'harmoniser les obligations entre les différents types de véhicules. Enfin, elle souhaite savoir si le déploiement de dispositifs de détection de surcharge en circulation, assorti de sanctions réellement dissuasives, figure parmi les pistes étudiées par le Gouvernement.

Texte de la réponse

Selon les données du service statistique ministériel, environ 6,5 millions de véhicules utilitaires légers (VUL) circulaient en France au 1er janvier 2025. Un utilisateur de VUL sur deux est un professionnel et les entreprises du secteur des transports (hors poste et courrier) détiennent 5% du parc des VUL utilisés pour un usage professionnel. Les autres usages professionnels, qui sont très majoritaires, correspondent à des usages en compte propre (bâtiment, commerces, etc.). S'agissant de l'utilisation des VUL dans le domaine du transport routier, le Gouvernement est très attentif au maintien de conditions de travail et de concurrence équilibrées par rapport à l'utilisation de véhicules lourds, qui est plus encadrée, en particulier par la législation de l'Union européenne. Le Gouvernement a porté une position forte dans ce sens dans le cadre des négociations du « paquet mobilité », publié en 2020 et a obtenu des avancées importantes. Tout d'abord, les champs d'application du règlement (CE) n° 1071/2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et du règlement (CE) n° 1072/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route ont été étendus aux entreprises de transport routier exploitant des VUL de plus de 2,5 tonnes opérant en transport international. Ces entreprises se voient donc appliquer depuis 2022 des exigences similaires à celles qui exploitent des poids-lourds pour pouvoir

accéder à la profession et réaliser des prestations de transport pour autrui et notamment la détention d'une licence communautaire. S'agissant de la réglementation sociale, dans le cadre du « paquet mobilité », la France a obtenu une avancée majeure puisqu'à compter du 1er juillet 2026, les conducteurs de VUL de plus de 2,5 tonnes réalisant des opérations de transport international de marchandises ou de cabotage (opération nationale réalisée par une entreprise de transport établie dans un autre Etat-membre de l'Union européenne) seront assujettis à la réglementation sociale européenne relative aux temps de conduite et de repos. Cette évolution s'accompagne d'une obligation d'équiper les VUL circulant à l'international de tachygraphes, ce qui permettra d'améliorer considérablement les capacités de contrôle. L'usage du tachygraphe dans ces véhicules renforcera également le contrôle des règles d'accès au marché, en particulier celles encadrant les activités de cabotage, grâce à un enregistrement automatique des passages de frontière. Au niveau national, l'article L. 3313-4 du code des transports prévoit une interdiction de prendre le repos quotidien à bord des VUL et une obligation pour l'employeur de prévoir des conditions d'hébergement, hors du véhicule, compatibles avec la dignité humaine et des conditions d'hygiène respectueuses de sa santé. Le non-respect de ces dispositions est sanctionné d'une contravention de cinquième classe. Le fait d'organiser délibérément le travail des conducteurs sans veiller à de telles conditions est puni d'un an d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende. En 2025, 675 infractions ont été relevées en la matière. S'agissant de la sécurité des véhicules, ceux-ci sont soumis aux règles du contrôle technique périodique. Par ailleurs, la Commission européenne a publié en juillet 2025 une proposition de révision des directives 2014/45/UE (contrôle technique) et 2014/47/UE (contrôle technique routier), qui tend à appliquer aux VUL destinés au transport de marchandises des exigences applicables aux poids-lourds. Le Gouvernement soutient cette orientation, tout en veillant à ce que les évolutions restent proportionnées. S'agissant des activités de contrôle, le Gouvernement mobilise en permanence plusieurs corps de contrôle (contrôleurs des transports terrestres, forces de l'ordre, inspecteurs du travail, douaniers, services vétérinaires) et des opérations ponctuelles inter-administrations sont menées régulièrement par les services compétents. S'agissant plus particulièrement de l'action des contrôleurs des transports terrestres, spécialisés en matière de transport routier, sur environ 82 000 véhicules de transport routier contrôlés en 2025 sur route, 23% étaient des VUL. 1 630 infractions pour surcharge et 283 pour incitation par l'employeur ou le donneur d'ordre au non-respect des limites de poids ont été relevées. Afin d'améliorer le contrôle des surcharges, des stations de pesage en marche sont déployées sur le réseau routier national et permettent d'identifier les véhicules en circulation présumés en surcharge, qui seront ensuite interceptés afin de contrôler leur poids réel et se voir sanctionnés le cas échéant. 24 stations de pesage en marche sont actuellement déployées sur le réseau routier national et cinq stations supplémentaires seront opérationnelles courant 2026. Ce système a démontré une grande efficacité avec plus de 95 % de véhicules confirmés en surcharge une fois interceptés. Dans l'objectif d'optimiser l'efficacité de ces systèmes, le Gouvernement travaille également sur un projet de contrôle automatisé des surcharges permettant de verbaliser automatiquement les poids lourds et les VUL en surcharge, en application du cadre législatif introduit dans le code de la route par l'article 103 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités. Un déploiement est prévu dans les prochaines années. Tant au niveau de l'encadrement juridique que du contrôle des réglementations dans le secteur des transports routiers par VUL, le Gouvernement est pleinement mobilisé pour préserver les enjeux de sécurité routière, de conditions sociales et de travail des conducteurs et de concurrence loyale entre les opérateurs.

Données clés

Auteur : [Mme Manon Bouquin](#)

Circonscription : Hérault (4^e circonscription) - Rassemblement National

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 12530

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [27 janvier 2026](#), page 591

Réponse publiée au JO le : [21 avril 2026](#), page 3519