



## 14ème législature

<b>Question N° : 718</b>	De <b>M. Dominique Le Mèner</b> ( Union pour un Mouvement Populaire - Sarthe )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports routiers	<b>Tête d'analyse</b> > transport de marchandises	<b>Analyse</b> > poids-lourds. circulation. réglementation.
Question publiée au JO le : <b>10/07/2012</b> Réponse publiée au JO le : <b>09/04/2013</b> page : <b>3962</b>		

### Texte de la question

M. Dominique Le Mèner attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le décret n° 2011-64 du 17 janvier 2011 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur. Ce décret modifie la limite de poids total autorisé en charge des poids-lourds qui passe ainsi de quarante à quarante-quatre tonnes avec effet immédiat pour le transport des produits agricoles et agroalimentaires et à la date de mise en application de l'éco-redevance poids-lourds pour tous les autres produits. Cette mesure, très attendue des professionnels de la route, doit permettre d'améliorer la compétitivité des entreprises françaises dans un marché européen fortement concurrentiel. Le décret prévoit en outre l'obligation d'un sixième essieu pour les transports au-delà de quarante tonnes, à compter de 2014 pour les véhicules neufs et 2019 pour tous les véhicules, ceci afin de préserver les infrastructures routières. Directement concernés, les constructeurs de véhicules industriels s'interrogent sur les difficultés posées pour ajouter ce sixième essieu alors que la longueur des poids-lourds est actuellement limitée à seize mètres en France. La charge supérieure étant susceptible d'augmenter la consommation de carburant, il conviendrait en effet d'accroître la capacité des réservoirs afin de conserver l'autonomie des véhicules, ce qui nécessite de la place supplémentaire que le nombre d'équipements obligatoires déjà présents permet difficilement d'obtenir. Il faut alors s'interroger sur la possibilité d'autoriser une longueur plus importante à l'instar d'autres pays européens. À cet égard, les professionnels réunis au sein du Conseil national des professions de l'automobile souhaiteraient être pleinement associés aux réflexions relatives au passage aux quarante-quatre tonnes et il lui demande donc ses intentions dans ce domaine.

### Texte de la réponse

Le décret n° 2012-1359 du 4 décembre 2012 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur a modifié le décret n° 2011-64 du 17 janvier 2011. Il autorise la circulation des 44 tonnes avec 5 essieux en imposant des charges à l'essieu afin notamment de préserver les infrastructures. Par ailleurs, l'article R. 312-11 du code de la route fixe les longueurs des véhicules et ensembles de véhicules. Il fixe une longueur maximum de 16,50 m pour les véhicules articulés (I-5°) et de 18,75 m pour les trains routiers et trains doubles (I-8°). Ces limites sont harmonisées au plan européen et définies à l'annexe I de la directive 96/53/CE du Conseil 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. La Commission européenne a lancé le 22 décembre 2011 un processus de révision de cette directive. Le champ de cette révision intègre notamment la possibilité d'accorder des dérogations aux limites de dimensions pour les véhicules dont les caractéristiques



techniques permettent une meilleure protection de l'environnement. Cette révision fera certainement l'objet d'une large concertation avec les professionnels concernés et sera l'occasion d'aborder ces thématiques au niveau européen.