

15ème législature

| | | |
|---|---|--|
| Question N° : 12562 | De Mme Marie-Christine Dalloz (Les Républicains - Jura) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports | | Ministère attributaire > Transports |
| Rubrique > animaux | Tête d'analyse >Réglementation du transport de bestiaux dans l'Union européenne | Analyse > Réglementation du transport de bestiaux dans l'Union européenne. |
| Question publiée au JO le : 02/10/2018 Réponse publiée au JO le : 02/02/2021 page : 982 Date de changement d'attribution : 13/10/2020 | | |

Texte de la question

Mme Marie-Christine Dalloz attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, s'agissant de la réglementation relative à la circulation des transporteurs de bestiaux au sein de l'Union européenne. C'est en avril 2010 que la décision a été prise de permettre l'extension des camions de 44 tonnes aux secteurs de l'agriculture et de l'agroalimentaire, pour renforcer la compétitivité de cette filière. Un projet de décret modifiant l'article 312-4 du code de la route a à l'époque été élaboré au plan interministériel. Le décret n° 2011-64 du 17 janvier 2011 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur et l'arrêté du 17 janvier 2011 pris pour son application ont été publiés le 18 janvier 2011. Ils prévoient l'autorisation de circulation de poids lourds de 44 tonnes pour le transport de marchandises agricoles et agroalimentaires, dès la publication du décret. Ces textes prévoient également, à compter de la date d'entrée en vigueur de l'écoredevance poids lourds, un élargissement de l'autorisation de transport jusqu'à 44 tonnes à l'ensemble des produits. Or les transporteurs alertent aujourd'hui sur le manque d'harmonisation à l'échelon européen en la matière puisqu'ils se retrouvent confrontés à de réelles difficultés aux frontières de certains pays, tels l'Italie, où la réglementation en vigueur est toujours de 40 tonnes. Verbalisés systématiquement, c'est une perte de compétitivité considérable, rendant sans effet la réforme de 2010. Elle lui demande donc quelles solutions le Gouvernement envisage pour pallier cette situation.

Texte de la réponse

La directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixe, pour les véhicules routiers circulant dans l'Union européenne, les dimensions maximales en trafic national et international, et les poids maximaux en trafic international. La révision de cette directive, initiée courant 2013 par la Commission européenne, s'est achevée début 2015. La directive révisée a été publiée au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE) du 6 mai 2015. Dès l'origine des travaux, la France et d'autres pays avaient demandé que les règles applicables aux transports transfrontaliers soient auditées, discutées et clarifiées à la lumière des problématiques soulevées notamment par la circulation à 44 tonnes dans certains États-membres. À l'issue des discussions, aucune solution de compromis n'a pu être dégagée concernant la circulation transfrontalière ni au Conseil, ni au Parlement européen. Les règles concernant les limites de poids en circulation transfrontalière restent donc inchangées : ce poids est limité à 40 tonnes. En application du principe de subsidiarité, la directive autorise les États-membres à fixer d'autres limites, mais uniquement pour des opérations de transport national. L'autorisation de circulation à 44 tonnes mise en œuvre

en France par décret du 4 décembre 2012 a été prise en application de ce principe. La Commission a, par ailleurs, rappelé que la législation européenne ne laisse pas de place à un accord bilatéral entre États-membres pour le trafic transfrontalier. Cette disposition a pour but d'éviter les distorsions de concurrence sur le marché du transport international au sein de l'Union. Une majoration à 44 tonnes en trafic international pour certains véhicules transportant un conteneur dans le cadre d'une opération de transport international a néanmoins été introduite par le législateur européen pour favoriser le report modal vers le transport combiné rail-route ou fleuve-route, pour lequel des investissements conséquents sont engagés.