

## 15ème législature

<b>Question N° : 83</b>	<b>De M. Julien Dive ( Les Républicains - Aisne )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; transports routiers</b>	<b>Tête d'analyse</b> >Transport routier à la frontière franco-belge	<b>Analyse &gt; Transport routier à la frontière franco-belge.</b>
Question publiée au JO le : <b>11/07/2017</b> Réponse publiée au JO le : <b>28/11/2017</b> page : <b>5962</b> Date de renouvellement : <b>07/11/2017</b>		

### Texte de la question

M. Julien Dive attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'impossibilité, pour les transporteurs routiers utilisant des véhicules de 44 tonnes, de traverser légalement la frontière franco-belge. Depuis le 1er janvier 2013, le transport de marchandises pour 44 tonnes sur 5 essieux est autorisé en France afin de renforcer la compétitivité des entreprises ; cette même réglementation étant parallèlement en vigueur en Belgique. Toutefois, les véhicules de 44 tonnes n'ont pas l'autorisation de traverser la frontière car la directive 96/53/CE du 25 juillet 1996 du Conseil de l'Union européenne limite le poids des véhicules à 5 ou 6 essieux à 40 tonnes en trafic international. De cette situation pour le moins surprenante résulte une perte de compétitivité pour les transporteurs routiers ; certaines entreprises françaises ont ainsi chiffré leurs pertes à près de 150 000 euros par an. Il lui demande de ne plus attendre une révision tardive de cette directive, et rappelle en ce sens qu'il est possible de mettre fin à cette absurdité réglementaire en passant un accord bilatéral France-Belgique en vertu du principe de subsidiarité.

### Texte de la réponse

La révision de la directive 96/53/CE, 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 entre 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 (Considérant 12) 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 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 (Annexe I – points 2.2.2c) et 2.2.2d) de la directive 96/53/CE).