



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>1666</b>	De <b>M. Benjamin Dirx</b> ( Renaissance - Saône-et-Loire )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et cohésion des territoires		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports routiers	<b>Tête d'analyse</b> > Modification de réglementation du transport intermodal	<b>Analyse</b> > Modification de réglementation du transport intermodal.
Question publiée au JO le : <b>27/09/2022</b> Réponse publiée au JO le : <b>07/02/2023</b> page : <b>1245</b> Date de changement d'attribution : <b>04/10/2022</b>		

### Texte de la question

M. Benjamin Dirx attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur la modification de la réglementation induite par le décret n° 2021-1006 du 29 juillet 2021 relatif aux poids et dimensions des véhicules terrestres à moteur et modifiant le code de la route. Le décret susvisé, pris en application de la directive n° 96/53/CE, vient préciser les normes en vigueur pour le transport routier international. Contrairement à certaines pratiques en vigueur depuis plusieurs années, la règle générique prévoit que le transport routier de marchandises est limité à 40 tonnes pour un transport international. Par dérogation, concernant le transport intermodal international la limitation est fixée à : 42 tonnes pour un véhicule à moteur à deux essieux avec semi-remorque à trois essieux transportant, en opérations de transport intermodal, un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds ; 44 tonnes pour un véhicule à moteur à trois essieux avec semi-remorque à deux ou trois essieux transportant, en opérations de transport intermodal, un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles, jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds. Or ces restrictions de tonnages (notamment le passage à 42 tonnes pour les véhicules à moteur à deux essieux alors qu'il était jusqu'à présent possible de transporter 44 tonnes avec le même matériel) induisent une perte de rentabilité très importantes pour les entreprises utilisant le transport intermodal international alors même que par leur choix, ces entreprises adoptent un comportement vertueux pour l'environnement. Ces restrictions de tonnages peuvent ainsi provoquer une augmentation du nombre de déplacements lesquels peuvent conduire à une augmentation du coût des produits transportés. Dès lors, il souhaite connaître la position du Gouvernement sur la possibilité de modifier cette réglementation ou d'accompagner les entreprises dans l'achat de nouveaux véhicules.

### Texte de la réponse

Les dimensions et poids maximaux autorisés en trafic international sont encadrés 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, modifiée en dernier lieu par le règlement (UE) 2019/1242. Les poids maximums fixés par la directive ont valeur de normes de circulation et le poids maximal pour l'utilisation en trafic international d'un véhicule chargé est fixé à 40 tonnes pour un véhicule articulé à partir de 5 essieux, en dehors de certaines opérations de transport intermodal pour lesquelles il est augmenté jusqu'à 44 tonnes, selon la configuration des véhicules. La directive n'autorise la

circulation en trafic international à 44 tonnes qu'aux ensembles de 5 essieux et plus, dont le véhicule moteur comporte trois essieux, qui transportent des conteneurs ou des caisses mobiles en opération de transport intermodal. Pour ces mêmes opérations, les ensembles de 5 essieux dont le véhicule moteur comporte deux essieux sont limités à 42 tonnes. Cette règle est inchangée depuis la révision de la directive 96/53/CE par la directive UE 2015/719. La Commission européenne a considéré en octobre 2020 que la réglementation nationale n'était pas suffisamment précise et a notamment rappelé, par une mise en demeure pour transposition incomplète de la directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 modifiant la directive 96/53/CE, que les poids supérieurs à 40 tonnes en circulation internationale étaient réservés aux transports de conteneurs ou caisses mobiles en opération de transport intermodal. Elle a rappelé que ces dispositions visent à favoriser le report modal vers d'autres modes que le routier. C'est dans ce contexte que le décret n° 2021-1006 a clarifié la rédaction de l'article R.312-4 du code de la route, afin de distinguer les configurations qui permettent de circuler jusqu'à 42 ou 44 tonnes, des configurations qui restent limitées à 40 tonnes. Conformément à la possibilité laissée aux États-membres de fixer des limites de poids différentes pour le transport national de marchandises, la France autorise la circulation à 44 tonnes des ensembles de véhicules de 5 essieux et plus réalisant des transports routiers sur son seul territoire national. En revanche, un État-membre ne peut conférer à une dérogation nationale un caractère transfrontalier sans contrevenir à la directive 96/53/CE. Cette règle est constante depuis l'entrée en vigueur de la directive. Cette analyse a été confirmée récemment par le Conseil d'État qui, par une décision du 27 septembre 2022, a rejeté deux requêtes en annulation du décret n° 2021-1006 du 29 juillet 2021 qui clarifie qu'en dehors des cas expressément prévus par la directive (transport de conteneurs ou caisses mobiles en opération de transport intermodal, véhicules à motorisations alternatives ou à zéro émission), le dépassement des poids maximums prévus par la directive ne peut s'appliquer que pour un transport routier réalisé entièrement sur le territoire national. La Commission européenne a annoncé une prochaine initiative pour réviser ce texte. En l'état du texte communautaire, il n'est pas envisageable de modifier la réglementation afin d'autoriser la circulation transfrontalière de véhicules dépassant les poids maximum prévus pour les transports internationaux, qu'il s'agisse d'opérations strictement routières ou d'opérations de transport intermodal.