

Généralisation de la possibilité de circuler à 44 tonnes

Réunion du 7 mars 2012



Présent pour l'avenir

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

La généralisation du 44 tonnes : une mesure positive pour l'économie et l'environnement

La généralisation de la circulation à 44 tonnes concerne 10% du trafic poids-lourds sur le territoire national.

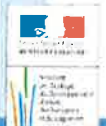
En augmentant de 4 tonnes la charge utile de ces véhicules, cette mesure améliore la productivité du transport routier.

→ Elle représente un **gain économique** pouvant aller jusqu'à **430 M€/an** pour l'ensemble du secteur (transporteurs et chargeurs).

En améliorant le remplissage des véhicules, cette mesure permet également de **diminuer le nombre de poids-lourds** sur les routes et présente donc un **bilan environnemental positif** :

- **300 millions de kilomètres** parcourus en moins par an ;
- environ **80 000 tonnes de CO2** en moins par an.

Il est toutefois nécessaire de **maîtriser l'impact de ces véhicules sur les routes**, afin que ces avantages ne soient pas remis en cause par une usure accélérée des infrastructures.



07/03/2012

2

Dispositif en vigueur depuis janvier 2011

L'intérêt de la généralisation du 44 tonnes a conduit le Gouvernement à décidé, en janvier 2011, sa mise en œuvre (décret du 17 janvier 2011).

Ce dispositif retenait une **généralisation progressive** selon le calendrier suivant :

Avant le 17 janvier 2011 : transport combiné, dessertes des ports maritimes et fluviaux ;
A partir du 17 janvier 2011 : transport des produits agricoles et agroalimentaires ;
A compter de l'entrée en vigueur de la taxe poids-lourds (mi-2013) : généralisation à l'ensemble des marchandises.

Afin de préserver le patrimoine routier, la possibilité de circuler entre 40 et 44 tonnes était conditionnée, à terme, à l'**équipement des véhicules avec un sixième essieu**.

A titre transitoire, les **véhicules équipés de cinq essieux** pouvaient circuler à 44 tonnes **jusqu'au 31 décembre 2018**, dès lors qu'ils avaient été mis en circulation avec le 1er janvier 2014.



07/03/2012

3

Échanges avec les organisations professionnelles

A l'issue de l'adoption de ce dispositif, des échanges complémentaires se sont révélés nécessaires pour approfondir les mesures d'accompagnement permettant de préserver les infrastructures :

6 septembre 2011 : **décision du Président de la République** d'engager un **dialogue avec la profession** sur l'obligation d'équipement avec un sixième essieu.

4 octobre 2011 : premiers échanges avec les organisations professionnelles organisés par la DGITM.

→ Un constat partagé : **difficultés liées à l'introduction du sixième essieu** et existence d'un **impact sur les infrastructures routières** de la circulation à 44 tonnes de véhicules équipés de 5 essieux.

Novembre-décembre 2011 : consultation des partenaires sur les mesures techniques souhaitables pour concilier le renforcement de la compétitivité des entreprises et la préservation du patrimoine routier.

10 février 2011 : échanges avec les organisations professionnelles sur les premiers principes d'un dispositif alternatif de généralisation du 44 tonnes.



07/03/2012

4

Synthèses des échanges avec les parties prenantes

Garantir une visibilité à la profession :

Transporteurs : permettre le renouvellement de leur parc dans les meilleures conditions possibles, en laissant un délai suffisant pour se préparer à la généralisation ;

Constructeurs : éviter les fluctuations brutales de la demande pour certains types de matériel.

Tenir compte du contexte européen et ne pas définir des normes françaises isolées.

Prendre en compte l'impact sur le patrimoine routier, qui constitue l'outil de travail de la profession :

Privilégier des **obligations de résultats** (charges à l'essieu) pour maîtriser l'impact sur les infrastructures routières **plutôt que des obligations de moyens** (équipement avec un 6ème essieu) ;

Intérêt manifesté par la profession pour la **mise en œuvre de démarches volontaires**.



07/03/2012

5

Dispositif proposé par le Gouvernement

Sur ces bases, le Gouvernement se propose de mettre en place le dispositif suivant, qui permet de prendre en compte l'ensemble des contraintes exprimées.

Entrée en vigueur de la généralisation de la possibilité de circuler à 44 tonnes, quel que soit le type de trafic, **à compter du 1er janvier 2013**.

→ Cette entrée en vigueur différée permet de laisser **un délai de l'ordre de huit mois** à la profession pour se préparer à ce nouveau cadre.

→ D'ici cette échéance, les dérogations actuelles (transport combiné, desserte des ports maritimes et fluviaux, transport de produits agricoles et agroalimentaires) restent valables.

Cette possibilité sera ouverte aux véhicules équipés de 5 essieux ou plus (**abandon de l'obligation d'équipement avec un sixième essieu**).

Parallèlement à cette généralisation (1er janvier 2013), adoption de **nouvelles limites de charges à l'essieu pour tous les véhicules de plus de 40 tonnes** permettant de se rapprocher des **standards européens** :

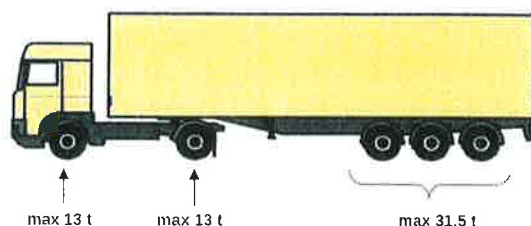
- 12 tonnes pour l'essieu moteur au lieu de 13 tonnes ;
- 27 tonnes pour le tridem au lieu de 31,5 tonnes.



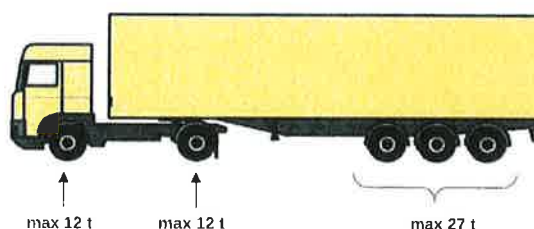
07/03/2012

6

Valeurs limites actuelles des charges à l'essieu



Nouvelles valeurs-limites des charges à l'essieu (véhicule circulant à plus de 40 tonnes)



07/03/2012

7

Dispositif proposé par le Gouvernement

Parallèlement à cette généralisation, adoption de mesures complémentaires participant à la préservation du patrimoine routier pour les véhicules circulant à **plus de 40 tonnes** :

obligation d'équipement avec des **suspensions pneumatiques** (ou dispositifs équivalents) pour les véhicules neufs à compter du 1er janvier 2014 ;

respect des normes environnementales les plus récentes (maintien des dispositions prévues dans le dispositif de janvier 2011, modifiées en août 2011).

Poursuite du dialogue technique engagé avec la profession de façon à mettre au point d'ici la fin de l'année 2012 les modalités de **rapprochement entre les valeurs-limites françaises** de charges à l'essieu et celles en vigueur dans la plupart des **pays européens**, pour ce qui concerne les **trafics circulant à moins de 40 tonnes**.

Promotion des démarches innovantes en termes d'équipements des véhicules ou d'organisation de la chaîne de transport, avec un suivi d'engagements volontaires **visant à lutter contre les surcharges des véhicules** (par exemple, équipement avec des systèmes de pesage embarqués).



07/03/2012

8