

44 TONNES

1. INSTANCE D'ÉCHANGE

ø MEEDDM (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer).

2. ETAT DES LIEUX

ø Le décret n°2011-64 du 17 janvier 2011 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur modifie l'article R312-4 du code de la route. Il autorise dès sa publication (18 janvier 2011) la circulation à 44 tonnes des transports agricoles et agroalimentaires et généralise cette mesure à l'ensemble des transports à la date d'entrée en vigueur de l'éco-taxe poids lourd.

ø Le décret du 4 décembre 2012 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur (JO du 6 décembre) modifie depuis le **1er janvier 2013 les articles R. 312-4, R. 312-5 et R. 312-6 du code de la route pour augmenter la limite de PTRa des ensembles routiers de 40 tonnes à 44 tonnes pour les véhicules de plus de 4 essieux.**

Un arrêté du 4 décembre 2012 (JO du 8 décembre) précise les conditions de circulation de ces ensembles.

ø Calendrier de circulation des ensembles routiers à plus de 44 tonnes :

La circulation des ensembles à plus de 40 tonnes (plus de 4 essieux) est autorisée depuis le 1er janvier 2013

jusqu'au **30 septembre 2014, pour les ensembles routiers dont la date de 1ère mise en circulation du véhicule à moteur est postérieure au 1er octobre 2001 ;**

jusqu'au **30 septembre 2017, pour les ensembles routiers dont la date de 1ère mise en circulation du véhicule à moteur est postérieure au 1er octobre 2006 ;**

pour les ensembles routiers dont la date de 1ère mise en circulation du véhicule à moteur est postérieure au 1er octobre 2009.

ø Charges maximales par essieu pour les véhicules circulant à plus de 40 tonnes :

Depuis le 1er janvier 2013, la répartition des charges par essieu est modifiée pour tous les ensembles routiers circulant à plus de 40 tonnes comme suit :

12 tonnes pour l'essieu moteur au lieu de 13 tonnes ;

27 tonnes pour le tridem au lieu de 31,5 tonnes.

A noter que la répartition des charges à l'essieu des ensembles de véhicules de PTRa ≤ 40 tonnes n'est pas modifiée et doit être conforme aux articles R. 312-5 et R. 312.6 du code de la route.

ø Suspensions pneumatiques (III de l'article 1 de l'arrêté du 4 décembre 2012) :

Le ou les essieux moteurs du véhicule moteur d'un ensemble routier circulant à plus de 40 tonnes doivent être équipés de suspensions pneumatiques ou de dispositifs reconnus équivalents par la réglementation pour les véhicules moteurs dont la date de mise en circulation est postérieure au **1er janvier 2014.**

Pascal Vandalle
Directeur Délégué
Pôle « Terrestre »
01 53 68 40 71



UNION DES ENTREPRISES
DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE DE FRANCE

22 juillet 2013

44 TONNES

o Modification des certificats d'immatriculation des véhicules en circulation :

Les professionnels, souhaitant circuler à plus de 40 tonnes, doivent mettre à jour les certificats d'immatriculation (rubrique F3). Cette modification sera réalisée sur présentation au préfet d'un département de l'attestation établie par le constructeur ou son représentant, visée et enregistrée par le service en charge des réceptions, et complétée par le propriétaire du véhicule.

3 - Action de TLF

L'union TLF a attiré l'attention du Ministre des Transports sur les effets désastreux qu'engendrerait une généralisation aveugle de la circulation à plus de 40 tonnes, tant sur le plan économique des entreprises, déjà nombreuses à connaître des difficultés croissantes, que sur le dimensionnement des parcs de véhicules et donc, *in fine*, sur les effectifs salariés.

Un texte mal rédigé ! L'analyse juridique du texte est incontestable : les dispositions des articles R.312-4, R. 312-5 et R.312-6 du Code de la route, tels que modifiés par le décret du 4 décembre 2012, sont inintelligibles et incompréhensibles puisque visant une catégorie de véhicules « articulé d'un ensemble composé d'un véhicule à moteur et d'une remorque d'un train double », ni définie par le Code de la route ni par la littérature technique.

En pratique, le type de véhicule visé par ces dispositions réglementaires, dans leur rédaction actuelle, n'existe pas. Juridiquement, ces dispositions contreviennent donc au principe d'accessibilité et d'intelligibilité du droit.

De plus, ces nouvelles dispositions méconnaissent également le principe de légalité des délits et des peines.

En effet, cette rédaction inintelligible conduit inévitablement à une imprécision totale des éléments constitutifs des infractions réprimées.

Si les pouvoirs publics veulent que la mise en place du 44 tonnes se fasse dans les meilleures conditions, ils seront dans l'obligation de rédiger de façon plus précise les différentes typologies de véhicules concernés.

Pour toutes ces raisons, **TLF a déposé le 6 février 2013 un recours administratif gracieux auprès du Premier Ministre et du Ministre chargé des Transports** pour demander le retrait du décret N° 2012-1359 du 4 décembre 2012 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur.

4 SITUATION A CE JOUR

Sans réponse de la part des Ministères à notre demande de retrait du décret, TLF a engagé début juin un recours contentieux.

« ...ces articles nouveaux du code de la route sont peu compréhensibles et comme tels méconnaissent l'objectif de la valeur constitutionnelle d'intelligibilité du droit et contreviennent au principe constitutionnel de l'égalité des délits et des peines... ».

Si la procédure a peu de chance d'aboutir au retrait du texte, il imposera sa réécriture. Protégeant ainsi les transporteurs en cas de litige.

Pascal Vandalle
Directeur Délégué
Pôle « Terrestre »
01 53 68 40 71



UNION DES ENTREPRISES
DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE DE FRANCE

22 juillet 2013