

Charges des camions de livraisons

15^e législature

Question écrite n° 04913 de M. Gilbert Bouchet (Drôme - Les Républicains)

publiée dans le JO Sénat du 10/05/2018 - page 2238

M. Gilbert Bouchet attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports sur la réglementation relative aux charges des camions de livraisons. Dans la Drôme, beaucoup de professionnels des métiers de bouche utilisent de petits camions frigorifiques limités à 3,5 tonnes pour livrer leurs clients situés, pour la plupart, en centre-ville. Ces camions dotés de caisses isothermes et de compresseurs sont très facilement en surpoids puisqu'ils pèsent déjà à vide de 3,3 à 3,5 tonnes. En les conduisant avec un permis B1, ces artisans sont passibles d'amendes ce qui les oblige à limiter les chargements et à multiplier le nombre de livraisons, ce qui induit un alourdissement des charges financières et sur le plan écologique une augmentation sensible de la pollution. En outre, les camions de plus de 3,5 tonnes doivent être équipés d'un chronotachygraphe, peu compatible avec le rythme de conduite propre aux livraisons en centre-ville et exige le permis C1 - poids lourds que beaucoup de chauffeurs livreurs ne possèdent pas. En Europe, notamment en Allemagne, les chauffeurs bénéficient pour ces mêmes véhicules de réglementations différentes pour le transport de marchandises, avec une tolérance qui porte à 4,25 t (soit 3,5 t + 750 kg) la masse maximale autorisée en charge des véhicules (sans remorque) qu'on peut conduire avec le permis B. Aussi, dans un souci de simplification de la vie des entreprises et pour préserver l'activité économique de nos régions, il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer si une harmonisation de la réglementation française dans un sens plus favorable pour nos entreprises est envisageable notamment avec la modification du poids total autorisé en charge (PTAC) des véhicules utilitaires légers conduits avec le permis B de 3,5 à 6 tonnes sans chronotachygraphe.

Réponse du Ministère auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports

publiée dans le JO Sénat du 20/09/2018 - page 4820

La directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire fixe les catégories de permis de conduire et définit les catégories de véhicules que ces permis autorisent à conduire. Ainsi, la catégorie B du permis de conduire n'autorise que la conduite des véhicules dont le poids total autorisé en charge (PTAC) n'excède pas 3,5 tonnes (voitures légères, véhicules utilitaires légers, camping-cars) auxquels peut être attelée une remorque dont le PTAC est inférieur ou égal à 750 kg. Augmenter le poids total autorisé en charge des véhicules à température dirigée au-delà de 3,5 tonnes les classerait dans la catégorie C1 et rendrait leur conduite accessible uniquement à la catégorie C1 du permis de conduire. La classification des catégories de permis de conduire en fonction des PTAC des véhicules répond à des considérations de sécurité routière. C'est la raison pour laquelle le droit européen impose pour la conduite de véhicules d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes une formation initiale obligatoire de 4 semaines (FIMO). Au regard de ces éléments, la conduite de véhicules de transport de marchandises de PTAC compris entre 3,5 et 6 tonnes avec le permis B n'est pas envisagée. Toutefois, dans le cadre des suites à donner aux préconisations de M. le député Damien Pichereau dans son rapport sur le développement du recours aux véhicules utilitaires légers (VUL), une analyse d'opportunité et de faisabilité sur la mise en place d'une formation initiale « VUL » et la création de passerelles de cette dernière vers la formation des conducteurs de poids lourds est actuellement réalisée.