

# A la Une : *Doctrine*

## 1 – TRANSPORT ROUTIER – CIRCULATION – POIDS MAXIMUM

### La circulation à 44 tonnes en France

Par **Frédéric LETACQ**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013 le code de la route a généralisé le poids maximum des ensembles routiers (Poids total roulant autorisé) à 44 tonnes sur tout le territoire français si l'ensemble comporte plus de 4 essieux (**article R.312-4 code de la route**)

Le poids maximum était, avant l'entrée en vigueur du décret n°2012-1359 du 4 décembre 2012, de 40 tonnes pour des véhicules de 5 essieux et de 44 tonnes pour des véhicules de plus de 5 essieux et pour les dessertes portuaires et le transport combiné.

#### Réglementation française :

Les "ensembles routiers" (c'est-à-dire, camion plus remorque ou tracteur plus semi-remorque) peuvent circuler à 44 tonnes sur le territoire français, à condition toutefois de **respecter les charges à l'essieu** qui, elles, ont été abaissées à 12 tonnes pour l'essieu moteur (au lieu de 13 tonnes avant), et 27 tonnes pour les groupes de 3 essieux (au lieu de 31,5 tonnes avant).

Un arrêté d'application daté du même jour que le décret susvisé prévoit de plus les conditions dans lesquelles les véhicules de transport routier sont autorisés à circuler entre 40 et 44 tonnes en fixant des limitations dans le temps pour les tracteurs les plus anciens. La circulation à plus de 40 tonnes est autorisée dans les conditions suivantes :

- jusqu'au 30 septembre 2014, pour les ensembles routiers dont la date de première mise en circulation du véhicule moteur est comprise entre le 1<sup>er</sup> oct 2001 et le 1<sup>er</sup> oct 2006 (poids lourds de norme Euro III) ;
- jusqu'au 30 septembre 2017, pour les ensembles routiers dont la date de première mise en circulation du véhicule moteur est comprise entre le 1<sup>er</sup> oct 2006 et le 1<sup>er</sup> oct 2009 (poids lourds de norme Euro IV et Euro V) ;
- sans limitation, pour les ensembles routiers dont la date de première mise en circulation du véhicule moteur est postérieure au 1er octobre 2009.

Précisons qu'il faut également que l'ensemble soit admis par le constructeur et l'administration à circuler à plus de 40 tonnes. La plaque "constructeur" du véhicule doit par conséquent indiquer un poids total roulant (PTR) de l'ensemble d'au moins 44 tonnes, sinon il faut respecter le PTR. De même il ne faut pas dépasser, pour un ensemble routier tracteur plus semi-remorque, le poids du tracteur (PV tracteur) additionné avec le poids autorisé en charge de la semi-remorque (PTAC semi). Si l'addition des deux est inférieure à 44 tonnes l'ensemble doit respecter le poids maximum autorisé (PMA) et ne peut donc pas circuler à 44 tonnes.

Exemple pour un ensemble tracteur plus semi-remorque :

- caractéristiques du tracteur : PV = 6 tonnes et PTR = 44 tonnes;
- caractéristique de la semi : PV = 7,5 tonnes et PTAC 34 tonnes;

L'ensemble ne peut pas circuler à 44 tonnes (même si le PTR du tracteur l'autorise) car le PV tracteur + PTAC semi n'est que de 40 tonnes.

L'arrêté du 4 décembre 2012 prévoit aussi des prescriptions techniques de poids à l'essieu pour les semi-remorques. Le poids total autorisé en charge (PTAC) de la semi-remorque doit être d'au moins 38 tonnes si elle a 3 essieux et d'au moins 37 tonnes si elle a 2 essieux.

Enfin dans un arrêté antérieur, du 2 février 2011, relatif aux poids total roulant autorisé des véhicules de catégorie N3 (arrêté modifié le 5 mai 2011), il est précisé que : "la valeur maximale du poids total roulant autorisé, fixée lors de la réception prévue par le code de la route (articles R 321-6 et s.) des véhicules de la catégorie internationale N3 est de 44 tonnes" (art 1<sup>er</sup>).

La catégorie N3 correspond aux termes de la directive sur la réception des véhicules aux "véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises ayant un poids maximal supérieur à 12 tonnes" (dir. 2007/46/CE, annexe II).

## Directive 96/53/CE

Dans son annexe I, la directive 96/53/CE détermine des normes en matière de poids et dimensions des véhicules. Excepté pour le transport combiné de conteneur ISO 40' (poids maximum fixé à 44 tonnes) pour les autres véhicules articulés à 5 ou 6 essieux la norme est de 40 tonnes (point 2.2.2 de l'annexe). Si cette directive laisse une certaine liberté aux Etats membres, elle prévoit qu'un Etat ne peut refuser la circulation sur son territoire d'un véhicule effectuant un trafic international, qui répond aux normes fixées par l'annexe I.

Il s'agit, selon nous, d'une directive "à minima" qui impose aux Etats membres une reconnaissance mutuelle et un minimum, n'interdisant aucunement aux Etats membres d'adopter des normes supérieures. Si le droit national d'un Etat membre venait à interdire la circulation d'un véhicule conforme au minima de la directive, cette interdiction serait illicite.

Comme toute directive communautaire, la directive 96/53/CE s'adresse non pas aux entreprises mais aux Etats membres, lesquels doivent légiférer pour transposer les objectifs et les orientations de la directive. Une directive, à la différence d'un règlement n'est pas directement applicable dans le droit des Etats membres. Elle détermine des principes ou des objectifs qui doivent être transposés par lois ou décrets dans les droits nationaux des Etats membres.

La directive 96/53/CE avait été transposée en France en 1997 (dans le code de la route). Or depuis janvier 2013, les dispositions nouvellement modifiées du code de la route sont désormais plus favorables puisque la norme n'est plus de 40 tonnes mais de 44 tonnes.

Nous avons donc dans le droit français une disposition nationale plus favorable, que celle prévue, non dans un règlement communautaire qui aurait valeur supérieur à la loi française, mais dans une directive, laquelle ne s'adresse pas aux entreprises elles-mêmes mais aux Etats.

A titre d'exemple, et dans un tout autre domaine, ce n'est pas la première fois que nous avons dans le droit français une règle nationale plus favorable aux entreprises, laquelle n'est pas en conformité avec une disposition contenue dans une directive. L'exemple concerne le transport en compte propre (transport privé par des non transporteurs) pour lequel la réglementation française était plus souple que la directive communautaire qui n'autorisait pas le compte propre à l'aide de véhicule loué avec conducteur, ce que permettait en revanche la réglementation française (directive du 23 juillet 1962, aujourd'hui abrogée, et circulaire ministérielle du 10 mars 2000, abrogée également).

## Applications pratiques

### - Au trafic interne :

Un ensemble routier quelle que soit son immatriculation (française ou dans l'Union) peut circuler en trafic interne à 44 tonnes s'il répond aux conditions susvisées fixées par le code de la route. L'immatriculation du véhicule importe peu puisque le code ne fait aucune distinction.

Notons que la location par un transporteur français d'un véhicule immatriculé dans un autre Etat membre et circulant en France à 44 tonnes est possible. De même, la circulation en France d'un véhicule immatriculé dans un Etat membre pris en location sans conducteur par une entreprise non résidente est possible. En revanche, la location transfrontalière d'un véhicule loué avec conducteur n'est pas admise (Décret 99-752 du 30 août 1999 modifié 2012, art 12-1).

- **Au trafic international :**

Le poids maximum autorisé est de 44 tonnes sur le territoire français, ce qui ne rend pas possible une circulation à 44 tonnes si le pays de prise en charge de l'envoi ou celui de destination n'admet pas encore cette limite de 44 tonnes, ou si un pays traversé en transit a une norme inférieure à 44 tonnes.

En revanche, si le pays de provenance de l'ensemble routier ou de destination admet également la norme de 44 tonnes (ex. Belgique; Pays-Bas; région Catalogne), la circulation sur le territoire français doit être admise à 44 tonnes. Aucune condition de nationalité du transporteur ou d'immatriculation du véhicule n'est prévue dans le code de la route, à condition naturellement de respecter les dispositions du code et notamment les poids à l'essieu.

Si la directive précitée 96/53/CE prévoit la norme de 40 tonnes, ce n'est nullement un texte pénal. Elle n'envisage ni n'impose aux Etats membres de déterminer un régime de sanctions. Or, selon les principes du droit pénal français, il n'y a pas d'infraction sans texte répressif. En l'occurrence le texte répressif est le code de la route français et ce n'est que sur ce fondement légal que les autorités françaises peuvent verbaliser.

Les autorités françaises ne peuvent donc pas théoriquement verbaliser un transporteur de l'Union réalisant un transport international avec un ensemble routier à 44 tonnes, immatriculé dans un pays voisin, si les conditions sont remplies, car il y aurait défaut de base légale de l'infraction.

- **Au trafic de cabotage :**

Pour les opérations de cabotage sur le territoire français (limitées à 3 opérations de transport national faisant suite à un transport international), le transporteur non résident doit se conformer aux dispositions du règlement CE 1072/2009 sur l'accès au marché du transport (il s'agit, cette fois, d'un règlement communautaire directement applicable dans le droit interne de chacun des Etats membres).

Ce règlement prévoit (art 9) : "L'exécution des transports de cabotage est soumise, sauf si la législation communautaire en dispose autrement, aux dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans l'Etat membre d'accueil, en ce qui concerne : ... les poids et dimensions...".

Si le principe posé par le règlement est le respect par le transporteur qui effectue du cabotage, de la réglementation du pays d'accueil en ce qui concerne les conditions du contrat, les poids et dimensions, etc., ce n'est que si la législation communautaire n'en dispose pas autrement. Or, au cas particulier, et sauf à considérer, ce que nous pensons, que la directive 96/53/CE est une directive à minima, la législation de l'Union "semble" en disposer autrement puisqu'elle prévoit des dispositions moins favorables que le droit français en limitant le PMA à 40 tonnes.

Il y a là une incertitude et si tel était le cas, ce serait dès lors cette norme de 40 tonnes qui devrait s'appliquer et que les transporteurs non-résidents devraient respecter lorsqu'ils réalisent des opérations de cabotage en France.

Il en est de même, naturellement, pour un transporteur français effectuant une opération de cabotage dans un Etat voisin.

Toutefois, comme pour les opérations de transport international, seul un texte répressif permet de sanctionner. Le texte verbalisateur figurant dans le code de la route, les autorités françaises ne devraient, théoriquement, pas pouvoir verbaliser un transporteur non résident réalisant des opérations de cabotage (en conformité avec le règlement CE 1072/2009) sur le territoire français avec un PMA jusqu'à 44 tonnes, en contradiction avec les dispositions de la directive 96/53/CE. Si tel était le cas, la sanction serait entachée d'illégalité.

\* \* \* \*

**Dernière minute** : Une proposition de directive modifiant la directive 96/53/CE a été présentée par la Commission au Parlement et au Conseil (COM (2013) 195 final). Sans généraliser la norme de 44 tonnes à tous les ensembles routiers, cette proposition envisage d'étendre la circulation à 44 tonnes aux ensembles à 5 ou 6 essieux transportant des conteneurs de 45 pieds (jadis 40'). Elle ajoute à la précédente directive des dispositions sur les contrôles et des sanctions. Elle laisse néanmoins les Etats membres libres de décider de dérogations aux règles qu'elle contient pour ce qui concerne le transport national.