



La

# Lettre du Transport Routier

N°1148 - Du 13/06/10 au 19/06/10 - 42 numéros - Service Abonnement : 01 44 29 04 04

13 JUIN 2010

## DOSSIER SPÉCIAL

### Le 44 tonnes

#### Engagements présidentiels ?

Cela fait maintenant une vingtaine d'année que la Profession attend le 44 tonnes. C'est en effet l'un des rares gisements de productivité attendu de longue date par les entreprises. Depuis longtemps déjà, les véhicules sont configurés pour rouler à 44 tonnes. Seul le code de la route interdit de charger au-delà des 40 tonnes réglementaires. Avec pour résultat, une perte de productivité du véhicule chiffrée par le CNR entre 9 et 11% par rapport à un 44 tonnes. La circulation du 44 tonnes était par ailleurs déjà autorisée, par exemple autour des ports maritimes et fluviaux, autour des gares ferroviaires ou pour les opérations de transport combiné. Bref une autorisation de circuler à 44 tonnes pour les produits agricoles devait s'apparenter à une extension du périmètre du 44 tonnes.

Et patatras, dans l'urgence, sans concertation, on apprend que le ministère des transports envisage un 44 tonnes 6 essieux. C'est-à-dire un véhicule qui n'existe pas ou presque pas, la majorité du parc français étant constituée de véhicules à 5 essieux. Cette mesure reviendrait à annihiler les gains de productivité escomptés.

Le prétexte brandi : l'usure des infrastructures et les craintes exprimées par les conseils généraux pour les routes. Des inquiétudes qui peuvent être balayées par une proposition simple : le 48-50 tonnes 6 essieux, moins agressifs pour les chaussées que le 40 tonnes 5 essieux en circulation sur toutes les routes de France ! Mais l'essentiel ministériel est ailleurs : toujours et encore l'idée fautive que tout gain de productivité du transport routier nuirait au fret ferroviaire. Alors qu'une meilleure productivité du transport routier français serait un gage de compétitivité renouvelée pour l'ensemble de l'économie française, la France se montre incapable de se départir de l'idéologie, des idées reçues et des schémas anciens.

Pour sa part, la Profession (FNTR, UNOSTRA et OTRE), a manifesté, lors d'une réunion de présentation du projet de décret le 14 juin dernier, son opposition totale et entière au 44 tonnes 6 essieux. Elle affiche clairement sa préférence pour un 44 tonnes 5 essieux ou, en cas de 6° essieu, pour un 48-50 tonnes. Position logique au regard de l'économie du transport routier. Reste maintenant à la Profession à en convaincre les pouvoirs publics. Pour cela, il faut la mobilisation de ses réseaux ainsi que des alliances fortes nouées avec les chargeurs et les agriculteurs.

Dans une interview accordée au magazine "La France Agricole", le 30 avril dernier, le Président de la République avait annoncé l'autorisation prochaine d'utiliser des véhicules à 44 tonnes pour le transport de produits agricoles et agro-alimentaires. L'administration des transports travaille donc à l'élaboration d'un décret "44 tonnes agricole". Explications et analyse.

#### Les éléments du décret

Information lourde de conséquences pour les entreprises de TRM, le ministère des transports n'envisage dans le décret qu'un "44 tonnes agricole" à 6 essieux, à partir de 2012 pour les nouveaux matériels et, à partir de 2019, pour tous les véhicules.

De façon complémentaire, le décret se limiterait au seul transport de l'alimentation pour le bétail, des animaux vivants et des produits agricoles du lieu de récolte au lieu de première transformation. La liste des produits est en cours d'élaboration.

Une discussion est engagée entre les ministères de l'agriculture et des transports sur la question des produits éligibles. Le ministère de l'agriculture est favorable à l'extension la plus large à tous les produits agro-alimentaires.

#### Le 44 tonnes 6 essieux

Le décret en préparation représente une étape déterminante vers le 44 tonnes. On passe de la logique prévalant jusqu'ici de l'autorisation exceptionnelle (périmètre autour des ports maritimes ou fluviaux ou autour des gares ferroviaires, transport combiné, etc.) ou de portée locale (44 tonnes betteraviers traités par APL [autorisation de portée locale]) à une logique d'autorisation par nature de produits (aujourd'hui les produits agricoles, demain... ?).

donc la préfiguration de ce que sera le 44 tonnes français en cas d'autorisation pour tous les types de trafic. C'est donc l'adoption d'une norme française définitive pour le 44 tonnes.

Le 44 tonnes n'a pas été accordé aux transporteurs. Il ne s'inscrit pas dans une logique d'amélioration de la compétitivité et de la productivité des entreprises de transport routier.

#### On est loin du véhicule européen

La décision de mise en place d'un "44 tonnes agricole" ne s'inscrit pas non plus dans une réflexion d'ensemble sur le véhicule européen. Bien au contraire, après le social et le fiscal, la France s'isole encore au plan technique alourdissant le déficit de compétitivité des entreprises. L'observation de la pratique en Europe montre que plusieurs pays européens ont généralisé le transport en 44 tonnes 5 essieux. Seul le Royaume-Uni a opté pour le 44 tonnes 6 essieux.

#### Calendrier "44 tonnes agricole"

30 avril : Nicolas Sarkozy annonce le "44 tonnes agricole".

Mai : l'administration des transports travaille à la rédaction du décret "44 tonnes agricole".

14 juin : le projet de décret "44 tonnes agricole" est présenté aux organisations professionnelles du TRM.

Fin juillet : publication prévue du décret.

## Sommaire

P. 1 DOSSIER SPÉCIAL : Le 44 tonnes  
Fiche Poids maximal des véhicules en Europe

Le "44 tonnes agricole", tel qu'il sortira du décret en préparation, est

## Liste provisoire des produits éligibles au "44 tonnes agricole":

Céréales, graines. Fruits et légumes frais ou séchés. Houblon, malt, paille, foin, balle de céréales, plantes fourragères, drêches, pulpes. Animaux vivants. Lait et produits laitiers non conditionnés. Viandes non conditionnées. Sucre, glucose, mélasse. Farines, amidons, féculés, gluten, riz, non conditionnés. Aliments pour animaux et bétail.

En faisant le choix du 44 tonnes 6 essieux le ministère des transports dénature les engagements pris par le Président de la République devant le monde agricole. Il détricote une partie de l'intérêt de la mesure en termes de gains de productivité. Il se montre en outre incapable de développer une vision économique du transport routier en ne l'abordant que par le biais des infrastructures.

### Perte des gains de productivité

Le "44 tonnes agricole" 6 essieux signifie la mort annoncée du 44 tonnes 5 essieux et de toute perspective de gain de productivité substantiel sur les véhicules pour les entreprises de transport routier.

Le CNR a, en effet, chiffré entre 9 et 11 % les gains de productivité pour un 44 tonnes 5 essieux. Dans le cas d'un 44 tonnes 6 essieux, ce gain de productivité tomberait à 5,5 % (le 6 essieux entraîne en effet des surcoûts en matière d'investissements, de surconsommation de carburant, de maintenance, de pneumatiques, etc.). Ce gain serait encore plus réduit (proche de 0, voire négatif) en cas d'utilisation mixte du véhicule ce qui sera le cas le plus fréquent (à 44 tonnes pour le transport de produits agricoles et à 40 tonnes pour les autres trafics). Le transport de produits agricoles est par nature saisonnier. Le véhicule à 6 essieux devra en effet être utilisé à 40 tonnes le reste de l'année pour les autres trafics (avec une productivité moindre que le 40 tonnes 5 essieux).

### LA LETTRE DU TRANSPORT ROUTIER

ISSN 0760 - 470X - Commission paritaire n°0913 | 83597  
Éditée par la SETR - 6, rue Ampère - 75017 Paris  
Tél. : 01 44 29 04 04 - Fax : 01 44 29 04 01  
Directeur de la publication : M.VOIRON  
Rédacteur en chef : Nicolas PAULISSEN  
Conception graphique : BACCARA numérique  
Imprimeur : Gyss Imprimeur Obernai  
Dépôt légal : à parution - Prix annuel TTC : 155,62 €  
Tous droits de reproduction et traduction réservés.

### Distorsion de concurrence

Autre difficulté : les distorsions de concurrence qui ne manqueraient pas d'apparaître, dans la période 2012-2019, entre les véhicules équipés à 6 essieux et ceux équipés à 5 essieux. Le 44 tonnes 6 essieux ne sera en effet valable que pour le transport de produits agricoles. Pour les autres trafics le véhicule aura une productivité moindre à 40 tonnes. Avec une conséquence probable qui est le vieillissement du parc. Les transporteurs hésiteront en effet à renouveler leur matériel pour rester au 40 tonnes 5 essieux plus productif.

### La position de la profession

Sur le 44 tonnes, la profession rappelle qu'elle est favorable à une mise en place sélective du 44 tonnes - filière par filière -, par étape - des délais sont à respecter afin de ne pas augmenter brutalement la capacité de transport -, et de façon concertée avec les transporteurs.

La profession plaide pour une mise en œuvre du 44 tonnes en fonction de la nature des trafics. Le 44 tonnes est particulièrement pertinent pour les vrac solides ou liquides.

La profession restera bien sûr vigilante sur la question du bénéficiaire des gains de productivité engendrés par le 44 tonnes.

La profession est opposée au 44 tonnes 6 essieux. Choisir le 44 tonnes 6 essieux c'est en effet : réduire les gains de productivité escomptés grâce au 44 tonnes, compliquer la gestion du parc pour les entreprises, augmenter les coûts, tant en investissement qu'en exploitation.

### Non au 44 tonnes 6 essieux

C'est le lundi 14 juin qu'a eu lieu la réunion de présentation/concertation du projet de décret au ministère des transports. Étaient présents les représentants des transporteurs (à l'exception de TLF) et des chargeurs. A l'unisson tous ont redit leur opposition au 44 tonnes 6 essieux. Avec quelques arguments choc :

- Le 44 tonnes 6 essieux revient à dénaturer les engagements du Président de la République en termes de gains de productivité.
- Il isole davantage la France de l'Europe qui a fait majoritairement le choix d'un 44 tonnes 5 essieux (à l'exception du Royaume-Uni).
- C'est aussi un mauvais coup porté à l'environnement puisque le 6<sup>e</sup> essieu entraîne une surconsommation de carburant et donc de gaz à effet de serre.

Reste à savoir si ces arguments seront entendus... En tout cas, la profession agit en ce sens et actionne en région ses réseaux et mobilise agriculteurs et chargeurs, dans un dossier où le temps presse, engagement présidentiel oblige !

### Un rapport de plus sur le 44 tonnes

Simultanément à l'élaboration du décret "44 tonnes agricole", le rapport relatif à la généralisation du 44 tonnes, demandé par les parlementaires dans le cadre de la loi Grenelle I, a été finalisé. Réalisé par la DGITM, il a été transmis au Premier ministre par le ministère des transports pour communication au Parlement. L'élément clé : s'il y a passage à 44 tonnes, le rapport préconise l'utilisation de véhicules à 6 essieux.

La profession veut également éviter toute décision franco-française isolant la France en Europe en matière de poids et dimensions des poids lourds. Elle rejette toute solution déconnectée des réalités européennes.

Sur la nature des produits, la profession réclame la cohérence dans le choix des produits éligibles au "44 tonnes agricole". La famille (ou nature) de produits semble être un critère plus pertinent que le produit lui-même. Le contrôle en sera d'autant facilité.

### Les chiffres

- L'utilisation de véhicule 44 tonnes 6 essieux par rapport au 40 tonnes 5 essieux crée un différentiel de compétitivité de 6 %.
- Le gain de productivité estimé par le CNR en cas de passage au 44 tonnes 5 essieux est compris entre 9 et 11 %. Il tombe à 5,5 % en cas de 44 tonnes 6 essieux et devient négatif en cas d'utilisation mixte des véhicules.

La question du nombre d'essieux dans le dossier "44 tonnes agricole" est donc déterminante pour les entreprises de TRM.