

Les camions 44 tonnes débarquent en France

Le 18 janvier 2011 par Célia Fontaine

Le décret autorisant la circulation des 44 tonnes dans le secteur agricole et agro-alimentaire est paru aujourd'hui 18 janvier au *Journal officiel*.

Conformément aux engagements pris par le Président de la République début avril 2010, « *cette décision autorise la circulation des poids lourds équipés de 5 essieux transportant des produits agricoles et agro-alimentaires, entre le lieu de leur production et celui de leur première transformation, indique le ministère en charge de l'écologie dans un communiqué du 18 janvier.*

L'entrée en vigueur de ces dispositions est immédiate pour le passage de 40 à 44 t de la limite du poids total autorisé en charge des poids lourds.

La mesure sera étendue en 2012 à tous les types de chargement de façon concomitante avec l'introduction de l'écotaxe Poids lourds.

« *Afin de limiter l'impact sur les chaussées, les poids lourds de 44 tonnes devront, à partir de 2014, être progressivement équipés de 6 essieux. Cette modernisation du parc suivra un calendrier parallèle à celui de la norme Euro 6, et n'appellera donc pas de surcoût pour les entreprises. A partir de 2019, seuls les poids lourds à 6 essieux seront autorisés à circuler avec un poids de 44 tonnes* », poursuit le communiqué.

Pour France nature environnement (FNE), ce texte est inquiétant, car il favorise le transport routier de marchandises au détriment du transport ferroviaire ou fluvial, moins polluants [1]. Des dérives sont à craindre pour les produits agro-alimentaires transportés sur de longues distances, souligne la fédération. Agir pour l'environnement partage ce point de vue. L'association précise que « *la part modale du ferroviaire et du fluvial, au lieu d'augmenter, a diminué pour ne représenter que 12 % en 2009, alors qu'elle était de 14 % en 2006* ».

Selon le comité national routier, 12 % des poids lourds routiers devraient bénéficier de ce décret, entraînant un accroissement de la productivité évaluée à plus de 10 %. Mais l'impact de cette décision sur la dégradation des routes est évalué à 500 millions d'euros, une somme qui sera normalement imputée aux départements.

[1] Les émissions de GES restent toujours 10 à 100 fois plus élevées pour le transport par route que pour le transport par voie ferrée, ou fluvial