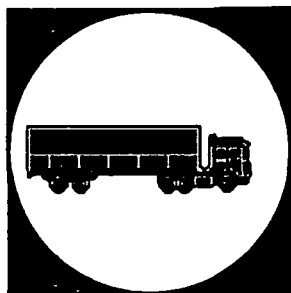


LES NORMES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Pierre CHANSON



Dimensions et économie

L'évolution des transports a été marquée par la recherche de moyens et de techniques permettant de traiter des unités de transport de plus en plus lourdes et volumineuses. En même temps, l'économie de marché imposait la dégressivité des coûts entraînant en retour la recherche constante d'une productivité meilleure : l'accroissement des dimensions et du poids total en charge a été un des facteurs essentiels des gains de productivité.

Prenant souvent comme prétexte la pénétration en Europe des "super high cube" produit de la dénormalisation du code de la route du réseau autoroutier inter-état des Etats-Unis, pour justifier les modifications des limites du code de la route, les partisans de la course aux grandes dimensions se trouvent maintenant confrontés à des limites incontournables :

Il s'agit d'une part de l'inscription des véhicules dans la «couronne européenne» (1) qui impose une limite technique à l'évolution, et d'autre part des conséquences de la coexistence de réseaux routiers différents :

- Par exemple en France :

- 18 % du réseau national (soit 4500 km)
- 93 % du réseau départemental (soit 320.000 kms)

sont constitués de routes ayant des voies de largeur inférieure à 3,50 mètres.

Il est donc évident que les dimensions actuelles touchent aux limites qu'il est raisonnablement permis d'accepter sans prendre de risques graves pour la sécurité des circulations ou sans engager des investissements sur les infrastructures existantes, qui eu égard à la longueur des réseaux, seraient démesurés.

Enfin il faut souligner les difficultés inhérentes aux circulations urbaines et suburbaines.

3 exigences essentielles

Il est cependant regrettable que les réflexions européennes sur les poids et dimensions n'aient pas été précédées d'études européennes de marché qui auraient pu définir, de manière indépendante, les différents besoins des chargeurs, des transporteurs routiers, des opérateurs de transport combiné.

Il est indéniable que dans le secteur des transports, qui met en jeu un aussi grand nombre d'intervenants, la standardisation des unités de transport, qui de plus ont maintenant vocation d'intermodalisme est un facteur de productivité et par conséquent de réduction des coûts de l'ensemble de la chaîne logistique. C'est pourquoi les normes doivent répondre à 3 exigences essentielles :

- polyvalence intermodale maximum
- modularité des unités de transport
- recherche des meilleurs rendements de chargement unitaire.

(1) Les véhicules ou ensemble de véhicules en mouvement doivent s'inscrire dans une couronne circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m et d'un rayon intérieur de 5,30 m.

REGLEMENT

En se rappelant qu'il a fallu 10 ans pour faire passer la longueur des véhicules articulés de 15 m 50 à 16 m 50 et que cette dimension ne semble pas faire l'unanimité, il est temps, après avoir mis un terme rapidement au jeu des tolérances nationales, et la France y est favorable, de s'engager vers des évolutions rationnelles, partant du besoin du marché européen et privilégiant l'intermodalité. ■

Les textes

Règlementation nationale en vigueur dans le domaine des poids et dimensions des véhicules routiers de transport de marchandises

Réglementation constituée de 3 articles du Code de la Route :
R.55, R. 58 et R. 61

1) Art. 55 : poids total roulant autorisé en chargé (PTRA) (décret n° 86-519 du 14 mars 1986, article 2)

- . véhicule à 2 essieux : 19 tonnes
- . véhicule à 3 essieux ou plus : 26 tonnes
- . véhicule articulé et train routier
 - de 4 essieux : 38 tonnes
 - de 5 essieux et plus : 40 tonnes

Nota : pour les transports combinés la limite est portée à 44 tonnes pour les véhicules articulés et/ou train routier de 5 essieux et plus

2) Art. R. 58 : charge à l'essieu (décret n° 88-848 du 18 juillet 1988)

- . essieu simple ou essieux consécutifs ayant plus de 1,80 m d'espace entre eux : 13 tonnes par essieu
- . essieu tandem : 19 tonnes si la distance entre les essieux est comprise entre 1,35 m et 1,80 m, à condition que l'essieu le plus chargé ne dépasse pas 11,5 tonnes lorsqu'il s'agit de l'essieu moteur et 10,5 tonnes pour l'essieu simple.

3) Art. R. 61 : dimensions (décret n° 86-519 du 14 mars 1986, article 3)- (décret n° 90-30 du 5 janvier 1990)- (arrêté du 21 avril 1988)- (circulaire n° 21 avril 1988) (circulaire n° 1375 du 7 octobre 1986)

- . largeur des véhicules
 - : 2,50 m
 - : 2,55 m (carrosserie rigide)
 - : 2,60 m (température dirigée)
- . longueur des véhicules :
 - camion : 12 m
 - véhicule articulé : 16,50 m (semi-remorque:13,64)
 - train routier : 18 m (tolérance : 18 m 35 suivant la directive CEE du 4 février 1991)
- . hauteur : pas de limite en France
(4m en Europe directive 85/3/CEE)