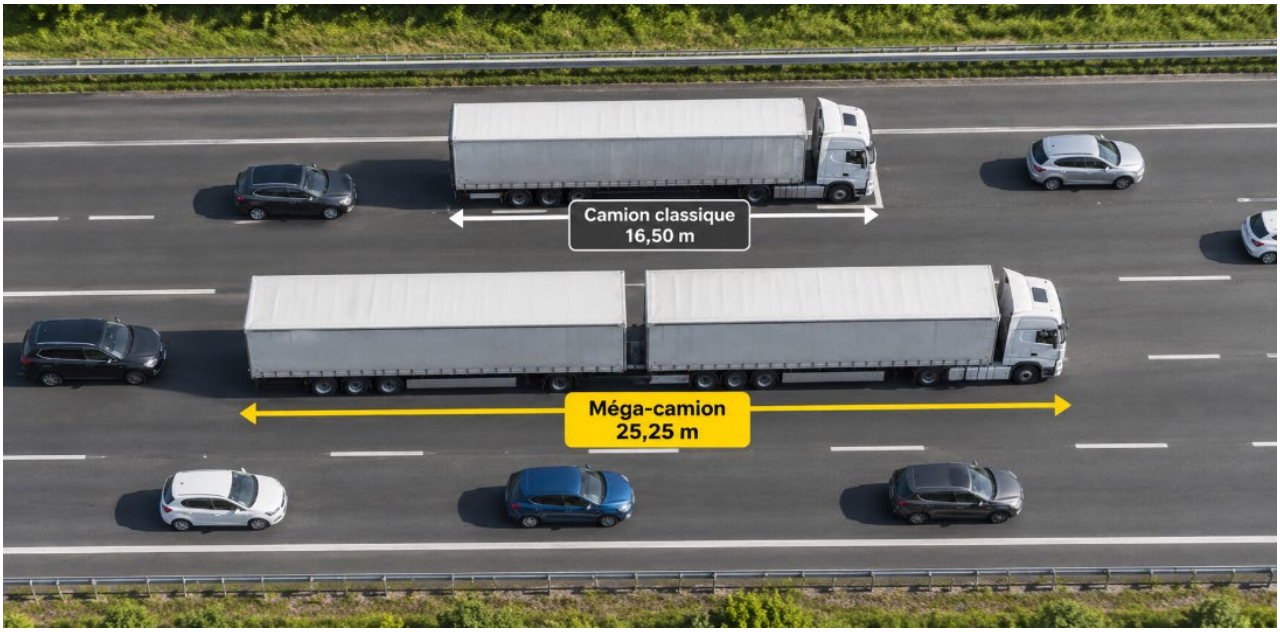
Communiqué de presse
Paris, le 25 novembre 2026

Mégacamions et 44 tonnes : à Bruxelles, la France ne doit rien céder !

Alors que les négociateurs européens se retrouvent le 7 décembre prochain pour la révision de la directive « Poids et dimensions », l'Alliance 4F qui rassemble l'ensemble des acteurs du fret ferroviaire français, demande au Gouvernement de tenir sa ligne sans concession : non aux mégacamions, non à la généralisation des 44 tonnes en circulation internationale. Céder maintenant serait un recul pour le climat, pour la sécurité routière et pour l'investissement engagé par la France dans le fret ferroviaire.



L'heure de vérité

Le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne négocient la révision de la directive qui fixe les poids et dimensions maximaux des poids lourds sur les routes de l'Union.

Ce que l'Alliance 4F demande

Aucun mégacamion sur les routes françaises. Pas d'ouverture des frontières aux très lourds et très longs camions à deux remorques (25,25 mètres et 60 tonnes) et aucun mécanisme qui finirait par contraindre la France à les accepter sur son territoire.

Pas de généralisation des 44 tonnes en trafic international. Le relèvement de poids doit rester strictement réservé aux camions zéro émission et aux opérations de transport combiné, pour les seuls trajets routiers de pré-acheminement et de post-acheminement des marchandises.

Pourquoi c'est non

La sécurité routière en jeu. La circulation de mégacamions de 60 tonnes et de 25 m de long, et d'un nombre accru de camions thermiques de 44 tonnes viendrait encombrer davantage nos routes et nos traversées de villages, déjà très chargés, et rendre encore plus dangereux le doublement de ces véhicules sur nos autoroutes ou nationales.

Un contresens climatique. Un train de fret remplace l'équivalent de 40 camions et le fret ferroviaire émet 9 fois moins de CO2 que la route. Autoriser des camions plus lourds, c'est tourner le dos aux engagements climatiques de la France et de l'Union européenne.

Nos routes et nos ponts en première ligne. Des véhicules plus lourds usent plus vite les chaussées et les ouvrages d'art dont l'entretien et l'adaptation pèseraient encore plus fortement sur les finances publiques

Ainsi, un relèvement des limites de poids irait contre le sens de l'histoire ainsi que contre les engagements de l'État, des régions, des ports, et de l'ensemble de la filière, à commencer par les chargeurs, les entreprises ferroviaires et les opérateurs qui investissent afin d'accroître la part modale du ferroviaire dans le transport de marchandises.

L'Alliance 4F n'oppose pas la route et le fret ferroviaire. Elle soutient la décarbonation du transport des marchandises dans son ensemble et défend le fret ferroviaire qui fait travailler le rail et la route ensemble. C'est précisément pour préserver cet équilibre que la France doit dire non.

« La France a tenu bon jusqu'ici avec constance et détermination. Accepter la circulation des mégacamions et généraliser le passage aux frontières des 44 tonnes thermiques reviendrait à envoyer un signal contradictoire à tous ceux qui investissent et croient dans le fret ferroviaire avec une réelle vision d'avenir. Nous comptons sur le ministre des Transports, qui a toujours soutenu cette position, pour maintenir son opposition à ces mesures tout au long des négociations. » ***Raphaël Doutrebente, Président de l'Alliance 4F***

À propos de 4F

L'Alliance 4F, Alliance du Fret Ferroviaire Français du Futur, réunit les acteurs de la filière en France afin de structurer un ensemble de mesures nécessaires à la sauvegarde et au développement du fret ferroviaire.

https://www.fret4f.fr/
Suivre l'Alliance 4F sur X et LinkedIn

Contact média : Sandra Tricot - 06 65 85 85 65 - stricot@kbzcorporate.com