



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 49002

Texte de la question

M. Antoine Herth souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur l'autorisation pour les poids lourds qui utilisent la navette ferroviaire de la Maurienne de circuler à 44 tonnes sur les parcours routiers. Le ministère des transports semble particulièrement attaché à un rééquilibrage en faveur des modes ferroviaires, fluviaux, maritimes et des transports combinant ces modes alternatifs avec la route, d'autant plus que le transport combiné présente des intérêts environnementaux évidents. Cependant, la région de l'Est de la France est déjà desservie par une autre navette ferroviaire à destination de l'Italie. En effet, plusieurs navettes relient quotidiennement les villes de Fribourg et de Novara permettant aux transports de cette région de traverser les Alpes suisses. Cette autoroute roulante ne bénéficie pas de l'autorisation de circuler à 44 tonnes, Cela pénalisera probablement l'activité commerciale de la région, tout en entraînant une surcharge de la circulation routière. Par ailleurs, cette initiative n'est-elle pas en concurrence déloyale avec la société HUPAC, concessionnaire de cette ligne ? En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui faire part de sa position sur cette question.

Texte de la réponse

Le poids total roulant autorisé (PTRA) d'un ensemble articulé ou d'un train double de plus de quatre essieux ne peut excéder quarante tonnes en France. Toutefois, lorsque ces véhicules effectuent des opérations de transports combinés rail-route ou voie navigable-route, leur poids total roulant autorisé peut dépasser quarante tonnes, sans excéder quarante-quatre tonnes. Une telle mesure a été prise en vue de favoriser le report des flux sur les modes massifiés sur les trajets les plus longs et pour le franchissement d'obstacles naturels. Le passage des frontières en transport international routier doit, conformément à la réglementation communautaire (directive 96/53/CE du 25 juillet 1996) s'effectuer à un PTRA de quarante tonnes. Les camions empruntant le service d'autoroute ferroviaire actuellement assuré dans le cadre d'une expérimentation entre Aiton et Orbassano peuvent du côté français circuler à quarante-quatre tonnes en pré - ou post - acheminement dans un rayon de 150 km de la plateforme française d'Aiton. Cette mesure qui favorise le report modal de la route vers le fer a été possible, en accord avec les autorités italiennes, parce que l'Italie autorise sur son territoire la circulation à un PTRA de quarante-quatre tonnes. La situation du service de navettes ferroviaires entre Fribourg (Allemagne) et Novara (Italie) et celle de la liaison entre Aiton et Orbassano n'est comparable ni en ce qui concerne le type de service ni le régime du poids total roulant autorisé des véhicules routiers. En premier lieu, le service entre Aiton et Orbassano est assuré dans le cadre d'une expérimentation qui n'est pas de nature à concurrencer de façon significative un service établi avec une fréquence élevée et accessible à une large gamme de remorques. En second lieu, l'autorisation de la circulation à quarante-quatre tonnes pour les dessertes d'approche relève de la compétence des pays sur le territoire desquels sont implantés les chantiers ferroviaires, L'Allemagne n'autorise pas la circulation à quarante-quatre tonnes, sauf dérogation comme cela est le cas pour la desserte du terminal de Fribourg. Cependant, le passage des frontières en transport international routier doit, en application de la réglementation communautaire, s'effectuer à un PTRA de quarante tonnes. Un transport routier franco-allemand quel que soit sa nature ne peut donc actuellement s'effectuer à quarante-

quatre tonnes. Les services innovants de report modal doivent cependant faire l'objet de mesures incitatives amenant les transporteurs à pratiquer le report modal. La mission confiée à M. Liebermann et dont les conclusions doivent être remises avant la fin du mois de novembre, porte, pour partie, sur l'élargissement des possibilités actuelles de circulation des poids lourds sur le territoire national. L'impact économique sur les modes alternatifs à la route d'une telle mesure, notamment sur le fret ferroviaire classique et le transport combiné, l'impact sur la sécurité routière et sur la gestion des infrastructures ainsi que sur l'environnement seront intégrés dans la réflexion d'ensemble. Une démarche visant à favoriser le report modal à longue distance vers un terminal de transport combiné tel que le chantier de Fribourg situé sur le territoire d'un autre État devra en conséquence être expertisée dans ce cadre, sa mise en oeuvre nécessitant ensuite un travail commun bilatéral entre les deux États, ainsi qu'au plan communautaire.

Données clés

Auteur : [M. Antoine Herth](#)

Circonscription : Bas-Rhin (5^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 49002

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 11 octobre 2005

Question publiée le : 19 octobre 2004, page 8061

Réponse publiée le : 18 octobre 2005, page 9812