



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 69069

Texte de la question

M. Pascal Terrasse appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le projet de relèvement de seuil du poids total roulant autorisé (PTRA) des poids lourds de 40 à 44 tonnes. La profession des transporteurs routiers, qui en est à l'origine, s'est appuyée pour étayer cette proposition sur le « livre noir du transport routier français » qui souligne les problèmes rencontrés par le pavillon français, en perte de vitesse, dans un contexte de compétitivité européenne accrue et d'augmentation des coûts. En relevant le seuil du PTRA des poids lourds de 40 à 44 tonnes, la profession estime que la France permettrait à sa flotte de rivaliser avec ses voisins européens. Outre que l'avantage économique rendu par un relèvement de PTRA n'apparaît pas avec évidence, puisque dans un contexte d'augmentation des coûts du carburant le gain de productivité par camion pourrait être annihilé par la charge énergétique supplémentaire (une telle augmentation se traduirait par une surconsommation de gazole de 3 à 9 % selon les types de camion), cette mesure aurait pour principale conséquence de remettre en cause les efforts déployés par ailleurs pour développer le transport combiné. Actuellement ce secteur est le seul à pouvoir profiter de la possibilité de circuler à 44 tonnes en pré et post-acheminement en vertu de l'article R. 312-4 du code de la route. En assurant 4 % du trafic total de fret, le transport combiné permet des gains énergétiques majeurs (ce secteur émet, selon une étude de l'ADEME, 130 fois moins de CO₂ qu'un transport routier classique) et contribue à la lutte contre l'insécurité routière (il permet d'éviter 4 000 camions par jour sur les routes). Le relèvement de seuil de PTRA risque ainsi de précipiter la déprise du fret ferroviaire, alors que l'activité fret de la SNCF est en pleine restructuration et va contribuer directement à l'accroissement du trafic de fret routier dont les conséquences en matière environnementale sont particulièrement néfastes. De plus, alors que les conditions dans lesquelles se déroule la décentralisation des routes nationales s'avèrent tout à fait dramatiques pour les départements, le risque est de voir peser sur les collectivités, qui assumeront les charges d'entretien des routes, les coûts induits de l'augmentation du PTRA. Une étude du SETRA met en évidence que le relèvement de PTRA aurait pour certaines routes l'effet d'un doublement de trafic de poids lourds, avec pour conséquence directe une augmentation de 15 à 20 % des coûts d'entretien. Dès lors, il lui demande s'il entend modifier le code de la route dans le sens souhaité par la profession des transporteurs routiers et, le cas échéant, s'il prévoit de dédommager les collectivités, et en particulier les départements, ou de prendre en considération cette charge nouvelle dans le calcul des transferts de charge dans le cadre de la décentralisation.

Texte de la réponse

Le trafic international est interdit aux véhicules de plus de 40 tonnes par la directive communautaire 96/53 du 25 juillet 1996. Comme le permet ce texte, neuf États de l'Union européenne ont autorisé sur leur territoire la circulation de véhicules de plus de 40 tonnes en transport national. Parmi les États frontaliers de la France, la Belgique, le Luxembourg et l'Italie autorisent cette circulation à 5 essieux et le Royaume-Uni à 6 essieux. Le code de la route fixe à 40 tonnes le poids total roulant autorisé (PTRA) des véhicules circulant sur le territoire français. Toutefois, le PTRA d'un véhicule comportant plus de quatre essieux peut dépasser cette limite de 40 tonnes dans les cas suivants : - opérations de transport combiné rail-route ou voie navigable-route (44 tonnes) ;

cette possibilité est reconnue de très longue date ; - transport autour d'un port maritime, dans la limite d'un certain périmètre fixé par arrêté préfectoral, pour assurer l'acheminement vers le port ou à partir de celui-ci, de marchandises transportées par voie maritime (44 tonnes) ; - opérations de transport exceptionnel sous réserve d'une autorisation préalable de circulation délivrée par arrêté (48 tonnes). Une extension des possibilités de circuler à plus de 40 tonnes fait actuellement l'objet d'une étude approfondie prenant en compte l'ensemble des composantes de ce dossier. L'impact économique de ce type de mesure sur le report modal, en particulier sur le fret ferroviaire classique et le transport combiné, l'impact sur la sécurité routière et sur la gestion des infrastructures ainsi que l'impact sur l'environnement sont intégrés dans cette réflexion d'ensemble confiée à M. Claude Liebermann, ingénieur général des ponts-et-chaussées, dans le cadre de sa mission sur la mise en oeuvre opérationnelle des mesures de modernisation du secteur du transport routier de marchandises.

Données clés

Auteur : [M. Pascal Terrasse](#)

Circonscription : Ardèche (1^{re} circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 69069

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 juillet 2005, page 6575

Réponse publiée le : 10 janvier 2006, page 358