



15ème législature

| | | |
|--|--|--|
| Question N° : 21899 | De M. Stéphane Mazars (La République en Marche - Aveyron) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire | | Ministère attributaire > Transports |
| Rubrique > transports routiers | Tête d'analyse > PTAC 4 essieux | Analyse > PTAC 4 essieux. |
| Question publiée au JO le : 23/07/2019 Réponse publiée au JO le : 27/10/2020 page : 7576 Date de changement d'attribution : 07/07/2020 Date de renouvellement : 03/12/2019 Date de renouvellement : 05/05/2020 Date de renouvellement : 15/09/2020 | | |

Texte de la question

M. Stéphane Mazars attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur le passage à trente-cinq tonnes des camions à quatre essieux. Aujourd'hui, le secteur de la nutrition animale approvisionne quotidiennement par la route les élevages en aliments composés. Dans les zones rurales et particulièrement de montagnes, pour faire face aux conditions climatiques, géographiques et routières, les fabricants d'aliments n'ont pas d'autre choix que d'utiliser des véhicules aux dimensions adaptées aux conditions d'accessibilité difficiles des élevages. Ils utilisent donc pour le transport des camions aménagés pour le transport des aliments de différents types à deux essieux (poids total autorisé en charge - PTAC - dix-neuf tonnes), à trois essieux (PTAC autorisé vingt-six tonnes) et plus largement les camions à quatre essieux (PTAC autorisé trente-deux tonnes). Dans les mêmes conditions de circulation, il en va de même pour les autres secteurs des transports. Or pour autant, ces véhicules à quatre essieux sont plus maniables et sont d'autant plus fiables sur les voies de montagnes et petites routes rurales, spécifiquement carrossés pour la livraison d'aliments dans les élevages. Ils représentent un lourd investissement à l'achat et à l'usage, d'abord car ils transportent inévitablement moins d'aliments que les véhicules à cinq essieux et à 44 tonnes PTAC, largement utilisés dans les zones de grandes plaines et ensuite, car leur charge autorisée basse les oblige à multiplier le nombre de livraisons et donc de kilomètres parcourus. Enfin et par conséquent, aux observations précédentes, avec une quantité de carburant consommée très élevée, ce mode de transport a incontestablement un impact écologique. La profession des transporteurs d'aliments, représentée notamment par le SNIA et Coop de France Nutrition Animale au niveau national qui avait déjà sollicité en 2014 le ministère en charge des transports aux côtés de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) réitère leur demande d'un passage du poids total autorisé en charge de 32 tonnes à 35 pour les véhicules quatre essieux. Autoriser le passage à 35 tonnes des camions à quatre essieux pourrait se faire sans pour autant réduire la sécurité puisque la charge par essieu serait moins élevée que celle autorisée pour un cinq essieux. Autoriser le passage, pourrait permettre une économie d'environ 10 %. En effet, la charge utile, avec la réglementation actuelle, qui est de près de dix-sept tonnes sur les quatre essieux dernière génération, augmenterait de près de 17,6 % avec un PTAC à 35 tonnes. Augmenter le PTAC des camions porteurs à quatre essieux à 35 tonnes représenterait surtout un vrai bénéfice écologique car moins de kilomètres parcourus pour une même quantité livrée et moins de carburant consommé par tonne transportée, la quantité de gaz à effet de serre et autres polluants pourrait être ainsi réduite. Cette mesure aurait donc sans aucun doute un impact positif à la fois sur l'environnement et sur les activités



économiques particulièrement dans les régions rurales. Mais conscient que la généralisation d'une telle mesure à toutes les marchandises transportées est rendue difficile de par l'hétérogénéité des profils de camions autorisés actuellement à 32 tonnes, le secteur des fabricants d'aliments composés pour la nutrition animale propose d'être un secteur pilote. Aussi, il lui demande s'il serait envisageable, dans un souci tant économique qu'écologique, de porter le PTAC autorisé pour un véhicule quatre essieux de 32 tonnes à 35 tonnes et à défaut, alors, d'envisager une expérimentation et un suivi sur une période de 5 ans de la mise en place d'une telle mesure.

Texte de la réponse

Une étude, confiée au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), a évalué l'impact potentiel d'une telle mesure sur les infrastructures routières. L'enjeu de l'étude était de savoir si l'augmentation du Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) pouvait être compatible avec le maintien des poids maximaux à l'essieu, qui sont la source principale d'agressivité et de dégradation des infrastructures. Les résultats de cette étude montrent des différences importantes de répartition des charges selon les configurations des véhicules. Pour la plupart d'entre elles, l'étude a montré l'impossibilité d'augmenter le PTAC sans dépasser le poids maximum à l'essieu. La simulation de l'impact de ces dépassements montre également une agressivité exponentielle sur les chaussées. Autoriser un PTAC supérieur 32 tonnes pour ces types de véhicules serait en conséquence de nature à amplifier ce phénomène et à aggraver de manière exponentielle la dégradation des infrastructures routières. Il est à noter que les chaussées empruntées à l'occasion des livraisons de nutrition animale, pour les parties en fin de parcours, gérées par les collectivités territoriales, sont en général sous-dimensionnées par rapport à de tels trafics. Il en est de même des ouvrages d'art de ces itinéraires. Enfin, une telle mesure constituerait une dérogation qui ne pourrait s'appliquer qu'en transport national et risquerait de créer un effet de contagion pour d'autres catégories de transport dans le sens de poids toujours plus importants.