



16ème législature

Question N° : 10867	De M. André Chassaigne (Gauche démocrate et républicaine - NUPES - Puy-de-Dôme)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse >Transport de 48 tonnes	Analyse > Transport de 48 tonnes.
Question publiée au JO le : 08/08/2023 Date de changement d'attribution : 09/04/2024 Question retirée le : 11/06/2024 (fin de mandat)		

Texte de la question

M. André Chassaigne interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les conséquences d'autorisations de circulation pour des camions de 48 tonnes. Une expérimentation de camions de 48 tonnes a été réalisée au mois d'avril 2021 sur un site betteravier marnais puis sur voies ouvertes dans les Ardennes, la Marne, l'Oise et la Somme. Pour mémoire, seuls deux pays européens, la Belgique et la Hollande, autorisent le transport des bennes de 48 tonnes. Les organisations professionnelles représentatives du transport routier, FNTR et OTRE, émettent de grandes réserves sur le transport à 48 tonnes uniquement dédié aux transports betteraviers. En effet, outre l'investissement massif que représenterait l'adaptation au transport de 48 tonnes, alors que le verdissement des flottes va s'imposer et que la profession est déjà fortement impactée par des hausses des coûts de fonctionnement, de nombreux questionnements liés à la sécurité restent en suspens. La mise en sécurité de ce type de transport nécessitera inéluctablement des adaptations en matière de freinage, de distance de sécurité et en matière de pneumatiques spécifiques, voire de signalétique également spécifique. Ainsi, une formation dédiée semble s'imposer aux conducteurs de ce type d'équipement. De plus, l'usage de ce tonnage aura forcément un impact non négligeable sur les infrastructures routières, dont certaines sont déjà sujettes à une surveillance et qui suscitent de grandes inquiétudes. L'impact serait accru de 4 à 7 % sur les chaussées traditionnelles, de 30 % sur les chaussées semi-rigides et de 24 % sur les giratoires en l'absence d'essieu auto-gireur ou d'auto-vireur bloqué. L'étude menée ne porte pas sur les ponts éventuellement traversés. D'un point de vue économique, les professionnels restent également circonspects et extrêmement dubitatifs. Le surcoût serait de 24,5 % pour un véhicule équipé de pneumatiques de taille 445 et de 17,5 % pour un véhicule équipé de pneumatiques de taille 385 (remorque deux essieux 445 et un essieu 385). L'expérimentation démontre également un surcoût de consommation de l'ordre de 5,5 %. En résumé, l'expérimentation n'apporte aucun élément probant sur son intérêt économique. Au regard de ces arguments, il lui demande s'il va surseoir au projet de mise en application du transport routier betteravier de 48 tonnes.