



Les Cahiers de l'Observatoire n°211, Décembre 2004

Vers un passage à 44 tonnes ?

En juin 2004, le CNR a remis à Monsieur RAULIN, Directeur des Transports terrestres, un rapport sur les conséquences économiques d'un éventuel passage de 40 à 44 tonnes du poids total roulant maximal autorisé. Le lecteur trouvera dans le présent article des extraits du rapport concernant l'analyse microéconomique ainsi qu'une synthèse des enseignements tirés de l'approche macroéconomique.

Cette question vaste, complexe mais aussi sensible a été inscrite au programme d'études du CNR sur demande de la Profession et du ministère des Transports mais aussi des chargeurs, compte tenu des enjeux d'un relèvement du PTRA sur la productivité et la compétitivité des entreprises de transport routier, et également des industriels. L'étude, conduite avec rigueur et objectivité, vise à constituer un des éléments de la décision que les autorités publiques auront à prendre sur ce dossier.

Rappel des poids maxima autorisés sur le territoire national

Dans l'UE à 15, 8 pays autorisent à rouler à 44 tonnes et plus dont 4 pays avec des ensembles 5 essieux (Belgique, Luxembourg, Pays-Bas et Italie) et 4 pays avec des véhicules 6 essieux (Royaume-Uni, Danemark, Suède et Finlande). L'Irlande milite pour le 44 tonnes et des orientations en ce sens sont perceptibles dans la Péninsule ibérique.



En revanche, l'Allemagne et l'Autriche y sont opposés. Parmi les 10 nouveaux entrants, seule la Tchèque autorise la circulation à plus de 40 tonnes (42 tonnes). En transports combinés rail-route et mer-route, pour les pré et post acheminements, les pays à 40 tonnes peuvent charger à 44 tonnes. On rappellera qu'en France cette possibilité est récente et soumise à de strictes conditions. En transport international, la norme de 40 tonnes, instituée par la directive 96/53/CE,

peut être dépassée lorsque le transport se fait entre pays acceptant un poids supérieur. C'est ainsi qu'entre les pays du Benelux, il est permis de rouler à 44 tonnes, ce poids étant le plus grand dénominateur commun. Cette possibilité est réputée défavorable aux implantations industrielles françaises voisines.

Quels gains de productivité pour les entreprises ?

Pour le transporteur, pouvoir charger 4 tonnes de plus lorsqu'on est limité à 25 tonnes, c'est mécaniquement augmenter la capacité de chargement de 16%. Ce pourcentage varie en fonction de la valeur accordée au dénominateur (15,4% sur une base initiale de 26 tonnes...). On s'en tiendra ici au pourcentage le plus communément cité de 16%. Le fait de pouvoir charger 4 tonnes de plus ne signifie pas pour autant que sur l'année – indépendamment du facteur conjoncturel – le volume d'activité du transporteur sera augmenté de 16%. Il faut pour cela que le véhicule soit dédié à une activité assurant un chargement maximal. Ce ne sera pas le cas en transport à la demande au fil des aléas et des opportunités. Par ailleurs, deux hypothèses opposées doivent être retenues :

- dans la première hypothèse, l'entreprise trouve le fret additionnel lui permettant de maintenir son volume de production kilométrique au niveau initial. Le gain net de productivité, calculé après prise en compte du coût marginal d'exploitation du véhicule généré par 4 tonnes de chargement supplémentaire, est alors maximal,
- dans la seconde hypothèse, le volume de la demande de transport traitée par l'entreprise reste identique à son niveau antérieur. Sur une période de temps donnée, le kilométrage nécessaire à sa satisfaction diminue dans un rapport de 4/29ème, soit de 13,8%. Dans cette hypothèse, l'entreprise peut, soit faire moins rouler ses véhicules à hauteur du pourcentage moyen indiqué, soit se séparer d'une partie de son parc dans les mêmes proportions, c'est-à-dire d'environ 1 véhicule sur 7. Dans ce dernier cas et compte tenu de la taille du parc de la majeure partie des entreprises du secteur, la réduction des moyens de production en véhicules et conducteurs ne pourra être faite dans cette proportion. Il faudra donc pouvoir panacher réduction partielle du parc, diminution du kilométrage annuel moyen et réduction du temps de service du personnel roulant.

A kilométrage annuel réduit, le prix de revient rapporté au véhicule verra les charges variables diminuer moins que proportionnellement (surconsommation spécifique de gazole) ou plus que proportionnellement (effets des heures à taux majoré et du repos compensateur). En revanche, les autres coûts, et notamment les coûts de structure, seront peu ou pas réduits. La baisse de la productivité kilométrique réduira quelque peu les gains de productivité permis par le passage à 44 tonnes. A même kilométrage annuel moyen par véhicule mais à parc réduit, la fixité des coûts de structure (au moins à court terme, le temps de les ajuster si cela s'avère possible) grèvera plus significativement le gain de productivité.

Analyse des coûts marginaux liés au passage de 40 à 44 tonnes

Les composantes du prix de revient doivent être réexaminées afin d'évaluer l'impact du passage à 44 tonnes.

Les coûts directs

La consommation de carburant

L'augmentation de 10% du poids total se traduira par une surconsommation de gazole comprise entre 3% et 9% selon le profil du parcours et le type de carrosserie. Dans les simulations effectuées dans cette étude, il est retenu une consommation complémentaire de 7%. Cette estimation a été arrêtée après interrogation des constructeurs de véhicules et des transporteurs effectuant à la fois des transports combinés rail-route en 44 tonnes et du "tout route" en 40 tonnes.

L'usure des pneumatiques

L'augmentation de la charge par essieu pèse sur ce poste avec une incidence comprise entre 2% et 10%, selon les réponses obtenues des manufacturiers et des transporteurs routiers faisant du transport combiné. On retiendra ici une valeur intermédiaire de 5%, qui est apparue comme la plus fréquemment citée.

La fréquence et le coût des réparations

Les dépenses de maintenance, aux dires des interlocuteurs qui ont été contactés, ne devraient pas être affectées. Par principe de précaution, on retiendra une incidence de 1%.

Les péages

Les sociétés d'autoroutes intégreront-elles dans leurs tarifs le fait du passage à 44 tonnes ? Si oui, majoreront-elles, en conséquence, les tarifs pour l'ensemble des véhicules appartenant à la classe IV ou créeront-elles une classe distincte pour les 44 tonnes ? A défaut de pouvoir répondre à cette question, on s'est abstenu de revaloriser ce poste.

Le coût de détention du véhicule moteur

Les tracteurs routiers 40 tonnes sont réceptionnés à 44 tonnes et ont usuellement la puissance requise (440 – 460 chevaux) pour transporter, à pleine charge, 4 tonnes de plus. Les entreprises qui ont des tracteurs de puissance inférieure sont positionnées majoritairement sur des transports de volumineux et ne sont pas susceptibles de transporter 4 tonnes de plus. Celles qui ont des tracteurs de puissance moindre et qui sont susceptibles de passer de 25/26 tonnes de chargement à 29/30 tonnes auront théoriquement à choisir entre deux cas de figure :

- ne pas renouveler le tracteur et gérer une diminution d'environ 1% de leur vitesse moyenne,

- acquérir un tracteur plus puissant dont le prix d'achat est, en moyenne, de 3% plus élevé.

Les simulations qui ont été opérées dans cette étude n'intègrent ni surcoût pour le tracteur, ni diminution de la vitesse moyenne. Le parc de tracteurs est considéré comme adapté dans la quasi-totalité des cas lorsque le véhicule roule déjà usuellement à 40 tonnes.

Coût de détention de la semi-remorque

Cas des bennes TP et céréalières : Certaines semi bennes, en nombre indéfini mais dont l'effectif est considéré comme réduit, ne pourront charger 4 tonnes de plus. Afin de pouvoir utiliser la nouvelle limite de poids, deux solutions se présentent : la première consiste à renforcer la structure du matériel existant ; la seconde conduit à renouveler la semi pour un matériel adapté, ce qui renchérit le coût de renouvellement de 6% à 7%. Dans les simulations de prix de revient en situation 44 tonnes, on a retenu un surcoût moyen de 3%.

Cas des citernes : Pour les transports de produits chimiques et certains liquides alimentaires de faible densité, le volume des citernes a été optimisé dans le cadre de la réglementation à 40 tonnes. La possibilité de charger l'équivalent en volume de 4 tonnes supplémentaires est conditionnée par le renouvellement de la citerne. Compte tenu des informations obtenues des constructeurs, le renchérissement à l'achat devrait être compris entre 5% et 10%. On retiendra une moyenne de 8%.

Cas des plateaux : Pour les matériels anciens (plus de 10 ou 15 ans), il faudra renforcer les châssis 34 tonnes et les faire homologuer aux Mines à 38 tonnes. Le coût technique moyen de cette opération a été retenu à hauteur de 5% du prix à neuf des semi-remorques. Par ailleurs, on notera que lorsque l'acquisition d'un nouveau matériel conditionne la possibilité de rouler à 44 tonnes, l'entreprise qui souhaite bénéficier de cette faculté sera logiquement tentée de renouveler rapidement un matériel partiellement amorti, d'où un coût de financement complémentaire à supporter. De plus, la valeur de revente de l'ancien matériel se trouvera décoté du fait de la mise sur le marché de l'occasion de semi-remorques devenues obsolètes par la modification de la réglementation. Cette dernière variable est difficilement chiffrable.

Les assurances véhicule

Les simulations opérées par le CNR ne retiennent pas de majoration des primes d'assurances. Les entreprises de transport combiné rail-route interrogées, qui font à la fois du combiné et du tout route, ne notent pas de différences entre 40 et 44 tonnes.

Les temps de chargement et de déchargement

Ils seront en augmentation. Ils ont été retenus comme moins que proportionnels à l'augmentation de 16% de la charge. Les hypothèses suivantes ont été retenues : temps majoré de 4% pour les vracs et de 6% pour les autres conditionnements.

La question de l'imputation des coûts de structure

Si l'entreprise augmente son activité de 16%, les coûts de structure à la tonne-km produite se trouveront minorés de 13,8%. En revanche, à défaut de pouvoir augmenter son volume d'activité de 16% et de générer ainsi un kilométrage annuel identique à celui parcouru avant le passage à 44 tonnes, l'entreprise devra répartir ses coûts de structure sur :

- un nombre identique de véhicules, si le gain de productivité kilométrique se traduit par une diminution du kilométrage annuel moyen par véhicule,
- un parc réduit d'environ 1/7ème (13,8%, exactement), si la production kilométrique par véhicule peut être maintenue.

Pour un même volume d'activité, avant et après le passage à 44 tonnes, cette disposition se traduirait, dans le premier cas, par une augmentation des coûts de structure de 16% par kilomètre parcouru et, dans le second cas, de 16% par véhicule. Dans les deux cas, le coût de structure rapporté à la tonne-km est invariant, le gain de 4 tonnes de chargement étant sans effet sur une composante de coût qui contribue, en moyenne sectorielle, à la formation de 15% du prix de revient.

Les gains nets de productivité attendus

En prenant pour base un indice 100 égal au prix de revient d'1 tonne transportée sur 1 kilomètre, un chargement passant de 25 tonnes à 29 tonnes se traduit par un indice égal à 86,20 avant imputation des coûts additionnels générés par cette augmentation de charge. Ce gain de productivité brut, de 13,8%, se trouve minoré du fait des coûts additionnels induits par les 4 tonnes de chargement complémentaire. Les évaluations, présentées ci-dessous, sous-tendent que la mise à niveau ou le renouvellement du matériel roulant a été opéré(e) lorsque le véhicule ne permettait pas de charger au-delà de 25/26 tonnes. Dans ce cas, le surcoût a ...), les transporteurs français continueront à rouler et à caboter à 40 tonnes chez leurs compétiteurs. En revanche, ces pays pourront caboter à 44 tonnes en été lissé sur la durée d'utilisation du véhicule et non imputé à la première année d'utilisation. Juste en terme de calcul économique, ce choix méthodologique sous-estime de fait la charge à supporter sur le premier exercice comptable.

Les gains nets de productivité varient sensiblement en fonction de la possibilité, ou non, d'accroître le volume de transport initialement traité par l'entreprise :

- pour les transporteurs routiers, les gains de productivité attendus et rapportés au prix de revient à la tonne transportée peuvent être évalués entre 9,1% et 11,6%, selon le type d'activité exercée mais aussi en fonction de la réponse organisationnelle donnée par l'entreprise, suite à l'augmentation de son potentiel de transport :

- a) augmentation à due concurrence du volume d'activité exprimé en tonnes-km,
- b) à même volume d'activité et pour un même kilométrage annuel moyen, réduction du parc et de l'effectif roulant,
- c) à même volume d'activité et pour un même parc, réduction du kilométrage annuel moyen des véhicules.

- pour un kilométrage annuel identique à celui réalisé avec un véhicule de 40 tonnes, un poids de chargement majoré de 16%, le prix de revient moyen annuel rapporté au véhicule se trouvera majoré de 2,5% à 5,4%. Le surcoût sera dans la partie haute de la fourchette :

a) en cas de renouvellement anticipé d'une des composantes du véhicule accompagné d'une baisse de la valeur de revente du matériel antérieur devenu obsolète du fait du 44 tonnes,

b) pour les entreprises n'étant pas en mesure d'augmenter leur volume d'activité à due concurrence de l'augmentation de capacité (cf. cas b et c cités à l'alinéa précédent).

- en supposant que la recette à la tonne transportée soit maintenue à son niveau initial, le résultat d'exploitation rapporté au véhicule, une fois déduits les coûts marginaux générés par le passage à 44 tonnes, pourra se trouver majoré d'un montant compris entre 9 070 euros et 17 080 euros. En termes micro-économiques, ces valeurs supposent un emploi maximal, tout au long de l'année, de la possibilité de rouler à pleine charge. Dans la pratique, le gain sera usuellement inférieur de 20% à 40%. En terme sectoriel, ces valeurs sont conservées dans l'étude car appliquées au nombre de véhicules qui roulent au même moment à pleine charge et qui sont susceptibles, selon les évaluations du CNR, de rouler avec 4 tonnes de plus. En retenant un gain additionnel moyen pondéré de 12 410 € et un parc de 32 700 véhicules roulant à (25 + 4) tonnes, le résultat d'exploitation sectoriel se trouverait majoré de 400 M euros. Les finances publiques y trouveraient un supplément de recettes fiscales au titre de l'impôt sur les sociétés,

- la part des gains de productivité qui sera rétrocédée au donneur d'ordre, en fonction de la politique commerciale de l'entreprise mais aussi des forces du marché, déterminera la ligne de partage entre une meilleure rentabilité et plus de compétitivité. On peut s'attendre à ce que le rapport initial se déplace, dans le temps, au profit de la compétitivité par les prix.

Que peut attendre le pavillon français d'un passage à 44 tonnes ?

Le passage à 44 tonnes est attendu comme une mesure étant à même de redresser, ou au moins d'enrayer, la dégradation du pavillon français dont la part, dans les échanges bilatéraux, est passée en 10 ans (1992 – 2002) de près de 49% à 33%.

- L'apport du passage à 44 tonnes au redressement du pavillon français est difficilement évaluable. Les compétiteurs européens, qui roulent déjà à 44 tonnes ou plus (belges, néerlandais, italiens, britanniques...), auront la possibilité, en trafic bilatéral avec la France, en cabotage et en transports entre pays tiers, de rouler en toute légalité à 44 tonnes sur le territoire national contre 40 tonnes actuellement, en supposant la réglementation respectée. Toutefois, l'autorisation de charger à 44 tonnes permettra aux transporteurs français de résorber, au moins en partie, le différentiel de productivité illicite que s'octroient certains compétiteurs.

- Dans les échanges avec les pays restant à 40 tonnes (Allemagne, Espagne, Portugal, France si les certificats d'immatriculation de leurs véhicules l'autorisent. Les transporteurs français, travaillant à la fois en national et en international, pourraient cependant imputer une part significative de leur gain de productivité globale sur l'international afin de regagner des parts de marché.

- Les chargeurs, et principalement les industriels ayant des sites de production localisés sur le territoire national et orientés à l'exportation, s'attendent à bénéficier d'une part importante des gains de productivité du transport, afin de les répercuter sur le prix final de leurs produits et ainsi de gagner en compétitivité sur le marché européen. Ceci devrait permettre de conforter la viabilité économique des lieux de production et d'être moins tenté de les délocaliser. Toutefois, on ne peut affirmer qu'un coût unitaire moindre du transport international routier bénéficiera davantage au choix du pavillon français puisque les gains de productivité attendus (relations entre pays circulant à 44 tonnes ou plus) bénéficieront aussi aux autres pavillons.

- Au final et en première approximation, le 44 tonnes pourrait permettre de regagner 2 à 4 points de parts de marché. Bien que positive, cette possibilité de rouler avec 4 tonnes de plus ne résout pas, à elle seule, la crise du pavillon français.

Incidences sectorielles et macroéconomiques

Impact sur la circulation des poids lourds immatriculés en France

Afin de répondre à la question,

" Quelle est la part du transport routier de marchandises potentiellement concernée par le passage à 44 tonnes du poids total maximal autorisé des véhicules ?",

le CNR a exploité les résultats de l'enquête annuelle sur l'utilisation des véhicules du TRM réalisée par le Service Économique et Statistique (SES) du ministère des Transports et portant sur l'année 2002, dernière année connue. Les résultats publiés, bien que fort détaillés, ne permettant de répondre que de façon approximative, il a été demandé au SES de procéder à un ensemble d'extractions de ses bases de données afin de mieux cerner et évaluer le champ de pertinence de la prise éventuelle d'une telle mesure. Ces extractions ont visé à isoler la part de l'activité réalisée par des véhicules chargés à 25 tonnes et plus, ce poids étant assimilé à un chargement complet sur un véhicule de 40 tonnes. Toutefois, un véhicule peut être considéré comme étant en chargement complet, même si le poids des marchandises est inférieur à 25 tonnes, lorsque :

- la faible densité des marchandises sature le volume utile. Dans ce cas, sauf à pouvoir jouer sur la hauteur du chargement, le passage à 44 tonnes est sans effet,

- le linéaire de plancher est totalement utilisé. Là encore, le passage à 44 tonnes est sans effet. Lorsque ne se posent ni la contrainte du volume, ni celle du linéaire, la limite à 40 tonnes peut aussi être une contrainte lorsque, par exemple, le véhicule est chargé à 22 tonnes et ne peut accepter un lot complémentaire de 5 tonnes. Il s'ensuit qu'une partie des chargements à moins de 25 tonnes peuvent entrer dans le champ de pertinence du passage à 44 tonnes.

Les résultats de l'enquête TRM du SES permettent d'identifier 10 modes de conditionnement des marchandises. Les modes marginaux, ou les modes non identifiables, font l'objet d'une 11ème catégorie pour solde. Le mode de conditionnement a été croisé avec le seuil de 25 tonnes de chargement. Là encore, les résultats doivent être pris avec précaution :

- pour les marchandises chargées en vrac, et notamment pour les produits liquides et gazeux, la carrosserie du véhicule actuellement utilisé ne tolère pas automatiquement un complément de chargement équivalent à 4 tonnes de poids. C'est ainsi que, pour le transport de produits chimiques, le volume de la citerne a été optimisé par le constructeur au regard du poids maximal de 40 tonnes en charge. Charger à 44 tonnes implique alors l'usage d'un matériel adapté. L'autorisation de rouler à 44 tonnes ne peut alors avoir d'effet immédiat. L'effet attendu à terme est donc conditionné par le renouvellement du parc,
- pour les autres marchandises, il n'est pas acquis que les clients qui, à ce jour, commandent 25 ou 26 tonnes de marchandises, en commanderont demain systématiquement 29 ou 30 tonnes,
- par ailleurs, il faut noter que la 11ème catégorie "autres conditionnements et non identifiés" représente 20,7% du total des kilométrages en charge parcourus avec un chargement supérieur ou égal à 25 tonnes.

Les kilométrages effectués au titre des "vracs liquides et gazeux", connus globalement, ont été ventilés en 3 sous-catégories (produits alimentaires, produits pétroliers et produits chimiques) sur la base d'estimations faites par le CNR. Cette ventilation était rendue nécessaire de par les possibilités de chargement complémentaires qui diffèrent selon les véhicules dédiés à ces produits. Chaque mode de conditionnement a été affecté d'un coefficient de probabilité de charger 4 tonnes supplémentaires, compte tenu des possibilités de chargement des véhicules. Ce coefficient évoluera dans le temps avec le renouvellement du parc. C'est pourquoi, il faut distinguer l'effet immédiat d'un passage à 44 tonnes de l'effet à terme.

Notons que pourront rouler à 44 tonnes, les ensembles routiers dont la semi-remorque est réceptionnée à 38 tonnes. Peuvent aussi, techniquement, accepter un PTC de 38 tonnes la grande majorité des semi réceptionnées à 34 tonnes et ayant moins de 15 ans d'âge. Pour ces véhicules se pose la question de savoir si l'Administration acceptera que l'on roule à 44 tonnes avec une semi réceptionnée à 34 tonnes.

• Sur la base des statistiques portant sur l'année 2002, dernière année pour laquelle on dispose de données détaillées, le volume de trafic potentiellement concerné par le passage de 40 à 44 tonnes de PTRAs est de 2 475 M de km (dont 87,3% en compte d'autrui et 12,7% en compte propre). Cette évaluation est à rapprocher des 21 286 M de km parcourus, cette même année, par l'ensemble des véhicules immatriculés en France et ayant un poids total en charge égal ou supérieur à 3,5 tonnes et qui, du point de vue statistique, sont qualifiés de poids lourds par opposition aux véhicules utilitaires légers. Ce que l'on peut dénommer le champ de pertinence d'un passage à 44 tonnes représente 11,6% du trafic total dit poids lourds sous pavillon français.

Base d'estimation des économies en fonction de la diminution de trafic attendue, selon le mode de conditionnement de la marchandise

Mode de conditionnement	Km en charge en 40 tonnes (en millions)	Km parcourus (1) (en millions)	% de parcours effectuables en 44 tonnes	Km retenus en 44 tonnes (en millions)	Economie de kilométrage 13,8% (2)
Vrac solide	912,9	1 198,0	90%	1 078,2	148,8
Vrac liquide et gazeux	336	440,9			
répartition estimée					
dont produits alimentaires	113	148,3	90%	133,5	18,4
dont produits pétroliers	77	101,0	90%	90,9	12,6
dont produits chimiques	146	191,6	90%	172,4	23,8
Marchandises palettisées	497	652,2	80%	521,8	72,0
Grands conteneurs	14,1	18,5	80%	14,8	2,0
Autres conteneurs	12,5	16,4	80%	13,1	1,8
Marchandises préélinguées	8,5	11,2	80%	8,9	1,2
Solides emballés	6,9	9,1	80%	7,2	1,0
Liquides et gaz emballés	3,5	4,6	80%	3,7	0,5
Unités mobiles	0,9	1,2	0%	0,0	0,0
Autres conditionnements et non identifiés	468,8	615,2	70%	430,7	59,4
Total	2 261,1	2 967,3	83,4%	2 475,3	341,6

(1) Après prise en compte d'un taux moyen de parcours à vide de 23,8% (ensemble compte d'autrui et compte propre). La base de données disponibles ne permet pas de différencier ce pourcentage selon le mode de conditionnement.

(2) Economie de parcours dans le rapport 4/29ème.

• Ces 2 475 M de km peuvent aussi être mis en regard des 13 580 M de km parcourus par des ensembles routiers et, parmi ceux-ci, des 2 967 M de km qui ont été réalisés à l'occasion de l'expédition de chargements égaux ou supérieurs à 25 tonnes. Le champ de pertinence du passage

à 44 tonnes représente ainsi 17,8% du trafic réalisé par les ensembles routiers et 83,4% des transports effectués, lors de l'année de référence, en utilisant la pleine capacité de chargement implicitement permise par la réglementation en terme de PTR.A.

La diminution de trafic rendue possible par le passage à 44 tonnes permettrait, sur la base des statistiques 2002 :

- dès la mise en application de la disposition et à volume constant de la demande, une réduction de la circulation de 9,2% des kilométrages effectués par des véhicules chargés à 25 tonnes et plus. En retenant le kilométrage annuel moyen des tracteurs routiers retenus dans l'enquête TRM, l'économie, en terme de circulation, est équivalente à 4 190 véhicules de 40 tonnes roulant à pleine charge,
- à terme, la réduction de circulation des maxi-codes en pleine charge se trouvera portée à 11,5%, soit l'équivalent de 5 240 véhicules.

Bien que modéré dans son expression sous forme de pourcentage, l'allègement de la circulation est significatif en valeur absolue et augmentera avec l'accroissement de la demande de transport par route, elle-même attendue, quel que soit le scénario retenu, comme devant être forte au cours des dix prochaines années.

Impact sur la circulation des poids lourds français et étrangers sur le territoire national

Les évaluations précédentes, relatives au kilométrage économisé, portent sur l'ensemble des parcours effectués par les véhicules immatriculés en France. Si l'on s'en tient à l'économie de circulation sur le seul sol national, elles doivent être minorées de la partie étrangère des transports internationaux sous pavillon français.

Le CNR a estimé que sur les 342 M de km de circulation économisés à terme, 29 M de km le sont hors sol national. L'économie réalisée sur les infrastructures routières françaises se trouve réduite à 314 M de km. La possibilité de rouler à 44 tonnes en France sera aussi utilisée par les véhicules étrangers, des pays étant à 44 tonnes et plus lors des échanges bilatéraux, en cabotage et en transit vers un autre pays acceptant le 44 tonnes (entre la Belgique et l'Italie par exemple). L'estimation à laquelle a procédé le CNR conduit à retenir une moindre circulation des véhicules étrangers à 65 M de km sur la base des données de trafic intérieur en 2002. Soit, tous véhicules confondus, une économie de 379 M de km. Rapportés au kilométrage annuel moyen d'un ensemble routier (compte d'autrui et compte propre) tel qu'il est évalué par le SES, les 363 M de km économisés équivalent au retrait de la circulation de 5 240 véhicules moteurs immatriculés en France (ce nombre est à comparer au parc de 208 000 tracteurs routiers en service) et à environ 1 000 véhicules étrangers, soit un total de 6 240 véhicules.

Incidence sur les autres modes de transport...

Une diminution maximale du prix de transport par route – 4 tonnes de plus à un prix en chargement complet limitativement majoré à hauteur du coût marginal – ne s'accompagnera pas de transferts significatifs des transports ferroviaires par wagon isolé (lotissement) au profit de la route.

L'interrogation portant sur un report partiel du transport combiné rail-route vers le tout route mérite une attention plus soutenue. Bien que le facteur prix de revient comparé ait été déterminant pour les entreprises routières qui ont opté pour ce mode d'acheminement, il ne semble pas qu'une réduction du différentiel, né du seul effet du passage à 44 tonnes, suffise à motiver un retour au tout route. Une enquête conduite par le CNR auprès d'une dizaine d'entreprises opérant en combiné conclut, pour la majorité des entreprises interrogées, que le mode organisationnel adopté ne pourra être remis en cause à court terme du seul fait d'une baisse éventuelle de 5% à 10% du prix de marché du tout route. En revanche, nombre d'entreprises craignent qu'une telle baisse pèse fortement sur les prix qu'elles sont en mesure de facturer à leurs clients. Certaines relations devraient alors être abandonnées. L'impact spécifique du 44 tonnes sur l'avenir du combiné est difficilement appréciable mais rappelons que la tentation d'un repli sur le tout route obéit à de multiples autres facteurs.

... sur l'environnement...

Deux approches ont été conduites. La première analyse chaque composante environnementale afin d'évaluer le surcoût, au véhicule-km, d'un véhicule passant de 40 à 44 tonnes. La seconde propose une approche globale. Les données traitées utilisent les travaux effectués dans le cadre du Conseil Général des Ponts.

L'approche par composante

Les estimations prennent en compte les surcoûts liés aux kilométrages effectués en chargement à 44 tonnes et les économies générées par la diminution de la circulation. Les évaluations conduisent aux estimations suivantes :

- coût marginal d'usage des infrastructures : surcoût net de 26,5 M euros,
- sécurité routière : économie nette de 0,4 M euros,
- congestion : économie nette de 15,2 M euros,
- bruit : économie nette de 11,4 M euros,
- pollution : économie nette de 42,8 M euros,
- effet de serre : économie nette de 6,4 M euros.

Cette approche conduit à estimer que le relèvement de 40 à 44 tonnes du PTR.A permettrait une économie de circulation, soit un gain net de l'ordre de 50 M euros du coût marginal social : l'économie en termes de coûts externes est trois fois supérieure au surcoût d'usage des infrastructures.

L'approche selon le coût marginal social

Lorsque se pose à la Société la question d'évaluer le coût d'une option d'usage des infrastructures existantes, le coût marginal social (CMS) est la mesure consacrée par la théorie économique de "l'allocation optimale des ressources". Parmi les composantes du coût marginal social, le coût marginal d'usage (CMU) des infrastructures routières est une donnée essentielle lorsqu'il s'agit de traiter l'incidence d'un relèvement du PTRA de 40 à 44 tonnes. Bien que son évaluation puisse s'avérer complexe, il se réfère à des données techniques tangibles et à des données monétaires objectives. En revanche, l'évaluation des coûts externes, qui par définition sont peu ou pas directement exprimables sous forme monétaire, est plus problématique. Dans cette approche, le CMS est appréhendé dans son intégralité (CMU + coûts sociaux) en s'appuyant sur les différents travaux entrepris dans le cadre du ministère des Transports et de l'Équipement et, plus particulièrement, du Conseil Général des Ponts et Chaussées. Elle conduit à estimer le gain environnemental à 30 M euros, ordre de grandeur similaire à l'approche par composante. On notera que, eu égard au degré de précision des données traitées, ces résultats sont inclus dans l'intervalle de confiance des valeurs prises en référence.

... mais aussi sur les recettes de l'État et des collectivités locales

- A volume constant d'activité, le retrait de la circulation de 5 240 véhicules immatriculés en France a une incidence sur les recettes fiscales de l'État, des Collectivités locales, des fournisseurs et prestataires de services du TRM. L'incidence des 1 000 véhicules étrangers ne porte que sur les achats de gazole susceptibles d'intervenir en France.
- On peut estimer la perte nette de la taxe intérieure sur le gazole, de la taxe à l'essieu et de la taxe sur les cartes grises à 28 M euros. Pour la TVA, le solde entre baisse et augmentation de recettes se traduit par une perte de 9,5 M euros.
- Le produit de l'impôt sur les sociétés resterait identique dans le cas d'une rétrocession intégrale des gains de productivité aux donneurs d'ordre (marge inchangée). Inversement, le maintien de la recette unitaire à la tonne transportée redresserait significativement les marges des entreprises et générerait un complément d'impôt de 129 M euros, en supposant que toutes les entreprises aient été antérieurement bénéficiaires ou à l'équilibre. Sans préjuger de la répartition des gains de productivité entre transporteurs et donneurs d'ordre, on peut toutefois traiter une hypothèse de répartition par moitié. Toutefois, nombre d'entreprises étant actuellement déficitaires, le passage à 44 tonnes est susceptible de générer un supplément de recettes fiscales de l'ordre de 32 M euros aux conditions économiques actuelles.
- Sur la base des estimations précédentes, pour les finances de l'État, le bilan de l'impact du 44 tonnes peut être considéré globalement comme neutre (-5 M euros).
- Pour les Collectivités locales, le manque à percevoir au titre de la taxe professionnelle est estimé à un peu moins de 10 M euros.
- Enfin, moins de véhicules, à même volume de la demande, signifie aussi moins de conducteurs. Les effets sur l'emploi et sur les cotisations sociales et autres ne peuvent pas être ignorés. Ils doivent être relativisés dans le temps du fait de l'augmentation tendancielle du transport routier, de la pénurie croissante de conducteurs et, comme on peut l'espérer, d'un meilleur positionnement du pavillon national.

Bien que le CNR ait pris toutes précautions utiles dans les évaluations qu'il a conduites et aux enseignements qu'il livre, il n'a pas la prétention d'avoir couvert toutes les questions liées aux conséquences économiques d'un éventuel passage à 44 tonnes. Au-delà des imprécisions, voire de quelques erreurs, il a toutefois l'ambition d'avoir apporté une contribution objective au débat sur la pertinence et l'opportunité d'une augmentation du PTRA des maxi-codes alors même que certains de nos compétiteurs militent et même expérimentent des configurations allant jusqu'à 60 tonnes .

Michel HIROU