

# Des poids lourds trop lourds



D'année en année, de 2,50m à 2,60m en largeur, de 11t à 13t sur l'essieu, de 38t à 44t en charge, le lobby des poids lourds a bien manoeuvré. On étudie le 60t, avec le beau prétexte de l'harmonisation européenne... à charge pour la collectivité de mettre à disposition des routes adaptées.

L'Etat a transféré la charge vers le privé pour les autoroutes. Nous ne payons plus d'impôts pour les autoroutes, mais nous payons les péages. Puis l'Etat a transféré la charge des routes vers les collectivités locales, en donnant à chacune, à l'euro près, ce que le fonctionnement et l'entretien de ces routes lui coûtait. Dans ce cas, notre impôt national est inchangé.

Ce qui change, c'est que les chaussées se dégradent d'autant plus vite qu'elle supportent des poids individuels élevés. Un seul poids lourd en surcharge dégrade la chaussée de façon exponentielle. Un contrevenant ayant l'habitude de mettre sur la route 42 tonnes au lieu des 40 tonnes admises jusqu'ici se permettra sans scrupule de mettre sur la routes des poids lourds de 46 tonnes. Si la surcharge se concentre sur un seul essieu, la dégradation de la chaussée est encore accentuée.

Bien sûr, la loi indique qu'il faudra 6 essieux à ces camions. Mais déjà le lobby du fret routier explique que le sixième essieu est incompatible avec d'autres règles...

L'Etat a beau jeu de dire que de passer de 40 à 44t diminuera le nombre de poids lourds d'autant. Ce n'est là qu'une hypothèse... aussi valable que l'hypothèse inverse qui veut que en favorisant le fret routier par des camions plus productifs, on incite les transporteurs à mettre plus de camions en service.

Les Collectivités locales ne devraient pas se leurrer : les routes vont se dégrader plus vite et le transfert des impôts de l'Etat vers les nouveaux gestionnaires n'y suffira plus. La construction et la réfection des chaussée est un énorme budget que les nouvelles mesures en faveur des poids lourds (44t admises depuis le 18 janvier 2011). Attendons-nous à une forte hausse des impôts locaux. Il est difficilement compréhensible que les parlementaires n'aient pas compris les conséquences de leur vote.

Un autre aspect du problème est que les gestionnaires n'ont qu'une idée approximative des charges supportées par les chaussées. Les stations qui mesurent le débit des véhicules partent en décrépitude. Toutes ne comptent pas les poids lourds et rares sont celles qui pèsent au vol la charge de chaque essieu. Aucune ne pèse la charge supportée par chaque roue individuellement. Cette opération ne peut se faire que sur quelques sites spéciaux et à l'arrêt. Aucun gestionnaire n'a les moyens de savoir quelles sont les surcharges les plus importantes, celles justement qui abîment ses routes.

Il serait temps d'équiper chaque axe de roue des poids lourds d'un capteur de poids utile à maints égards :

- Le premier concerné est le chauffeur, qui a tout intérêt à savoir si son chargement est bien réparti dans son camion. Il en va de sa sécurité et de celle des autres. Il se peut aussi que l'arrimage du chargement casse et modifie l'assiette générale de son véhicule. Autant qu'il soit immédiatement prévenu. En surcharge, le camion freinera moins bien. A vide, la remorque risque de glisser dans les virages...
- Le transporteur est aussi intéressé, car un chargement dissymétrique ou une surcharge va user les pneus prématurément. Accessoirement, il peut être prévenu des ruptures de charge si le chauffeur utilise le camion à d'autres fins que celles prévues (ou en cas de vol de marchandises) ou emprunte des voies limitées en tonnage.
- L'affréteur peut vérifier le poids des marchandises qu'il fait transporter, en corrélation avec les distances parcourues.
- Les gestionnaires des routes peuvent disposer de données statistiques ou de pesées individuelles afin d'établir un indice d'usure des chaussées en relation avec les charges à la roue les plus importantes... et éventuellement porter plainte pour destruction de bien public.

La route se partage. Elle est utile à tous. Il convient d'identifier ceux qui la dégradent selon le bon principe «Pollueur-payeur». L'obligation d'une mesure de charge sur chaque axe de roue des poids lourds est une façon de développer de bonnes pratiques dans le domaine du fret routier.

Il serait temps aussi de remettre le rail en concurrence avec la route. Au rail les longues distances, à la route la livraison, avec le conteneur standardisé comme interface. Pourquoi pas des [wagons automoteurs](#) ?