



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport combiné

Question écrite n° 16475

Texte de la question

M. Jean-Pierre Decool appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les conséquences négatives, en terme de concurrence, pour les ports français, en général, et pour le Port autonome de Dunkerque, en particulier, de l'arrêté du 21 février 1995 modifiant l'arrêté 25 septembre 1991 et transcrivant la directive européenne 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres. En matière de transport combiné route-mer, la réglementation française impose que le trajet soit composé d'un parcours par voie maritime excédant 100 kilomètres à vol d'oiseau. Dès lors, les transports maritimes à courte distance et les feeders, pour lesquels le trajet intracommunautaire maritime est assimilé à une partie du trajet intercontinental, sont exclus du bénéfice des transports combinés. D'où, compte tenu de sa proximité avec des grands ports belges, néerlandais et anglais, une distorsion de concurrence importante pour le port autonome de Dunkerque. Cette définition restrictive du transport combiné favorise d'autant moins le développement de la modularité des transports que, combinée à l'article R. 312-4 du code de la route, elle étend la distorsion de concurrence et la prolonge aux transporteurs routiers français. L'article R. 312-4 du code de la route dispose que le poids total roulant autorisé d'un véhicule articulé, d'un train double ou d'un ensemble composé d'un véhicule à moteur et d'une remorque comportant plus de quatre essieux, utilisé pour effectuer des transports combinés, peut dépasser 40 tonnes sans excéder 44 tonnes. Par conséquent, tout transport maritime de moins de 100 kilomètres ne permet pas au véhicule routier d'excéder un poids total roulant de 40 tonnes. Pourtant, dans ce secteur fortement concurrentiel, les ports et les transporteurs belges et britanniques ont l'autorisation de circuler à 44 tonnes, et même 50 tonnes aux Pays-Bas, pour tous les types de trafic. De plus, ces camions ne déchargent pas leurs « tonnes supplémentaires » lorsqu'ils entrent sur le territoire français. Par conséquent, alors que le Port autonome de Dunkerque affiche pour 2003 un résultat d'activité en hausse de près de 7 % par rapport à 2002, et que les perspectives de développement sont bonnes, il lui demande quelles mesures il envisage de prendre afin d'établir, pour l'économie et pour l'emploi, des conditions de concurrence parfaite entre les ports français, notamment celui de Dunkerque, et leurs concurrents directs de l'Union européenne.

Texte de la réponse

Les conditions de pré et post-acheminement portuaire constituent un facteur déterminant de la compétitivité des ports maritimes français. Afin d'améliorer cette compétitivité, le comité interministériel de la mer du 29 avril 2003 a pris la décision d'autoriser la circulation à 44 tonnes des poids lourds assurant exclusivement l'acheminement vers un port ou à partir de celui-ci de marchandises transportées par voie maritime. Le décret n° 2004-27 du 7 janvier 2004 a modifié l'article R. 312-4 du code de la route ; aux termes des nouvelles dispositions, un arrêté du représentant de l'État dans le département où est situé le port maritime ou un arrêté conjoint des représentants de l'État dans les départements intéressés, pris après avis des autorités gestionnaires des voiries empruntées, autorise la circulation de ces véhicules dans un rayon maximum de 100 kilomètres autour des sites de chargement ou de déchargement des ports. Cet arrêté précise, le cas échéant, les restrictions à la circulation

destinées à préserver la sécurité routière et l'état de la voirie. Cette autorisation est réservée aux ensembles routiers les plus récents et les moins polluants. Des arrêtés préfectoraux ont été pris pour chacun des ports concernés ; pour le port de Dunkerque, l'arrêté préfectoral du 15 février 2005 a fixé les itinéraires dans un rayon de 100 kilomètres autour du port, qui peuvent être empruntés par des ensembles routiers circulant à 44 tonnes en pré et post-acheminement portuaire. Il convient enfin de rappeler que le port de Dunkerque enregistre la proportion la plus élevée de pré et post-acheminement par des modes complémentaires à la route et que le développement de ces modes - transport fluvial et ferroviaire - constitue la clé du développement durable des ports français et en particulier de Dunkerque.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Pierre Decool](#)

Circonscription : Nord (14^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 16475

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(e)s

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 5 décembre 2006

Question publiée le : 14 avril 2003, page 2840

Réponse publiée le : 12 décembre 2006, page 13061