



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## réglementation

Question orale n° 1053

### Texte de la question

M. Michel Bouvard appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les conséquences du décret du 18 novembre 1996 fixant de nouvelles normes concernant le poids, la dimension et la signalisation des engins de service de l'équipement dans les départements de montagne. Ces dispositions s'appliquent, entre autres, aux engins de service hivernal utilisés dans les subdivisions de montagne. Ainsi, pour le seul département de la Savoie, 111 camions de déchargement sont concernés par cette mise aux normes. 38 devront faire l'objet de très importants travaux et 13 ne peuvent être réformés. Le coût de l'application du décret de 1996 sur le parc départemental a été fixé à 10 millions de francs alors que l'éventuelle revente des camions non réformables ne devrait rapporter que 1,5 million de francs. Aussi, il lui demande quels moyens financiers l'Etat compte mettre en oeuvre pour assurer le renouvellement du parc de la DDE de Savoie et comment il entend aider les communes et le département propriétaires en propre de tels véhicules à assumer le prix de leur mise aux normes. Par ailleurs, il souhaite connaître le coût global pour l'Etat de cette mesure prise sans concertation avec les élus des départements concernés. Enfin, il lui demande s'il n'aurait pas été préférable de procéder à une mise aux normes au fur et à mesure du renouvellement du parc.

### Texte de la réponse

Mme la présidente. M. Michel Bouvard a présenté une question, n° 1053, ainsi rédigée:

«M. Michel Bouvard appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les conséquences du décret du 18 novembre 1996 fixant de nouvelles normes concernant le poids, la dimension et la signalisation des engins de service de l'équipement dans les départements de montagne. Ces dispositions s'appliquent, entre autres, aux engins de service hivernal utilisés dans les subdivisions de montagne. Ainsi, pour le seul département de la Savoie, 111 camions de déneigement sont concernés par cette mise aux normes, 38 devront faire l'objet de très importants travaux et 13 ne peuvent être réformés. Le coût de l'application du décret de 1996 sur le parc départemental a été fixé à 10 millions de francs alors que l'éventuelle revente des camions non réformables ne devrait rapporter que 1,5 million de francs. Aussi, il lui demande quels moyens financiers l'Etat compte mettre en oeuvre pour assurer le renouvellement du parc de la DDE de Savoie et comment il entend aider les communes et le département propriétaires en propre de tels véhicules à assumer le prix de leur mise aux normes. Par ailleurs, il souhaite connaître le coût global pour l'Etat de cette mesure prise sans concertation avec les élus des départements concernés. Enfin, il lui demande s'il n'aurait pas été préférable de procéder à une mise aux normes au fur et à mesure du renouvellement du parc.»

La parole est à M. Michel Bouvard, pour exposer sa question.

M. Michel Bouvard. Monsieur le ministre de l'équipement, vous êtes très sollicité ce matin par les élus montagnards. Après les questions sur le désenclavement de certaines régions ou sur les fermetures de tunnels, celle que je vous pose à mon tour concerne le parc de déneigement des services de l'équipement, qu'ils soient conjoints, ce qui est le cas dans la plupart des départements, ou séparés.

En novembre 1996, un décret a été pris pour fixer de nouvelles normes concernant le poids, la dimension et la signalisation des engins de service hivernal dans les départements de montagne. Il se trouve que cette

réglementation, si elle ne s'applique pas aux principaux engins de déneigement que sont les fraises et les chargeuses, intéresse néanmoins les camions et les tracteurs agricoles. Pour le seul département de la Savoie, sur les 111 camions de déneigement concernés par la nouvelle réglementation, 60 peuvent être réceptionnés dès aujourd'hui. Mais il en reste 38 qui doivent faire l'objet de travaux significatifs - déplacement de la saleuse ou diminution du chargement de sel, ce qui va nous poser des problèmes pour la gestion des circuits de déneigement, notamment sur les routes étroites - et 13 véhicules devront être désaffectés bien qu'ils soient, pour la plupart, relativement récents. En effet, le décret du 18 novembre 1996 n'était pas appliqué jusqu'à maintenant, mais un arrêté du mois d'octobre dernier en a fixé la date d'application au 1er octobre 2000. Comment allons-nous faire pour financer les 10 millions de francs nécessaires au remplacement de ces 13 camions du parc de l'équipement appartenant aussi bien à l'Etat qu'au département, sachant que leur valeur de reprise n'est que de 1,5 million ? Quels moyens d'accompagnement pouvons-nous espérer de l'Etat pour faire face à cette dépense imprévue ?

En outre, j'aimerais connaître le coût, au niveau national, de cette mesure qui a été prise sans concertation avec les élus des départements de montagne et qui surtout, à mon sens, ne se justifie pas. On a du mal à comprendre que l'on invoque pour la motiver des raisons de sécurité, alors que, depuis vingt ans, dans l'ensemble du massif des Alpes du Nord, aucun engin de déneigement n'a été mis en cause dans un accident. Il nous aurait paru plus simple d'attendre que ces engins aient terminé leur carrière pour les remplacer par des engins aux nouvelles normes. Nous déplorons cette mesure abrupte, même si elle est appliquée quatre ans après la publication du décret, et surtout coûteuse, tant pour les finances départementales que pour celles de votre propre ministère qui, nous l'avons vu ce matin, a bien d'autres demandes à satisfaire.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, je pourrais vous répondre que le décret qui a créé dans le code de la route la catégorie des engins de service hivernal et leur a donné une existence réglementaire remonte à novembre 1996.

M. Michel Bouvard. Nous l'avons critiqué en son temps !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mais je ne vais pas renvoyer la responsabilité à mon prédécesseur, car je ne méconnais pas les raisons évidentes de sécurité qui ont motivé cette réglementation. Elle implique que ces engins doivent satisfaire à des conditions de réception par les services des mines, ce qui nécessite, pour certains d'entre eux, des adaptations telles que le déplacement du centre de gravité de la saleuse, la modification ou le remplacement des lames de déneigement ou encore la limitation des capacités de chargement en sel.

La mise aux normes de l'ensemble des 4 500 camions de l'équipement utilisés pour la lutte contre le verglas ou pour le déneigement dans toute la France représente un coût d'investissement évalué à 15 millions de francs. Il reste une soixantaine de camions qui ne pourront pas être mis aux normes et devront être remplacés.

Les frais occasionnés par la mise aux normes des engins de viabilité hivernale devront être intégrés dans les budgets généraux des parcs avec des données d'amortissement adaptées. Toutefois, la situation des cinq départements, notamment la Savoie, qui ont à renouveler leur matériel sera examinée avec une attention toute particulière, de manière que les directions départementales de l'équipement conservent leur potentiel d'intervention.

Les textes initiaux prévoyaient que les engins de service hivernal devaient subir une réception à titre isolé avant le 1er janvier 2000. La concertation que j'ai engagée a conduit à reporter l'échéance au 1er octobre 2000. Dans ce cadre, nous agissons avec le souci de ne pas mettre en cause les capacités de déneigement et de viabilité hivernale.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Monsieur le ministre, j'ai bien compris que vous seriez attentif à cette question, et je vous en remercie, mais je ne suis pas sûr d'avoir compris comment on allait financer le renouvellement des engins qui doivent être désaffectés. Une réunion technique avec les départements les plus concernés se tiendra sans doute pour examiner ce dossier. Mais il faut avoir à l'esprit, au-delà de l'aspect financier, le problème des appels d'offres et des délais de livraison, car il y a peu de fabricants pour ce type d'engin. Déjà, quand on passe les appels d'offre dans des conditions normales, on a de la peine à être livré pour la saison suivante. Il faut veiller à ce que nous puissions disposer d'un parc de dimension suffisante pour l'hiver prochain. Donc plus tôt la réunion annoncée se tiendra, mieux ce sera.

## Données clés

**Auteur** : [M. Michel Bouvard](#)

**Circonscription** : Savoie (3<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement pour la République

**Type de question** : Question orale

**Numéro de la question** : 1053

**Rubrique** : Sécurité routière

**Ministère interrogé** : équipement et transports

**Ministère attributaire** : équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le** : 13 mars 2000, page 1528

**Réponse publiée le** : 15 mars 2000, page 1838

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 13 mars 2000