



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

poids lourds

Question écrite n° 37040

Texte de la question

M. François Rochebloine appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les dispositions de la directive 2002/85 du 5 novembre 2002 du Conseil qui impose à tous les véhicules de transport de marchandises et de transport de personnes de plus de 3,5 tonnes d'être équipés de limiteurs de vitesse à compter du 1er janvier 2005 pour les véhicules neufs et, de façon progressive, à partir du 1er janvier 2006, pour certains véhicules déjà en service. Si, incontestablement, priorité doit être donnée aux dispositifs susceptibles d'améliorer la sécurité routière, il convient aussi de prendre en compte les remarques émises par de nombreux professionnels qui craignent que la mesure proposée ne génère des effets pervers. Ces professionnels font ainsi valoir que le premier risque serait qu'une grande partie du trafic se reporte sur des véhicules de moins de 3,5 tonnes, qui ne sont pas, eux, assujettis à cette obligation : la conséquence en serait une augmentation sensible du nombre de véhicules sur les routes et les autoroutes, ce qui aurait un impact négatif sur la sécurité, sur la consommation d'énergie et sur la protection de l'environnement. Le deuxième risque serait de voir les constructeurs de véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes se lancer dans une « course poursuite » à la puissance : on trouve d'ores et déjà sur le marché des véhicules dont les moteurs développent une puissance bien supérieure à 150 chevaux et qui atteignent ainsi des vitesses très déraisonnables, génératrices d'accidents. Le troisième effet négatif tiendrait au fait que les conditions d'exercice de la profession, pour les véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes, sont soumises à des règles imposant de faibles contraintes : en conséquence, et ainsi que tes statistiques le montrent, le nombre d'accidents impliquant ces véhicules continue de progresser, alors que l'on constate, au contraire, une diminution sensible du nombre d'accidents avec dommages corporels impliquant des poids lourds de plus de 3,5 tonnes. Il lui demande, en conséquence, de bien vouloir lui indiquer quelles réflexions lui inspirent ces remarques et si, de façon générale, il a été tenu compte des préoccupations des professionnels, également soucieux d'améliorer la sécurité routière.

Texte de la réponse

La directive 2002/85 du 5 novembre 2002 a été arrêtée par le Parlement et le Conseil européen après que les procédures normales de consultation ont été suivies. Aujourd'hui, il s'agit d'appliquer cette décision européenne qui, comme le souligne l'honorable parlementaire, entraînera pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes une amélioration de la sécurité et une réduction des consommations et des émissions polluantes. Les utilitaires légers de moins de 3,5 tonnes feront l'objet d'une surveillance particulière pour vérifier notamment que l'application de la directive n'entraîne pas un déplacement du marché vers cette catégorie, ni un développement des puissances installées et de la surcharge. Si cela devait être le cas, la Commission européenne proposerait sans doute une limitation par construction de la vitesse des utilitaires de plus de 2 ou 2,5 tonnes. En tout cas, il semble exclu de revenir aujourd'hui sur les paramètres fondamentaux dont la valeur a été fixée dans la directive 2002/85.

Données clés

Auteur : [M. François Rochebloine](#)

Circonscription : Loire (3^e circonscription) - Union pour la Démocratie Française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 37040

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 6 avril 2004, page 2818

Réponse publiée le : 1er juin 2004, page 4079