



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 26582

Texte de la question

M. Gilles Artigues attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les inquiétudes ressenties par la Fédération nationale des transports routiers quant aux conséquences économiques de la transposition de la directive européenne 2002/85 du 5 novembre 2002 relative au limiteur de vitesse. Si cette profession ne conteste aucunement les mesures prises pour améliorer la sécurité routière, elle ne peut néanmoins ignorer les conséquences que cette disposition aura sur l'organisation du transport routier et, bien plus, sur l'économie toute entière. En abaissant le seuil de la vitesse autorisée pour les poids lourds de moins de 12 tonnes de 110 à 90 km/h, c'est la remise à plat de toute une partie de l'économie qui, pour des contraintes industrielles et commerciales, s'appuient aujourd'hui sur des transports « express » pour les approvisionnements et les livraisons. Aussi, la FNTR souhaiterait que les travaux dans lesquels le ministère des transports va s'engager soient conduits non point avec les seules fédérations de transports mais aussi avec tous les représentants des usagers du transport de fret qui devront préalablement réorganiser leur mode d'exploitation avec les conséquences que cela comportera. Il lui demande, en conséquence, s'il entend aborder ce dossier sous l'unique aspect « réglementation transport » en ignorant la réalité économique qui, aujourd'hui, justifie l'utilisation de ce type de véhicule sur certains trafics organisés en fonction de vitesses actuellement autorisées.

Texte de la réponse

Il est exact que les réglementations techniques de construction et les réglementations de circulation et d'emploi qui s'appliquent aux poids lourds neufs de plus de 3,5 tonnes sont beaucoup plus strictes que celles des véhicules de moins de 3,5 tonnes, et que cela crée, au voisinage de la limite de 3,5 tonnes des situations problématiques en termes de droit du travail et de concurrence. S'agissant plus particulièrement de la limitation par construction de la vitesse à 90 km/h, le choix du seuil de vitesse n'a pas été fait par la France, mais la proposition de la Commission est apparue comme la base raisonnable d'un consensus européen. Ce seuil correspond à la réglementation générale applicable sur les routes françaises, et son application sur les autoroutes est favorable à la sécurité, à la consommation de carburant et à la protection de l'environnement (émissions de CO₂). Toutefois consciente de l'impact économique de cette situation, cette question fait aujourd'hui l'objet d'un examen par la direction générale compétente de la commission (DG TREN) dont nous attendons les conclusions. Toute décision en la matière ne peut en effet être prise que dans le cadre de l'Union européenne.

Données clés

Auteur : [M. Gilles Artigues](#)

Circonscription : Loire (1^{re} circonscription) - Union pour la Démocratie Française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 26582

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 octobre 2003, page 7950

Réponse publiée le : 9 mars 2004, page 1837