



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de marchandises

Question orale n° 1359

Texte de la question

M. Bertrand Pancher attire l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur le décret n° 2011-64 relatif au poids total roulant des véhicules routiers qui vient de paraître le 17 janvier 2011. Ce décret permet le passage de la limite de charge des poids lourds de 40 tonnes à 44 tonnes pour les transports de produits agricoles et agroalimentaires et met en place une éco-redevance poids lourds pour tous les autres produits. Le dernier alinéa de l'article 10 de la loi de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement prévoyait que le Gouvernement présenterait un rapport sur les enjeux et les impacts relatifs, d'une part, à la généralisation de l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes et, d'autre part, sur la réduction de la vitesse des poids lourds à 80 km/h sur les autoroutes avec interdiction de dépasser. Lors des débats entourant cette loi, la possibilité d'autoriser la généralisation du 44 tonnes avait fait l'objet de nombreux amendements qui n'avaient pas été votés et son prédécesseur, Dominique Bussereau, avait décidé de remettre à l'étude ce point précis de la loi car, selon lui, la « généralisation de l'autorisation de circulation des poids-lourds de 44 tonnes ne donne pas un bon signal, en termes d'image, au moment du Grenelle de l'environnement. L'étude est donc nécessaire » (Sénat, 1er juillet 2009). De plus, un récent rapport de l'OEET (Observatoire environnement et énergie des transports) portant sur l'introduction des camions de 25,25 m démontre que cette généralisation ne diminuera en rien le nombre de poids lourds et, par voie de conséquence, les émissions de CO₂. Aujourd'hui, si le décret a bien été promulgué, on déplore l'absence du fameux rapport. Considérant que cette décision est un véritable contre-signal aux engagements du Grenelle, il lui demande quelles sont les raisons qui ont nécessité la décision de la généralisation du 44 tonnes avant la transmission du rapport prévu par la loi Grenelle I au Parlement. Il le questionne aussi sur les dispositions qu'il compte prendre pour limiter la vitesse des poids lourds avec interdiction de dépassement comme suggéré dans cette loi.

Texte de la réponse

RÉGLEMENTATION DU POIDS ET DE LA VITESSE DES POIDS LOURDS

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour exposer sa question, n° 1359, relative à la réglementation du poids et de la vitesse des poids lourds.

M. Bertrand Pancher. Monsieur le secrétaire d'État chargé du logement, ma question s'adressait à M. le secrétaire chargé des transports mais je ne doute pas que vous pourrez y répondre avec le talent que nous vous connaissons. (*Sourires.*) Elle a trait au décret relatif au poids total des véhicules routiers qui est paru le 17 janvier 2011.

Ce décret porte la limite de charges des poids lourds de 40 à 44 tonnes pour les transports de produits agricoles et agroalimentaires et instaure une éco-redevance spécifique pour les autres produits.

Le dernier alinéa de l'article 10 de la loi de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement prévoyait que le Gouvernement présenterait un rapport sur les enjeux et les impacts relatifs, d'une part, à la généralisation de l'autorisation de circulation des poids lourds de plus de 44 tonnes, et, d'autre part, à la réduction à 80 kilomètres par heure de la vitesse des poids lourds sur les autoroutes, avec interdiction

de dépasser.

Lors des débats entourant cette loi, le passage aux 44 tonnes avait fait l'objet de nombreux amendements qui n'avaient pas été votés, et le précédent secrétaire d'État aux transports, Dominique Bussereau, avait décidé de remettre à l'étude ce point précis de la loi car, selon lui, la généralisation de l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes " ne donnait pas un bon signal, en termes d'image, au moment du Grenelle de l'environnement ". De plus, un récent rapport de l'Observatoire énergie, environnement, transports, portant sur l'introduction des camions de 25,25 mètres, démontre que cette généralisation ne réduira nullement le nombre de poids lourds ni, par conséquent, les émissions de CO2.

Aujourd'hui, si le décret a bien été promulgué, nous déplorons l'absence du fameux rapport. Considérant que cette décision est un contre-signal aux engagements du Grenelle, j'aimerais connaître les raisons qui expliquent la décision de généraliser les 44 tonnes avant la transmission au Parlement du rapport prévu par la loi.

J'aimerais également savoir quelles dispositions le Gouvernement entend prendre, comme la loi le prévoyait également, pour limiter la vitesse des poids lourds avec interdiction de dépasser.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé du logement.

M. Benoist Apparu, *secrétaire d'État chargé du logement*. Monsieur le député, l'autorisation que vous évoquez a été donnée par le décret du 17 janvier 2011, qui fait suite aux engagements pris courant 2010 par le Président de la République pour aider la filière agricole, dont la compétitivité a été particulièrement fragilisée par le contexte économique.

Les études sur les impacts relatifs à une généralisation de l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes ont été menées conformément aux engagements des débats sur la loi " Grenelle 2 ". Elles ont mis en évidence le fait que cette mesure devrait avoir un effet positif sur l'économie, tout en préservant l'environnement. En effet, l'enjeu est de susciter des économies de trafic et d'émissions de CO2 en limitant le nombre d'ensembles routiers circulant sur les routes grâce à l'optimisation des chargements. La réduction estimée des émissions de gaz à effet de serre est de 100 000 tonnes par an. Aussi la mesure d'autorisation de circulation bénéficiant aux produits agricoles et agro-alimentaires sera-t-elle étendue, en 2012, à tous les types de marchandises, de façon concomitante avec l'introduction de l'écotaxe poids lourds dont la mise en oeuvre est prévue par le code général des douanes.

Cette disposition est fortement encadrée, bien entendu, afin de préserver à la fois les infrastructures routières et l'environnement. Afin de limiter l'impact sur les chaussées des 4 tonnes supplémentaires autorisées, les poids lourds chargés à 44 tonnes devront, à partir de 2014, être progressivement équipés de six essieux au lieu de cinq, de façon à mieux répartir la charge. Par ailleurs, le décret permet aux préfets de fixer des itinéraires ou des restrictions à la circulation pour les véhicules circulant à plus de 40 tonnes dès lors que les exigences de sécurité routière ou de préservation du bon état de la route et de la voirie le justifient.

À partir de 2019, seuls les poids lourds équipés de six essieux et répondant aux dernières normes européennes, donc très peu émissifs, seront autorisés à circuler à 44 tonnes.

Les deux rapports prévus à l'article 11 de la loi du 3 août 2009, l'un relatif à la généralisation de la circulation des poids lourds de 44 tonnes, l'autre à la réduction de la vitesse des poids lourds à 80 kilomètres par heure sur autoroute et à l'interdiction de dépasser sur ces axes, seront bientôt transmis au Parlement.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Vous avez insisté sur la généralisation de la taxe poids lourds, attendue par l'ensemble des acteurs et des organisations du Grenelle de l'environnement. Dont acte. En tout cas, je vous remercie pour les précisions que vous venez de me donner, qui étaient attendues par l'ensemble des organisations environnementales.

Données clés

Auteur : [M. Bertrand Pancher](#)

Circonscription : Meuse (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1359

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 février 2011, page 1594

Réponse publiée le : 4 mars 2011, page 1456

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 22 février 2011