ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Poids lourds

Question écrite n° 40065

Texte de la question

M. Jean-Louis Masson attire l'attention de M. le ministre de l'equipement, du logement, des transports et du tourisme sur le fait que lors de son congres regional qui s'est tenu a Metz, la Federation nationale des chauffeurs routiers a adopte plusieurs motions. Elle demande notamment que tous les vehicules de plus de 19 tonnes soient equipes d'un systeme ralentisseur electrique ou hydrolique, ainsi qu'un systeme anti-blocage. Il souhaiterait qu'il lui indique quelles suites il envisage de donner a cette motion.

Texte de la réponse

Il convient de rappeler tout d'abord que, d'une facon generale, la reglementation technique des vehicules releve de la competence de l'Union europeenne. En matiere de freinage, la legislation communautaire en vigueur est une directive du Conseil dont la premiere version remonte a 1971 et qui a ete amelioree huit fois pour tenir compte des progres de la technique et des connaissances des accidents. Les dispositifs antiblocage de roues sont, en vertu de cette directive, obligatoires sur les poids lourds de poids total autorise en charge superieure a 12 tonnes et sur tous les autocars de poids total autorise en charge superieur a 10 tonnes, mis en circulation depuis 1992. Quant aux ralentisseurs, qu'ils soient electriques, hydrauliques, sur echappement, ou bien encore qu'il s'agisse du simple effet du frein moteur pour certains vehicules tres puissants, la directive prevoit qu'ils sont facultatifs. Il faut en effet rappeler que ces dispositifs n'apportent qu'une deceleration, de l'ordre du dixieme de celle possible avec le frein de service pour les vehicules isoles, et de l'ordre du vingtieme pour les ensembles. Des lors, le ralentisseur ne peut avoir qu'un role d'appoint, sauf evidemment en cas de defaillance totale du circuit de freinage. Or, il faut remarquer que la directive prevoit notamment la generalisation du double circuit de freinage et du rattrapage automatique du jeu des garnitures, ainsi que des essais de maintien des performances du freinage de service sur une longue descente. Les vehicules conformes a cette reglementation et conduits normalement sont aujourd'hui consideres comme tout a fait satisfaisants du point de vue de la securite. Et, de fait, les accidents dus a une defaillance totale du systeme de freinage presentent un caractere exceptionnel. Par ailleurs, les ralentisseurs entrainent sur un vehicule un supplement de poids (500 a 700 kilos), de prix (de l'ordre de 15 000 F) et de consommation de carburant (2 a 3 p. 100). En conclusion, les ralentisseurs sont certes des equipements favorables a la securite, et c'est pourquoi la reglementation technique favorise le montage de ces equipements sur tous les vehicules par une refaction de poids. En revanche, la generalisation d'un tel equipement sur tous les poids lourds europeens ne semble pas indispensable et n'a jamais ete retenue par la Commission europeenne. L'obligation reglementaire ne se justifie que dans des cas particuliers ou les enjeux d'une defaillance meme improbable sont eleves : c'est le cas des vehicules affectes au transport de matieres dangereuses, ainsi que de tous les autocars circulant dans des regions montagneuses.

Données clés

Auteur : M. Masson Jean-Louis
Circonscription : - RPR
Type de question : Question écrite

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/10/questions/QANR5L10QE40065

Numéro de la question : 40065
Rubrique : Securite routiere
Ministère interrogé : équipement, logement, transports et tourisme
Ministère attributaire : équipement, logement, transports et tourisme

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 17 juin 1996, page 3211
Réponse publiée le : 22 juillet 1996, page 3999