



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

poids lourds

Question écrite n° 2261

Texte de la question

M. Jean-Louis Masson attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le fait que, très souvent, les poids lourds sont à l'origine d'accidents graves sur des autoroutes. Il souhaiterait qu'il lui indique si des statistiques sont disponibles en la matière. Il souhaiterait également savoir quelles sont les limitations de vitesse que doivent respecter les poids lourds, et pour quelle raison les services de police les font aussi peu respecter.

Texte de la réponse

Les statistiques disponibles, en matière d'accidents corporels de circulation routière, indiquent quels sont les véhicules impliqués dans ces accidents, mais ne font pas état de la responsabilité éventuelle de leurs conducteurs, élément dont la détermination appartient à la justice, à l'aide des enquêtes effectuées par la police ou la gendarmerie. En ce qui concerne les autoroutes, il a été relevé, au cours de l'année 1996, 5 255 accidents corporels, toutes catégories de véhicules confondues. Sur ces 5 255 accidents, ayant fait 8 241 victimes, dont 429 tués et 1 332 blessés graves, on a recensé 973 accidents dans lesquels des poids lourds ont été impliqués, soit 18,5 % du total. On a eu à déplorer, au cours de ces 973 accidents, 1 504 victimes (18,3 % du total), dont 117 tués (27,3 % du total) et 314 blessés graves (23,6 % du total). Sur ses 117 tués, 17 étaient conducteurs ou passagers de poids lourds. On constate, en outre, que la gravité des accidents, dans lesquels des poids lourds sont impliqués, est particulièrement élevée : 7,8 contre 5,2 tués pour 100 victimes, toutes catégories de véhicules confondues. En matière de limitation de vitesse, depuis le 1er décembre 1992, les véhicules de transport de matières dangereuses, de plus de 12 tonnes de poids total autorisé en charge, voient leur vitesse maximale autorisée sur autoroute limitée à 80 km/h. Pour les autres véhicules de transport de marchandises, les vitesses maximales autorisées sur autoroute sont limitées, pour ceux dont le poids maximal est compris entre 3,5 tonnes et 12 tonnes, à 110 km/h, et pour ceux dont le poids maximal est supérieur à 12 tonnes, à 90 km/h. En outre, l'arrêté du 14 décembre 1993, pris en application de la directive CEE n° 92-6 du Conseil du 10 février 1992, impose aux véhicules de transport de marchandises, d'un poids maximal excédant 12 tonnes, un dispositif limiteur de vitesse fixé à 85 km/h, avec une tolérance maximale de 5 km/h. Les véhicules concernés sont astreints à porter un ou plusieurs disques indicateur des vitesses maximales susvisées, conformément à l'arrêté du 23 novembre 1992. Par ailleurs, des campagnes de mesure sont régulièrement effectuées, afin de relever les vitesses moyennes pratiquées de jour par les poids lourds. Ces enquêtes permettent, notamment, d'évaluer les dépassements de vitesse des poids lourds, suivant le nombre de leurs essieux. On constate ainsi, qu'en 1996, des vitesses supérieures à 110 km/h ont été relevées dans 3,3 % des cas sur autoroutes de liaison, et 1,1 % sur les autoroutes de dégalement, pour les poids lourds possédant deux essieux. Pour les poids lourds de trois essieux, ces chiffres se montent respectivement à 1,4 % sur autoroutes de liaison, et 0,8 % sur autoroutes de dégalement. Enfin, pour les poids de quatre essieux et plus, il sont de 0,5 % sur autoroutes de liaison, et 0,2 % sur autoroutes de dégalement. Le manque de respect des limitations de vitesse met en danger la sécurité routière et la vie de tous les usagers de la route. Il est aussi un facteur important de distorsion de la concurrence. La circulaire du 26 septembre 1996 stipule que les infractions flagrantes aux excès de vitesse

doivent être relevées au moyen des disques de chronotachygraphe en cours d'enregistrement, et des autres procédés comme le cinémomètre, par les services habilités à en faire usage, c'est-à-dire les forces de l'ordre. Il faut remarquer, à ce sujet, que parmi celles-ci, seules des brigades spécialisées sont en mesure d'exploiter les indications des chronotachygraphes. Par ailleurs, certains cinémomètres fixes, couplés avec des appareils photographiques, demandent un réglage en hauteur, adapté aux poids lourds, pour être efficaces. En outre, lorsque le véhicule contrôlé est muni d'un limiteur de vitesse, conformément à la directive 92-6 précitée, et que la vitesse constatée est supérieure à celle autorisée par le limiteur, les infractions sont relevées dans le cadre des dispositions des articles 17 et suivants de la loi 95-69 du 1er février 1995, concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial. En effet, les infractions à la vitesse ne sont pas les seules que les forces de l'ordre ont à constater, particulièrement en ce qui concerne les poids lourds, pour qui le contrôle du respect d'horaires de travail, des règles de charge, ou des conditions de conservation des marchandises périssables ou dangereuses est également important. Il faut également préciser que les forces de l'ordre sanctionnent les dépassements de vitesse des poids lourds, dans les mêmes conditions que ceux des autres usagers.

Données clés

Auteur : [M. Jean Louis Masson](#)

Circonscription : Moselle (3^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 2261

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 18 août 1997, page 2626

Réponse publiée le : 24 novembre 1997, page 4242