



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

poids lourds

Question écrite n° 50646

Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales sur le fait que des radars fixes sont installés sur les routes dangereuses et sur les autoroutes afin de contrôler les éventuels excès de vitesse des usagers. Cependant, les véhicules les plus dangereux notamment sur autoroutes sont les camions, lesquels sont tenus de respecter en général des vitesses de 80 kilomètres/heure. Or, les radars étant réglés sur 130 kilomètres/heure, les poids lourds en excès de vitesse peuvent ainsi échapper à tout contrôle alors même qu'en égard à leur volume et à leur masse, il conviendrait d'avoir à leur égard une réelle vigilance. Ce constat est d'ailleurs également vrai pour les contrôles mobiles de vitesse sur routes, les appareils de la police étant alors réglés sur 90 kilomètres/heure et ne prenant donc pas en compte les excès de vitesse des poids lourds par rapport à leur réglementation propre. Elle souhaiterait qu'il lui indique les solutions envisagées en la matière.

Texte de la réponse

L'honorable parlementaire appelle l'attention du ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales sur les difficultés posées par le contrôle de la vitesse des camions par des dispositifs de contrôle sans interception. Les radars sont en effet réglés pour sanctionner les conducteurs de véhicules légers qui bénéficient, particulièrement sur autoroutes, de limitations de vitesse supérieures à celles prévalant pour les camions. Les conducteurs de ces derniers peuvent ainsi échapper, dans une certaine mesure, aux sanctions. S'agissant des radars, ils sanctionnent tous les excès de vitesse détectés. Cela signifie que le conducteur d'un camion qui dépasse la vitesse autorisée pour les véhicules légers est sanctionné, ce qui est, par exemple, le cas en milieu urbain où la limitation de vitesse est la même pour tous les véhicules. Le problème posé par les autoroutes où la vitesse est limitée à 130 km/h pour les voitures légères, avec des radars réglés pour cette vitesse, pourra trouver une solution par la mise au point de radars qui disposeront des seuils de déclenchement différent selon la forme du véhicule. Il apparaît en outre que le contrôle de la vitesse des poids lourds fait l'objet de mesures complémentaires particulièrement rigoureuses. Ainsi, les chronotachygraphes des véhicules de plus de 3,5 tonnes enregistrent la vitesse pratiquée. Les enregistrements disponibles permettent, en application de l'article R. 317-2 du code de la route, de vérifier le respect de la réglementation relative aux conditions de travail dans les transports routiers, en enregistrant « le temps de conduite ou autre temps de présence au travail ». De plus, l'article R. 121-1 de ce même code dispose : « le fait pour tout employeur (...) de donner directement ou indirectement, à un de ses salariés chargé de la conduite d'un véhicule de transport routier de personnes ou de marchandises des instructions incompatibles avec le respect des vitesses maximales autorisées par le présent code est puni de l'amende prévue pour les contraventions de cinquième classe. » Ainsi, les enregistrements peuvent servir de supports à des verbalisations à l'encontre des donneurs d'ordres qui créeraient les conditions pour que les conducteurs routiers ne respectent pas la réglementation en vigueur. Enfin, la vitesse des poids lourds est désormais bridée par construction ce qui limite les possibilités de commettre des excès de vitesse sur autoroute. Ce bridage porte aujourd'hui sur tous les véhicules de transports de marchandise d'un poids total autorisé en charge supérieur à 12 tonnes. En application de directives européennes, le bridage sera rendu

systématiquement obligatoire à compter du 1er janvier 2005 pour tous les véhicules neufs de transport de marchandise d'un poids total autorisé en charge de plus de 3,5 tonnes. Les véhicules déjà en circulation seront quant à eux mis en conformité au plus tard le 1er janvier 2007. A cette date aucun véhicule de transport de marchandise de plus de 3,5 tonnes ne pourra, mécaniquement, dépasser 90 km/h. Le problème des excès de vitesse sur autoroute de ces véhicules sera alors réglé dans une très large mesure. Des contrôles routiers avec interception complètent les dispositions précédentes, le tout garantissant un contrôle effectif de la vitesse des poids lourds.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-Jo Zimmermann](#)

Circonscription : Moselle (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 50646

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : intérieur

Ministère attributaire : intérieur

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 9 novembre 2004, page 8811

Réponse publiée le : 1er février 2005, page 1115