



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

poids-lourds

Question écrite n° 6154

Texte de la question

M. Philippe Cochet alerte M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les statistiques des accidents de la route impliquant les poids-lourds et particulièrement sur la proportion d'accidents mortels impliquant ce type de véhicules. Il résulte des chiffres communiqués par son ministère pour l'année 2007 que le taux global des accidents mortels (y compris les tués à 30 jours) impliquant les véhicules de tourisme est de 5,46 % (soit 3 524 décès sur un total de 64 607 accidents), alors que celui impliquant les poids-lourds est presque trois fois plus élevé, car il atteint 15,70 % (soit 662 décès sur un total de 4 216 accidents) ! Ces statistiques accablantes confirment, si besoin était, la nécessité de renforcer les dispositifs visant à améliorer la sécurité des usagers de la route face aux poids-lourds, notamment par la généralisation de l'interdiction de doubler pour les poids-lourds sur les tronçons routiers et autoroutiers à 2 x 2 voies, comme cela existe depuis des années en Allemagne et en Belgique. Il lui demande, par conséquent, de lui indiquer ses intentions concernant la mise en place de ces mesures.

Texte de la réponse

Les poids-lourds (véhicules de plus de 3,5 tonnes) ne sont pas sur-représentés en fréquence dans l'accidentalité routière. En 2014, selon les chiffres de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière, 2 762 accidents corporels sur 58 191 impliquaient au moins un poids-lourd, soit 5% du nombre total des accidents corporels. Ce chiffre est cohérent avec la part de trafic des poids-lourds sur notre territoire (près de 5% du total des kilomètres parcourus). En revanche, du fait notamment de la masse de ces véhicules, les accidents impliquant un poids-lourd ont un niveau de gravité plus élevé que la moyenne. En 2014, 480 personnes sont décédées dans un accident impliquant un poids lourd dont 56 usagers de poids lourds (soit 14 % de la mortalité routière). Dans ces accidents, la moitié des tués étaient automobilistes et un tiers étaient des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers de deux roues motorisés). Les accidents mortels avec poids-lourd impliqués se produisent en grande majorité sur les réseaux de transit (65% des tués dans ces accidents le sont hors agglomération, dont 15% sur autoroute), les jours de semaine, et en fin de matinée. Les chauffeurs de poids-lourds sont, en moyenne, moins responsables d'accidents que le conducteur moyen : dans les accidents mortels impliquant un poids-lourd, le chauffeur de poids-lourd n'est présumé responsable que dans un tiers des cas, alors que les responsabilités moyennes pour l'ensemble des conducteurs se situent au-dessus de 50%. De plus, seulement 2% des conducteurs de poids-lourds impliqués dans les accidents mortels avaient une alcoolémie positive, contre 19% des conducteurs de véhicules légers par exemple. Les enquêtes effectuées sur l'accidentalité des poids-lourds n'ont pas montré que les situations de changement de file ou de dépassement constituaient un enjeu essentiel de sécurité routière. Aussi, l'accent est mis sur le contrôle plus efficace de la vitesse des poids lourds qui est un facteur essentiel d'accident et de gravité des accidents. En ce qui concerne les dépassements, les conducteurs de poids-lourds sont soumis aux mêmes dispositions du code de la route que l'ensemble des autres usagers. Ainsi, l'article R. 414-4 dudit code indique qu'un conducteur ne peut entreprendre le dépassement d'un véhicule lorsque cette manœuvre est susceptible de créer une gêne à la

circulation normale et, en particulier, lorsque la vitesse de circulation des deux véhicules ne permet pas d'effectuer le dépassement dans un temps suffisamment bref. Les infractions à cette règle sont punies d'une amende prévue pour les contraventions de la 4e classe. Toutefois, en ce qui concerne la circulation, certaines règles spécifiques doivent être respectées par les poids-lourds. Ainsi, l'article R. 412-25 du code de la route interdit à un poids-lourd d'emprunter la voie la plus à gauche, lorsqu'il circule sur une route à trois voies. Par ailleurs, les poids-lourds doivent maintenir entre eux une distance de sécurité d'au moins 50 mètres (article R.412-12 du code de la route). Des interdictions locales peuvent en tout état de cause être prises par les autorités détentrices du pouvoir de police sur ces réseaux lorsqu'elles les estiment nécessaires à la sécurité de la circulation. A ce jour, de telles mesures, permanentes ou périodiques, ont été mises en place sur de nombreuses sections.

Données clés

Auteur : [M. Philippe Cochet](#)

Circonscription : Rhône (5^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 6154

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Intérieur

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 9 septembre 2014

Question publiée au JO le : [2 octobre 2012](#), page 5356

Réponse publiée au JO le : [14 juin 2016](#), page 5561