



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

accidents

Question orale n° 1555

Texte de la question

M. Thierry Lazaro attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur la multiplication des accidents mortels ou de graves accidents emportant des dommages physiques irréremédiables, impliquant des poids-lourds, notamment sur le réseau autoroutier. Pas moins de trois autoroutes traversent la Pévèle et le Mélantois : l'A1, l'A23 et l'A27 qui a encore été récemment endeuillée. Plusieurs facteurs accidentogènes, non limitatifs, concourent à la multiplication de ces drames : une signalétique insuffisante en amont des zones d'accident pour éviter les sur-accidents, l'embauche de chauffeurs de nationalité étrangère qui maîtrisent insuffisamment notre code de la route, l'emploi de téléphones cellulaires pendant la conduite, ou encore une vitesse excessive en zone urbaine et péri-urbaine. L'une des premières mesures à mettre en œuvre serait un abaissement de la limitation de vitesse, comme le réclame notamment l'Association des riverains de l'A27. Aussi, il lui demande de lui indiquer les mesures qu'il compte urgemment prendre afin de juguler ce phénomène.

Texte de la réponse

SÉCURITÉ SUR LES AUTOROUTES A1, A23 ET A27

M. le président. La parole est à M. Thierry Lazaro, pour exposer sa question, n° 1555, relative à la Sécurité sur les autoroutes A1, A23 et A27.

M. Thierry Lazaro. Monsieur le secrétaire d'État chargé des anciens combattants et de la mémoire, je souhaite vous alerter sur la multiplication des accidents mortels et des accidents graves emportant des dommages physiques irréremédiables impliquant des poids lourds, notamment sur le réseau autoroutier du Nord et du Pas-de-Calais. Pas moins de trois autoroutes traversent la Pévèle et le Mélantois, que j'ai l'honneur de représenter dans cet hémicycle : l'A1, l'A23 et l'A27. Elles ont été, encore récemment, endeuillées.

Plusieurs facteurs accidentogènes concourent à la multiplication de ces drames – cette liste n'est pas exhaustive – : tout d'abord, une signalétique insuffisante en amont des zones d'accident pour éviter les sur-accidents ; ensuite, et sans les stigmatiser, l'embauche de chauffeurs de nationalité étrangère qui maîtrisent insuffisamment notre code de la route ; enfin, l'emploi de téléphones cellulaires pendant la conduite et la vitesse excessive en zone urbaine et périurbaine.

L'une des premières mesures à mettre immédiatement en œuvre serait d'abaisser la limitation de vitesse à 80 kilomètres par heure et d'interdire le dépassement aux poids lourds en zone urbaine et périurbaine, comme le réclament notamment l'association des riverains de l'autoroute A27 et l'ensemble des maires des communes traversées par cette autoroute.

En outre, les distances de sécurité ne sont souvent pas respectées : l'abaissement de la limitation de vitesse mettrait donc les conducteurs de poids lourd en capacité de mieux réagir en cas de difficulté. Il me paraît également important de souligner que la qualité de la formation des chauffeurs routiers dans l'espace

communautaire européen est très disparate. Le rapport à la sécurité routière diffère selon les pays, notamment en Europe de l'Est. Il conviendrait donc de multiplier les contrôles routiers des transporteurs étrangers.

Dans le même esprit, la répression des comportements irresponsables au volant, tels que le non-respect de l'usage du clignotant ou l'utilisation de téléphones cellulaires pendant la conduite, doit être renforcée pour les chauffeurs routiers, car les accidents dans lesquels ils sont impliqués sont d'autant plus dramatiques que le tonnage de leur véhicule est important.

Enfin, je déplore l'insuffisance de la signalétique en amont des zones d'accident ; cela entraîne, d'une part, un risque de sur-accident et d'autre part, des embouteillages accrus. Faute d'avoir été avertis à temps pour pouvoir se dérouter, les conducteurs se dirigent en effet vers la zone accidentée. Compte tenu de la forte densité de la circulation automobile sur le réseau des autoroutes A1, A23 et A27, il me semble donc indispensable d'augmenter le nombre de portiques lumineux d'information, ainsi que de collaborer davantage avec les autorités belges afin qu'une information adéquate et immédiate soit délivrée sur le réseau routier belge à proximité de notre frontière. Ce qui vaut dans un sens vaut évidemment dans l'autre !

En conséquence, monsieur le ministre, et afin de rassurer les milliers d'usagers qui empruntent chaque jour le réseau autoroutier de ma région, je vous remercie de bien vouloir m'indiquer les mesures que vous comptez prendre pour rendre plus responsables les conducteurs de poids lourds, afin d'améliorer la sécurité routière.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des anciens combattants et de la mémoire.

M. Jean-Marc Todeschini, secrétaire d'État chargé des anciens combattants et de la mémoire. Monsieur le député, en 2015, 473 personnes ont été tuées dans un accident de la route impliquant un poids lourd, soit 14 % de la mortalité routière. La mortalité liée à ces accidents a régulièrement baissé ces dernières années ; les accidents impliquant un poids lourd restent toutefois particulièrement graves : ils sont mortels dans 14 % des cas, contre 5 % pour les autres. Contrairement aux idées reçues, les poids lourds étrangers sont sous-impliqués dans les accidents mortels : ils réalisent 36 % des parcours de poids lourds en France, mais ils ne constituent que 17 % des poids lourds impliqués dans les accidents mortels.

Les causes de ces accidents sont multiples. L'État met en œuvre d'importants moyens pour y remédier, notamment dans le cadre du plan national d'actions du 26 janvier 2015 et des cinquante-cinq mesures adoptées à l'occasion du comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015.

Un déploiement supplémentaire de radars capables de distinguer les différents types de véhicules, notamment les poids lourds, a notamment été acté. Le parc de radars discriminants a été augmenté de 35 % en 2016, portant leur nombre à 363 au 1er décembre 2016. De plus, 200 radars autonomes également équipés de la fonction de discrimination entre les véhicules légers et les poids lourds ont été déployés en 2016, afin d'effectuer des contrôles sur des emplacements temporaires.

D'ici à la fin de l'année 2019, ce sont plus de 2 000 radars qui seront capables de verbaliser les véhicules en fonction de la vitesse limite qu'ils doivent spécifiquement respecter.

Vous évoquez également les vitesses excessives en zone urbaine et périurbaine. Depuis 2010, la vitesse est limitée à 90 kilomètres-heure sur tout le réseau périphérique lillois et à 110 kilomètres-heure dans la grande périphérie. De ce fait, la vitesse limite autorisée est déjà abaissée à 110 kilomètres-heure sur une grande partie de ce secteur autoroutier. S'il apparaît que les limitations actuelles doivent faire l'objet d'une nouvelle adaptation, l'article R. 411-8 du code de la route permet au préfet d'abaisser la limite de vitesse sur l'autoroute, dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige.

Par ailleurs, plusieurs mesures ont été prises pour réduire le risque d'accident des poids lourds : tous les camions neufs d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes doivent être désormais obligatoirement équipés d'un dispositif limitant la vitesse à 90 kilomètres-heure. Tous les poids lourds de deux ou trois essieux et d'un poids

total admissible de plus de huit tonnes, immatriculés à partir du 1er novembre 2018, devront être dotés de systèmes avancés de freinage d'urgence.

M. le président. La parole est à M. Thierry Lazaro.

M. Thierry Lazaro. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Je ne cherchais pas à stigmatiser des chauffeurs, quelle que soit leur nationalité, mais en tant qu'usager de l'autoroute A1 – je viens en voiture et l'emprunte plusieurs fois par semaine –, je peux vous dire que j'ai parfois quelques frayeurs. S'agissant de l'autoroute A27, je sais que le préfet a été saisi du sujet et y est sensible. Je précise simplement que, si un accident impliquant une voiture provoque des bouchons, un accident impliquant un camion est souvent grave et entraîne la paralysie immédiate de la métropole lilloise.

Données clés

Auteur : [M. Thierry Lazaro](#)

Circonscription : Nord (6^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1555

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Intérieur

Ministère attributaire : Intérieur

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [6 décembre 2016](#)

Réponse publiée au JO le : [14 décembre 2016](#), page 8602

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [6 décembre 2016](#)