



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Sécurisation des réseaux routiers en zone urbaine

Question écrite n° 32014

Texte de la question

Mme Catherine Osson attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur les chiffres encore trop importants des décès dus aux accidents de la route, impliquant des véhicules de transport de marchandises et d'engins, en milieu urbain. Alors que la loi d'orientation des mobilités, promulguée le 24 décembre 2019, fixe de nombreux objectifs sur le plan environnemental, apporte une restructuration dans la gouvernance de la mobilité au niveau local, elle ne fait qu'envisager le renforcement de la protection des divers usagers de la route. Certes, elle affirme avec force et détermination, en son article 16, la nécessaire sécurisation des itinéraires cyclables et piétons, laissant à la charge des autorités organisatrices de la mobilité le soin de déterminer par quels modes y parvenir. Elle ajoute en son article 55, modifiant le code des transports, avec une entrée en vigueur rapide (le 1er janvier 2021), l'obligation pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes d'être « équipés d'une signalisation matérialisant la position des angles morts apposée sur le véhicule. Cette signalisation est apposée selon des modalités adaptées pour une visibilité la plus grande possible, en particulier pour les cyclistes, les piétons et les utilisateurs d'engins de déplacement personnels ». Cette première étape marque la prise de conscience de la dangerosité des véhicules de transport de marchandises et engins en zone dense, mais n'impose une obligation de vigilance qu'à l'égard des autres usagers, ce qui est insuffisant pour une sécurité optimale. Aussi, il convient de s'inspirer de la volonté de cette loi d'apporter au soutien des mobilités l'usage des nouvelles technologies, pour inviter à l'équipement des tous les camions de dispositifs de vision directe (dispositifs anticollisions), équilibrant l'obligation d'attention entre tous les usagers de la route, ainsi que d'un mécanisme de signalisation sonore de changement de direction opéré par le véhicule lourd. La solution technologique existe, l'offre est faite par certaines entreprises, adoptée par quelques transporteurs, pour un investissement peu onéreux *in fine*. La suppression des angles-morts des véhicules lourds est un enjeu majeur de la sécurisation des routes terrestres et permettrait également de s'ancrer dans l'objectif européen fixé dans la communication de la Commission de l'Union européenne du 17 mai 2018, pour « Une mobilité durable pour l'Europe : sûre, connectée et propre », établissant la projection à l'horizon 2050 de la « vision zéro », pour un objectif « zéro décès ». Sachant que la compétence est confiée désormais aux autorités locales, qui selon les besoins des territoires, auront pour tâche de déterminer les plans de mobilité, elle demande au Gouvernement son ambition quant à cette question particulière de sécurité, et dans quelle mesure il envisage d'inciter au déploiement de ces techniques.

Texte de la réponse

Les équipements spécifiques de détection et d'avertissement de la présence d'usagers vulnérables sur les poids lourds permettent effectivement de réduire le nombre d'accidents. Dans ce même but, le règlement européen dit GSR2 relatif à la sécurité générale des véhicules, qui a été publié le 16 décembre 2019, prévoit l'installation obligatoire sur les véhicules lourds de dispositifs avancés de détection d'angles morts pour les nouveaux types de véhicules à partir de 2022 et à partir de 2024 pour les véhicules neufs dont le modèle est déjà homologué. Ces systèmes avancés devront être capables de détecter des piétons et des cyclistes se trouvant à proximité immédiate de l'avant ou du côté droit du véhicule et d'avertir de leur présence ou d'éviter une collision avec ces

usagers vulnérables de la route. Cette réglementation s'appliquera ainsi aux véhicules neufs. Le Gouvernement veillera à ce que des dispositifs incitatifs en faveur du renouvellement du parc, comme le suramortissement, perdurent afin de favoriser l'introduction de ces nouveaux véhicules plus sécuritaires et moins émissifs dans les flottes françaises. Dans l'attente de la mise en œuvre de cette obligation, l'article 55 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée le 19 novembre 2019, impose que les véhicules de plus de 3,5 tonnes soient équipés d'une signalisation matérialisant la position des angles morts apposée sur le véhicule à partir du 1er janvier 2021. Cette signalisation est apposée selon des modalités adaptées pour une visibilité la plus grande possible, en particulier pour les cyclistes, les piétons et les utilisateurs d'engins de déplacement personnels. Le non respect de cette obligation est puni d'une amende. Des réunions de concertation à laquelle ont été invitées les diverses parties prenantes que sont les constructeurs, les transporteurs de marchandises et de personnes, le groupement des autorités responsables des transports, des représentants des usagers de la bicyclette et du Club des villes et territoires cyclables ont eu lieu pour la préparation des textes d'application de cet article de la LOM. La volonté du Gouvernement a été de mettre autour de la table les divers acteurs afin de réfléchir et d'échanger sur les meilleures pratiques pour obtenir un dispositif des plus efficaces. Concernant l'amélioration de la vision directe, le règlement européen susvisé dit GSR2 relatif à la sécurité générale des véhicules prévoit que les véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3 (véhicules de transport en commun et véhicules lourds) soient conçus et construits afin d'améliorer la visibilité directe des usagers vulnérables de la route depuis le siège du conducteur, en réduisant le plus possible les angles morts à l'avant et sur le côté du conducteur, tout en tenant compte des spécificités des différentes catégories de véhicules. Ces dispositions dont un des objectifs est de protéger les usagers vulnérables de la route, y compris les piétons et les cyclistes impliqués dans des collisions entreront en vigueur à partir de 2026 pour les nouveaux types de véhicules et à partir de 2029 pour les véhicules neufs dont le modèle est déjà homologué.

Données clés

Auteur : [Mme Catherine Osson](#)

Circonscription : Nord (8^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 32014

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 2 novembre 2020

Question publiée au JO le : [1er septembre 2020](#), page 5722

Réponse publiée au JO le : [9 mars 2021](#), page 2149