

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 1098

présenté par

M. Cattin, M. Straumann, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, Mme Corneloup, M. Nury, M. Perrut, M. Vialay, M. Hetzel, M. Masson, M. Jean-Claude Bouchet, M. Abad, M. Dive, M. Gosselin, M. Forissier, M. Reitzer, M. Descoeur, Mme Beauvais, Mme Duby-Muller, M. Pauget, M. Ramadier, M. Reda, M. Viala, M. Viry, M. Reiss, Mme Lacroute et M. Furst

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 31 BIS, insérer l'article suivant:**

Après l'article L. 311-1 du code de la route, il est inséré un article L. 311-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 311-1-1.* – Les véhicules dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3,5 tonnes sont obligatoirement dotés d'un système spécifique d'aide à la navigation. Ces appareils doivent être fournis par l'entreprise.

« Un décret en Conseil d'État précise les caractéristiques du système de navigation mentionné au premier alinéa ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il n'est pas rare, sur les petites routes départementales et communales, de se retrouver face à des véhicules à gros gabarit en difficulté face à un pont, dans une rue étroite ou un virage serré, parce qu'ils se sont engagés sur des voies totalement inappropriées, faute d'un renseignement de navigation pertinent. Au mieux, les usagers de la route en sont quittes pour un blocage et une grosse pagaille. Au pire, des accidents, aux conséquences parfois dramatiques, peuvent résulter de ces situations. Quant aux infrastructures, (chaussées, aménagements routiers, mobiliers urbains...), elles subissent des dégradations importantes, occasionnées par des ensembles routiers, qui n'auraient jamais dû emprunter ces itinéraires.

Par ailleurs, avec l'augmentation du nombre de chauffeurs routiers étrangers sur le territoire français ne maîtrisant aucune des langues communément parlées en Europe, comme le Français,

l'Anglais ou l'Allemand, et figurant sur les différents panneaux de signalisation, cela complique davantage les choses et les dommages causés en sont d'autant plus importants.

Selon les dispositions de l'article L. 311-1 du code de la Route, « les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route ». Il est important de bien rappeler cet article et ses dispositions car c'est le fondement de cet amendement, en ce qu'il conforte l'idée d'obligation de sécurisation des véhicules circulant sur les routes françaises.

Ce principe général est assorti d'une série de prescriptions, relatives aux équipements obligatoires des véhicules. Il n'est, en revanche, pas mentionné explicitement que les appareils d'aide à la navigation doivent équiper les véhicules, et ces systèmes n'ont ainsi pas, à proprement parler, de caractère obligatoire, même si dans les faits, ils équipent la plupart des véhicules de série et quasi tous les véhicules professionnels, dont les poids lourds. Ces systèmes peuvent en effet largement concourir à l'amélioration de la sécurité routière, notamment s'ils sont adaptés aux gabarits des véhicules, selon les itinéraires empruntés.

Ainsi, les outils de navigation « poids lourds » permettent-ils de prendre notamment en compte les ponts à hauteur limités, les routes à accès limité en fonction de la hauteur, du poids de la cargaison, du poids par essieu, de la largeur et de la longueur du véhicule. Ils signalent également les interdictions de tourner et de faire demi-tour aux poids lourds et les routes interdites aux transports des substances dangereuses ou inflammables. Parallèlement, ces interfaces ont également l'avantage de référencer des milliers de points d'intérêt adaptés aux poids lourds et notamment les stations de pesage ou aires de repos, pour programmer les temps de trajet.

En définitive, elles constituent une aide précieuse, dès lors qu'elles sont à jour, pour prévenir toute situation de blocage et/ou de danger, en raison du choix d'un itinéraire inadapté au véhicule. Ajoutons que ces systèmes d'aide à la navigation « poids lourds » ne présentent pas un surcoût important, comparativement aux dispositifs classiques et qu'ils doivent être fournis par l'entreprise afin que leur coût ne soit pas à la charge de l'employé. Il apparaît dès lors opportun de veiller à ce que cet équipement puisse être présent dans tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes circulant sur le territoire national.

Enfin, et afin de rassurer la Ministre qui doute que l'on puisse contrôler si les poids lourds disposent effectivement de tels appareils à bord, je lui rappellerais deux choses : d'abord qu'à partir du moment où une disposition figure dans la loi, elle doit s'appliquer à tous, et ceux qui ne la respectent pas sont sanctionnés en conséquence. Ensuite, il n'est pas si mal aisé de vérifier concrètement la présence de ces appareils, comme on peut le faire pour les appareils de sécurité déjà existants comme les gilets fluorescents et les triangles de signalisation qui sont bien obligatoires dans notre pays, et que chaque véhicule se doit de posséder. Ce qui est aussi le cas dans la grande majorité des pays européens (Royaume-Uni, Luxembourg, Italie, Espagne, Belgique, Autriche, Allemagne, République Tchèque) pour ce qui est des poids lourds étrangers circulant sur notre territoire.