

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 2542

présenté par

Mme Tuffnell, M. Dombreval, Mme Brulebois, Mme Marsaud, Mme Bureau-Bonnard, Mme Chapelier, Mme Piron, M. Buchou, M. Vignal, Mme Thillaye, M. Haury, M. Maire, M. Fiévet, Mme De Temmerman, M. Vuilletet, Mme Hérin, Mme Sarles, M. Testé, Mme Rossi, Mme Oppelt, Mme Vanceunebrock, Mme Fontenel-Personne, Mme Valetta Ardisson et Mme Jacqueline Maquet

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

Au chapitre 3 du titre 1^{er} du livre 3 du code de la route, il est inséré un article L. 313-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 313-1* – À compter du 1^{er} janvier 2021, les véhicules lourds, équipés de ridelles, sont munis d'alarmes sonores et visuelles signalant au conducteur qu'une ou plusieurs de ces ridelles ne se trouvent pas dans une position de déplacement sûre.

« Le non-respect de cette obligation est puni d'une amende dont le montant est fixé par décret en Conseil d'État.

« Les modalités de mise en œuvre de cette obligation sont définies par décret en Conseil d'État. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le 11 février 2016, six adolescents trouvaient la mort dans leur car scolaire, cisailés par la ridelle ouverte d'un camion benne. Trois ans après, le traumatisme est toujours lourd à Rochefort.

En 2017, un autre accident impliquant, un véhicule équipé d'une ridelle et un usager de la voie publique a causé la mort d'un conseiller municipal de 57 ans, père de trois enfants.

Un dispositif d'alerte dans le camion benne aurait permis d'éviter ces deux tragédies.

Le bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre – le BEA-TT – a rendu un rapport sur le premier accident. Ce dernier formule deux recommandations. Dans la première, pour les nouvelles installations de ridelles sur les véhicules lourds, le BEA-TT propose de rendre obligatoire l'installation, dans la cabine, d'alarmes sonores et visuelles signalant au conducteur qu'une ou plusieurs de ces ridelles ne se trouvent pas dans une position de déplacement sûre. Ces dispositifs existent déjà, mais ils ne sont installés qu'à la demande du client.

Ces alarmes ne devront pas pouvoir être désactivées facilement par le conducteur et pourront être remplacées ou complétées par des dispositifs empêchant l'avancée du véhicule ou la limitant à une vitesse très faible, par exemple cinq kilomètres à l'heure.