ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

poids lourds

Question orale n° 500

Texte de la question

M. Alfred Trassy-Paillogues appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur l'action entamée par le Gouvernement pour lutter contre la violence routière. Celle-ci est bien entendu une bonne chose et prouve son efficacité par le recul régulier et constant du nombre de morts sur nos routes depuis plusieurs mois. Il s'étonne de la vitesse à laquelle roulent et peuvent rouler des fourgons dont le poids total autorisé en charge peut aller jusqu'à 3,5 tonnes et il n'est pas rare, à vitesse stabilisée à 130 kilomètresm/heures sur autoroute, d'être doublé nettement par de tels véhicules. Aussi, il aimerait savoir comment se situe au niveau des statistiques d'accidents ce type de véhicules dont la puissance peut aller jusqu'à 150 chevaux. En effet, le poids associé à la vitesse est logiquement et naturellement un facteur de dangerosité. Cette interrogation pose d'ailleurs le problème du fonctionnement des entreprises de livraison qui demandent toujours plus à leurs chauffeurs et bien souvent au mépris du code de la route et des règles de sécurité, et il aimerait également savoir si le Gouvernement envisage une régulation de cette profession.

Texte de la réponse

LIMITATION DE LA VITESSE DES POIDS LOURDS

Mme la présidente. La parole est à M. Alfred Trassy-Paillogues, pour exposer sa question n° 500.

M. Alfred Trassy-Paillogues. L'action entamée par le Gouvernement pour lutter contre la violence routière est une bonne chose. Elle prouve son efficacité par le recul régulier et constant du nombre de morts sur nos routes depuis plusieurs mois. Je sillonne, comme d'autres, les routes de mon département et je m'étonne de la vitesse à laquelle roulent des fourgons dont le poids total autorisé en charge peut atteindre trois tonnes et demie. Il n'est pas rare, à vitesse stabilisée à 130 kilomètres à l'heure sur autoroute, de se voir doublé par de tels véhicules. J'aimerais connaître les statistiques sur les accidents concernant ce type de véhicules, dont la puissance peut aller jusqu'à 150 chevaux. En effet, le poids associé à la vitesse est, c'est reconnu, un facteur de dangerosité. Je m'interroge également sur le fonctionnement des entreprises de livraison, qui demandent toujours plus à leurs chauffeurs, au mépris, bien souvent, du code de la route et des règles de sécurité. Le Gouvernement envisage-t-il une réglementation de cette profession ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat, aux professions libérales et à la consommation.

M. Renaud Dutreil, secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce, à l'artisanat, aux professions libérales et à la consommation. Monsieur le député, Gilles de Robien m'a prié de vous transmettre sa réponse.

Il n'existe effectivement pas de limitation de vitesse spécifique aux véhicules dont le poids total en charge est inférieur ou égal à trois tonnes et demie. Le parc de ces véhicules a été multiplié par près de deux entre 1985 et

2002. Avec plus de cinq millions de véhicules en circulation, ils représentent 15 % des quatre-roues. En 2002, le nombre d'accidents impliquant au moins une camionnette a baissé de 40 % par rapport à 1990 et de 16 % par rapport à 2000. En 2002, 4 897 camionnettes ont été impliquées dans les accidents de la circulation, avec 1 % du nombre total de tués, soit soixante-seize victimes. Les entreprises de livraison sont, vous avez raison, les utilisatrices privilégiées de ce type de véhicule.
Le comité interministériel à la sécurité routière du 18 décembre 2002 a réaffirmé la nécessité de traiter le risque routier en entreprise comme un risque professionnel et de développer la prise en compte de ce risque. Un comité de pilotage, qui réunit la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés et la direction de la sécurité et de la circulation routière, travaille sur ce dossier et émet des recommandations afin que ces véhicules soient mieux adaptés à leurs missions.
Il est ainsi conseillé que les véhicules soient pourvus de tous les dispositifs de sécurité passive ou active - ABS, airbags... - et des équipements spécifiques pour aider au respect du code de la route, tels le témoin sonore de port de ceinture, le limiteur de vitesse adaptable par le conducteur et l'enregistreur des paramètres de conduite avant accident. Le comité de pilotage a également proposé que soit envisagée la mise en place d'un « post permis professionnel », sur la base du volontariat, visant cette catégorie de conducteurs. Ces recommandations sont déclinées dans les chartes que le ministère de l'équipement signe avec ces entreprises.
Enfin, une réflexion particulière est engagée dans le cadre de l'Union européenne pour revoir les réglementations concernant ces véhicules, celles-ci étant beaucoup moins strictes que celles qui s'appliquent aux véhicules d'un poids supérieur.
Mme la présidente. La parole est à M. Alfred Trassy-Paillogues.
M. Alfred Trassy-Paillogues. Monsieur le secrétaire d'Etat, je prends acte des chiffres et des statistiques que vous nous avez donnés, et je vous remercie pour cette réponse tout à fait précise et argumentée.

Données clés

Auteur : M. Alfred Trassy-Paillogues
Circonscription : Seine-Maritime (10e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question orale
Numéro de la question : 500
Rubrique : Sécurité routière
Ministère interrogé : équipement, transports et logement
Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 1er décembre 2003, page 9073
Réponse publiée le : 3 décembre 2003, page 11485
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 1er décembre 2003