

Les poids lourds et la sécurité routière en France en 2005

Étude
sectorielle

Ce document a été réalisé au sein de
l'Observatoire national interministériel de sécurité routière
par Maryse LAGACHE et coordonné par Jean CHAPELON

Ont également participé à la réalisation :
Serge BOYER (vitesse),
Nathalie ALEXANIAN (réglementation des poids lourds),
Colette DECAMME (sortie des chiffres du fichier national des accidents),
Thierry PATRON (responsabilité, alcool et données internationales).

Pour tous renseignements, s'adresser à :
l'Observatoire national interministériel de sécurité routière
La Grande Arche
92055 Paris – La Défense Cedex
Tél : 01 40 81 80 42
Fax : 01 40 81 80 99
Mél : onisr.dscr@equipement.gouv.fr
Site : www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire

La Documentation française - Paris, 2006
ISBN :

*« En application de la loi du 11 mars 1957 (art. 41) et du code de la propriété intellectuelle du 1^{er} juillet 1992, toute reproduction partielle ou totale à usage collectif de la présente publication est strictement interdite sans autorisation expresse de l'éditeur.
Il est rappelé à cet égard que l'usage abusif et collectif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre. »*

Sommaire

Avant-propos

SYNTHÈSE GÉNÉRALE

CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

QUELQUES DONNÉES SUR LES POIDS LOURDS DEPUIS 1990

Production de poids lourds français

Immatriculations de poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes

Parc de poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes

Nombre de permis de conduire délivrés

Circulation des poids lourds en France

L'ACCIDENTOLOGIE DES POIDS LOURDS EN 2005

Définitions

Les grands chiffres

Implication des poids lourds dans l'ensemble des accidents corporels

Implication des poids lourds dans les accidents mortels

Gravité des accidents corporels

Victimes dans les accidents avec poids lourds

Analyse descriptive des accidents de poids lourds

Caractéristiques des accidents impliquant au moins un poids lourd en 2005

Nature du principal antagoniste

Scénarios des accidents entre un poids lourd et une voiture de tourisme de 2001 à 2005

Analyse spatiale

En et hors intersection

En rase campagne et en milieu urbain

Par catégories de routes

Par départements et régions

Analyse temporelle

Par tranche horaire

Selon le jour et la nuit

Selon le jour de la semaine

Selon le mois

DONNÉES INTERNATIONALES 2001 à 2004

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS DEPUIS 2001

ÉVOLUTION DES COMPORTEMENTS

La responsabilité des poids lourds dans les accidents corporels de la circulation routière

Vitesse

Influence de l'alcool

Infractions spécifiques aux poids lourds

Les résultats de l'enquête du CREDOC

Avant-propos

En complément de son bilan annuel « *la sécurité routière en France : bilan de l'année ...* », l'Observatoire national interministériel de sécurité routière publie régulièrement des études sectorielles sur des thèmes spécifiques. C'est ainsi qu'en 2007, portant sur les chiffres de 2005, seront publiées deux études, l'une portant sur les poids lourds et l'autre sur les motocyclettes. Par ailleurs, la brochure sur les grands thèmes de la sécurité routière en France en 2004 a vu le jour en avril 2006.

La présente étude sectorielle sur les poids lourds propose six parties.

La première partie propose la réglementation en vigueur avec un point particulier sur la réglementation qui s'applique aux transports de matières dangereuses.

La seconde partie présente des données générales sur les poids lourds comme la production, les immatriculations, le parc, la circulation et les permis de conduire délivrés.

La troisième partie développe l'accidentologie des poids lourds en 2005. Elle permet de mesurer le poids que représentent ces véhicules sur la route aussi bien dans le temps que dans l'espace.

La quatrième partie essaie d'apporter des éléments de comparaisons internationales.

La cinquième partie permet d'appréhender l'évolution de l'accidentologie de cette catégorie d'usagers au cours des cinq dernières années.

Et enfin la sixième partie analyse leur comportement sur la route en matière de vitesse, d'alcool et d'infractions.

Par rapport à la dernière actualisation sortie en 2005 et portant sur les données de 2003, quelques nouveautés ont été incluses dans la présente étude :

- la responsabilité des poids lourds dans les accidents corporels ;
- les victimes au guidon de cyclomoteurs ou de motocyclettes dans les accidents impliquant un ou des poids lourds ont remplacé le terme plus générique de victimes en deux-roues à moteur ;
- la répartition par classes de vitesse selon les différents types de poids lourds ;
- les résultats de l'enquête du CREDOC sur les « conditions de vie et aspiration des Français » qui comportait, pour la première fois en juin 2005, deux questions concernant les poids lourds.

Synthèse générale

Résumé

Les poids lourds de plus de 3,5 tonnes représentent 2 % du parc de quatre roues et effectuent 6,31 % des kilomètres parcourus.

Ce pourcentage de 6,31 % de trafic doit être comparé à la part que les poids lourds représentent dans le total des véhicules impliqués dans les accidents corporels (3,3 %) ou mortels (8,9 %). Les poids lourds sont donc moins impliqués que les autres véhicules dans les accidents corporels mais plus impliqués dans les accidents mortels.

Les accidents corporels impliquant des poids lourds représentent 5,2 % des accidents corporels, 13,4 % des accidents mortels, ces derniers faisant 13,7 % des tués et sont 2,6 fois plus graves que l'ensemble des accidents.

Dans les accidents avec au moins un poids lourd impliqué, 88 % des personnes tuées sont des piétons ou des usagers des autres véhicules. Les conducteurs des poids lourds représentent les 12 % restants.

Il s'agit le plus souvent d'accidents qui surviennent en rase campagne, hors intersection, sur des routes départementales et communales.

Sur dix accidents corporels, ils sont confrontés dans près d'un cas sur deux à une voiture de tourisme mais dans un près d'un cas sur cinq, ils sont seuls en cause, avec ou sans piéton(s).

Dans les accidents corporels à deux véhicules sans piéton, les conducteurs de poids lourds sont responsables dans 35 % des cas et non responsables dans 51 % des cas.

Comparées à 2004, les vitesses pratiquées en 2005 par les poids lourds sont restées assez stables mais au cours des cinq dernières années, elles ont augmenté sur les autoroutes mais diminué partout ailleurs.

L'analyse des accidents avec poids lourds en 2005 tend à montrer que les conducteurs de ces véhicules sont moins souvent alcoolisés que les conducteurs de véhicules légers ou même que l'ensemble des conducteurs.

Résultats généraux

En 2005, sur les 84 525 accidents corporels constatés en France causant la mort de 5 318 personnes, 4 410 accidents corporels impliquaient un poids lourd entraînant la disparition de 727 usagers de la route. Parmi ces tués, 90 étaient usagers de poids lourds (dont 78 conducteurs).

Une circulation stable

En 2005, la circulation totale des poids lourds français et étrangers représente 35,1 milliards de véhicules x kilomètres, soit 6,31 % de l'ensemble de la circulation. Cette part reste stable depuis dix ans mais il faut toutefois noter que si les poids lourds français représentaient 5,20 % de la circulation en 1994, ils n'en représentent plus que 4,89 % en

2005, soit une perte de 0,31 point. A l'inverse, les poids lourds étrangers voient dans le même temps leur part passer de 0,95 % à 1,42 %, soit 0,47 point de plus.

Une gravité des accidents avec poids lourds 2,6 fois plus forte que pour l'ensemble

Avec un taux de 16,5 tués pour 100 accidents, la gravité des accidents impliquant au moins un poids lourd est 2,6 fois supérieure à celle observée pour l'ensemble des accidents (6,29).

Il s'agit d'un taux moyen puisqu'il varie de 9,65 en milieu urbain à 20,8 en rase campagne et de 4,13 sur les autoroutes non concédées à 29,8 sur les routes nationales de rase campagne. Il reste cependant toujours significativement plus élevé que celui de l'ensemble des usagers quel que soit le lieu.

Les poids lourds moins impliqués que les autres véhicules dans les accidents corporels mais plus dans les accidents mortels

Les poids lourds de plus de 3,5 tonnes représentent 2 % du parc de quatre roues et effectuent 6,31 % des kilomètres parcourus.

Ce pourcentage de 6,31 % de trafic doit être comparé à la part que les poids lourds représentent dans le total des véhicules impliqués dans les accidents corporels (3,3 %) ou mortels (8,9 %). Les poids lourds sont donc moins impliqués que les autres véhicules dans les accidents corporels mais plus impliqués dans les accidents mortels.

Les accidents corporels impliquant des poids lourds représentent 5,2 % des accidents corporels, 13,4 % des accidents mortels, ces derniers faisant 13,7 % des tués.

Poids lourds étrangers

Parmi eux, les poids lourds étrangers effectuent 1,42 % des kilomètres parcourus.

Ce pourcentage de 1,42 % de trafic doit être comparé à la part que les poids lourds étrangers représentent dans le total des véhicules impliqués dans ces accidents corporels (0,7 %) ou mortels (1,4 %). Les poids lourds étrangers sont donc moins impliqués que les autres véhicules dans les accidents corporels mais plus impliqués dans les accidents mortels.

Les accidents corporels impliquant des poids lourds étrangers représentent 0,9 % des accidents corporels et 2,3 % des accidents mortels.

Le principal antagoniste dans un accident avec poids lourd est une voiture de tourisme

Dans près de 45 % des accidents corporels à deux véhicules impliquant au moins un poids lourd, le principal antagoniste est une voiture de tourisme et dans 12 % des cas un deux-roues à moteur. Dans 10,5 % des accidents, il s'agit d'accidents de poids lourds isolés sans aucun antagoniste. Par ailleurs les poids lourds sont impliqués dans 17,6 % des accidents à trois véhicules et plus.

Les accidents avec poids lourd ont lieu le plus souvent hors intersection

Comparés à l'ensemble des accidents corporels, les accidents impliquant au moins un poids lourd et les blessés dans ces accidents sont plus fréquents hors intersection. En revanche pour les tués les répartitions sont identiques.

A l'inverse de l'ensemble des accidents, les accidents avec poids lourds sont plus nombreux en rase campagne qu'en milieu urbain

La répartition des accidents corporels impliquant au moins un poids lourd et des blessés dans ces accidents est de deux tiers en rase campagne et un tiers en milieu urbain, exactement l'inverse de ce que l'on observe pour l'ensemble des accidents corporels. Pour les accidents mortels impliquant au moins un poids lourd et les tués dans ces accidents, les répartitions sont beaucoup plus voisines.

Les accidents impliquant des poids lourds ont essentiellement lieu sur les routes départementales et les voies communales

C'est sur les routes départementales et les voies communales que se produit le plus grand nombre d'accidents corporels, puis sur les routes nationales et les autoroutes. Mais si l'on compare cette répartition à celle de l'ensemble des accidents corporels, on constate qu'il y a trois fois plus d'accidents avec poids lourds sur les autoroutes, près de deux fois plus sur les routes nationales, deux fois moins sur les voies communales et une répartition équivalente sur les routes départementales.

En ce qui concerne les accidents mortels impliquant au moins un poids lourd, deux sur cinq ont lieu sur les routes départementales et un sur trois sur les routes nationales.

Les accidents avec poids lourds ont lieu essentiellement du lundi au vendredi et de 6 heures à 18 heures

Alors que la période de pointe pour l'ensemble des accidents corporels se situe entre 15 heures et 21 heures, les accidents impliquant des poids lourds se répartissent plus largement, entre 6 heures et 18 heures. Dans les accidents avec poids lourds, la répartition du nombre de tués est de 72 % le jour et 28 % la nuit. Dans l'ensemble des accidents, avec ou sans poids lourds, elle est respectivement de 55 % et 45 %.

La répartition des accidents corporels avec au moins un poids lourd, et de la même façon pour les accidents mortels et les tués, est plus forte du lundi au vendredi que celle constatée pour l'ensemble des accidents, mais beaucoup plus faible les samedis, dimanches et jours de fête, phénomène lié aux restrictions de circulation qui leur sont imposées les week-ends et jours fériés.

Les accidents dans lesquels sont impliqués des poids lourds suivent d'assez près la même répartition mensuelle que celle de l'ensemble des accidents corporels.

Au cours des cinq dernières années, la diminution des accidents avec poids lourds est équivalente à celle de l'ensemble des accidents

Entre 2001 et 2005 le nombre d'accidents corporels dans lesquels les poids lourds sont impliqués a diminué de la même façon (- 27,0 %) que l'ensemble des accidents corporels (- 27,6 %). En revanche, le nombre d'accidents mortels avec poids lourds diminue un peu moins vite (- 27,0 %) que l'ensemble des accidents mortels (- 29,8 %), tout comme le nombre de tués dans les accidents avec poids lourds (respectivement - 32,3 % et - 35,6 %).

Pendant la même période, la gravité des accidents, exprimée en nombre de tués pour 100 accidents corporels, diminue de 1,3 point contre seulement - 0,78 point pour l'ensemble des accidents corporels.

Les conducteurs de poids lourds sont moins souvent responsables et moins souvent alcoolisés que l'ensemble des conducteurs mais ils n'ont pas baissé leur vitesse en 2005

D'après le fichier national des accidents, la responsabilité des conducteurs de poids lourds dans les accidents corporels à deux véhicules sans piéton est engagée dans 35 % des cas et dans 51 % des cas ils sont non responsables (les 14 % restant correspondent aux indéterminés).

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds en 2005 par rapport à 2004 sont restées assez stables, à l'exception notable des traversées d'agglomérations par les routes nationales où elles se sont nettement améliorées, surtout pour les poids lourds de quatre essieux et plus qui représentent la grande majorité du parc. Sur cinq ans, on constate que les vitesses moyennes ont augmenté sur les autoroutes mais diminué partout ailleurs.

Les conducteurs de poids lourds impliqués dans un accident corporel sont moins souvent alcoolisés que les conducteurs de véhicules légers ou que l'ensemble des conducteurs. Cette différence est beaucoup plus nette en cas d'accident mortel, ce qui tend à montrer que l'alcool est beaucoup moins facteur d'accident mortel pour ce type de conducteur que pour les autres.

Contexte réglementaire

Définition du poids lourd

Un poids lourd est un véhicule de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 3,5 tonnes.

Un véhicule articulé est composé d'un véhicule tracteur et d'une semi-remorque. Un train double est un véhicule articulé auquel on a attelé une semi-remorque. Un train routier est composé d'un véhicule à moteur et de sa remorque, ou une semi-remorque dont l'avant repose sur un avant-train. Il s'agit d'ensembles de véhicules.

Le conducteur

La conduite d'un poids lourd est subordonnée à l'obtention d'un permis de conduire de catégorie C, et E(C) lorsqu'il est attelé d'une remorque dont le poids (PTAC) est supérieur à 750 kilos.

En outre, le conducteur professionnel doit être titulaire d'une attestation de formation initiale minimale obligatoire (la FIMO) lorsque le PTAC du véhicule est supérieur à 7,5 tonnes ou d'une attestation de formation continue obligatoire de sécurité (la FCOS) si le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes.

Conditions d'obtention du permis poids lourd

Pour obtenir le permis C, il faut avoir 18 ans révolus et être titulaire du permis B.

Pour obtenir le permis E(C), il faut être titulaire du permis C.

Pour les personnes âgées de 18 à 21 ans, la conduite d'un véhicule dont le poids est supérieur à 7,5 tonnes n'est permise que si le conducteur est titulaire d'un certificat constatant l'achèvement d'une formation de conducteur de transport de marchandises par route (CAP ou BEP de conducteur routier ou titre professionnel de conducteur routier délivré par le ministère de l'emploi).

Visites médicales

Un chauffeur de poids lourd est soumis à un contrôle médical régulier : les permis C et E(C) ne peuvent être obtenus ou renouvelés qu'à la suite d'une visite médicale favorable, dont la périodicité est de cinq ans pour les personnes âgées de moins de 60 ans, de deux ans de 60 à 75 ans, et d'un an après 76 ans.

En outre, le conducteur professionnel est soumis comme tout autre salarié à un examen médical d'embauche, puis à des examens médicaux périodiques au moins tous les vingt-quatre mois, qui ont pour objet de vérifier son aptitude médicale au poste de travail auquel il est affecté.

Le véhicule

Poids et dimensions

Il faut distinguer le PTAC ou poids total autorisé en charge (véhicule + sa charge) du PTRA ou poids total roulant autorisé (qui intègre le poids de la remorque). Le PTAC et le PTRA sont variables en fonction du nombre d'essieux.

Le PTAC ne doit pas dépasser 19 tonnes pour les véhicules à moteur ou remorques à deux essieux ; 26 tonnes pour les véhicules à moteur ou véhicules remorqués à trois essieux ou plus et 32 tonnes pour les véhicules à moteur à quatre essieux ou plus.

Le PTRA ne doit pas dépasser 38 tonnes si le véhicule articulé comprend quatre essieux au plus ; 40 tonnes si le véhicule articulé comprend plus de quatre essieux et 44 tonnes si l'ensemble de véhicules est utilisé pour effectuer des transports combinés.

Par ailleurs, il existe des prescriptions en matière de charge maximale par essieu.

La *largeur* totale du poids lourd ne doit pas dépasser 2,60 mètres pour les superstructures à parois épaisses conçues pour le transport de marchandises sous température dirigée et de 2,55 mètres, pour les autres véhicules ou parties de véhicules.

La *longueur* maximum du poids lourd ne doit pas dépasser 12 mètres pour un véhicule à moteur ; 16,5 mètres pour un véhicule articulé et 18,75 mètres pour un train routier ou un train double.

La *hauteur* du poids lourd n'est pas limitée.

Les dernières réglementations concernant les poids lourds

– Le règlement (CE) n°561/2006 du 15 mars 2006 sur les temps de conduite et de repos qui entrera en application le 11 avril 2007 apportera quelques changements à la réglementation sociale européenne dans les transport routiers. Il fixe notamment une durée maximale hebdomadaire de 56 heures de conduite sur une semaine isolée, réduit le nombre des exemptions et prévoit une plus grande responsabilisation des employeurs et autres acteurs de la chaîne des transports. Les conducteurs devront, en outre, observer un repos hebdomadaire d'au moins 45 heures, toutes les deux semaines. L'extraterritorialité des sanctions et des poursuites permettra également à un État membre de sanctionner une infraction commise dans un autre État membre dès lors qu'elle n'a pas donné lieu à poursuite.

– Le port de la ceinture de sécurité par les occupants de poids lourds a été rendu obligatoire par le décret n° 2003-440 du 14 mai 2003 ;

– L'obligation d'équipement d'un limiteur de vitesse par construction a été étendue à tous les véhicules d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 12 tonnes par le décret n° 2005-186 du 25 février 2005.

– Le changement des vitesses maximales autorisées des véhicules lourds et ensembles de véhicules par le décret n° 2006-1812 du 23 décembre 2006,

Éclairage et signalisation

En plus de la signalisation classique (feux de position, de croisement, de route, feux stop, de direction, de brouillard), il existe une signalisation spécifique aux poids lourds :

- tout véhicule ou remorque dont la largeur excède 2,10 mètres doit être muni de deux feux visibles de l'avant et de deux feux visibles de l'arrière, émettant une lumière blanche non éblouissante vers l'avant et rouge vers l'arrière (feux d'encombrement) ;
- tout véhicule ou toute remorque dont la longueur est supérieure à six mètres doit être muni de feux de position latéraux, ainsi que de un ou deux catadioptres latéraux, non triangulaires, de couleur orangée (feux de position et catadioptres latéraux) ;
- les poids lourds de PTAC supérieur à six tonnes doivent être équipés d'un dispositif complémentaire réfléchissant arrière de signalisation.

La présence d'un triangle de pré-signalisation est obligatoire pour les poids lourds.

Les limiteurs de vitesse par construction

Les poids lourds de plus de 12 tonnes sont équipés d'un limiteur de vitesse à 90 km/h.

A compter du 1^{er} janvier 2007, les véhicules d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 12 tonnes, mis en circulation depuis le 1^{er} octobre 2001, devront être équipés d'un limiteur de vitesse à 90km/h.

Le chronotachygraphe

Les poids lourds dont le poids maximal autorisé en charge est supérieur à 3,5 tonnes doivent être équipés d'un appareil de contrôle, dit chronotachygraphe, permettant l'enregistrement des temps de conduite et temps de repos du conducteur, de la vitesse du véhicule, mais également de la distance parcourue.

Dans les chronotachygraphes analogiques, les données sont transcrites sur des feuilles d'enregistrement.

Depuis le 1er mai 2006, les véhicules nouvellement mis en circulation, sont désormais équipés de chronotachygraphes numériques permettant un suivi informatique.

Un conducteur ne peut conduire un véhicule soumis à l'obligation d'installation et d'utilisation du chronotachygraphe numérique que s'il est titulaire d'une carte personnelle de conducteur.

Les données relatives aux temps de conduite et de repos du conducteur, à la vitesse du véhicule et à la distance parcourue enregistrées sur les feuilles de l'appareil analogique le sont dans la mémoire de l'appareil de contrôle électronique et dans les cartes des conducteurs.

Le contrôle technique périodique

La périodicité du contrôle technique périodique obligatoire est fixée à un an.

Les règles de circulation des poids lourds

Les poids lourds doivent respecter quelques règles spécifiques de circulation.

Restrictions de circulation

La circulation des poids lourds de plus de 7,5 tonnes de PTAC peut être interdite, certains jours, ou certaines heures, sur tout ou partie du réseau routier. Il s'agit ordinairement d'une interdiction de circulation en fin de semaine (les samedis et veilles de jours fériés à partir de 22h00 jusqu'à 22h00 les dimanches et jours fériés).

Limitations de vitesse

Les poids lourds doivent respecter des limitations de vitesse maximales inférieures à celles des véhicules légers :

Jusqu'au 31/12/2006	Poids lourds		Transports de matières dange- reuses	Transports excep- tionnels	Transports de personnes		
	12 tonnes et moins	plus de 12 tonnes			9 places au plus et 12 tonnes au plus	Transports en commun > 9 places	
						10 tonnes au plus (droit commun)	> 10 tonnes
Autoroutes	110 km/h	90 km/h	80 km/h	80 km/h	110 km/h	130 km/h	90 km/h (100 km/h pour les véhicule équipés d'un ABS)
Routes à caractère prioritaire	80 km/h (100 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC*)	80 km/h	60 km/h (70 km/h lorsque le véhicule est équipé d'un ABS)	60 km/h (70 km/h lorsque le véhicule est équipé d'un ABS)	80 km/h (100 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC*)	90 km/h (110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC*)	90 km/h
Autres routes hors agglomérations	80 km/h	80 km/h (60 km/h pour les ensembles de véhicules)	60 km/h	60 km/h	80 km/h	90 km/h (110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC*)	90 km/h
Agglomérations	50 km/h (80 km/h sur le boulevard périphérique de Paris)						

* : terre-plein central.

Source : DSCR - SR/V.

A partir du 01/01/2007	Poids lourds		Transports de matières dange- reuses	Transports excep- tionnels	Transports de personnes		
	12 tonnes et moins	plus de 12 tonnes			9 places au plus et 12 tonnes au plus	Transports en commun > 9 places	
						10 tonnes au plus (droit commun)	> 10 tonnes
Autoroutes	90 km/h	90 km/h	80 km/h	80 km/h	110 km/h	100 km/h	100 km/h
Routes à caractère prioritaire	80 km/h	80 km/h	70 km/h	70 km/h	80 km/h <i>(100 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC*)</i>	90 km/h	90 km/h
Autres routes hors agglomérations	80 km/h	80 km/h <i>(60 km/h pour les ensembles de véhicules)</i>	60 km/h	60 km/h	80 km/h	90 km/h	90 km/h
Agglomérations	50 km/h (80 km/h sur le boulevard périphérique de Paris)						

* : terre-plein central.

Source : DSCR - SR/V.

Règles relatives à l'usage des voies

Hors agglomération, deux poids lourds qui se suivent à la même vitesse doivent respecter entre leurs deux véhicules une distance minimum de 50 mètres.

Sur les routes à trois voies ou plus, affectées à un même sens de circulation, les poids lourds ne peuvent emprunter d'autres voies que les deux voies situées le plus près du bord droit de la chaussée, sauf, en entravant le moins possible la marche normale des autres véhicules, pour préparer un changement de direction.

Enfin, lorsque sur la chaussée, une voie de circulation au moins est couverte de neige ou de verglas sur tout ou partie de sa surface, le conducteur d'un poids lourd ne peut effectuer de dépassement ou de changement de file.

Le cas particulier du transport de matières dangereuses

La réglementation du transport international de matières dangereuses est fixée par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) de 1957 élaboré dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU à Genève (CEE-ONU), actualisé tous les deux ans. L'ADR 2003 est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2003.

La réglementation française du transport des marchandises dangereuses par mode terrestre, notamment les textes de transposition des accords internationaux, est établie par le ministre chargé des transports après avis de la Commission interministérielle du transport des matières dangereuses en application du décret-loi n°42-263 du 5 février 1942.

Les véhicules transportant des marchandises dangereuses sont soumis à des règles particulières en général plus sévères que les règles relatives aux autres véhicules de transport de marchandises de même tonnage.

Limitation de vitesse

En application de l'article R. 413-9 du Code de la route, la vitesse des véhicules de plus de 12 tonnes transportant des marchandises dangereuses est limitée (sans préjudice des autres dispositions du code de la route) à 80 km/h sur autoroutes, 70 km/h sur les routes à caractère prioritaire et signalées comme telles, 60 km/h sur les autres routes et 50 km/h en agglomération (80 km/h sur le boulevard périphérique de Paris pour les parties qui ne sont pas interdites aux véhicules de transport de marchandises dangereuses).

Restriction de circulation à certaines périodes

Les interdictions de circuler spécifiques au transport de matières dangereuses ont été supprimées par l'arrêté du 28 mars 2006. Seul le tonnage du véhicule détermine désormais le régime des interdictions de circulation. Tous les poids lourds d'un PTAC supérieur à 7,5 tonnes y sont soumis, à l'exception de ceux bénéficiant d'une dérogation permanente ou individuelle (*cf* chapitre précédent). Dès lors qu'ils sont acheminés dans un poids lourd d'un PTAC inférieur à 7,5 tonnes, les produits dangereux ne sont plus assujettis à une interdiction générale.

Circulation des véhicules de transport de marchandises dangereuses dans les tunnels routiers

Certains tunnels ou tranchées couvertes sont interdits aux véhicules de transport de marchandises dangereuses ou font l'objet de conditions particulières de circulation de ces véhicules.

La révision bisannuelle des règlements internationaux

La prochaine révision entrera en vigueur le 1er janvier 2007.

**Quelques données
sur les poids lourds
depuis 1990**

Production de poids lourds français

Il s'agit des poids lourds de PTAC supérieur à 4 tonnes jusqu'en 1993 et supérieur à 3,5 tonnes à partir de 1994. Jusqu'en 1996 était décomptée la production française de poids lourds et à partir de 1997, la production mondiale des constructeurs français.

Parler de l'évolution de la production de poids lourds depuis 1990 n'est pas chose aisée puisqu'il y a eu un changement de définition de la borne inférieure du tonnage en 1994 et qu'en 1997 la façon de quantifier la production a été modifiée. Nous nous n'examinerons donc que la période postérieure à 1997.

	Production totale de poids lourds	dont tracteurs routiers
1990	41 613	11 278
1991	36 495	12 108
1992	27 549	8 985
1993	22 560	7 199
1994	48 719	10 341
1995	60 768	16 983
1996	47 240	14 280
1997	116 665	13 958
1998	158 042	19 464
1999	183 346	19 427
2000	188 132	20 998
2001	161 973	19 042
2002	168 294	18 062
2003	166 629	17 589
2004	195 554	19 472
2005	207 666	20 237

Source : Comité des constructeurs français d'automobiles.

La production totale de poids lourds s'est accrue fortement jusqu'en 2000 où elle atteint le maximum de près de 190 000 unités. Elle a fortement chuté en 2001 (- 13,9 % par rapport à 2000) et si l'on excepte l'année 2003, elle ne cesse d'augmenter depuis et atteint en 2005 à un niveau atteint jusqu'ici puisque ce sont près de 210 000 unités qui ont été produites.

La production de tracteurs routiers a connu une très forte progression en 1998 (+ 39,4 % par rapport à 1997) et atteint son maximum en 2000 avec 21 000 unités produites. Si les années 2001 à 2003 n'ont pas été très productives, les deux années suivantes montrent une belle reprise et le résultat de 2005 se rapproche de son maximum atteint en 2000.

Immatriculations de poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes

	Nombre total de poids lourds neufs immatriculés	dont tracteurs routiers
1990	47 269	22 154
1991	41 768	21 092
1992	33 120	15 549
1993	25 890	12 304
1994	31 057	16 135
1995	39 727	21 743
1996	41 209	22 872
1997	37 224	20 429
1998	47 745	26 340
1999	53 882	28 300
2000	58 092	29 809
2001	57 929	27 918
2002	51 553	24 460
2003	45 615	22 497
2004	47 474	24 351
2005	55 712	28 892

Source : DAEI/SES – Le marché des véhicules.

Le nombre total de poids lourds neufs immatriculés diminue fortement jusqu'en 1993, diminution liée à la crise économique qui s'est amorcée en 1991 et qui s'est confirmée en 1992 et 1993. Il augmente ensuite jusqu'en 2000 en dépassant même largement son niveau de 1990. Il diminue à nouveau en 2002 et 2003, phénomène lié à la contraction de l'investissement des entreprises amorcé à la fin de l'année 2001. Les années 2004 et 2005 montrent une embellie qui devra être confirmée dans le futur,

Les immatriculations de tracteurs routiers neufs ont connu en 1992 une chute brutale de plus de 26 % par rapport à 1991, qui s'est confirmée l'année suivante. En 1995, la situation s'est inversée puisque l'on assiste cette fois à une hausse de près de 35 % par rapport à 1994. Cette progression se poursuit jusqu'en 2000 pour atteindre près de 30 000 immatriculations neuves dans l'année. Les années 2001 à 2003 n'ont guère été favorables mais l'année 2004 montre une belle reprise qui s'est poursuivie, plus fortement encore en 2005 (+18,6 % par rapport à 2004).

Parc de poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes (au 1er janvier de chaque année)

	Nombre total de poids lourds	dont tracteurs routiers
1990	555 000	160 000
1991	559 000	170 000
1992	564 000	178 000
1993	554 000	178 000
1994	546 000	175 000
1995	549 000	181 000
1996	552 000	190 000
1997	556 000	197 000
1998	548 000	198 000
1999	550 000	204 000
2000	555 000	210 000
2001	563 000	217 000
2002	568 000	220 000
2003	565 000	216 000
2004	568 000	214 000
2005	569 000	215 000
2006	566 000	213 000

Source : Comité des constructeurs français d'automobiles.

C'est en 1994 (546 000 unités) que le parc total de poids lourds a été le plus faible et en 2005 le plus élevé (569 000). A noter les années 2002 et 2004 pour lesquelles les données sont également élevées (568 000). L'année 2006 semble toutefois marquer le pas (566 000).

Le parc de tracteurs routiers quant à lui ne cesse d'augmenter jusqu'en 2002 où il atteint son niveau le plus élevé (220 000). Depuis, si l'on excepte l'année 2005, il ne cesse de diminuer.

Nombre de permis de conduire délivrés

Définitions des permis :

– C : depuis le 1er juillet 1990 : véhicules automobiles isolés, autres que ceux de la catégorie D (véhicules de transport en commun) et dont le PTAC excède 3,5 tonnes. Aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le PTAC n'excède pas 750 kilos.

– EC : depuis le 1er juillet 1990 : ensemble des véhicules couplés dont le véhicule tracteur entre dans la catégorie C, attelé d'une remorque dont le PTAC excède 750 kilos.

	C ou équivalent	EC ou équivalent	Total
1990	15 596	28 284	43 880
1991	18 772	24 011	42 783
1992	25 924	15 631	41 555
1993	26 926	16 063	42 989
1994	23 971	14 103	38 074
1995	21 586	12 672	34 258
1996	22 027	12 617	34 644
1997	21 335	12 332	33 667
1998	21 074	12 268	33 342
1999	22 061	13 605	35 666
2000	24 210	18 284	42 494
2001	26 701	21 249	47 950
2002	26 579	21 440	48 019
2003	28 759	24 114	52 873
2004	30 414	26 643	57 057
2005	28 767	27 176	55 943

Source : DSCR.

Le nombre total de permis de conduire délivrés connaît deux périodes bien distinctes, avant et après 1999. En effet, jusqu'en 1998, ce nombre ne cesse de décroître (sauf en 1993 et 1996) puis il augmente en 1999 et ne cesse de croître jusqu'en 2004. Il semble marquer le pas en 2005.

Circulation des poids lourds en France (en milliards de véhicules x kilomètres)

Poids lourds de plus de 5 tonnes	Poids lourds immatriculés en France		Poids lourds immatriculés à l'étranger		Total poids lourds immatriculés en France et à l'étranger		Circulation tous véhicules
	Circulation	Part dans la circulation totale	Circulation	Part dans la circulation totale	Circulation	Part dans la circulation totale	
1994	24,2	5,20 %	4,4	0,95 %	28,6	6,15 %	465,3
1995	24,5	5,14 %	4,8	1,01 %	29,3	6,15 %	476,4
1996	24,3	5,04 %	5,1	1,06 %	29,4	6,09 %	482,4
1997	24,8	5,04 %	5,4	1,10 %	30,2	6,14 %	491,7
1998	25,4	5,01 %	5,8	1,14 %	31,2	6,15 %	507,0
1999	26,4	5,05 %	6,0	1,15 %	32,4	6,19 %	523,1
2000	26,5	5,04 %	6,4	1,22 %	32,9	6,26 %	525,8
2001	26,8	4,91 %	6,6	1,21 %	33,4	6,12 %	545,4
2002	27,0	4,89 %	6,9	1,25 %	33,9	6,13 %	552,7
2003	26,4	4,74 %	7,0	1,26 %	33,4	6,00 %	556,9
2004	27,4	4,89 %	7,6	1,36 %	35,0	6,25 %	559,9
2005	27,2	4,89 %	7,9	1,42 %	35,1	6,31 %	556,0

Source : USAP/ASFA, SETRA et estimations DAEI/SES – 43^{ème} rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation.

Entre 1994 et 2005, la circulation totale des poids lourds français et étrangers est passée de 28,6 milliards de véhicules x kilomètres à 35,1 milliards, soit une progression de 22,7 % alors que dans le même temps, la circulation totale s'accroissait de 19,5 %.

La part que représente la circulation des poids lourds dans la circulation totale est à peu près stable mais il faut noter que si les poids lourds français représentaient 5,20 % de la circulation en 1994, ils n'en représentent plus que 4,89 % en 2005, soit une perte de 0,31 point. A l'inverse, les poids lourds étrangers voient dans le même temps leur part passer de 0,95 % à 1,42 %, soit 0,47 point de plus.

**L'accidentologie
des poids lourds
en 2005**

Les définitions

Toutes les données contenues dans ce document ne concernent que la métropole

Quelques définitions générales :

La définition du véhicule lourd retenue dans cette étude est celle appliquée dans les BAAC (Bulletin d'analyse d'accident corporel) qui inclut :

- les véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes de poids total en charge ;
- les tracteurs routiers seuls ;
- les véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes avec remorque ;
- les tracteurs routiers avec semi-remorque.

Un **accident corporel** (*mortel et non mortel*) de la circulation routière :

- provoque au moins une victime,
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Un accident corporel **implique** un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les **indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- les **victimes** : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les **tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;
- les **blessés** : victimes non tuées.

Parmi les blessés, on distingue :

- les **blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- les **blessés légers** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.

On entend par **milieu urbain**, l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération), quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la **rase campagne**.

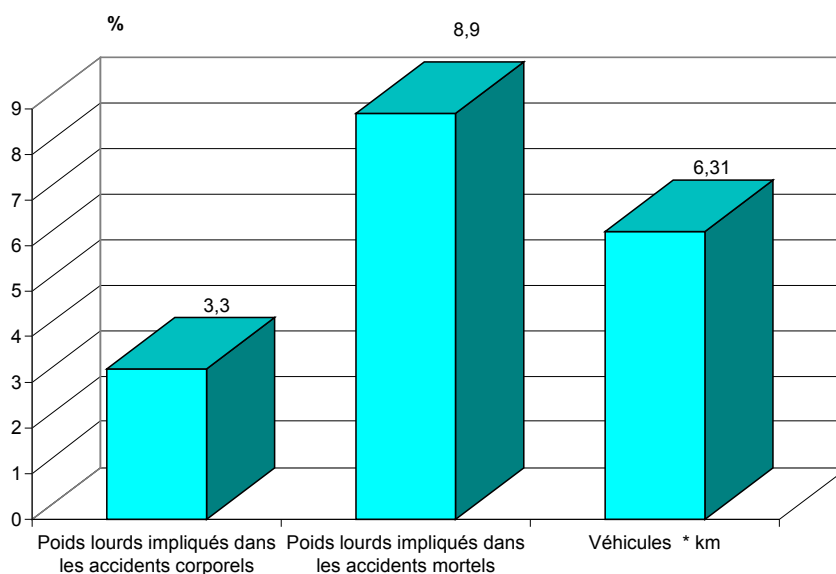
Les nombres d'accidents corporels et de victimes contenus dans ce document sont obtenus par exploitation par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière du fichier national des accidents corporels de la circulation routière établi à partir des informations sur support informatique transmises par les services de la Police et de la Gendarmerie nationales.

Les grands chiffres

Implication des poids lourds dans l'ensemble des accidents corporels

4 410 accidents corporels dans lesquels au moins un poids lourd était impliqué ont été recensés en 2005, parmi les 84 525 accidents corporels qui se sont produits sur l'ensemble du réseau.

Implication des poids lourds dans les accidents



Les poids lourds de plus de 3,5 tonnes représentent 2 % du parc de quatre roues et effectuent 6,31 % des kilomètres parcourus.

Ce pourcentage de 6,31 % de trafic (dont 1,42 % pour les poids lourds étrangers) **doit être comparé** à la part que les poids lourds représentent dans le total des véhicules impliqués dans les accidents corporels (3,3 % dont 0,7 % pour les poids lourds étrangers). Les poids lourds sont donc moins impliqués que les autres véhicules dans les accidents corporels.

Les accidents corporels impliquant des poids lourds représentent 5,2 % des accidents corporels (0,9 % pour les poids lourds étrangers).

4 730 poids lourds ont été impliqués dans ces 4 410 accidents, parmi eux :

- 1 864 véhicules isolés de plus de 3,5 tonnes ;
- 87 tracteurs routiers seuls ;
- 1 098 véhicules avec remorque ;
- 1 681 tracteurs routiers avec semi-remorque.

Implication des poids lourds dans les accidents mortels

651 accidents mortels dans lesquels au moins un poids lourd était impliqué ont été recensés en 2005 parmi les 4 857 accidents mortels survenus sur l'ensemble du réseau.

Lorsqu'il s'agit des accidents mortels, la répartition observée pour les accidents corporels est modifiée.

Le pourcentage de 6,31 % de trafic (dont 1,42 % pour les poids lourds étrangers) **doit être comparé** à la part que les poids lourds représentent dans le total des véhicules impliqués dans les accidents mortels (8,9 % dont 1,4 % pour les poids lourds étrangers). Les poids lourds sont donc moins impliqués que les autres véhicules dans les accidents corporels mais plus impliqués dans les accidents mortels.

Les accidents mortels impliquant des poids lourds représentent 13,4 % des accidents mortels (2,3 % pour les poids lourds étrangers). Comparé à leur taux d'implication dans l'ensemble des accidents corporels (5,2 %), ce taux traduit la gravité beaucoup plus importante des accidents impliquant un poids lourd.

Ces 13,4 % d'accidents mortels font 13,7 % des tués. 88 % des tués dans ces accidents sont des piétons ou des usagers des autres véhicules, les conducteurs des poids lourds représentant les 12 % restants.

702 poids lourds ont été impliqués dans les 651 accidents mortels, parmi eux :

- 211 véhicules isolés de plus de 3,5 tonnes ;
- 10 tracteurs routiers seuls ;
- 158 véhicules avec remorque ;
- 323 tracteurs routiers avec semi-remorque.

Les tracteurs routiers avec semi-remorque représentent 46,0 % des poids lourds impliqués dans les accidents mortels, proportion beaucoup plus forte que celle que l'on trouve pour les accidents corporels (35,5 %).

Gravité des accidents corporels

Au cours de l'année 2005, ont été recensés *sur l'ensemble du réseau* :

- 84 525 accidents corporels dans lesquels 5 318 personnes ont été tuées, soit un taux de 6,29 tués pour 100 accidents ;
- 4 410 accidents corporels avec poids lourds dans lesquels 727 personnes ont été tuées, soit un taux de 16,5 tués pour 100 accidents.

En rase campagne, ont été recensés :

- 25 845 accidents corporels dans lesquels 3 654 personnes ont été tuées, soit un taux de 14,1 tués pour 100 accidents ;
- 2 711 accidents corporels avec poids lourds dans lesquels 563 personnes ont été tuées, soit un taux de 20,8 tués pour 100 accidents.

En milieu urbain, ont été recensés :

- 58 680 accidents corporels dans lesquels 1 664 personnes ont été tuées, soit un taux de 2,84 tués pour 100 accidents ;

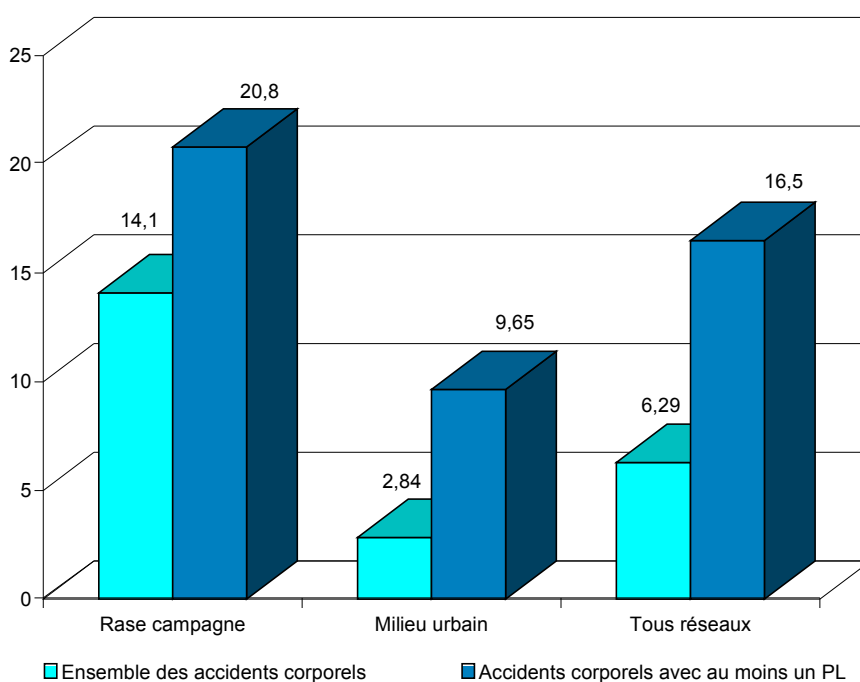
– 1 699 accidents corporels avec poids lourds dans lesquels 164 personnes ont été tuées, soit un taux de 9,65 tués pour 100 accidents.

Récapitulatif

Taux de tués pour 100 accidents corporels	Rase campagne	Milieu urbain	Ensemble du réseau
Ensemble des accidents avec ou sans poids lourds	14,1	2,84	6,29
Accidents dans lesquels au moins un poids lourd est impliqué	20,8	9,65	16,5

Source : ONISR, fichier des accidents.

Taux de tués pour 100 accidents corporels



Victimes dans les accidents avec poids lourds

Tués

Ces accidents ont fait 727 tués parmi les 5 318 tués dans l'ensemble des accidents corporels en 2005.

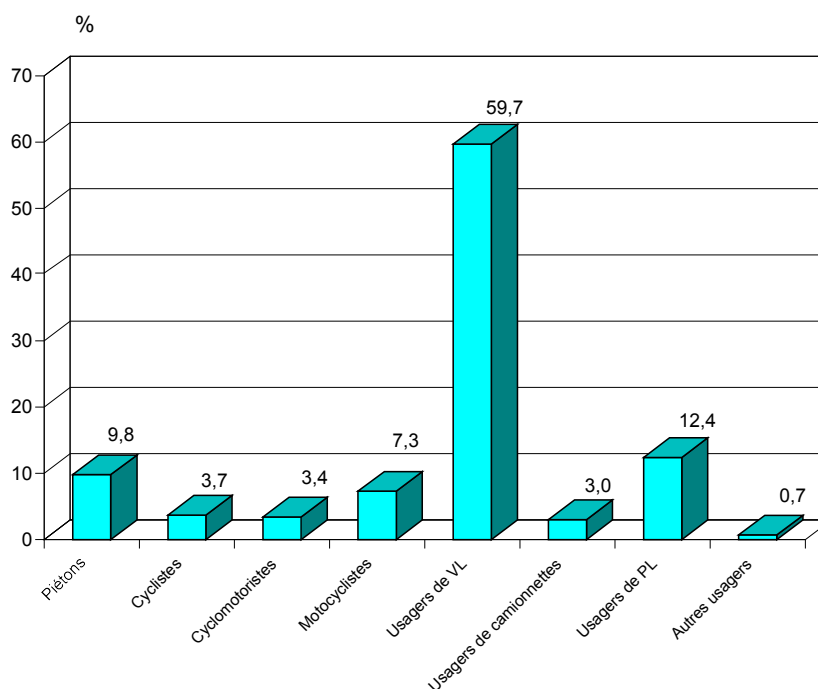
Les accidents dans lesquels sont impliqués au moins un poids lourd sont responsables de 13,7 % des tués sur l'ensemble du réseau.

Les 727 personnes tuées dans ces accidents se répartissent de la manière suivante :

	Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition des tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition des tués dans l'ensemble des accidents corporels
Piétons	71	9,8 %	11,9 %
Cyclistes	27	3,7 %	3,4 %
Usagers de :			
– cyclomoteurs	25	3,4 %	6,7 %
– motocyclettes	53	7,3 %	16,6 %
– voitures de tourisme	434	59,7 %	57,6 %
– camionnettes	22	3,0 %	1,1 %
– poids lourds (dont conducteurs)	90 (78)	12,4 % (10,7 %)	1,7 % (1,5 %)
– transports en commun et autres véhicules	5	0,7 %	1,0 %
Total	727	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des tués par catégories d'usagers dans les accidents avec au moins un poids lourd



Blessés hospitalisés

Ces accidents ont fait 2 115 blessés hospitalisés parmi les 39 811 blessés hospitalisés dans l'ensemble des accidents corporels en 2005.

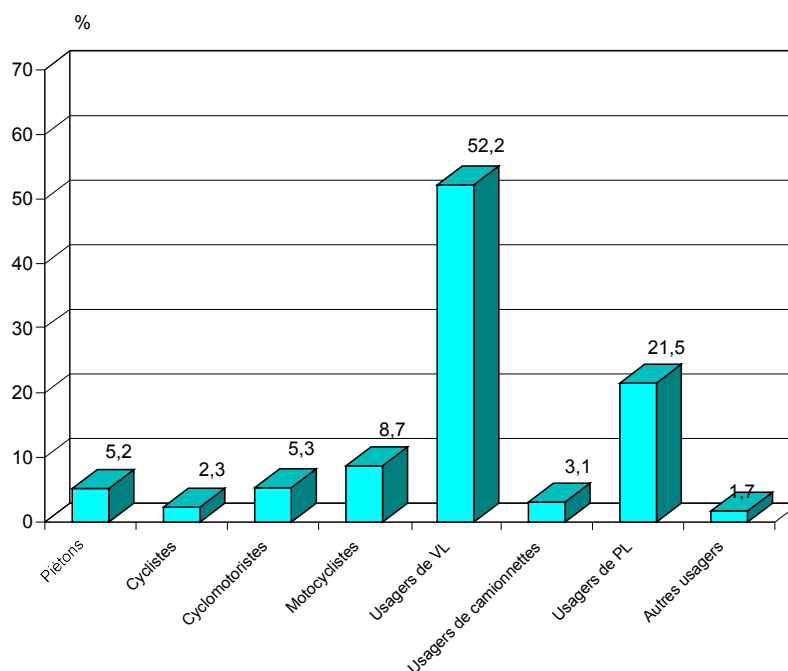
Les accidents dans lesquels sont impliqués au moins un poids lourd sont responsables de 5,3 % des blessés hospitalisés sur l'ensemble du réseau.

Les 2 115 blessés hospitalisés dans ces accidents se répartissent de la manière suivante :

	Nombre de blessés hospitalisés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés hospitalisés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés hospitalisés dans l'ensemble des accidents corporels
Piétons	110	5,2 %	14,3 %
Cyclistes	49	2,3 %	4,2 %
Usagers de :			
– cyclomoteurs	113	5,3 %	13,6 %
– motocyclettes	182	8,7 %	18,6 %
– voitures de tourisme	1 103	52,2 %	46,0 %
– camionnettes	66	3,1 %	1,0 %
– poids lourds (dont conducteurs)	454 (393)	21,5 % (18,6 %)	1,1 % (1,0 %)
– transports en commun et autres véhicules	37	1,7 %	1, %
Total	2 115	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des blessés hospitalisés par catégories d'usagers dans les accidents avec au moins un poids lourd



Blessés légers

Ces accidents ont fait 3 197 blessés légers parmi les 68 265 blessés légers dans l'ensemble des accidents corporels en 2005.

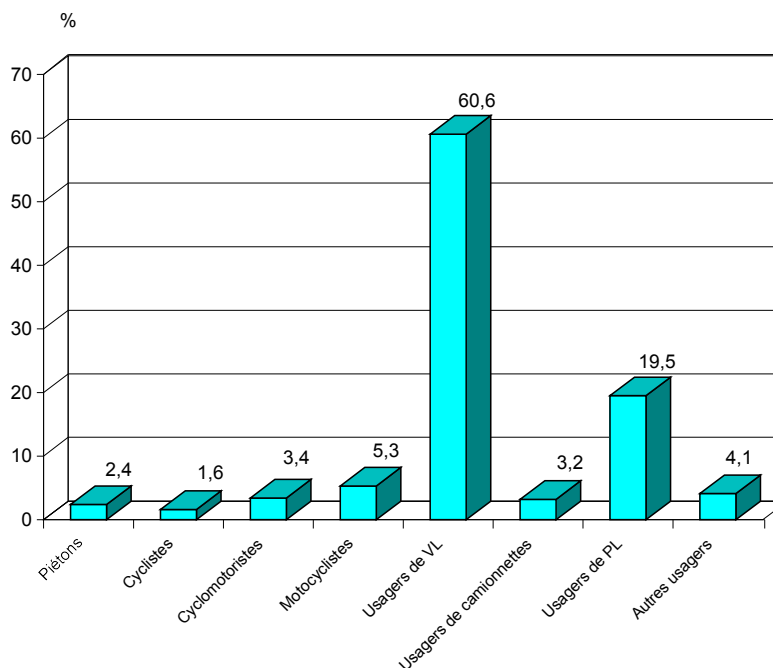
Les accidents dans lesquels sont impliqués au moins un poids lourd sont responsables de 4,7 % des blessés légers sur l'ensemble du réseau.

Les 3 197 blessés légers dans ces accidents se répartissent de la manière suivante :

	Nombre de blessés légers dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés légers dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés légers dans l'ensemble des accidents corporels
Piétons	76	2,4 %	11,6 %
Cyclistes	50	1,6 %	4,3 %
Usagers de :			
– cyclomoteurs	110	3,4 %	12,4 %
– motocyclettes	169	5,3 %	15,9 %
– voitures de tourisme	1 938	60,6 %	52,0 %
– camionnettes	102	3,2 %	1,2 %
– poids lourds (dont conducteurs)	622 (521)	19,5 % (16,3 %)	0,9 % (0,8 %)
– transports en commun et autres véhicules	130	4,1 %	1,8 %
Total	3 197	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des blessés légers par catégories d'usagers dans les accidents avec au moins un poids lourd



Analyse descriptive des accidents de poids lourds

Caractéristiques des accidents impliquant au moins un poids lourd en 2005

4 730 poids lourds ont été impliqués dans les accidents en 2005

– *ancienneté du véhicule* : 37,7 % d'entre eux circulaient depuis moins de trois ans, 59,7 % depuis moins de cinq ans. 12,5 % roulaient depuis dix ans et plus ;

– *manœuvre principale avant l'accident* : 60,6 % circulaient sans changer de direction, 6,3 % changeaient de file à gauche ou à droite (dont 5,3 % changeaient de file à droite) et 5,8 % tournaient à gauche ;

– *point de choc* : dans 62,7 % des cas le point de choc se situait à l'avant, dans 21,1 % des cas à l'arrière et dans 15,5 % des cas sur le côté ;

– *conditions atmosphériques* : dans 78,8 % des cas, les conditions atmosphériques étaient normales et dans 10,8 % des cas, il pleuvait ;

– *nombre de véhicules impliqués dans les accidents* : les poids lourds ont été impliqués dans 65,1 % des cas dans des accidents à deux véhicules, 20,3 % des cas dans des accidents à trois véhicules et plus et dans 14,6 % des cas ils étaient seuls impliqués (9,8 % des cas dans des accidents sans piéton et dans 4,8 % des cas dans des accidents avec un ou plusieurs piétons) ;

– *conducteurs* : sur les 90 tués à bord des poids lourds, 78 étaient conducteurs (tous des hommes) et parmi eux, 6 avaient moins de 25 ans, 1 avait au moins 65 ans et 44 avaient entre 35 et 54 ans. 71 des 78 conducteurs tués l'ont été en rase campagne.

– *passagers* : sur les 90 tués à bord des poids lourds, 12 étaient passagers (10 hommes et 2 femmes). Presque tous les passagers tués l'ont été en rase campagne (10 sur 12).

Nature du principal antagoniste

Typologie des accidents en 2005	Accidents corporels		Accidents mortels		Tués		Gravité (tués pour 100 accidents corporels)
Accidents à un seul véhicule							
– poids lourd seul	464	10,5 %	51	7,8 %	53	7,3 %	11,4
– poids lourd contre piéton(s)	226	5,1 %	66	10,1 %	66	9,1 %	29,2
Accidents à deux véhicules (avec ou sans piéton)							
– poids lourd contre poids lourd	136	3,1 %	14	2,2 %	16	2,2 %	11,8
– poids lourd contre voiture de tourisme	1 978	44,9 %	291	44,7 %	321	44,2 %	16,2
– poids lourd contre cyclomoteur	218	4,9 %	22	3,4 %	23	3,2 %	10,6
– poids lourd contre motocyclette	314	7,1 %	45	6,9 %	47	6,5 %	15,0
– poids lourd contre bicyclette	119	2,7 %	25	3,8 %	25	3,4 %	21,0
– poids lourd contre autre(s) véhicule(s)	180	4,1 %	23	3,5 %	24	3,3 %	13,3
Accidents à trois véhicules et plus	775	17,6 %	114	17,5 %	152	20,9 %	19,6
Total	4 410	100,0 %	651	100,0 %	727	100,0 %	16,5

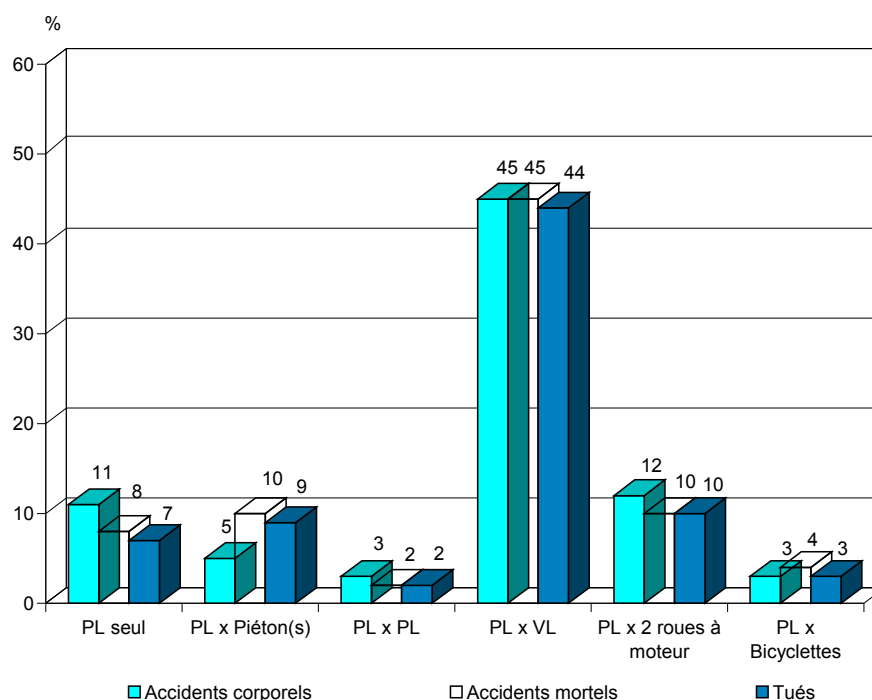
Source : ONISR, fichier des accidents.

Deux accidents, corporels ou mortels, impliquant un poids lourd sur trois sont des accidents à deux véhicules ; le tiers restant se partage à peu près à égalité entre les accidents à un seul véhicule, avec ou sans piéton(s), et les accidents à trois véhicules et plus.

Dans près d'un cas sur deux l'antagoniste est une voiture de tourisme.

Cette répartition vaut également pour le nombre de tués.

Typologie des accidents avec au moins un poids lourd



Scénario des accidents entre un poids lourd et une voiture de tourisme de 2001 à 2005

L'étude prend en compte 11 040 accidents dont 1 663 mortels impliquant exactement une voiture de tourisme et un poids lourd sans piéton pour les années 2001 à 2005. Sur ces cinq années, on a dénombré 15 124 accidents impliquant au moins un poids lourd et une voiture de tourisme, dont 2 277 mortels. Cette restriction permet d'étudier plus commodément les scénarios d'accidents, qui peuvent devenir très compliqués lorsqu'un grand nombre de véhicules a pris part à l'accident.

Ce sous-échantillon comporte la même proportion d'accidents mortels que l'échantillon total ; mais il sous-représente les accidents se produisant sur autoroute.

	Accidents corporels	% du total	Accidents mortels	% du total	Gravité (accidents mortels/100 accidents corporels)
Accident en section courante, véhicule circulant dans le même sens	5 360	48,6	410	24,7	7,65
dont VL collision arrière d'un PL	1 581	14,3	131	7,9	8,29
dont PL collision arrière d'un VL	1 136	10,3	36	2,2	3,17
dont VL changement de file à gauche	583	5,3	89	5,4	15,3
dont VL changement de file à droite	170	1,5	13	0,8	7,65
dont PL changement de file à gauche	155	1,4	7	0,4	4,52
dont PL changement de file à droite	439	4,0	4	0,2	0,91
Autre schéma	1 296	11,7	130	7,8	10,0
Accident en section courante, véhicule en sens opposé	2 883	26,1	936	56,3	32,5
dont choc à l'avant d'un PL	313	2,8	133	8,0	42,5
dont choc à l'avant d'un VL	634	5,7	153	9,2	24,1
dont choc à l'avant droit du PL	251	2,3	50	3,0	19,9
dont choc à l'avant du VL	276	2,5	114	6,9	41,3
dont choc à l'avant gauche du PL	593	5,4	147	8,8	24,8
dont choc à l'avant gauche du VL	261	2,4	66	4,0	25,3
Autre schéma	555	5,0	273	16,4	49,2
Accident en intersection ou à proximité	2 797	25,3	317	19,1	11,3
dont PL tourne a gauche	569	5,2	36	2,2	6,33
dont VL tourne a gauche	497	4,5	74	4,4	14,9
dont PL tourne a droite	120	1,1	3	0,2	2,50
dont VL tourne a droite	139	1,3	8	0,5	5,76
dont PL changeant de file	235	2,1	18	1,1	7,66
dont VL changeant de file	381	3,5	113	6,8	29,7
Autre schéma	856	7,8	65	3,9	7,59
Total tous scénarios	11 040	100,0	1 663	100,0	15,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les accidents en section courante, où les véhicules circulent dans le même sens, représentent une petite moitié des conflits mais un quart des accidents mortels étudiés.

On remarque que la collision arrière d'un poids lourd est le scénario le plus courant. Les forces de l'ordre ayant constaté l'accident notent que l'hypovigilance des conducteurs de voiture de tourisme a souvent joué un rôle dans la survenue de l'accident. Parmi les facteurs les plus souvent observés, les forces de l'ordre ont identifié une attention perturbée dans 15 % des cas, une alcoolémie positive dans 10 % des cas ou une fatigue importante pour 20 % des conducteurs.

La gravité des accidents en section courante, où les véhicules circulent en sens inverse, est de loin la plus élevée : un tiers des accidents a provoqué au moins un décès. Se produisant à des différentiels de vitesses très élevés, ce scénario est de loin la situation la plus dangereuse en cas de conflit. Ces accidents se produisent sur les voies les plus étroites, où les croisements avec un poids lourd sont les plus malaisés.

Les accidents en intersection ou à proximité sont beaucoup plus dangereux lorsqu'un véhicule tourne à gauche. Dans cette situation, il doit traverser une voie de circulation et les conflits sont alors très violents.

La situation n'est pas symétrique selon le type de véhicule qui change de direction. Lorsque c'est la voiture de tourisme qui effectue la manoeuvre, les usagers de la voiture de tourisme sont beaucoup plus lourdement atteints.

Analyse spatiale

En et hors intersection

Accidents corporels

Sur les 4 410 accidents corporels impliquant au moins un poids lourd, 780 se sont produits en intersection (17,7 % des cas) et 3 630 hors intersection (82,3 % des cas).

Comparée avec la répartition obtenue pour l'ensemble des accidents corporels, soit 27,3 % en intersection et 72,7 % hors intersection, la différence semble significative et tend à montrer que les accidents impliquant les poids lourds interviennent plus fréquemment hors intersection qu'en intersection.

Accidents mortels

Sur les 651 accidents mortels impliquant au moins un poids lourd, 88 se sont produits en intersection (13,5 % des cas) et 563 hors intersection (86,5 % des cas).

La répartition obtenue pour l'ensemble des accidents mortels, soit 12,2 % en intersection et 87,8 % hors intersection est sensiblement la même.

Tués

Sur les 727 tués dans les accidents corporels impliquant au moins un poids lourd, 95 le sont en intersection (13,1 % des cas) et 632 hors intersection (86,9 % des cas).

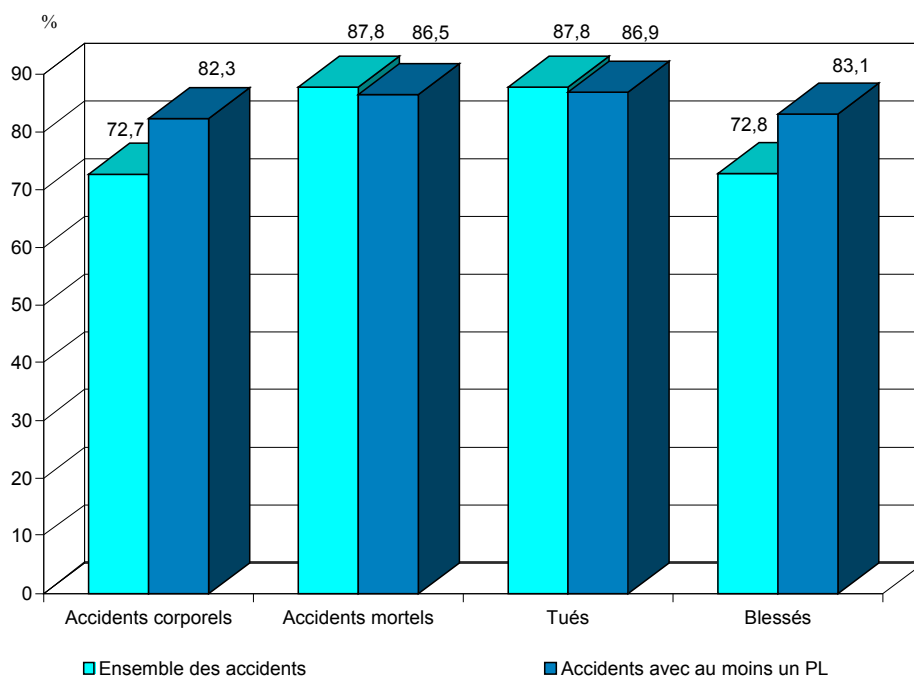
La répartition obtenue pour l'ensemble des tués, soit 12,2 % en intersection et 87,8 % hors intersection est identique.

Si on considère la gravité, en tués pour 100 accidents corporels impliquant au moins un poids lourd, il apparaît qu'elle est beaucoup plus forte hors intersection (17,4) qu'en intersection (12,2).

Blessés

Sur les 5 312 blessés dans les accidents corporels impliquant au moins un poids lourd 898 le sont en intersection (16,9 % des cas) et 4 414 hors intersection (83,1 % des cas). Comparée avec la répartition obtenue pour l'ensemble des blessés, soit 27,2 % en intersection et 72,8 % hors intersection, les écarts sont significatifs.

Répartition spatiale des nombres d'accidents et de victimes hors intersection



En rase campagne et en milieu urbain

Accidents corporels

La comparaison de la répartition des accidents corporels dans lesquels sont impliqués les poids lourds entre la rase campagne et le milieu urbain avec celle de l'ensemble des accidents selon le même critère est présentée dans le tableau suivant :

	Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	Répartition des accidents corporels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents corporels
Rase campagne	2 711	61,5 %	30,6 %
Agglomérations de moins de 5 000 habitants	308	7,0 %	8,5 %
Agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants	316	7,2 %	11,4 %
Agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants	497	11,3 %	22,9 %
Agglomérations de plus de 100 000 habitants	578	13,1 %	26,7 %
Ensemble du milieu urbain	1 699	38,5 %	69,4 %
Ensemble du réseau	4 410	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Accidents mortels

La comparaison de la répartition des accidents mortels dans lesquels sont impliqués les poids lourds entre la rase campagne et le milieu urbain avec celle de l'ensemble des accidents selon le même critère est présentée dans le tableau suivant :

	Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	Répartition des accidents mortels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents mortels
Rase campagne	491	75,4 %	67,7 %
Agglomérations de moins de 5 000 habitants	53	8,1 %	11,4 %
Agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants	37	5,7 %	7,6 %
Agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants	47	7,2 %	8,2 %
Agglomérations de plus de 100 000 habitants	23	3,5 %	5,1 %
Ensemble du milieu urbain	160	24,6 %	32,3 %
Ensemble du réseau	651	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Cette comparaison montre que les accidents mortels dans lesquels sont impliqués les poids lourds ont une plus légère tendance à se produire en rase campagne que l'ensemble des accidents mortels sans que la différence soit aussi importante que celle constatée pour les accidents corporels.

En revanche, la comparaison entre les accidents corporels et les accidents mortels impliquant des poids lourds tend à prouver que les accidents en rase campagne sont beaucoup plus graves puisque 61,5 % des accidents corporels dans lesquels sont impliqués des poids lourds surviennent en rase campagne alors que 75,4 % des accidents mortels impliquant des poids lourds se produisent sur ce même type de réseau.

Tués

	Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition des tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition des tués dans l'ensemble des accidents corporels
Rase campagne	563	77,4 %	68,7 %
Agglomérations de moins de 5 000 habitants	56	7,7 %	11,2 %
Agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants	37	5,1 %	7,3 %
Agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants	47	6,5 %	7,9 %
Agglomérations de plus de 100 000 habitants	24	3,3 %	4,9 %
Ensemble du milieu urbain	164	22,6 %	31,3 %
Ensemble du réseau	727	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Cette comparaison se traduit par les mêmes commentaires que ceux présentés pour les accidents mortels.

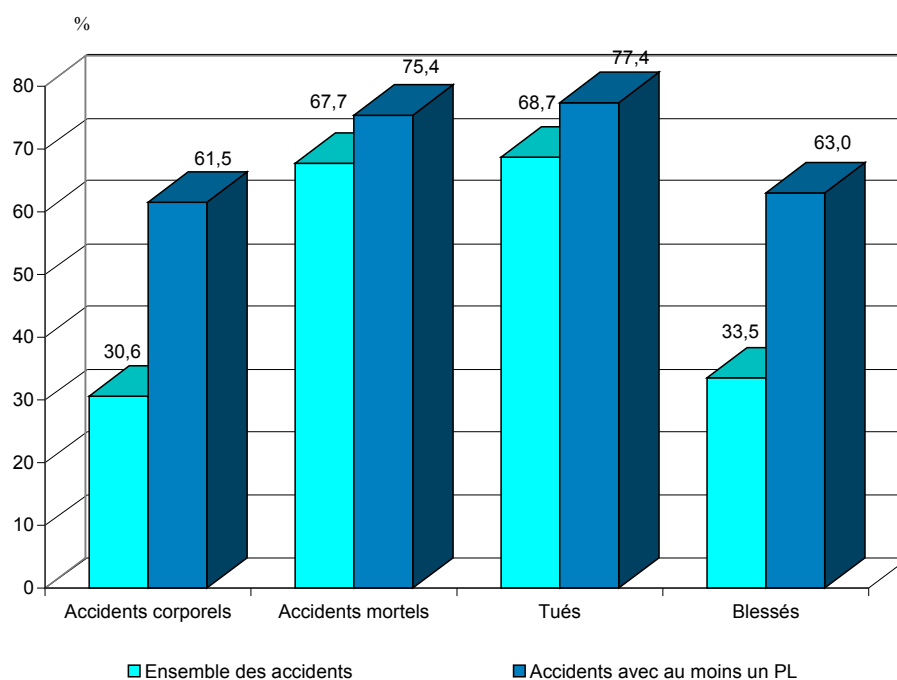
Si on considère la gravité des accidents impliquant au moins un poids lourd, en tués pour 100 accidents corporels, il apparaît qu'elle est 2,2 fois plus forte en rase campagne (20,8) qu'en milieu urbain (9,65).

Blessés

	Nombre de blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés dans l'ensemble des accidents corporels
Rase campagne	3 349	63,0 %	33,5 %
Agglomérations de moins de 5 000 habitants	342	6,4 %	8,3 %
Agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants	367	6,9 %	11,1 %
Agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants	563	10,6 %	22,0 %
Agglomérations de plus de 100 000 habitants	691	13,0 %	25,0 %
Ensemble du milieu urbain	1 963	37,0 %	66,5 %
Ensemble du réseau	5 312	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition spatiale des nombres d'accidents et de victimes en rase campagne



Par catégories de routes

Accidents corporels

La répartition des accidents corporels dans lesquels sont impliqués les poids lourds par catégories de routes est présentée dans le tableau ci-après :

	Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	Répartition des accidents corporels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents corporels
Autoroutes concédées	443	10,0 %	2,0 %
Autoroutes non concédées	484	11,0 %	4,2 %
Ensemble des autoroutes	927	21,0 %	6,1 %
Routes nationales en rase campagne	685	15,5 %	5,7 %
Routes nationales en milieu urbain	326	7,4 %	6,7 %
Ensemble des routes nationales	1 011	22,9 %	12,5 %
Routes départementales en rase campagne	812	18,4 %	15,1 %
Routes départementales en milieu urbain	423	9,6 %	12,9 %
Ensemble des routes départementales	1 235	28,0 %	28,0 %
Autres catégories de routes*	1 237	28,0 %	53,4 %
Ensemble des réseaux	4 410	100,0 %	100,0 %

* : comme il s'agit essentiellement de voies communales, c'est sous ce terme que seront dénommées les « autres catégories de routes » dans les commentaires.

Source : ONISR, fichier des accidents.

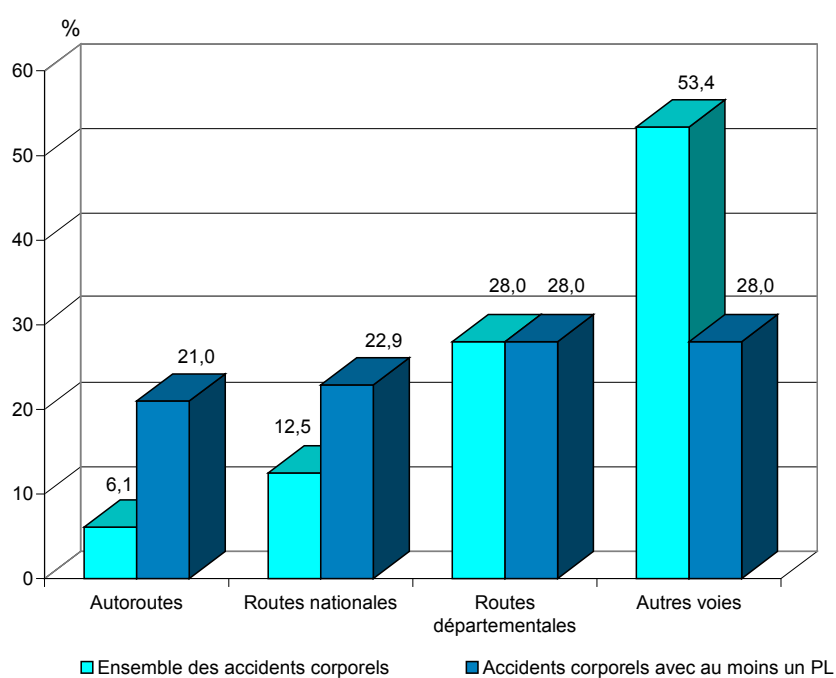
C'est sur les routes départementales et sur les voies communales que se produit le plus grand nombre d'accidents corporels avec poids lourds (28 % sur chacun des deux

réseaux). La répartition sur les autoroutes et les routes nationales sont équivalentes (respectivement 21,0 % et 22,9 %),

Si l'on compare cette répartition à celle de l'ensemble des accidents corporels, on remarque qu'il y a 3,4 fois plus d'accidents avec poids lourds sur les autoroutes, près de deux fois plus sur les routes nationales, deux fois moins sur les voies communales et une répartition identique sur les routes départementales.

Cette disparité dans la répartition trouve sans doute son explication dans un usage différent des réseaux. Les poids lourds effectuant des transports à longue distance utilisent beaucoup plus les autoroutes et les routes nationales que les autres usagers.

Répartition des accidents corporels par catégories de routes



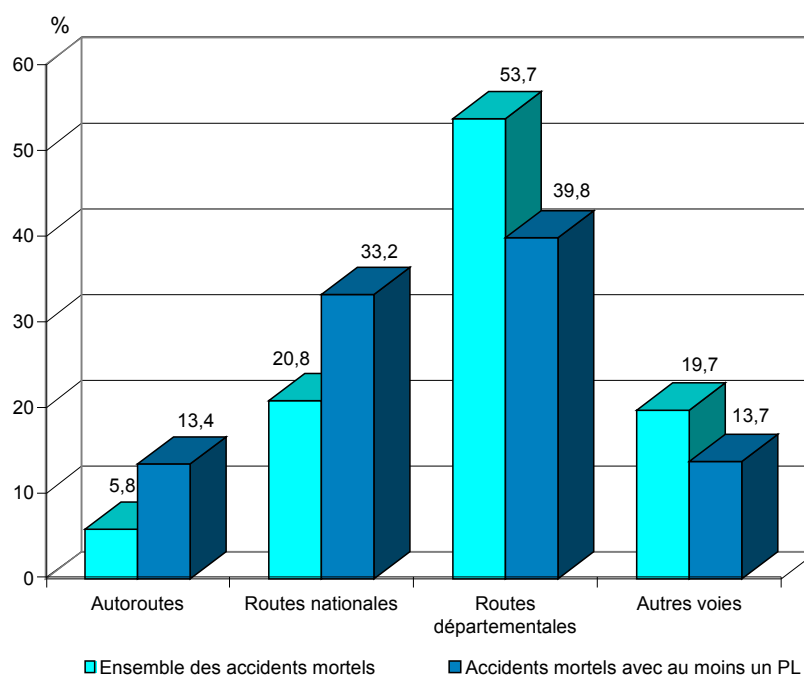
Accidents mortels

La répartition des accidents mortels dans lesquels sont impliqués les poids lourds par catégories de routes donne les résultats suivants :

	Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	Répartition des accidents mortels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents mortels
Autoroutes concédées	71	10,9 %	4,0 %
Autoroutes non concédées	16	2,5 %	1,8 %
Ensemble des autoroutes	87	13,4 %	5,8 %
Routes nationales en rase campagne	175	26,9 %	15,3 %
Routes nationales en milieu urbain	41	6,3 %	5,5 %
Ensemble des routes nationales	216	33,2 %	20,8 %
Routes départementales en rase campagne	200	30,7 %	41,3 %
Routes départementales en milieu urbain	59	9,1 %	12,4 %
Ensemble des routes départementales	259	39,8 %	53,7 %
Autres catégories de routes	89	13,7 %	19,7 %
Ensemble des réseaux	651	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des accidents mortels par catégories de routes



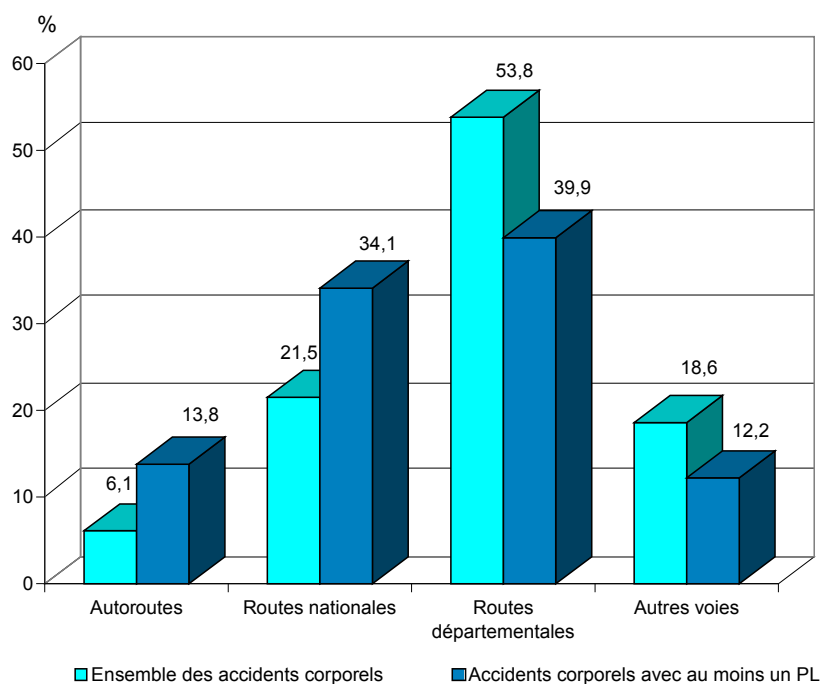
Tués

La répartition du nombre de tués dans les accidents corporels impliquant au moins un poids lourd par catégories de routes donne les résultats suivants :

	Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition des tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition des tués dans l'ensemble des accidents corporels
Autoroutes concédées	80	11,0 %	4,2 %
Autoroutes non concédées	20	2,8 %	1,9 %
Ensemble des autoroutes	100	13,8 %	6,1 %
Routes nationales en rase campagne	204	28,1 %	15,9 %
Routes nationales en milieu urbain	44	6,1 %	5,5 %
Ensemble des routes nationales	248	34,1 %	21,5 %
Routes départementales en rase campagne	230	31,6 %	41,6 %
Routes départementales en milieu urbain	60	8,3 %	12,2 %
Ensemble des routes départementales	290	39,9 %	53,8 %
Autres catégories de routes	89	12,2 %	18,6 %
Ensemble des réseaux	727	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition du nombre de tués par catégories de routes



La comparaison avec la répartition des accidents corporels impliquant au moins un poids lourd peut se traduire par les taux de gravité répertoriés dans le tableau suivant :

	Taux de tués pour 100 accidents corporels avec au moins un poids lourd	Taux de tués pour 100 accidents corporels avec ou sans poids lourd
Autoroutes concédées	18,1	13,5
Autoroutes non concédées	4,13	2,84
Ensemble des autoroutes	10,8	6,25
Routes nationales en rase campagne	29,8	17,5
Routes nationales en milieu urbain	13,5	5,17
Ensemble des routes nationales	24,5	10,8
Routes départementales en rase campagne	28,3	17,3
Routes départementales en milieu urbain	14,2	5,97
Ensemble des routes départementales	23,5	12,1
Autres catégories de routes	7,19	2,20
Ensemble des réseaux	16,5	6,29

Source : ONISR, fichier des accidents.

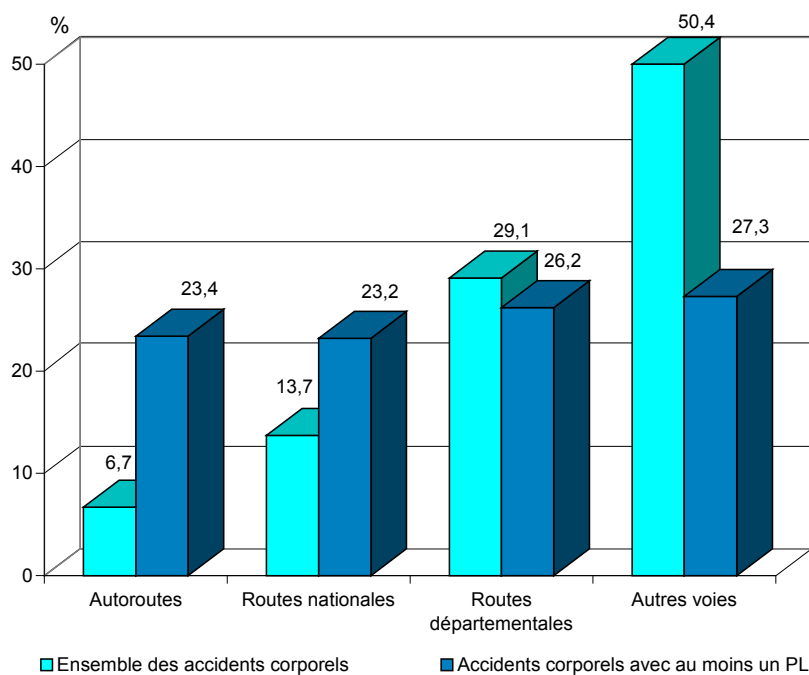
Blessés

La répartition du nombre de blessés dans les accidents corporels impliquant au moins un poids lourd par catégories de routes donne les résultats suivants :

	Nombre de blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés dans l'ensemble des accidents corporels
Autoroutes concédées	621	11,7 %	2,3 %
Autoroutes non concédées	621	11,7 %	4,4 %
Ensemble des autoroutes	1 242	23,4 %	6,7 %
Routes nationales en rase campagne	829	15,6 %	6,8 %
Routes nationales en milieu urbain	402	7,6 %	7,0 %
Ensemble des routes nationales	1 231	23,2 %	13,7 %
Routes départementales en rase campagne	915	17,2 %	16,4 %
Routes départementales en milieu urbain	476	9,0 %	12,7 %
Ensemble des routes départementales	1 391	26,2 %	29,1 %
Autres catégories de routes	1 448	27,3 %	50,4 %
Ensemble des réseaux	5 312	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition du nombre de blessés par catégories de routes



Par départements et par régions

Par départements en 2005	Tous accidents corporels			Accidents impliquant au moins un poids lourd				
	Total victimes ¹	dont tués	Gravité (tués pour 100 vic- times)	Total victimes		dont tués		Gravité (tués pour 100 vic- times)
				Nombre	% victimes dans accidents avec PL/total victimes	Nombre	% tués dans accidents avec PL/total tués	
Ain	893	77	8,62	65	7,3	6	7,8	9,23
Aisne	651	60	9,22	46	7,1	14	23,3	30,4
Allier	656	48	7,32	54	8,2	13	27,1	24,1
Alpes-Hte-Provence	299	28	9,36	14	4,7	2	7,1	14,3
Hautes-Alpes	287	8	2,79	13	4,5	2	25,0	15,4
Alpes-Maritimes	4 315	73	1,69	107	2,5	4	5,5	3,74
Ardèche	395	30	7,59	22	5,6	3	10,0	13,6
Ardennes	319	26	8,15	22	6,9	5	19,2	22,7
Ariège	241	24	9,96	18	7,5	4	16,7	22,2
Aube	452	41	9,07	46	10,2	6	14,6	13,0
Aude	455	59	13,0	33	7,3	13	22,0	39,4
Aveyron	333	39	11,7	31	9,3	7	17,9	22,6
Bouches-du-Rhone	7 194	162	2,25	291	4,0	14	8,6	4,81
Calvados	978	65	6,65	61	6,2	12	18,5	19,7
Cantal	148	18	12,2	14	9,5	5	27,8	35,7
Charente	403	58	14,4	31	7,7	9	15,5	29,0
Charente-Maritime	1 249	82	6,57	51	4,1	12	14,6	23,5
Cher	549	45	8,20	29	5,3	9	20,0	31,0
Corrèze	488	20	4,10	21	4,3	4	20,0	19,0
Corse-du-Sud	609	16	2,63	19	3,1	0	-	-
Haute-Corse	564	19	3,37	14	2,5	2	10,5	14,3
Cote-d'Or	964	57	5,91	65	6,7	9	15,8	13,8
Cotes-d'Armor	584	45	7,71	37	6,3	3	6,7	8,11
Creuse	148	11	7,43	9	6,1	2	18,2	22,2
Dordogne	626	51	8,15	45	7,2	10	19,6	22,2
Doubs	806	55	6,82	55	6,8	4	7,3	7,27
Drôme	925	53	5,73	74	8,0	3	5,7	4,05
Eure	1 013	71	7,01	80	7,9	14	19,7	17,5
Eure-et-Loir	732	68	9,29	74	10,1	15	22,1	20,3
Finistère	943	58	6,15	29	3,1	1	1,7	3,45
Gard	1 645	92	5,59	73	4,4	9	9,8	12,3
Haute-Garonne	2 267	98	4,32	77	3,4	5	5,1	6,49
Gers	394	25	6,35	26	6,6	2	8,0	7,69
Gironde	2 864	131	4,57	172	6,0	17	13,0	9,88
Hérault	2 003	122	6,09	87	4,3	11	9,0	12,6
Ille-et-Vilaine	1 419	66	4,65	68	4,8	11	16,7	16,2
Indre	480	21	4,38	21	4,4	0	-	-
Indre-et-Loire	753	55	7,30	36	4,8	5	9,1	13,9
Isère	1 682	80	4,76	81	4,8	8	10,0	9,88
Jura	280	49	17,5	33	11,8	6	12,2	18,2
Landes	618	51	8,25	47	7,6	12	23,5	25,5
Loir-et-Cher	615	42	6,83	47	7,6	4	9,5	8,51
Loire	1 414	52	3,68	76	5,4	9	17,3	11,8

¹ Victimes = tués + blessés

Par départements en 2005	Tous accidents corporels			Accidents impliquant au moins un poids lourd				
	Total victimes ¹	dont tués	Gravité (tués pour 100 vic- times)	Total victimes		dont tués		Gravité (tués pour 100 vic- times)
				Nombre	% victimes dans accidents avec PL/total victimes	Nombre	% tués dans accidents avec PL/total tués	
Haute-Loire	353	24	6,80	16	4,5	0	-	-
Loire-Atlantique	1 778	104	5,85	75	4,2	8	7,7	10,7
Loiret	956	76	7,95	66	6,9	11	14,5	16,7
Lot	223	24	10,8	17	7,6	4	16,7	23,5
Lot-et-Garonne	666	55	8,26	57	8,6	8	14,5	14,0
Lozère	178	8	4,49	8	4,5	0	-	-
Maine-et-Loire	1 394	69	4,95	49	3,5	8	11,6	16,3
Manche	822	44	5,35	33	4,0	7	15,9	21,2
Marne	887	80	9,02	114	12,9	21	26,3	18,4
Haute-Marne	516	21	4,07	50	9,7	3	14,3	6,00
Mayenne	256	25	9,77	25	9,8	9	36,0	36,0
Meurthe-et-Moselle	1 429	68	4,76	61	4,3	6	8,8	9,84
Meuse	349	30	8,60	17	4,9	1	3,3	5,88
Morbihan	1 091	83	7,61	37	3,4	8	9,6	21,6
Moselle	1 434	66	4,60	86	6,0	8	12,1	9,30
Nièvre	358	22	6,15	15	4,2	3	13,6	20,0
Nord	3 404	143	4,20	212	6,2	21	14,7	9,91
Oise	1 018	76	7,47	75	7,4	7	9,2	9,33
Orne	410	35	8,54	36	8,8	6	17,1	16,7
Pas-de-Calais	1 729	112	6,48	118	6,8	22	19,6	18,6
Puy-de-Dôme	1 382	51	3,69	56	4,1	5	9,8	8,93
Pyrénées-Atlantiques	1 400	45	3,21	52	3,7	7	15,6	13,5
Hautes-Pyrénées	531	20	3,77	24	4,5	6	30,0	25,0
Pyrénées-Orientales	385	38	9,87	25	6,5	7	18,4	28,0
Bas-Rhin	1 741	59	3,39	111	6,4	4	6,8	3,60
Haut-Rhin	1 041	55	5,28	68	6,5	9	16,4	13,2
Rhône	2 948	78	2,65	185	6,3	7	9,0	3,78
Haute-Saône	294	31	10,5	23	7,8	5	16,1	21,7
Saône-et-Loire	930	82	8,82	105	11,3	27	32,9	25,7
Sarthe	969	43	4,44	46	4,7	8	18,6	17,4
Savoie	495	29	5,86	25	5,1	4	13,8	16,0
Haute-Savoie	1 052	70	6,65	64	6,1	8	11,4	12,5
Paris	8 607	54	0,63	257	3,0	8	14,8	3,11
Seine-Maritime	1 434	83	5,79	62	4,3	9	10,8	14,5
Seine-et-Marne	2 115	116	5,48	171	8,1	12	10,3	7,02
Yvelines	2 217	68	3,07	128	5,8	10	14,7	7,81
Deux-Sèvres	327	37	11,3	21	6,4	7	18,9	33,3
Somme	1 023	58	5,67	78	7,6	8	13,8	10,3
Tarn	549	67	12,2	29	5,3	9	13,4	31,0
Tarn-et-Garonne	499	33	6,61	21	4,2	5	15,2	23,8
Var	1 842	116	6,30	63	3,4	8	6,9	12,7
Vaucluse	1 018	66	6,48	68	6,7	14	21,2	20,6
Vendée	704	73	10,4	36	5,1	14	19,2	38,9
Vienne	701	44	6,28	32	4,6	4	9,1	12,5
Haute-Vienne	903	51	5,65	48	5,3	7	13,7	14,6
Vosges	563	49	8,70	31	5,5	8	16,3	25,8

¹ Victimes = tués + blessés

Par départements en 2005	Tous accidents corporels			Accidents impliquant au moins un poids lourd				
	Total victimes ¹	dont tués	Gravité (tués pour 100 vic- times)	Total victimes		dont tués		Gravité (tués pour 100 vic- times)
				Nombre	% victimes dans accidents avec PL/total victimes	Nombre	% tués dans accidents avec PL/total tués	
Yonne	565	47	8,32	31	5,5	8	17,0	25,8
Territoire de Belfort	351	12	3,42	12	3,4	1	8,3	8,33
Essonne	2 219	59	2,66	129	5,8	6	10,2	4,65
Hauts-de-Seine	2 885	30	1,04	98	3,4	2	6,7	2,04
Seine-Saint-Denis	3 269	46	1,41	177	5,4	10	21,7	5,65
Val-de-Marne	2 679	34	1,27	164	6,1	6	17,6	3,66
Val-d'Oise	1 852	58	3,13	118	6,4	7	12,1	5,93
France entière	113 394	5 318	4,69	6 039	5,3	727	13,7	12,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

– Les cinq départements où l'on dénombre le plus de tués dans les accidents impliquant au moins un poids lourd en 2005 sont la Saône-et-Loire (27), le Pas-de-Calais (22), la Marne et le Nord (21) et la Gironde (17).

Vingt trois départements comptent dix tués et plus, vingt sept en comptent moins de cinq.

– La proportion que représente le nombre de tués dans les accidents impliquant au moins un poids lourd dans le total des tués est de 13,7 % pour la France entière. Elle est supérieure à cette valeur dans 51 départements et atteint même des taux très élevés dans la Mayenne (36,0 %), la Saône-et-Loire (32,9 %), les Hautes-Pyrénées (30,0), le Cantal (27,8 %) et dans l'Allier (27,1 %). Si l'on excepte les quatre départements qui n'ont pas eu à déplorer de tués dans ce type d'accidents (Corse-du-Sud, Indre, Haute-Loire et Lozère), la plus faible se trouve dans le Finistère (1,7 %).

– La gravité, exprimée en tués pour 100 victimes dans les accidents impliquant au moins un poids lourd en 2005 est de 12,0 pour la France entière mais elle est de 39,4 dans l'Aude, 38,9 en Vendée, 36,0 en Mayenne, 35,7 dans le Cantal, 33,3 dans les Deux-Sèvres. Elle est assez faible dans les Hauts-de-Seine (2,04), à Paris (3,11), dans le Finistère (3,45), le Bas-Rhin (3,60), le Val-de-Marne (3,66).

A noter que trente sept départements ont une gravité inférieure à 12,0.

– Par ailleurs, la gravité des accidents impliquant au moins un poids lourd est en moyenne 2,6 fois plus forte que la gravité de l'ensemble des accidents corporels. Ce coefficient multiplicateur est supérieur à cette valeur dans 37 départements et atteint même 6,6 pour les Hautes-Pyrénées et 5,5 pour les Hautes-Alpes. Il est en revanche de 0,6 pour le Finistère et 0,7 pour la Drôme et la Meuse.

¹ Victimes = tués + blessés

Par régions en 2005	Tous accidents corporels			Accidents impliquant au moins un poids lourd				
	Total victimes ¹	dont tués	Gravité (tués pour 100 vic- times)	Total victimes ¹		dont tués		Gravité (tués pour 100 vic- times)
				Nombre	% victimes dans accidents avec PL/total victimes	Nombre	% tués dans accidents avec PL/total tués	
Alsace	2 782	114	4,10	179	6,4	13	11,4	7,26
Aquitaine	6 174	333	5,39	373	6,0	54	16,2	14,5
Auvergne	2 539	141	5,55	140	5,5	23	16,3	16,4
Bourgogne	2 817	208	7,38	216	7,7	47	22,6	21,8
Bretagne	4 037	252	6,24	171	4,2	23	9,1	13,5
Centre	4 085	307	7,52	273	6,7	44	14,3	16,1
Champagne- Ardenne	2 174	168	7,73	232	10,7	35	20,8	15,1
Corse	1 173	35	2,98	33	2,8	2	5,7	6,06
Franche-Comté	1 731	147	8,49	123	7,1	16	10,9	13,0
Ile-de-France	25 843	465	1,80	1 242	4,8	61	13,1	4,91
Languedoc- Roussillon	4 666	319	6,84	226	4,8	40	12,5	17,7
Limousin	1 539	82	5,33	78	5,1	13	15,9	16,7
Lorraine	3 775	213	5,64	195	5,2	23	10,8	11,8
Midi-Pyrénées	5 037	330	6,55	243	4,8	42	12,7	17,3
Nord-Pas-de-Calais	5 133	255	4,97	330	6,4	43	16,9	13,0
Basse-Normandie	2 210	144	6,52	130	5,9	25	17,4	19,2
Haute-Normandie	2 447	154	6,29	142	5,8	23	14,9	16,2
Pays de la Loire	5 101	314	6,16	231	4,5	47	15,0	20,3
Picardie	2 692	194	7,21	199	7,4	29	14,9	14,6
Poitou-Charentes	2 680	221	8,25	135	5,0	32	14,5	23,7
Provence-Alpes- Côte d'Aur	14 955	453	3,03	556	3,7	44	9,7	7,91
Rhône-Alpes	9 804	469	4,78	592	6,0	48	10,2	8,11
France entière	113 394	5 318	4,69	6 039	5,3	727	13,7	12,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

– C'est en Île-de-France (61), en Aquitaine (54) et en Rhône-Alpes (48) que le nombre de tués dans les accidents corporels impliquant au moins un poids lourd est le plus élevé en 2005 et c'est en Corse(2) qu'il est le plus faible.

Deux régions comptent plus de 50 tués et quatre en comptent moins de 20.

– La proportion que représente le nombre de tués dans les accidents impliquant au moins un poids lourd dans le total des tués est de 13,7 % pour la France entière. Elle est supérieure à cette valeur dans douze régions et atteint même 22,6 % en Bourgogne. La valeur la plus faible est de 5,7 % en Corse.

– La gravité, exprimée en tués pour 100 victimes dans les accidents impliquant au moins un poids lourd en 2005 est de 12,0 pour la France entière mais elle est de 23,7 en Poitou-Charentes, 21,8 en Bourgogne et 20,3 dans les Pays de la Loire. L'Île-de-France (4,91) et la Corse (6,06) enregistrent les valeurs les plus basses.

Six régions ont une gravité inférieure à 12,0.

– Par ailleurs, la gravité des accidents impliquant au moins un poids lourd est en moyenne 2,6 fois plus forte que la gravité de l'ensemble des accidents corporels. Ce coefficient multiplicateur est supérieur à cette valeur dans huit régions et atteint même 3,3 dans les Pays de la Loire. Il est en revanche de 1,5 pour la Franche-Comté.

Analyse temporelle

Par tranche horaire

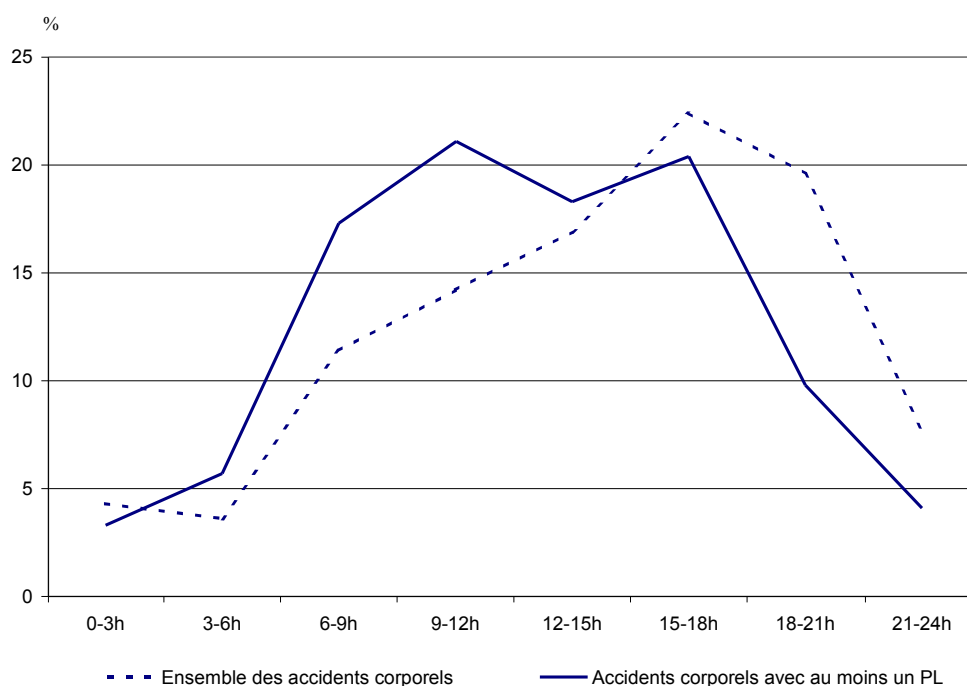
Accidents corporels

	Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	Répartition des accidents corporels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents corporels
0 h - 3 h	144	3,3 %	4,3 %
3 h - 6 h	253	5,7 %	3,6 %
6 h - 9 h	762	17,3 %	11,4 %
9 h - 12 h	932	21,1 %	14,2 %
12 h - 15 h	808	18,3 %	16,9 %
15 h - 18 h	898	20,4 %	22,4 %
18 h - 21 h	433	9,8 %	19,6 %
21 h - 24 h	180	4,1 %	7,7 %
Total	4 410	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les accidents dans lesquels sont impliqués les poids lourds ne suivent pas la même répartition horaire que l'ensemble des accidents corporels. Ils sont en effet beaucoup plus fréquents dans la tranche 6h-12h mais nettement moins dans la tranche 18h-21h.

Répartition des accidents corporels par tranche horaire



La période de pointe pour l'ensemble des accidents se situe entre 15 heures et 21 heures, tandis que les accidents avec poids lourds sont plus uniformément répartis dans la journée : les heures les plus néfastes se situant dans une large plage horaire de 6 heures à 18 heures.

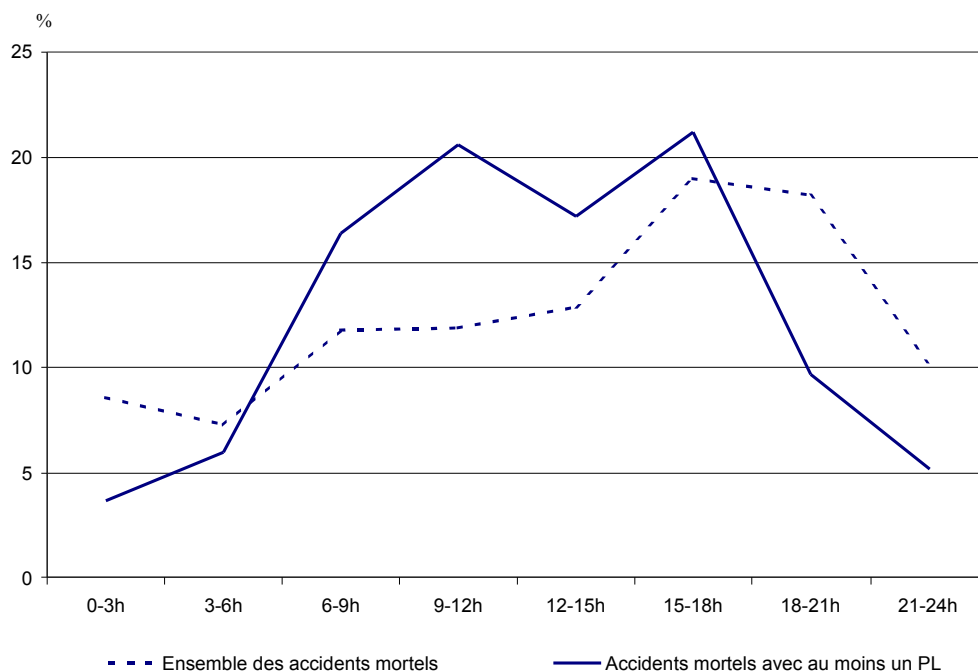
Accidents mortels

	Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	Répartition des accidents mortels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents mortels
0 h - 3 h	24	3,7 %	8,6 %
3 h - 6 h	39	6,0 %	7,3 %
6 h - 9 h	107	16,4 %	11,8 %
9 h - 12 h	134	20,6 %	11,9 %
12 h - 15 h	112	17,2 %	12,9 %
15 h - 18 h	138	21,2 %	19,0 %
18 h - 21 h	63	9,7 %	18,2 %
21 h - 24 h	34	5,2 %	10,3 %
Total	651	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Tout comme les accidents corporels, les accidents mortels dans lesquels sont impliqués les poids lourds ne suivent pas la même répartition que l'ensemble des accidents mortels.

Répartition des accidents mortels par tranche horaire



En revanche, l'une des deux périodes de pointe se situe dans le même créneau horaire, 15 heures à 18 heures.

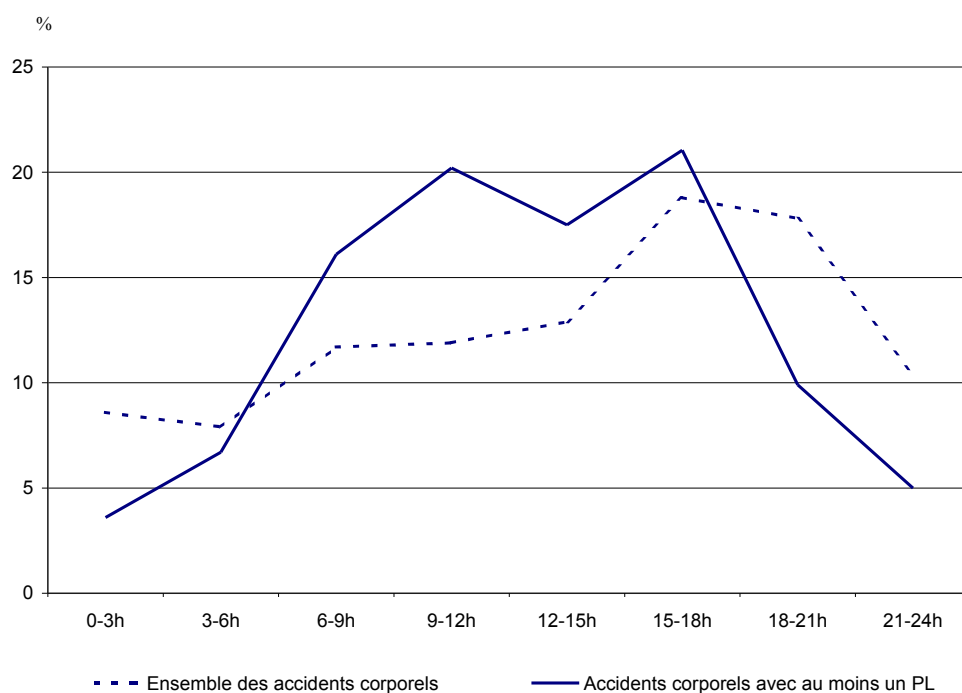
Tués

	Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition des tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition des tués dans l'ensemble des accidents corporels
0 h - 3 h	26	3,6 %	8,6 %
3 h - 6 h	49	6,7 %	7,9 %
6 h - 9 h	117	16,1 %	11,7 %
9 h - 12 h	147	20,2 %	11,9 %
12 h - 15 h	127	17,5 %	12,9 %
15 h - 18 h	153	21,0 %	18,8 %
18 h - 21 h	72	9,9 %	17,8 %
21 h - 24 h	36	5,0 %	10,4 %
Total	727	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le nombre de tués dans les accidents avec poids lourds suit une répartition entre les tranches horaires très voisine de celle suivie par les accidents mortels avec poids lourds mais ne suit pas vraiment celle de l'ensemble des accidents corporels.

Répartition du nombre de tués par tranche horaire



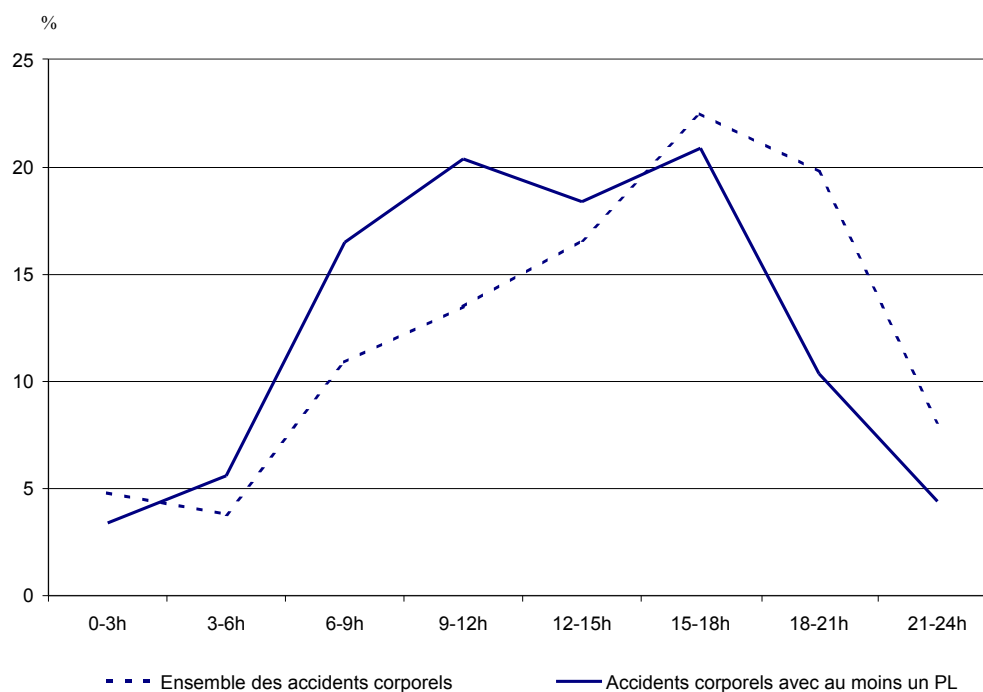
Alors qu'elle est en moyenne de 16,5 tués pour 100 accidents corporels impliquant au moins un poids lourd, c'est entre 21 heures et minuit (20,0) puis entre 3 heures et 6 heures (19,4) que la gravité est la plus forte et entre 6 heures et 15 heures qu'elle est la moins élevée : 15,4 entre 6 heures et 9 heures, 15,8 entre 9 heures et midi et 15,7 entre midi et 15 heures.

Blessés

	Nombre de blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés dans l'ensemble des accidents corporels
0 h - 3 h	183	3,4 %	4,8 %
3 h - 6 h	298	5,6 %	3,8 %
6 h - 9 h	878	16,5 %	10,9 %
9 h - 12 h	1 086	20,4 %	13,5 %
12 h - 15 h	975	18,4 %	16,6 %
15 h - 18 h	1 109	20,9 %	22,5 %
18 h - 21 h	548	10,3 %	19,8 %
21 h - 24 h	235	4,4 %	8,1 %
Total	5 312	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition du nombre de blessés par tranche horaire



Selon le jour et la nuit

Accidents corporels

	Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	Répartition des accidents corporels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents corporels
Jour	3 298	74,8 %	69,1 %
Nuit	1 112	25,2 %	30,9 %
Total	4 410	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les accidents dans lesquels sont impliqués des poids lourds sont nettement plus nombreux de jour que de nuit dans une proportion de trois quarts / un quart alors que pour l'ensemble des accidents la proportion n'est que de deux tiers / un tiers.

Accidents mortels

	Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	Répartition des accidents mortels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents mortels
Jour	470	72,2 %	55,8 %
Nuit	181	27,8 %	44,2 %
Total	651	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les accidents mortels dans lesquels sont impliqués les poids lourds surviennent dans près de trois cas sur quatre de jour contre près de trois cas sur cinq pour l'ensemble des accidents mortels.

Tués

	Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition des tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition des tués dans l'ensemble des accidents corporels
Jour	520	71,5 %	55,2 %
Nuit	207	28,5 %	44,8 %
Total	727	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

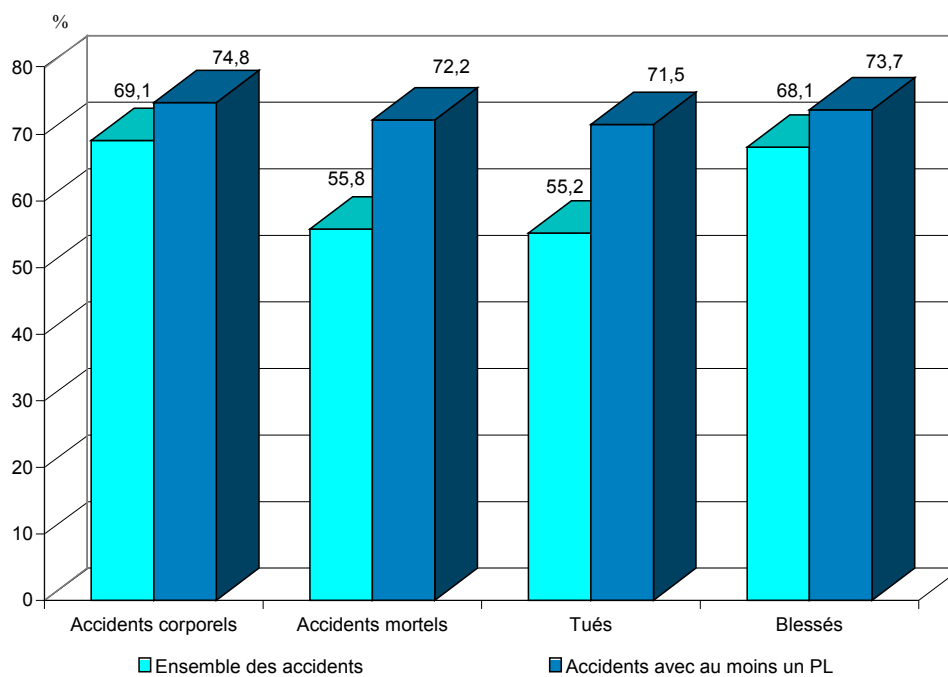
La gravité, en tués pour 100 accidents corporels impliquant au moins un poids lourd, en moyenne de 16,5 pour l'ensemble de la journée, est de 15,8 le jour et de 18,6 la nuit, soit 1,2 fois plus.

Blessés

	Nombre de blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés dans l'ensemble des accidents corporels
Jour	3 917	73,7 %	68,1 %
Nuit	1 395	26,3 %	31,9 %
Total	5 312	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition spatiale des nombres d'accidents et de victimes de jour



Selon le jour de la semaine

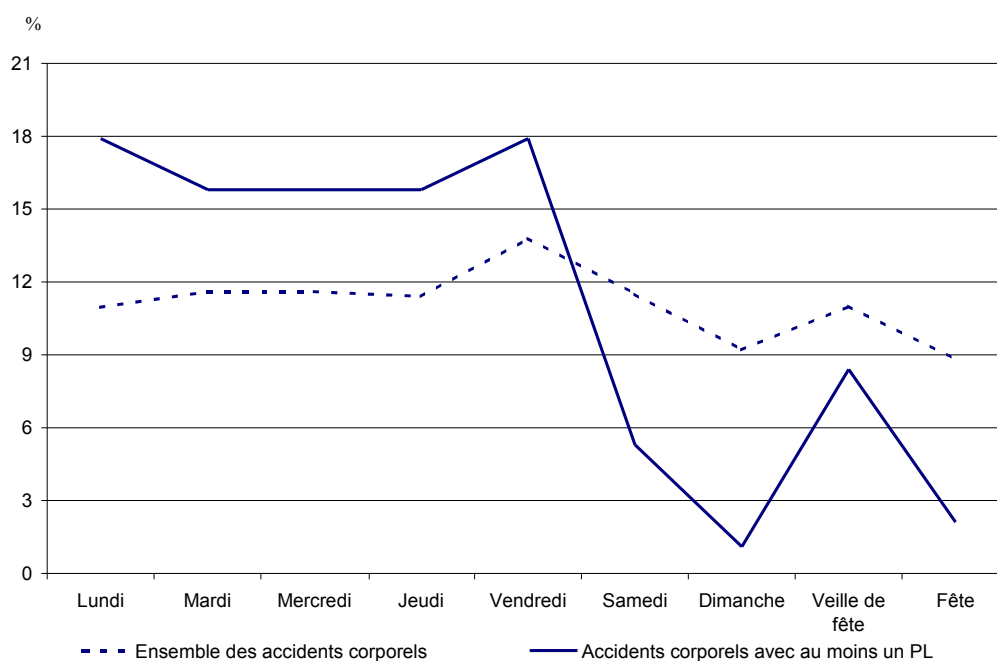
Accidents corporels

	Nombre de jours	Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	Nombre moyen journalier d'accidents corporels avec poids lourds	Répartition du nombre moyen journalier d'accidents corporels avec poids lourds	Répartition du nombre moyen journalier de l'ensemble des accidents corporels
Lundi	49	852	17	17,9 %	11,0 %
Mardi	51	789	15	15,8 %	11,6 %
Mercredi	50	758	15	15,8 %	11,6 %
Jeudi	50	751	15	15,8 %	11,4 %
Vendredi	50	858	17	17,9 %	13,8 %
Samedi	46	230	5	5,3 %	11,5 %
Dimanche	46	57	1	1,1 %	9,2 %
Veille de fête	11	91	8	8,4 %	11,0 %
Fête	12	24	2	2,1 %	8,8 %
Total	365	4 410	12	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

La répartition des accidents corporels avec au moins un poids lourd, et de la même façon pour les accidents mortels, les tués et les blessés, est plus forte du lundi au vendredi que celle constatée pour l'ensemble des accidents, mais beaucoup plus faible les samedis, dimanches et jours de fête, phénomène lié aux restrictions de circulation imposées aux poids lourds les week-ends et les jours fériés. Les veilles de fête, les répartitions sont à peu près équivalentes.

Répartition des accidents corporels selon le jour de la semaine

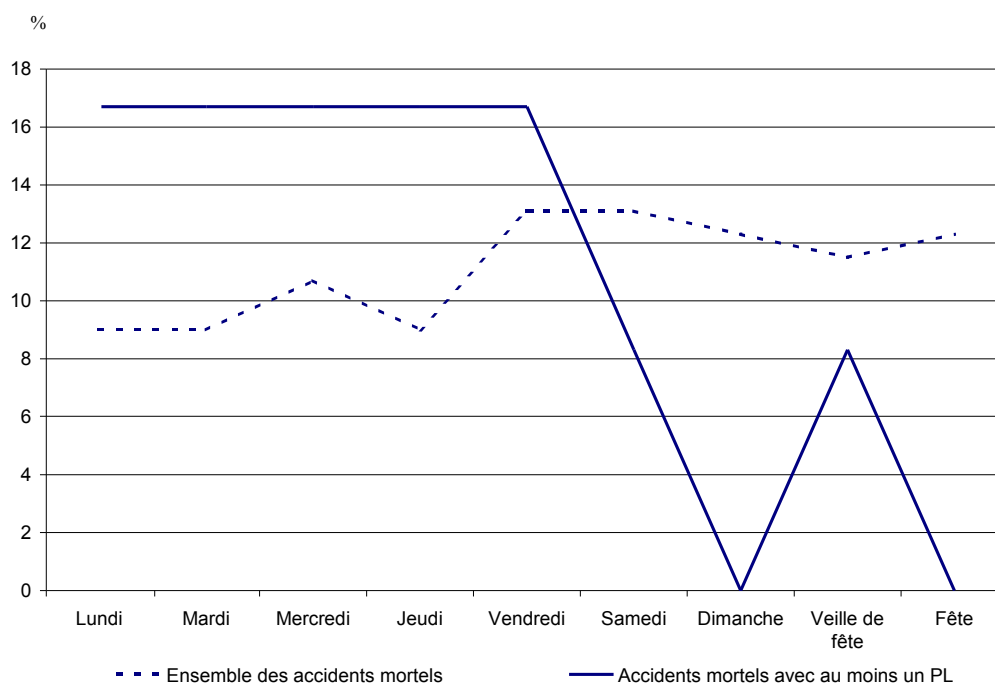


Accidents mortels

	Nombre de jours	Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	Nombre moyen journalier d'accidents mortels avec poids lourds	Répartition du nombre moyen journalier d'accidents mortels avec poids lourds	Répartition du nombre moyen journalier de l'ensemble des accidents mortels
Lundi	49	119	2	16,7 %	9,0 %
Mardi	51	120	2	16,7 %	9,0 %
Mercredi	50	113	2	16,7 %	10,7 %
Jeudi	50	118	2	16,7 %	9,0 %
Vendredi	50	123	2	16,7 %	13,1 %
Samedi	46	35	1	8,3 %	13,1 %
Dimanche	46	7	0	0,0 %	12,3 %
Veille de fête	11	12	1	8,3 %	11,5 %
Fête	12	4	0	0,0 %	12,3 %
Total	365	651	2	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des accidents mortels selon le jour de la semaine

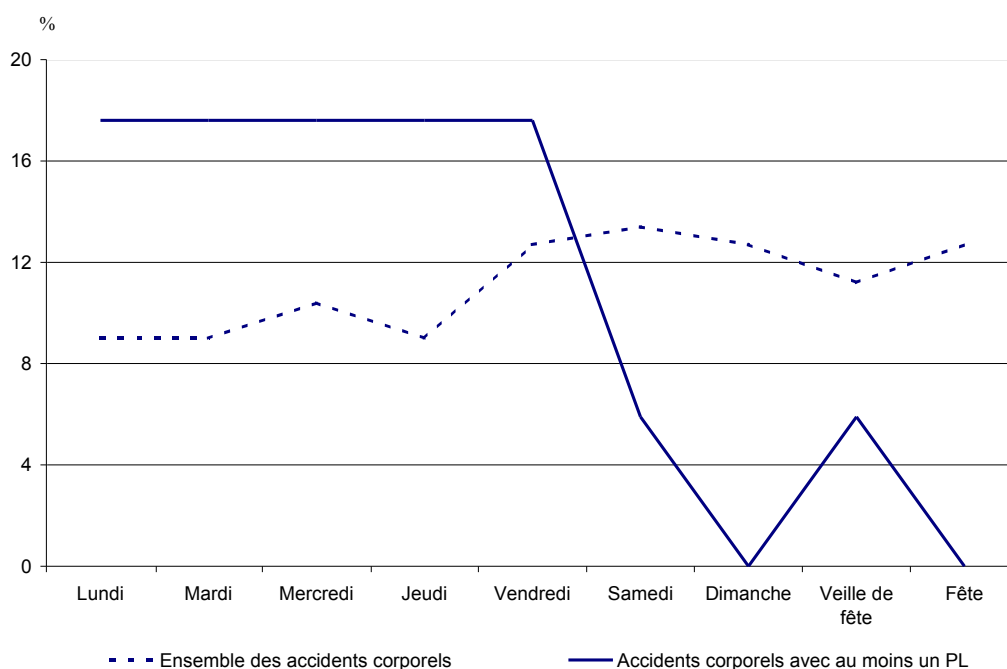


Tués

	Nombre de jours	Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	Nombre moyen journalier de tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition du nombre moyen journalier de tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition du nombre moyen journalier de tués dans l'ensemble des accidents corporels
Lundi	49	130	3	17,6 %	9,0 %
Mardi	51	129	3	17,6 %	9,0 %
Mercredi	50	128	3	17,6 %	10,4 %
Jeudi	50	127	3	17,6 %	9,0 %
Vendredi	50	139	3	17,6 %	12,7 %
Samedi	46	50	1	5,9 %	13,4 %
Dimanche	46	8	0	0,0 %	12,7 %
Veille de fête	11	12	1	5,9 %	11,2 %
Fête	12	4	0	0,0 %	12,7 %
Total	365	727	2	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition du nombre de tués selon le jour de la semaine



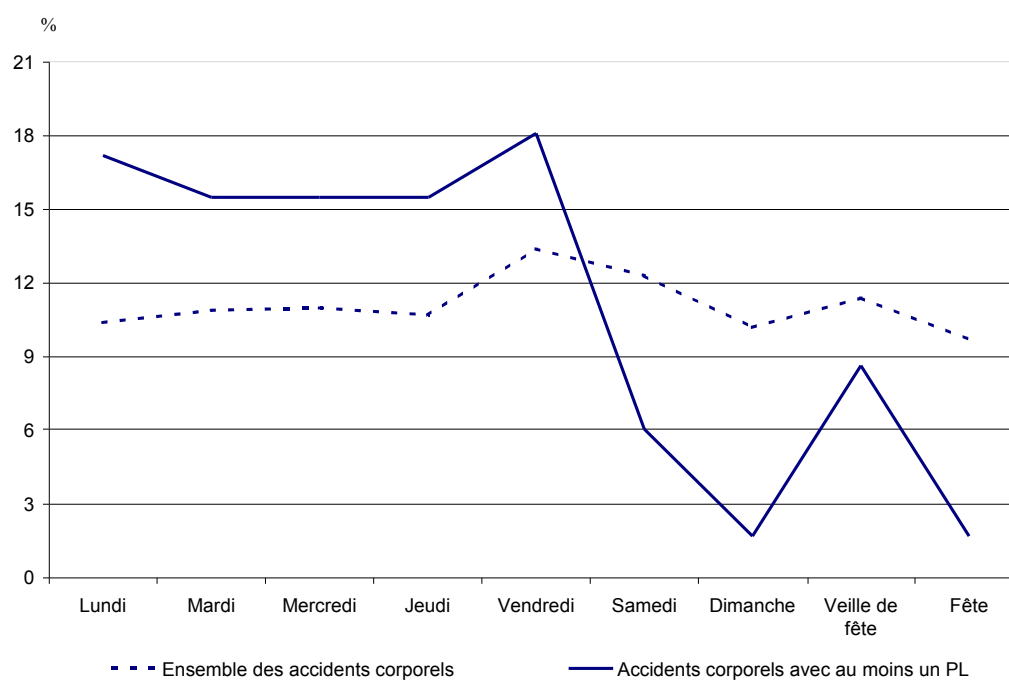
Alors qu'elle est en moyenne de 16,5 tués pour 100 accidents corporels impliquant au moins un poids lourd, c'est le samedi que la gravité est la plus forte (21,7) et le lundi qu'elle est la plus faible (15,26).

Blessés

	Nombre de jours	Nombre de blessés dans les accidents avec poids lourds	Nombre moyen journalier de blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition du nombre moyen journalier de blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition du nombre moyen journalier de blessés dans l'ensemble des accidents corporels
Lundi	49	1 000	20	17,2 %	10,4 %
Mardi	51	929	18	15,5 %	10,9 %
Mercredi	50	882	18	15,5 %	11,0 %
Jeudi	50	907	18	15,5 %	10,7 %
Vendredi	50	1 063	21	18,1 %	13,4 %
Samedi	46	306	7	6,0 %	12,3 %
Dimanche	46	93	2	1,7 %	10,2 %
Veille de fête	11	105	10	8,6 %	11,4 %
Fête	12	27	2	1,7 %	9,7 %
Total	365	5 312	15	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition du nombre de blessés selon le jour de la semaine



Selon le mois

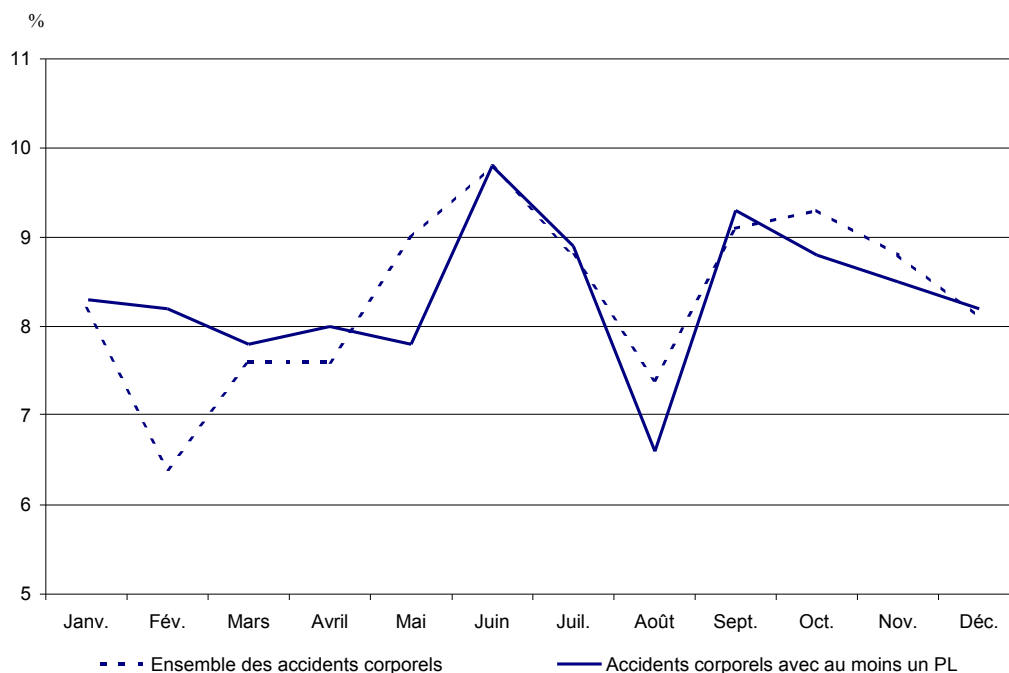
Accidents corporels

	Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	Répartition des accidents corporels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents corporels
Janvier	364	8,3 %	8,2 %
Février	363	8,2 %	6,4 %
Mars	342	7,8 %	7,6 %
Avril	351	8,0 %	7,6 %
Mai	343	7,8 %	9,0 %
Juin	432	9,8 %	9,8 %
Juillet	391	8,9 %	8,8 %
Août	292	6,6 %	7,4 %
Septembre	409	9,3 %	9,1 %
Octobre	387	8,8 %	9,3 %
Novembre	376	8,5 %	8,8 %
Décembre	360	8,2 %	8,1 %
Total	4 410	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les accidents dans lesquels sont impliqués des poids lourds suivent d'assez près la même répartition que celle constatée pour l'ensemble des accidents sauf au cours des mois d'hiver où les poids lourds, même si les conditions climatiques sont défavorables, ont des contraintes de présence sur la route beaucoup plus fortes que les autres usagers. On peut appliquer ce même commentaire aux accidents mortels et aux tués.

Répartition des accidents corporels selon le mois

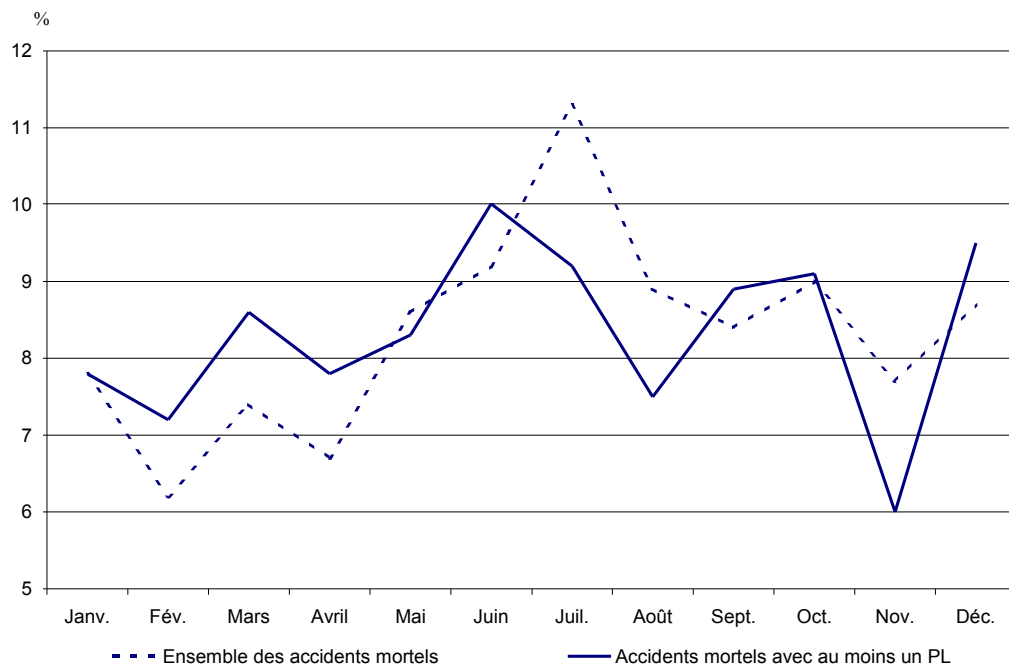


Accidents mortels

	Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	Répartition des accidents mortels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents mortels
Janvier	51	7,8 %	7,8 %
Février	47	7,2 %	6,2 %
Mars	56	8,6 %	7,4 %
Avril	51	7,8 %	6,7 %
Mai	54	8,3 %	8,6 %
Juin	65	10,0 %	9,2 %
Juillet	60	9,2 %	11,3 %
Août	49	7,5 %	8,9 %
Septembre	58	8,9 %	8,4 %
Octobre	59	9,1 %	9,0 %
Novembre	39	6,0 %	7,7 %
Décembre	62	9,5 %	8,7 %
Total	651	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des accidents mortels selon le mois

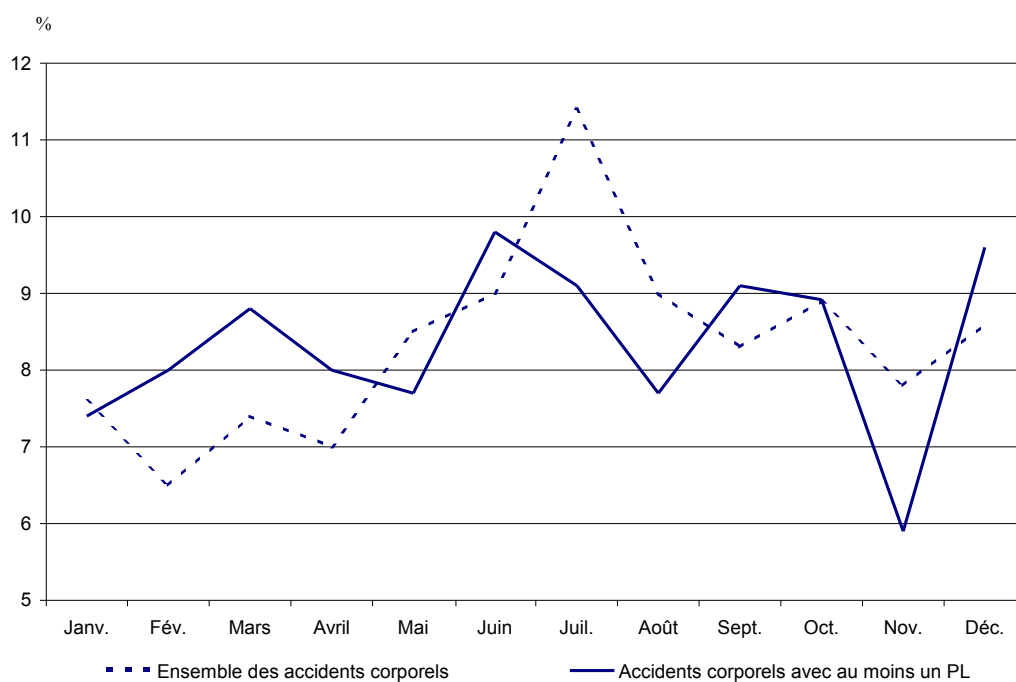


Tués

	Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition des tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition des tués dans l'ensemble des accidents corporels
Janvier	54	7,4 %	7,6 %
Février	58	8,0 %	6,5 %
Mars	64	8,8 %	7,4 %
Avril	58	8,0 %	7,0 %
Mai	56	7,7 %	8,5 %
Juin	71	9,8 %	9,0 %
Juillet	66	9,1 %	11,4 %
Août	56	7,7 %	9,0 %
Septembre	66	9,1 %	8,3 %
Octobre	65	8,9 %	8,9 %
Novembre	43	5,9 %	7,8 %
Décembre	70	9,6 %	8,6 %
Total	727	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition du nombre de tués selon le mois



Alors que la gravité moyenne, exprimée en tués pour 100 accidents corporels impliquant au moins un poids lourd, est de 16,5, elle a connu sa valeur la plus forte en décembre (19,4) puis en août (19,2) et mars (18,7) et sa valeur la plus faible en novembre (11,4).

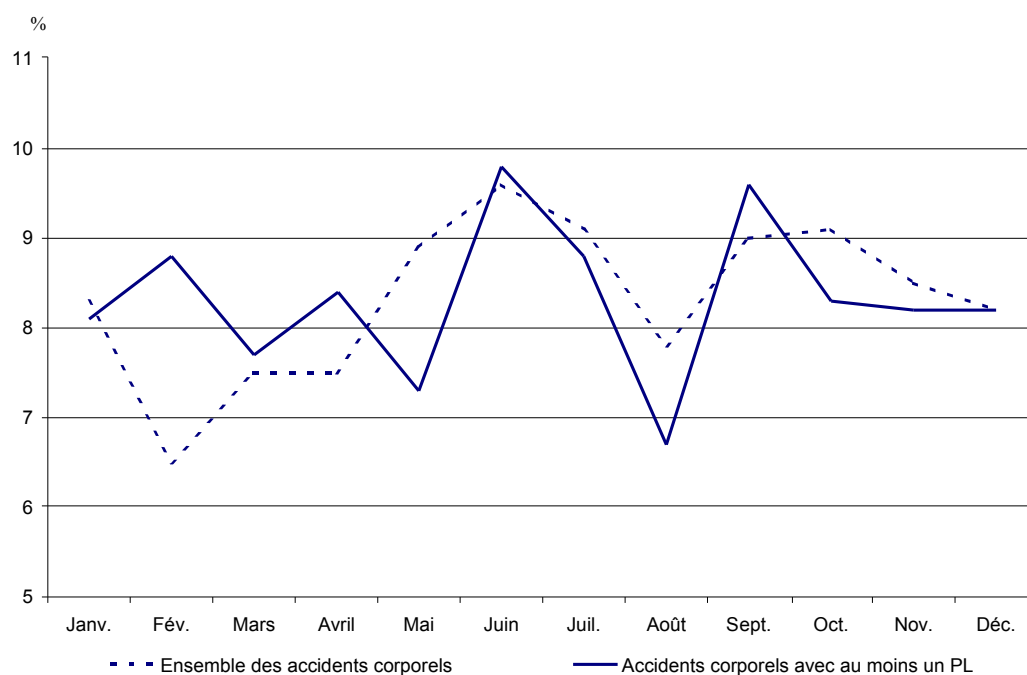
Blessés

	Nombre de blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés dans l'ensemble des accidents corporels
Janvier	428	8,1 %	8,3 %
Février	468	8,8 %	6,5 %
Mars	411	7,7 %	7,5 %
Avril	447	8,4 %	7,5 %
Mai	388	7,3 %	8,9 %
Juin	521	9,8 %	9,6 %
Juillet	467	8,8 %	9,1 %
Août	358	6,7 %	7,8 %
Septembre	510	9,6 %	9,0 %
Octobre	441	8,3 %	9,1 %
Novembre	437	8,2 %	8,5 %
Décembre	436	8,2 %	8,2 %
Total	5 312	100,0 %	100,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

La répartition du nombre de blessés dans les accidents impliquant au moins un poids lourd est très proche de celle de l'ensemble des accidents.

Répartition du nombre de blessés selon le mois



**Données
internationales
2004**

Données internationales 2004

Les données contenues dans les trois premières colonnes du tableau ci-après concernent les accidents impliquant au moins un poids lourd et les victimes dans ces accidents (victimes à bord du ou des poids lourds et victimes parmi les autres usagers).

2004	Accidents corporels impliquant au moins un poids lourd			Gravité (tués/100 accidents corporels)	Nombre total de tués	Part des tués dans les accidents avec PL dans le total des tués	Nombre de tués dans les accidents avec PL pour 100 000 habitants
	Accidents corporels	Tués	Blessés				
Allemagne	15 369	779	20 536	5,07	5 842	13,3 %	0,94
Autriche	2 172	149	2 797	6,86	878	17,0 %	1,82
Canada (2003)	5 376	540	12 672	10,0	2 766	19,5 %	1,67
Espagne	5 486	766	7 635	14,0	4 741	16,2 %	1,76
Finlande	604	2	164	0,33	375	0,53 %	0,04
France	4 212	736	4 997	17,5	5 530	13,3 %	1,21
Grande-Bretagne	11 542	449	15 697	3,89	3 221	13,9 %	0,77
Islande (2003)	47	2	ND	4,26	23	8,70 %	0,69
Pays-Bas (2003)	1 432	158	1 698	11,0	1 028	15,4 %	0,98
Portugal	1 872	161	2 455	8,60	1 294	12,4 %	1,52
Suisse	759	52	929	6,85	510	10,2 %	0,70
Tchéquie (2003)	3 740	326	4 926	8,72	1 447	22,5 %	3,20

ND : non disponible.

Source : International Road Traffic and Accident Database (IRTAD).

Mis à part l'Islande pour laquelle les effectifs sont très faibles, on constate que c'est en France que la gravité des accidents impliquant au moins un poids lourd est la plus forte, deux fois plus qu'au Portugal ou qu'en Tchéquie. C'est en Finlande qu'elle est la plus faible. Il aurait été plus juste de comparer les pays entre eux à partir du taux de tués aux kilomètres parcourus mais cette dernière donnée est difficile à obtenir car de nombreux pays fournissent des parcours pour l'ensemble des camionnettes et des poids lourds.

C'est en Tchéquie, suivie par le Canada que la part que représentent les tués dans les accidents avec au moins un poids lourd dans le total des tués est la plus forte. A noter que cette proportion est également forte aux Pays-Bas, en Autriche et en Espagne.

Rapporté au nombre d'habitants, c'est en Tchéquie que le nombre de tués dans les accidents impliquant un ou des poids lourds est le plus fort et c'est en Finlande qu'il est le plus faible.

Évolution des accidents depuis 2001

Évolution des accidents

Ensemble des réseaux	2001	2002	2003	2004	2005	2005/2001
Nombre d'accidents corporels	116 745	105 470	90 220	85 390	84 525	- 27,6 %
Nombre d'accidents corporels avec poids lourd(s)	6 039	5 333	4 472	4 212	4 410	- 27,0 %
% d'accidents corporels avec poids lourd(s) / total des accidents corporels	5,2	5,1	5,0	4,9	5,2	0,0 point
Nombre d'accidents mortels	6 920	6 549	5 168	4 766	4 857	- 29,8 %
Nombre d'accidents mortels avec poids lourd(s)	892	823	639	628	651	- 27,0 %
% d'accidents mortels avec poids lourd(s) / total des accidents mortels	12,9	12,6	<i>12,4</i>	13,2	13,4	+ 0,5 point
Nombre de tués ¹ dans l'ensemble des accidents	8 253	7 742	6 126	5 593	5 318	- 35,6 %
Nombre de tués ¹ dans les accidents avec poids lourd(s)	1 074	1 005	770	744	727	- 32,3%
% de tués dans les accidents avec poids lourd(s) / total des tués	13,0	13,0	<i>12,6</i>	13,3	13,7	+ 0,7 point
Gravité ² tous accidents	7,07	7,34	6,79	6,55	6,29	- 0,78 point
Gravité ² des accidents sans poids lourd	6,48	6,73	6,25	5,97	5,73	- 0,75 point
Gravité ² des accidents avec poids lourd(s)	17,8	18,8	17,2	17,7	16,5	- 1,3 point
Nombre de véhicules impliqués dans les accidents	203 301	182 027	155 087	147 308	145 478	- 28,4 %
Nombre de poids lourds impliqués dans les accidents	6 464	5 719	4 805	4 539	4 730	- 26,8 %
% de poids lourds impliqués / ensemble des véhicules impliqués	3,2	3,1	3,1	3,1	3,3	+ 0,1 point

1. Les nombres de tués de l'édition précédente « *les poids lourds et la sécurité routière en France en 2003* » ont été multipliés par 1,069, coefficient de passage du tué à six jours au tué à trente jours selon la nouvelle définition de la gravité adoptée en 2005.

2. Gravité : nombre de tués pour 100 accidents corporels.

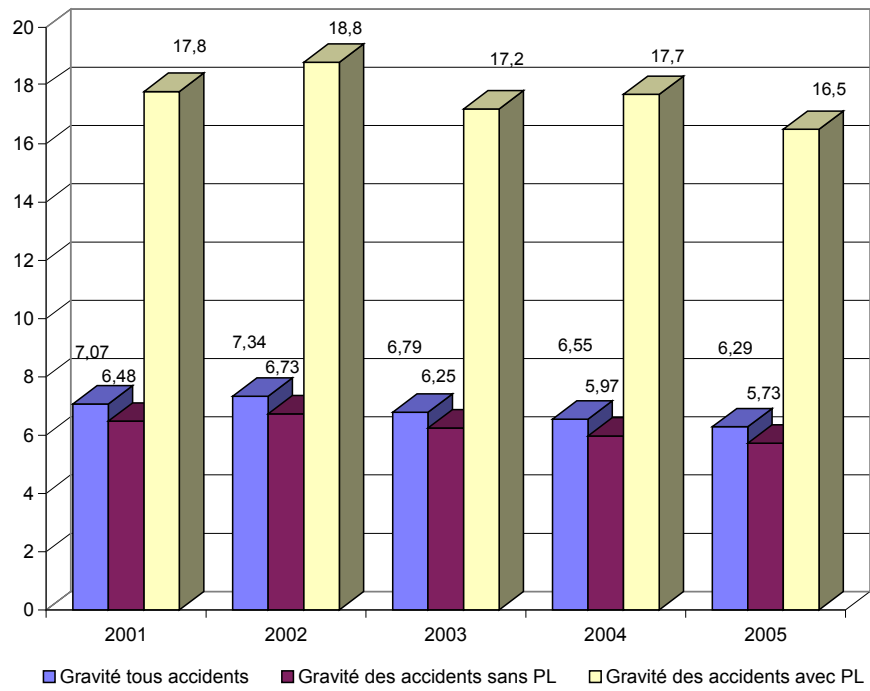
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.

Source : ONISR, fichier des accidents.

En cinq ans, le nombre d'accidents corporels avec au moins un poids lourd a diminué de 27,0 %, soit de la même façon que l'ensemble des accidents corporels (- 27,6 %). En revanche, le nombre d'accidents mortels avec poids lourds diminue un peu moins vite (- 27,0 %) que l'ensemble des accidents mortels (- 29,8 %) tout comme le nombre de tués dans les accidents avec poids lourds (- 32,3 % contre - 35,6 %).

Par ailleurs, la gravité des accidents avec poids lourds, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, diminue de 1,3 point contre seulement - 0,78 point pour l'ensemble des accidents corporels.

Évolution de la gravité des accidents



Milieu urbain	2001	2002	2003	2004	2005	2005/2001
Nombre d'accidents corporels	77 258	68 738	60 188	57 825	58 680	- 24,0 %
Nombre d'accidents corporels avec poids lourd(s)	2 278	1 853	<i>1 535</i>	<i>1 535</i>	1 699	- 25,4 %
% d'accidents corporels avec poids lourd(s) / total des accidents corporels	2,9	2,7	<i>2,6</i>	<i>2,7</i>	2,9	- 0,1 point
Nombre d'accidents mortels	2 022	1 842	1 496	<i>1 386</i>	1 569	- 22,4 %
Nombre d'accidents mortels avec poids lourd(s)	205	171	<i>110</i>	166	160	- 22,0 %
% d'accidents mortels avec poids lourd(s) / total des accidents mortels	10,1	9,3	<i>7,4</i>	12,0	10,2	+ 0,1 point
Nombre de tués ¹ dans l'ensemble des accidents	2 303	2 079	1 686	<i>1 551</i>	1 664	- 27,7 %
Nombre de tués ¹ dans les accidents avec poids lourd(s)	230	189	<i>122</i>	185	164	- 28,6 %
% de tués dans les accidents avec poids lourd(s) / total des tués	10,0	9,1	<i>7,2</i>	11,9	9,9	- 0,1 point
Gravité ² tous accidents	2,98	3,02	2,80	<i>2,68</i>	2,84	- 0,14 point
Gravité ² des accidents sans poids lourd	2,76	2,83	2,67	<i>2,43</i>	2,63	- 0,13 point
Gravité ² des accidents avec poids lourd(s)	10,1	10,2	<i>7,95</i>	12,0	9,65	- 0,45 point
Nombre de véhicules impliqués dans les accidents	134 324	118 790	103 790	<i>99 786</i>	100 511	- 25,2 %
Nombre de poids lourds impliqués dans les accidents	2 347	1 912	1 585	<i>1 579</i>	1 750	- 25,4 %
% de poids lourds impliqués / ensemble des véhicules impliqués	1,7	1,6	<i>1,5</i>	1,6	1,7	0,0 point

1. Les nombres de tués de l'édition précédente « *les poids lourds et la sécurité routière en France en 2003* » ont été multipliés par 1,069, coefficient de passage du tué à six jours au tué à trente jours selon la nouvelle définition de la gravité adoptée en 2005.

2. Gravité : nombre de tués pour 100 accidents corporels.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.

Source : ONISR, fichier des accidents.

En milieu urbain, les accidents corporels et les accidents mortels avec au moins un poids lourd ainsi que le nombre de tués dans ces accidents ont diminué d'un quart en cinq ans, soit dans une proportion équivalente à celle constatée pour l'ensemble des accidents corporels et mortels.

En revanche, la gravité des accidents impliquant au moins un poids lourd sur ce réseau diminue un peu plus vite (- 0,4 point) que l'ensemble des accidents (- 0,14 point).

Rase campagne	2001	2002	2003	2004	2005	2005/2001
Nombre d'accidents corporels	39 487	36 732	30 032	27 565	25 845	– 34,5 %
Nombre d'accidents corporels avec poids lourd(s)	3 761	3 480	2 937	2 677	2 711	– 27,9 %
% d'accidents corporels avec poids lourd(s) / total des accidents corporels	9,5	9,5	9,8	9,7	10,5	+ 1,0 point
Nombre d'accidents mortels	4 898	4 707	3 672	3 380	3 288	– 32,9 %
Nombre d'accidents mortels avec poids lourd(s)	687	652	529	462	491	– 28,5 %
% d'accidents mortels avec poids lourd(s) / total des accidents mortels	14,0	13,9	14,4	13,7	14,9	+ 0,9 point
Nombre de tués ¹ dans l'ensemble des accidents	5 950	5 662	4 441	4 042	3 654	– 38,6 %
Nombre de tués ¹ dans les accidents avec poids lourd(s)	845	816	648	559	563	– 33,3 %
% de tués dans les accidents avec poids lourd(s) / total des tués	14,2	14,4	14,6	13,8	15,4	+ 1,2 point
Gravité ² tous accidents	15,1	15,4	14,8	14,7	14,1	– 0,93 point
Gravité ² des accidents sans poids lourd	14,3	14,6	14,0	14,0	13,4	– 0,93 point
Gravité ² des accidents avec poids lourd(s)	22,5	23,4	22,1	20,9	20,8	– 1,7 point
Nombre de véhicules impliqués dans les accidents	68 977	63 237	51 297	47 522	44 967	– 34,8 %
Nombre de poids lourds impliqués dans les accidents	4 117	3 807	3 220	2 960	2 980	– 27,6 %
% de poids lourds impliqués / ensemble des véhicules impliqués	6,0	6,0	6,3	6,2	6,6	+ 0,7 point

1. Les nombres de tués de l'édition précédente « *les poids lourds et la sécurité routière en France en 2003* » ont été multipliés par 1,069, coefficient de passage du tué à six jours au tué à trente jours selon la nouvelle définition de la gravité adoptée en 2005.

2. Gravité : nombre de tués pour 100 accidents corporels.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.

Source : ONISR, fichier des accidents.

En rase campagne, les accidents corporels impliquant au moins un poids lourd diminuent moins vite en cinq ans que l'ensemble des accidents (– 27,9 % contre – 34,5 %). Il en va de même pour le nombre d'accidents mortels (– 28,5 % contre – 32,9 %) et le nombre de tués (– 33,3 % contre – 38,6 %).

En revanche, la gravité des accidents impliquant au moins un poids lourd sur ce réseau diminue plus vite (– 1,7 point) que l'ensemble des accidents (– 0,93 point).

Évolution des comportements

La responsabilité des poids lourds dans les accidents corporels de la circulation routière

Il s'agit ici d'une présomption de responsabilité issue des fichiers BAAC qui n'a aucun lien avec les condamnations qui peuvent être prononcées ensuite. Par ailleurs, dans de nombreux cas il n'a pas été possible d'attribuer l'entière responsabilité de l'accident à l'usager car de multiples facteurs ont pu intervenir comme un incident mécanique ou l'état de la voirie (pour des informations plus détaillées sur les autres catégories de véhicules, le lecteur se reportera à la brochure « la sécurité routière en France – Bilan de l'année 2005 » dans sa version papier éditée par la Documentation française ou sur le site www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire dans sa version électronique).

. Accidents à un véhicule avec piéton

Dans les accidents impliquant un véhicule seul et un piéton, la proportion de conducteurs responsables est de l'ordre de 56 %. Dans le cas d'un accident entre un poids lourd et un piéton, le conducteur du poids lourd est responsable dans 54,1 % des cas et le piéton dans 20,6 % des cas (à titre de comparaison, dans le cas d'un conflit entre une voiture de tourisme et un piéton, les chiffres sont respectivement de 56,9 % et 19,5 %).

. Accidents à deux véhicules sans piéton

Le fichier des accidents montre que dans les accidents corporels à deux véhicules sans piéton, les conducteurs de poids lourds sont responsables dans 35 % des cas. Ce pourcentage ne signifie toutefois pas qu'ils sont non-responsables dans 65 % des cas car si les torts semblent partagés entre les deux conducteurs, les forces de l'ordre ne s'engagent pas. En réalité, ils sont non-responsables dans 51 % des cas comme le montre le tableau ci-dessous :

Responsabilité croisée dans les accidents impliquant deux véhicules sans piéton		Conducteur responsable							Total
		Bicyclette	Cyclomoteur	Motocyclette	Voiture de tourisme	Camionnette	Poids lourd	Autre véhicule	
Conducteur non responsable	Bicyclette	-	46 %	37 %	47 %	53 %	50 %	30 %	46 %
	Cyclomoteur	30 %	-	33 %	39 %	39 %	30 %	27 %	39 %
	Motocyclette	48 %	46 %	-	48 %	54 %	38 %	33 %	48 %
	Voiture de tourisme	32 %	42 %	31 %	-	49 %	33 %	27 %	35 %
	Camionnette	31 %	46 %	33 %	38 %	-	27 %	24 %	37 %
	Poids lourd	24 %	52 %	45 %	54 %	66 %	-	26 %	51 %
	Autre véhicule*	39 %	51 %	41 %	53 %	58 %	56 %	-	50 %
	Total	32 %	43 %	32 %	45 %	50 %	35 %	28 %	40 %

* : transport en commun, tracteur agricole, voiturette, engin spécial... dénommés par commodité véhicules utilitaires dans les commentaires.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Lorsqu'ils sont responsables de l'accident, les conducteurs de poids lourds le sont pour la valeur la plus basse à 27 % contre les camionnettes et pour la valeur la plus forte à 56 % contre les véhicules utilitaires.

Vitesse

. Définition

Les enquêtes spécialisées dans le relevé des vitesses des poids lourds ne permettent pas d'avoir de bonnes indications pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC la nuit. Par ailleurs, étant donné la complexité de la grille des limitations des vitesses en fonction des catégories de réseau routier, du PTAC et des catégories de plus de 3,5 tonnes depuis décembre 1992 (*cf. tableau infra*), les techniques de reconnaissance visuelle utilisées pour les mesures ne permettent pas d'estimer correctement les vitesses moyennes et les taux de dépassement de la vitesse limite de chaque catégorie administrative spécifiée dans la grille. Cependant, nous pouvons classer les poids lourds selon une autre répartition (le nombre d'essieux) pour laquelle les mesures sont plus aisées.

. Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les poids lourds de deux essieux (en km/h)

	2001	2002	2003	2004	2005
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	<i>94</i>	95	96	96	97
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	87	90	91	92	91
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	95	96	95	93	<i>90</i>
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	81	77	78	77	76
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	<i>80</i>	85	82	81	83
Traversées d'agglomérations (< de 5 000 habitants) par RN (50 km/h)	58	56	53	52	<i>51</i>

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la Gendarmerie nationale.

(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les Compagnies républicaines de sécurité.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.

Source : DSCR/Institut de sondages Lavalie.

Répartition par classes de vitesse des poids lourds de deux essieux

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2x2 voies	Routes nationales à 2 ou 3 voies	Routes départementales	Traversées par RN
<40	0,2 %	0,2 %	0,0 %	0,9 %	0,5 %	14,7 %
40-50	0,2 %	0,2 %	0,6 %	0,5 %	0,0 %	35,2 %
50-60	0,4 %	1,5 %	4,0 %	6,8 %	7,5 %	34,5 %
60-70	0,4 %	2,8 %	4,9 %	23,3 %	9,1 %	14,3%
70-80	2,2 %	9,1 %	15,7 %	32,0 %	17,7 %	1,3 %
80-90	27,2 %	35,1 %	29,7 %	28,2 %	38,2 %	0,0 %
90-100	42,2 %	35,1 %	19,7 %	7,3 %	21,5 %	0,0 %
100-110	11,9 %	9,0 %	17,1 %	0,7 %	4,3 %	0,0 %
110-120	10,8 %	6,0 %	6,6 %	0,2 %	0,5 %	0,0 %
>120	4,5 %	1,1 %	1,7 %	0,0 %	0,5 %	0,0 %

Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

. Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les poids lourds de trois essieux (en km/h)

	2001	2002	2003	2004	2005
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	87	91	91	92	92
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	83	<i>81</i>	88	90	90
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	87	88	92	89	86
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	82	80	82	78	78
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	84	84	82	<i>81</i>	82
Traversées d'agglomérations (< de 5 000 habitants) par RN (50 km/h)	59	61	59	53	52

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la Gendarmerie nationale.

(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les Compagnies républicaines de sécurité.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.

Source : DSCR/Institut de sondages Lavalie.

Répartition par classes de vitesse des poids lourds de trois essieux

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2x2 voies	Routes nationales à 2 ou 3 voies	Routes départementales	Traversées par RN
<40	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,5 %	0,7 %	10,5 %
40-50	0,0 %	0,0 %	1,8 %	1,0 %	0,7 %	34,8 %
50-60	0,0 %	0,7 %	4,5 %	5,3 %	3,7 %	37,0 %
60-70	0,4 %	3,6 %	5,7 %	16,3 %	9,7 %	13,3 %
70-80	3,0 %	9,6 %	15,2 %	34,9 %	20,1 %	3,3 %
80-90	44,3 %	39,7 %	32,4 %	30,6 %	43,3 %	1,1 %
90-100	44,7 %	36,3 %	27,7 %	11,0 %	20,1 %	0,0 %
100-110	3,4 %	7,5 %	9,2 %	0,5 %	1,5 %	0,0 %
110-120	2,7 %	2,6 %	3,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
>120	1,5 %	0,0 %	0,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

. Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les poids lourds de quatre essieux et plus (en km/h)

	2001	2002	2003	2004	2005
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	89	91	91	91	91
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	85	88	88	90	89
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	88	88	87	87	86
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	82	80	76	80	77
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	84	85	83	80	82
Traversées d'agglomérations (< de 5 000 habitants) par RN (50 km/h)	60	59	57	54	50

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la Gendarmerie nationale.

(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les Compagnies républicaines de sécurité.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.

Source : DSCR/Institut de sondages Lavalie.

Répartition par classes de vitesse des poids lourds de quatre essieux et plus

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2x2 voies	Routes nationales à 2 ou 3 voies	Routes départementales	Traversées par RN
<40	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,8 %	0,0 %	11,0 %
40-50	0,0 %	0,1 %	0,3 %	1,0 %	0,7 %	41,4 %
50-60	0,1 %	0,3 %	1,4 %	5,4 %	2,8 %	36,5 %
60-70	0,5 %	2,5 %	2,7 %	18,9 %	9,1 %	8,8 %
70-80	3,0 %	10,6 %	16,9 %	30,4 %	28,2 %	2,2 %
80-90	46,7 %	42,8 %	54,7 %	33,6 %	39,9 %	0,0 %
90-100	46,6 %	40,2 %	21,2 %	9,7 %	18,9 %	0,0 %
100-110	1,3 %	2,1 %	1,7 %	0,3 %	0,2 %	0,0 %
110-120	0,7 %	1,0 %	0,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
>120	1,1 %	0,5 %	0,1 %	0,0 %	0,2 %	0,0 %

Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

. Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les poids lourds transportant des matières dangereuses (en km/h)

	2001	2002	2003	2004	2005
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	86	87	87	86	86
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	82	85	84	85	86
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	84	81	80	80	80
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	75	73	74	71	75
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	73	76	74	73	64
Traversées d'agglomérations (< de 5 000 habitants) par RN (50 km/h)	59	53	64	49	50

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la Gendarmerie nationale.

(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les Compagnies républicaines de sécurité.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.

Source : DSCR/Institut de sondages Lavalie.

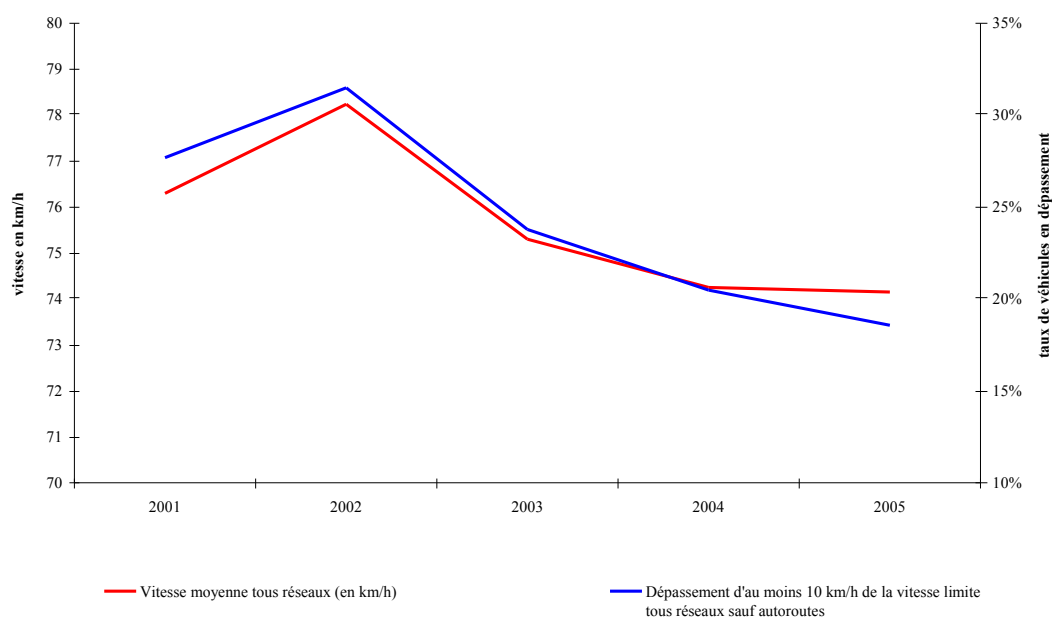
Répartition par classes de vitesse des transports de matières dangereuses

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2x2 voies	Routes nationales à 2 ou 3 voies	Routes départementales	Traversées par RN
<40	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	4,8 %	11,5 %
40-50	0,0 %	0,0 %	1,0 %	3,0 %	0,0 %	42,3 %
50-60	0,4 %	0,4 %	3,8 %	0,0 %	42,9 %	26,9 %
60-70	0,0 %	1,3 %	9,6 %	30,3 %	19,0 %	19,2 %
70-80	18,2 %	19,9 %	37,5 %	36,4 %	28,6 %	0,0 %
80-90	60,4 %	58,9 %	33,7 %	27,3 %	4,8 %	0,0 %
90-100	20,0 %	17,8 %	11,5 %	3,0 %	0,0 %	0,0 %
100-110	0,0 %	0,8 %	1,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
110-120	0,4 %	0,8 %	1,9 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
>120	0,4 %	0,0 %	0,0 %	0,0%	0,0 %	0,0 %

Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

Globalement, en 2005 par rapport à 2004, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont restées à peu près stables, à l'exception notable des traversées d'agglomérations par les routes nationales où elles se sont nettement améliorées, surtout pour les poids lourds de quatre essieux et plus qui représentent la grande majorité du parc.

Évolution de la vitesse moyenne et des taux de dépassement des poids lourds



Influence de l'alcool en 2005

. Accidents corporels

Conducteurs	impliqués dans un accident corporel				
	Total conducteurs	au taux d'alcoolémie connu	%	au taux d'alcoolémie positif	% (*)
de poids lourds	4 643	4 339	93,5	45	1,0
de voitures de tourisme	93 720	81 974	87,4	5 169	5,5
Ensemble des conducteurs	142 034	120 688	85,0	6 735	4,7

(*) par rapport aux taux d'alcoolémie connus

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les conducteurs de poids lourds impliqués dans les accidents corporels sont moins souvent alcoolisés que les conducteurs de véhicules légers ou que l'ensemble des conducteurs.

. Accidents mortels

Conducteurs	impliqués dans un accident mortel				
	Total conducteurs	au taux d'alcoolémie connu	%	au taux d'alcoolémie positif	% (*)
de poids lourds	697	683	98,0	9	1,3
de voitures de tourisme	5 198	4 856	93,4	919	17,7
Ensemble des conducteurs	7 775	7 203	92,6	1 227	15,8

(*) par rapport aux taux d'alcoolémie connus

Source : ONISR, fichier des accidents.

Pour les accidents mortels, les conducteurs de poids lourds sont également beaucoup moins souvent alcoolisés que les autres conducteurs et la différence est encore plus nette, ce qui semble suggérer que l'alcool est beaucoup moins facteur d'accident mortel pour eux que pour les autres conducteurs.

Délits et infractions spécifiques aux poids lourds

Nature du délit	2004	2005
Absence ou modification du dispositif de limitation de vitesse par construction de véhicule de transport routier	387	307
Nature de l'infraction	2004	2005
Conduite de véhicule de PTAC supérieur à 3,5 tonnes ou de longueur supérieure à 7 mètres hors des deux voies de droite sur une route à trois voies ou plus	1 573	1 317
Circulation de véhicule pendant une période d'interdiction ou de restriction de circulation	14 914	15 668
Circulation de véhicule de transport routier équipé d'un appareil de contrôle en mauvais état de fonctionnement	376	251
Refus de présenter un véhicule à une bascule en vue de sa pesée	29	27
Incitation par employeur ou donneur d'ordre au non respect des règles administratives des transports routiers	1 186	987
Infractions relatives à la taxe spéciale dite à l'essieu	4 933	4 278
Infractions relatives au temps de conduite et de repos	38 082	37 266
Infractions relatives au contrôle des conditions de travail des transports routiers	39 651	37 888
Infractions relatives au transport de matières dangereuses	2 722	2 659
Infractions relatives à la surcharge des véhicules** (1)	26 913	25 804
Infractions à la réglementation sociale européenne** (2)	46 455	31 955
Infractions à la réglementation des transports** (2)	9 287	13 887

ND : non disponible.

(1) Campagnes effectuées par les équipes de pesées des DRE lors des opérations de contrôle.

(2) Résultats des contrôles effectués par l'ensemble des corps de contrôle.

Sources : Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité intérieure et des Libertés locales – DLPAJ/CSR/BURRV et

** Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer – DGMT.

L'enquête sur les conditions de vie et aspirations des Français

L'enquête du CREDOC sur les « conditions de vie et aspirations des Français » de juin 2005 comportait pour la première fois deux questions relatives aux poids lourds. Elle montre que 78 % des personnes interrogées considèrent que les poids lourds sont dangereux (39 % très dangereux). Ils sont par ailleurs considérés comme gênants d'autant plus que la route est étroite comme le montre le tableau ci-dessous :

	Routes départementales	Routes nationales	Autoroutes
Gêne insupportable	30	15	13
Gêne importante	51	49	27
Sous-total « gêne significative »	81	64	40
Gêne peu importante	16	29	36
Gêne pas du tout importante	3	6	23
Sous-total « absence de gêne importante »	19	35	59
Ne les utilise pas	0	1	1
Ensemble (y compris « ne sais pas »)	100	100	100

A la question : « Voici différentes gênes occasionnées par la présence de poids lourds dans la circulation sur routes ou autoroutes. Dites-moi, pour chacune d'entre elles, si elle constitue, selon vous, une gêne importante ou pas lorsque vous roulez ? », les réponses ont été les suivantes :

<i>(modalités classées par ordre décroissant de la première colonne)</i>	La présence de poids lourds provoque :				Total (y compris « ne sais pas »)
	Une gêne insupportable	Une gêne importante	Une gêne pas trop importante	Pas de gêne du tout	
. Le non-respect des distances entre les poids lourds	43	44	9	3	100
. La vitesse excessive de certains poids lourds	43	40	12	5	100
. L'utilisation de la file de gauche des autoroutes par les poids lourds	42	40	12	5	100
. La difficulté de dépassement des poids lourds sur les routes départementales ou nationales	35	52	9	2	100
. Le manque de visibilité lié à la présence de poids lourds	26	58	12	4	100
. Le sentiment que les poids lourds ne « voient » pas les véhicules légers	23	45	21	10	100
. La difficulté de dépassement des poids lourds sur les autoroutes	22	38	26	14	100
. La différence de taille entre les poids lourds et les véhicules légers	18	47	25	9	100

Les poids lourds et la sécurité routière en France en 2005

L'observatoire national interministériel de sécurité routière, créé en 1982 et placé sous l'autorité du délégué interministériel à la sécurité routière, a en particulier en charge la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales et internationales se rapportant à la sécurité routière.

Ce document, réalisé par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, contient les données détaillées disponibles pour l'année 2005, sur les accidents corporels et les accidents mortels de la circulation routière impliquant au moins un poids lourd, leur gravité et le nombre de victimes dans ces accidents selon qu'ils se produisent en ou hors intersection, en milieu urbain ou en rase campagne ; selon le type de route, la tranche horaire, les antagonistes.

Il contient d'autre part un rappel, sur les cinq dernières années, de l'évolution du bilan des accidents, corporels et mortels, avec véhicules lourds selon le milieu urbain et la rase campagne.

Il révèle par ailleurs leur comportement sur la route en matière de vitesse, d'alcoolémie ou d'infractions.

La Documentation française
29 -31, quai Voltaire
75344 Paris Cedex 07
Téléphone : 01 40 15 70 00
Télécopie : 01 40 15 72 30
www.ladocumentationfrancaise.fr

ISBN
DF
Imprimé en France
Prix : x €