

L'équité bafouée au profit du lobby des routiers

Les poids lourds à l'origine de nombreux accidents graves

« Selon les statistiques... du ministère de l'équipement, le nombre d'accidents corporels au cours de l'année 2002 s'établit à 105.470, soit une baisse de 0,9 % par rapport à 2001. Une diminution peut également être observée s'agissant du nombre de blessés (-10,5 %). Pour le nombre de décès (7.242), la diminution constatée est cependant moins marquée (-6,2 %)... »

Ces chiffres encourageants témoignent d'une réelle prise de conscience de la part des conducteurs. Ils sont également la traduction d'un véritable volontarisme du Gouvernement en la matière, conformément aux souhaits du Président de la République qui, dans son discours du 14 juillet 2002, a fait de la lutte contre l'insécurité routière l'un des trois chantiers prioritaires de son quinquennat.

Il convient, toutefois, d'apporter un éclairage sur **l'implication des poids lourds dans les accidents de la route** au regard de la place qu'ils occupent dans le parc total de véhicules de plus de deux roues (2 %) et dans l'ensemble de la circulation (6,1 % du nombre total de kilomètres parcourus en France).

Ainsi, si **leur implication dans le nombre total d'accidents corporels est de 5,1 %, ils sont, en revanche, impliqués dans 13 % des accidents entraînant la mort** (9,1 % de ces accidents en milieu urbain et 14,4 % en rase campagne).

A cet égard, il convient de noter que **la gravité des accidents** (qui mesure le nombre de tués pour 100 accidents corporels) **impliquant des poids lourds est beaucoup plus importante que la gravité des accidents sans poids lourds : 17,63 contre 6,29**, tous réseaux confondus. Ce ratio est encore plus élevé en rase campagne, où la gravité des accidents avec poids lourds atteint 21,93 %, contre 13,64 % pour les accidents sans poids lourds (respectivement 9,55 % et 2,51 % en milieu urbain) ».

Source : <http://www.senat.fr/rap/a03-075-13/a03-075-134.html> , consulté le 5/3/2004.

En raison d'une vitesse excessive

« Vitesse de jour des poids lourds : [en 2002] Globalement, **les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds se sont détériorées**. Il n'y a que sur les routes nationales à 2 ou 3 voies que la vitesse moyenne diminue pour tous les poids lourds, quel que soit le nombre d'essieux, y compris pour les transports de matières dangereuses ».

Source : http://www.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/Synthese/SY_GEN.pdf , consulté le 5/3/2004.

« Selon l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR), qui mesure depuis plusieurs années les vitesses constatées sur les différents réseaux routiers en fonction du type de véhicule, motards et chauffeurs routiers sont les deux catégories les moins respectueuses des limitations de vitesse. Selon les chiffres constatés entre mai et août 2002, 77,7% des motards ne respectent pas les limitations et 65% les dépassent de plus de 10 km/h. Plus surprenant - et plus inquiétant -, **les chauffeurs routiers arrivent juste derrière : 65% d'entre eux ne respectent pas les limites** et 30% les dépassent de plus de 10 km/h. Enfin, 56,2% des automobilistes ne respectent pas les limitations et 33% les dépassent de plus de 10 km/h ».

Source: Moto net .com http://moto-net.com/p_article.php?RefArticle=298 , consulté le 5/3/2004.

Non sanctionnée, au moins par les radars automatiques

«Pour ne prendre qu'un exemple, les poids lourds ne sont pas concernés par les radars automatiques, et peuvent rouler en toute impunité à 130 de front pendant des kilomètres sans être inquiétés. »

Source : http://www.lmdb-editorial.com/reponseatout/article.php3?id_article=110 , consulté le 5/3/2004.

« Le dispositif actuel ne permet pas d'établir de discrimination entre les véhicules. Néanmoins, la prochaine génération d'appareils sera améliorée en conséquence, et la reconnaissance automatique des poids lourds et autocars permettra d'adapter les seuils ».

Source : <http://www.herault.pref.gouv.fr/34/actualites/CSA/radar.shtm> , consulté le 5/3/2004.

Où est l'équité ?