



**L a S é c u r i t é**  
**d e s**

**P o i d s l o u r d s**

**e n**  
**1 9 9 1**

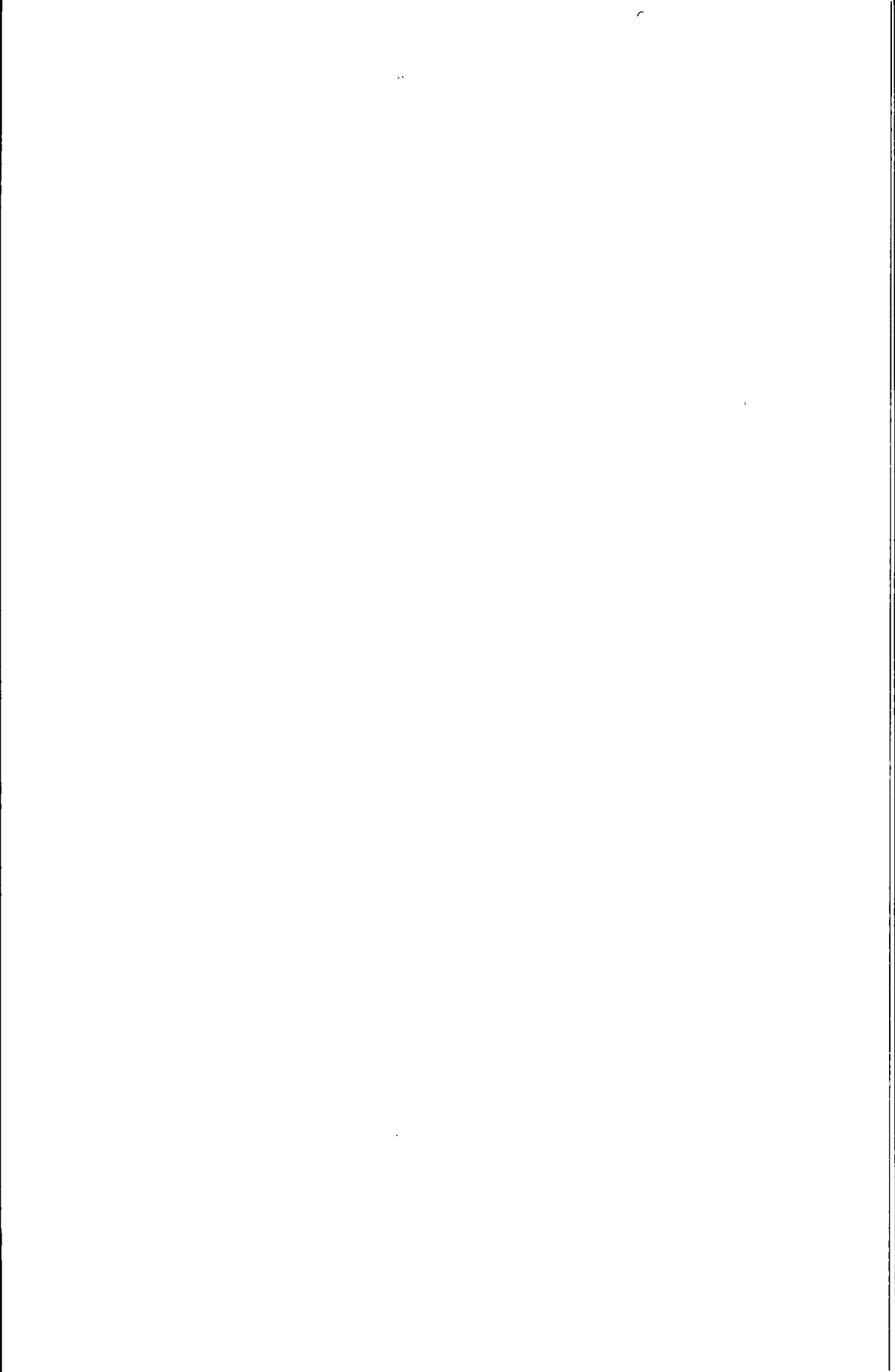
**É t u d e S e c t o r i e l l e**

■  
**Observatoire National  
Interministériel  
de Sécurité Routière**  
■

**CDAT**  
**3739**

La **documentation** Française





OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL  
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

# **La sécurité des poids lourds en 1991**

Étude  
sectorielle

La **documentation** Française

Rédaction : Maryse Lagache  
Jean-Pierre Laflaquière  
Colette Decamme  
Yves Page

*Pour tous renseignements, s'adresser à :*  
l'Observatoire national interministériel de sécurité routière  
La grande arche  
92055 Paris-La Défense Cedex 04  
Téléphone : 40 81 80 42 - 40 81 80 28

# Sommaire

---

<b>Liminaire</b> .....	5
<b>Synthèse générale</b> .....	7
<b>I - Quelques données sur les poids lourds depuis 1981</b> .....	11
I.1. Production française de poids lourds de PTAC supérieur à 4 tonnes.....	13
I.2. Immatriculations de poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes.....	13
I.3. Parc de poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes.....	14
I.4. Nombre de permis de conduire délivrés.....	14
<b>II - L'accidentologie des poids lourds en 1991</b> .....	17
II.1. Les grandes tendances.....	19
II.1.1. Implication des poids lourds dans l'ensemble des accidents corporels.....	19
II.1.2. Implication des poids lourds dans les accidents mortels.....	19
II.1.3. Gravité des accidents corporels.....	20
II.1.4. Victimes des accidents des poids lourds.....	21
II.1.5. Nature du principal antagoniste.....	22
II.2. Analyse spatiale.....	24
II.2.1. En et hors intersection.....	24
II.2.2. En rase campagne et en milieu urbain.....	26
II.2.3. Par catégories de routes.....	30
II.3. Analyse temporelle.....	36
II.3.1. Par tranche horaire.....	36
II.3.2. Selon le jour et la nuit.....	39
II.3.3. Selon le jour de la semaine.....	42
II.4. La sinistralité des poids lourds en 1990.....	45
<b>III - Évolution depuis 1987</b> .....	47
III.1. Des accidents.....	49
III.2. Des comportements.....	52
III.2.1. Vitesse.....	52
III.2.2. Infractions spécifiques aux poids lourds.....	56

1. The first part of the document discusses the importance of maintaining accurate records of all transactions and activities. It emphasizes that this is crucial for ensuring transparency and accountability in the organization's operations.

2. The second part of the document outlines the various methods and tools used to collect and analyze data. It highlights the need for consistent and reliable data collection processes to support effective decision-making.

3. The third part of the document focuses on the role of technology in data management and analysis. It discusses how modern software solutions can streamline data collection, storage, and reporting, thereby improving efficiency and accuracy.

4. The fourth part of the document addresses the challenges associated with data management, such as data quality, security, and privacy. It provides strategies to mitigate these risks and ensure that data is used responsibly and ethically.

5. The fifth part of the document discusses the importance of data governance and the establishment of clear policies and procedures. It stresses that a strong data governance framework is essential for maintaining data integrity and compliance with relevant regulations.

6. The sixth part of the document explores the benefits of data-driven decision-making and how it can lead to improved performance and innovation. It provides examples of successful data-driven initiatives and the impact they have had on the organization.

7. The seventh part of the document discusses the role of data in strategic planning and the development of long-term goals. It highlights how data can provide valuable insights into market trends and customer behavior, enabling the organization to make more informed strategic decisions.

8. The eighth part of the document addresses the importance of data literacy and the need for ongoing training and development. It emphasizes that all employees should have a basic understanding of data and be able to use it effectively in their work.

9. The ninth part of the document discusses the role of data in risk management and the identification of potential threats. It highlights how data can be used to monitor and assess risks, enabling the organization to take proactive measures to prevent or minimize damage.

10. The tenth part of the document discusses the role of data in sustainability and the achievement of social and environmental goals. It highlights how data can be used to track and report on sustainability metrics, enabling the organization to make more informed decisions about its environmental and social impact.

11. The eleventh part of the document discusses the role of data in customer relationship management and the improvement of customer experience. It highlights how data can be used to understand customer needs and preferences, enabling the organization to provide more personalized and effective service.

12. The twelfth part of the document discusses the role of data in talent management and the development of a high-performing workforce. It highlights how data can be used to identify and develop top talent, as well as to track and improve employee performance.

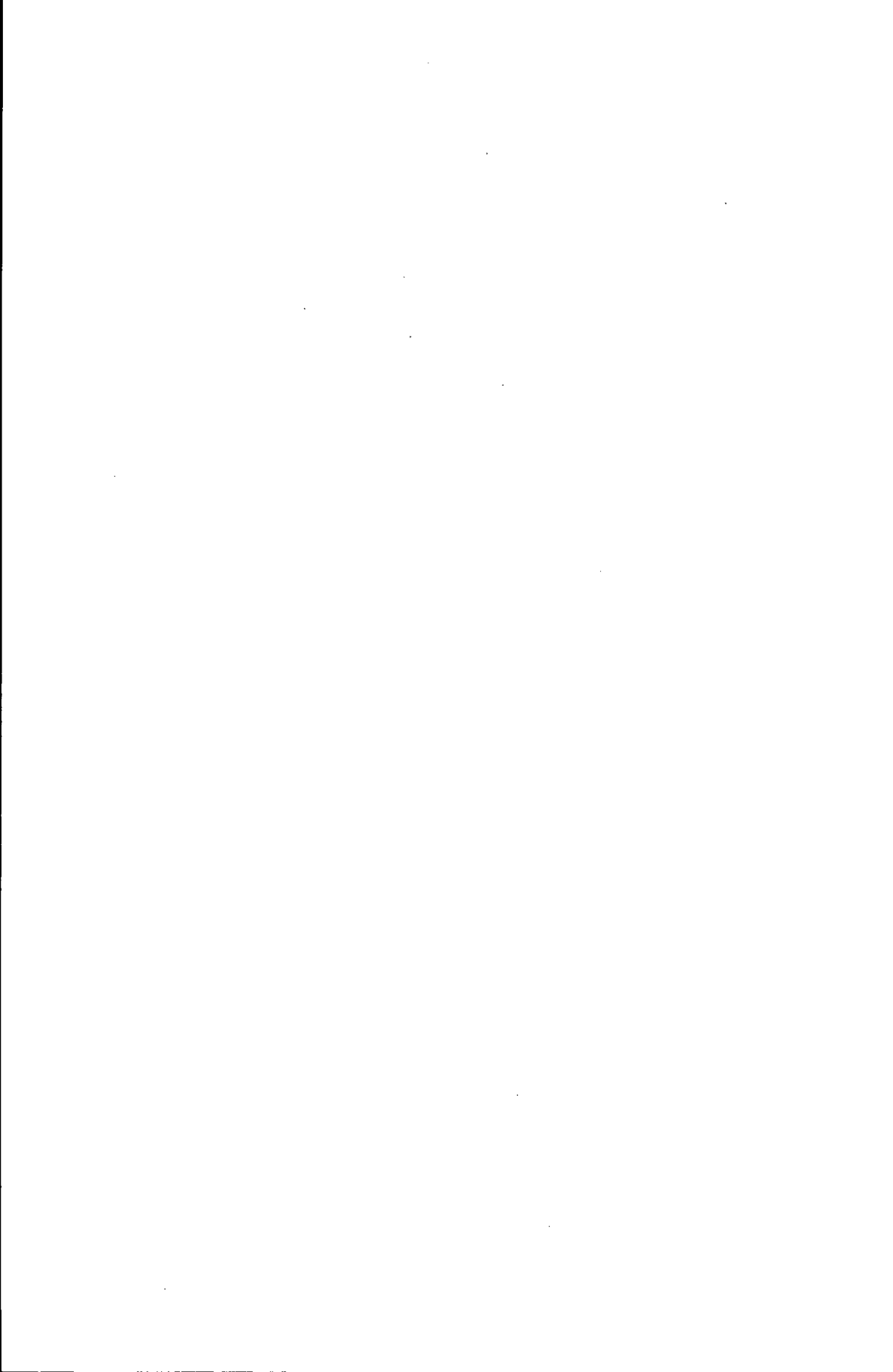
13. The thirteenth part of the document discusses the role of data in innovation and the development of new products and services. It highlights how data can be used to identify market opportunities and customer needs, enabling the organization to develop more innovative and competitive offerings.

14. The final part of the document discusses the role of data in the overall success of the organization and the achievement of its mission and vision. It emphasizes that data is a critical asset and that its effective use is essential for long-term success and growth.

## **Liminaire**

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

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





# **Synthèse générale**

1. The first part of the document is a list of names and titles, including the names of the authors and their positions. The names are listed in a vertical column on the left side of the page.

Le parc de poids lourds de plus de 3,5 tonnes en circulation est en augmentation régulière depuis 1985, mais cette progression est imputable, surtout, à l'augmentation de la production de tracteurs routiers.

En revanche, la production et les immatriculations de poids lourds qui avaient repris en 1987, diminuent en 1990 et 1991.

Après une augmentation en 1988, par rapport à 1987, on assiste depuis à une diminution des nombres d'accidents corporels et mortels impliquant des poids lourds. En revanche, le nombre de tués fluctue à la hausse ou à la baisse d'une année sur l'autre, et augmente en 1991 par rapport à 1990. La gravité, en nombre de tués pour 100 accidents corporels, est en augmentation constante depuis 1987, même si elle a marqué une légère diminution en 1990.

En 1991, les poids lourds ont été impliqués dans 9 349 accidents corporels (soit 6,3 % du nombre total d'accidents corporels) qui ont fait 1 573 tués (16,4 % du total) et 12 186 blessés (5,9 % du total).

Parmi ces 1 573 tués, 154 l'étaient à bord des poids lourds (9,8 %) et 1 419 étaient piétons ou dans d'autres véhicules (90,2 %). En ce qui concerne les blessés, parmi les 12 186 enregistrés, 2 465 se trouvaient à bord des poids lourds (20,2 %) et 9 721 étaient piétons ou dans d'autres véhicules (79,8 %).

Ce sont les usagers de voitures de tourisme qui sont le plus souvent victimes dans les accidents impliquant des poids lourds (1 011 tués, soit 64,3 %), puis les usagers de poids lourds eux-mêmes (154 tués soit 9,8 % dont 129 conducteurs) et les piétons (146 tués soit 9,3 %).

Les poids lourds représentent 2 % du parc total de « 4 roues », parcourent environ 7 % des kilomètres sur l'ensemble du réseau routier français et sont impliqués dans 6,3 % des accidents corporels, mais ces accidents ont une gravité très élevée : 16,8 tués pour 100 accidents corporels contre 6,5 en moyenne pour l'ensemble des accidents (la gravité atteint même 22,8 en rase campagne).

Selon que l'on se situe en ou hors intersection, les accidents corporels impliquant les poids lourds surviennent plus fréquemment hors intersection que l'ensemble des accidents (75 % contre 67 %) et la gravité y est beaucoup plus forte (18,6) qu'en intersection (12,6).

53 % des accidents avec poids lourds ont lieu en rase campagne contre 30 % pour l'ensemble des accidents et, sur les 47 % qui ont lieu en milieu urbain, 26 % le sont dans les agglomérations de plus de 20 000 habitants. La gravité est nettement plus forte en rase campagne (22,8 qu'en milieu urbain (10,1).

C'est sur les routes nationales et départementales que se produisent les plus grands nombres d'accidents avec poids lourds (31,9 % pour chacun des réseaux). 13 % se produisent sur les autoroutes et 23 % sur les voies communales et autres voies. La gravité des accidents est plus forte sur les

routes nationales (24,4) que celle constatée sur l'ensemble des réseaux (16,8). Elle est de 16,7 sur les routes départementales, 16,1 % sur les autoroutes et 6,8 % sur les autres voies.

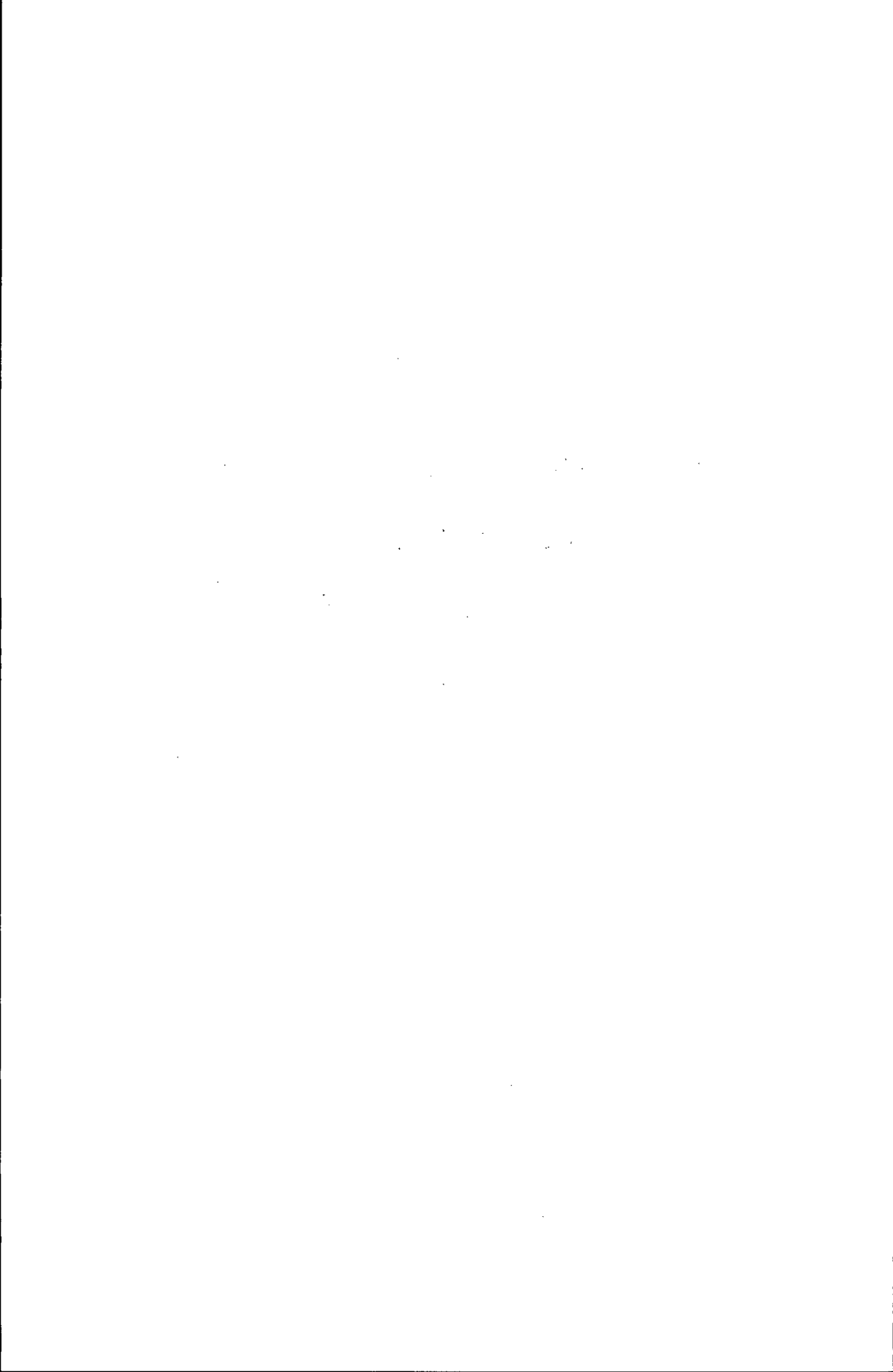
Les accidents impliquant des poids lourds surviennent essentiellement de jour, dans la tranche 6 heures - 18 heures : 73 % contre 60 % pour l'ensemble des accidents, mais lorsqu'ils surviennent de nuit, ils sont beaucoup plus graves puisque la gravité atteint 28,9 entre 3 heures et 6 heures. Pour la tranche 18 heures - 6 heures, elle est de 22,9 contre 14,6 pour la tranche 6 heures - 18 heures.

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

Au niveau du comportement de cette catégorie de véhicules, les vitesses moyennes pratiquées montrent une tendance plutôt à la hausse sur la période de 1987 à 1990, sauf sur les autoroutes de liaison et les routes nationales en traversées de petites agglomérations. En 1991, la tendance s'inverse, sauf sur les autoroutes. Les taux de dépassement de vitesse limite sont tous à la baisse de 1987 à 1991, sauf sur les routes nationales en agglomération, où la limitation a été abaissée à 50 km/h, mais ils restent à des niveaux particulièrement élevés (trois poids lourds sur quatre dépassent la vitesse limite en traversées d'agglomérations, un sur deux sur les routes nationales à 2 x 2 voies et un sur trois sur les routes départementales et les autres routes nationales).

On assiste d'autre part à une augmentation du nombre d'infractions spécifiques aux poids lourds. Celles qui sont le plus fréquemment relevées sont : l'inobservation des limitations de vitesse imposées aux véhicules de PTAC supérieur à 10 tonnes, les infractions relatives à la réglementation sur les dispositifs de freinage, celles relatives à la surcharge des véhicules et le défaut de visite technique.

**Quelques données  
sur les poids lourds  
depuis 1981**



## I.1. Production française de poids lourds de PTAC supérieur à 4 tonnes

	Production totale de poids lourds	dont tracteurs routiers
1981 .....	47 410	8 712
1982 .....	44 545	9 657
1983 .....	39 838	7 331
1984 .....	40 245	8 422
1985 .....	33 154	7 879
1986 .....	32 314	9 319
1987 .....	36 717	10 080
1988 .....	43 983	11 983
1989 .....	48 505	12 976
1990 .....	41 613	11 278
1991 .....	36 495	12 108

Source : L'argus de l'automobile et des locomotions.

On constate une décroissance régulière de la production de 1981 à 1986, suivie d'une augmentation régulière de 1987 à 1989. L'année 1990, marquée par la guerre du Golfe, s'est traduite par un retour en arrière, mouvement qui s'est poursuivi en 1991.

## I.2. Immatriculations de poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes

	Nombre total de poids lourds immatriculés	dont tracteurs routiers
1981 .....	39 706	13 452
1982 .....	39 915	14 356
1983 .....	41 301	15 263
1984 .....	41 744	15 844
1985 .....	35 410	13 168
1986 .....	40 294	15 923
1987 .....	46 248	19 166
1988 .....	50 699	21 049
1989 .....	52 247	22 570
1990 .....	50 470	22 154
1991 .....	44 886	21 092

Source : L'argus de l'automobile et des locomotions.

Si on ne peut constater une tendance très nette pour le nombre total de poids lourds immatriculés, on relève par contre une augmentation régulière

du nombre de tracteurs immatriculés de 1981 à 1989, à l'exception de 1985, suivie par une légère diminution de 1989 à 1991.

### **I.3. Parc de poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes (au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année)**

	Nombre total de poids lourds	dont tracteurs routiers
1981 .....	498 000	134 000
1982 .....	474 000	134 000
1983 .....	472 000	134 000
1984 .....	497 000	134 000
1985 .....	494 000	137 000
1986 .....	494 000	137 000
1987 .....	540 000	140 000
1988 .....	543 000	145 000
1989 .....	547 000	150 000
1990 .....	555 000	160 000
1991 .....	559 000	170 000
1992 .....	573 000	187 000

L'augmentation assez régulière du parc depuis 1985 est, en grande partie, due à l'augmentation du parc de tracteurs routiers.

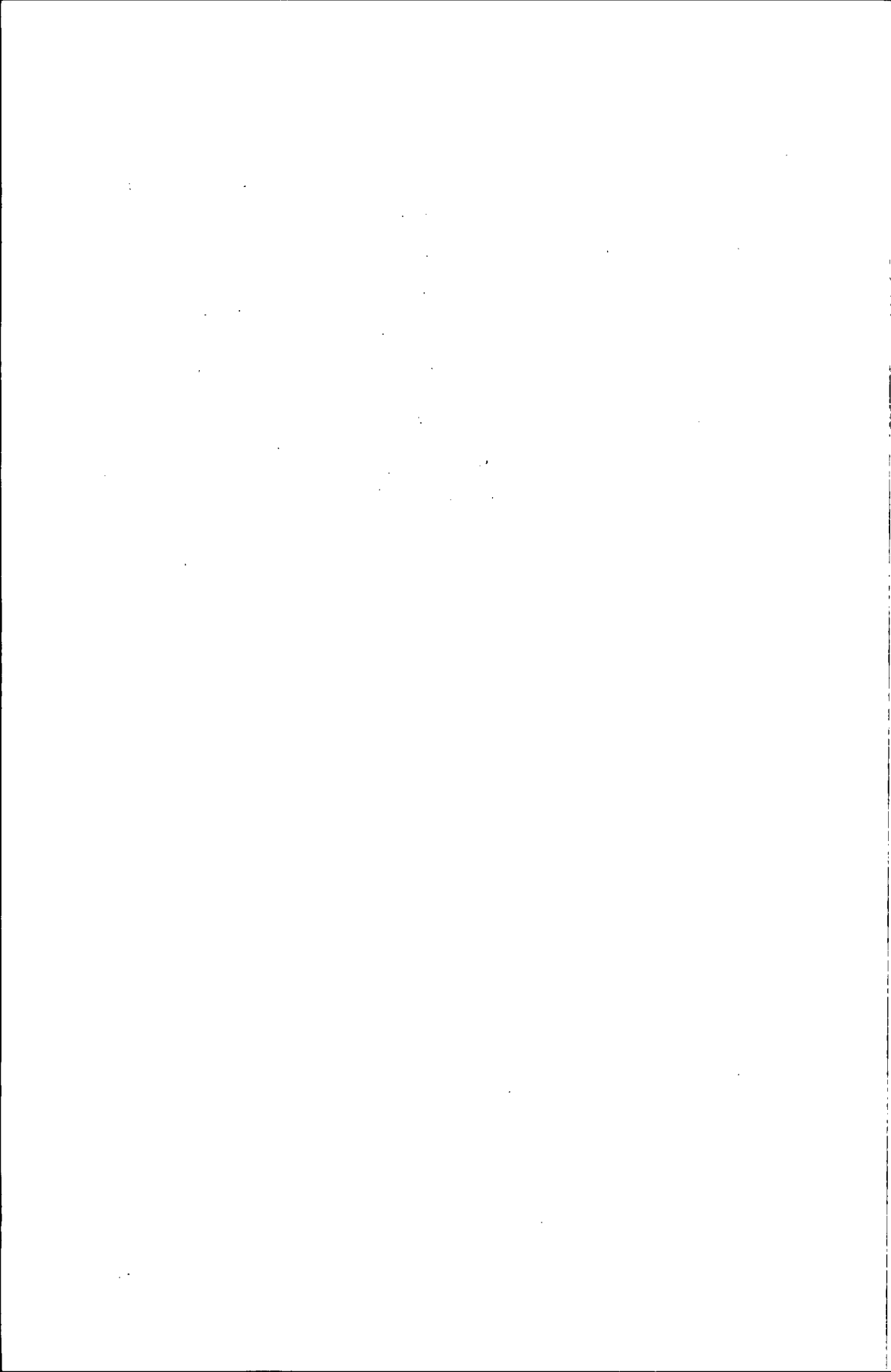
### **I.4. Nombre de permis de conduire délivrés**

	Catégories de permis en 1991	
	C ou équivalent	EC ou équivalent
1981 .....	15 930	19 024
1982 .....	14 190	17 512
1983 .....	13 401	19 133
1984 .....	13 136	20 628
1985 .....	12 753	22 267
1986 .....	12 480	23 714
1987 .....	11 236	26 302
1988 .....	12 627	31 409
1989 .....	13 134	32 029
1990 .....	15 596	28 284
1991 .....	18 772	24 011



## Définition des permis :

- C : depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1990 : véhicules isolés, autres que ceux de la catégorie D (véhicules de transport en commun), dont le PTAC excède 3,5 tonnes.
  - de 1985 à juin 1990 : devient CL avec la même définition.
  - jusqu'en 1984 : véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes et inférieurs ou égaux à 19 tonnes pour les véhicules isolés ou inférieurs ou égaux à 12,5 tonnes pour les véhicules articulés.
  
- EC : depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1990 : ensemble des véhicules couplés dont le véhicule tracteur entre dans la catégorie C, attelé d'une remorque dont le PTAC excède 750 kg.
  - de 1985 à juin 1990 : devient C.
  - jusqu'en 1984 : CL (véhicules utilitaires de plus de 19 tonnes isolés et de plus de 12,5 tonnes articulés).



**L'accidentologie  
des poids lourds  
en 1991**

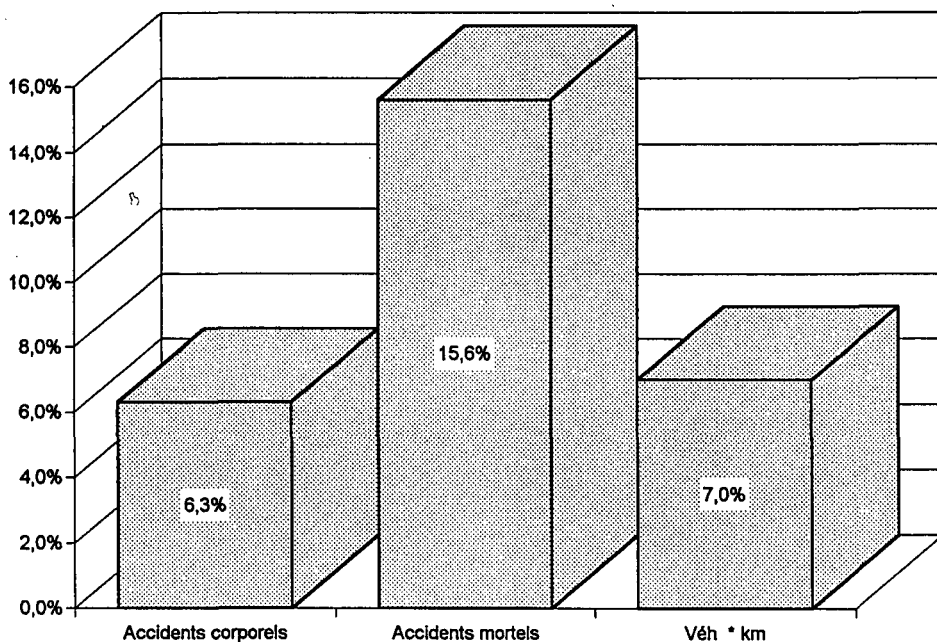


## II.1. Les grandes tendances

### II.1.1. Implication des poids lourds dans l'ensemble des accidents corporels

9349 accidents corporels dans lesquels au moins un poids lourd était impliqué, ont été recensés en 1991, parmi les 148 890 accidents corporels qui se sont produits sur l'ensemble du réseau.

IMPLICATION DES POIDS LOURDS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS



Les poids lourds sont impliqués dans 6,3 % des accidents corporels, alors qu'ils parcourent 7 % des véh./km et représentent 2 % du parc de 4 roues.

10 133 poids lourds ont été impliqués dans ces 9 349 accidents, parmi eux :

- 4 450 véhicules isolés de plus de 3,5 tonnes ;
- 255 tracteurs routiers seuls ;
- 1 021 véhicules avec remorque ;
- 4 407 tracteurs routiers avec semi-remorque.

### II.1.2. Implication des poids lourds dans les accidents mortels

1 324 accidents mortels dans lesquels au moins un poids lourd était impliqué, ont été recensés parmi les 8 509 accidents mortels survenus sur l'ensemble du réseau.

Les poids lourds sont impliqués dans 15,6 % des accidents mortels.

Comparé à leur taux de participation dans l'ensemble des accidents corporels, ce taux de 15,6 % traduit la gravité beaucoup plus importante des accidents impliquant un poids lourd.

1 460 poids lourds ont été impliqués dans ces 1 324 accidents mortels, parmi eux :

- 474 véhicules isolés de plus de 3,5 tonnes ;
- 21 tracteurs routiers seuls ;
- 160 véhicules avec remorque ;
- 805 tracteurs routiers avec semi-remorque.

Les tracteurs routiers avec semi-remorque représentent 55 % des poids lourds impliqués dans les accidents mortels, proportion beaucoup plus forte que celle que l'on trouve pour les accidents corporels, soit 43 %.

### II.1.3. Gravité des accidents corporels

Au cours de l'année 1991, ont été recensés *sur l'ensemble du réseau* :

- 148 890 accidents corporels dans lesquels 9 617 personnes ont été tuées, soit un taux de tués de 6,5 pour 100 accidents ;
- 9 349 accidents avec poids lourds dans lesquels 1 573 personnes ont été tuées, soit un taux de tués de 16,8 pour 100 accidents.

*En rase campagne*, ont été recensés :

- 44 193 accidents corporels dans lesquels 6 195 personnes ont été tuées, soit un taux de tués de 14,0 pour 100 accidents ;
- 4 924 accidents avec poids lourds dans lesquels 1 124 personnes ont été tuées, soit un taux de tués de 22,8 pour 100 accidents.

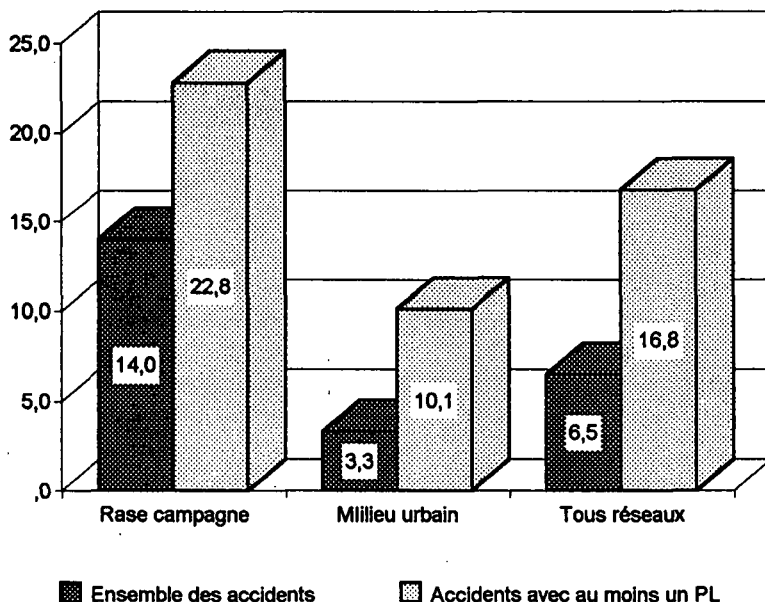
*En milieu urbain*, ont été recensés ;

- 104 697 accidents dans lesquels 3 422 personnes ont été tuées, soit un taux de tués de 3,3 pour 100 accidents ;
- 4 425 accidents avec poids lourds dans lesquels 449 personnes ont été tuées, soit un taux de tués de 10,1 pour 100 accidents.

Tableau récapitulatif :

Taux de tués pour 100 accidents corporels	Rase campagne	Milieu urbain	Ensemble du réseau
Ensemble des accidents avec ou sans poids lourds...	14,0	3,3	6,5
Accidents dans lesquels au moins un poids lourd est impliqué .....	22,8	10,1	16,8

## TAUX DE TUÉS POUR 100 ACCIDENTS CORPORELS



## II.1.4. Victimes des accidents des poids lourds

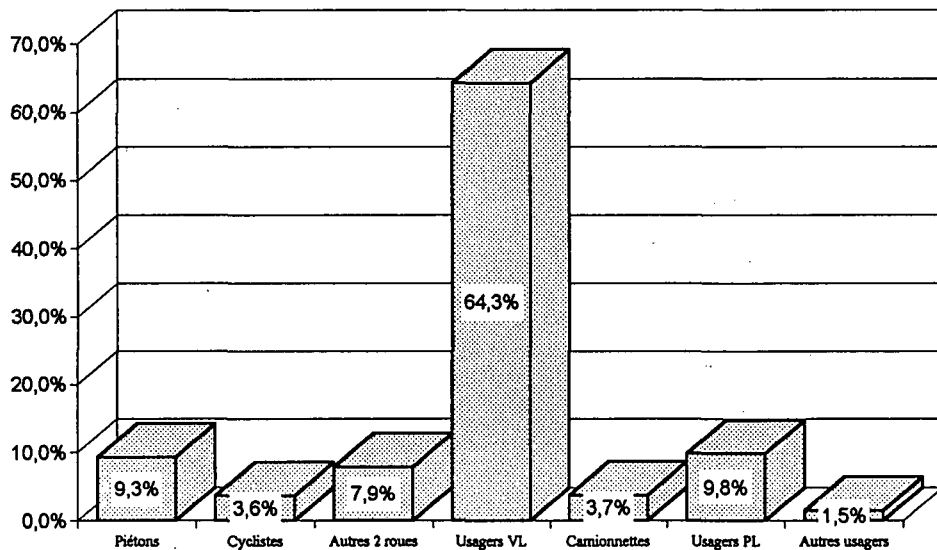
Ces accidents ont fait 1 573 tués, parmi les 9 617 tués dans l'ensemble des accidents corporels en 1991.

Les accidents dans lesquels sont impliqués au moins un poids lourd sont responsables de 16,4 % des tués sur l'ensemble du réseau.

Les 1 573 personnes tuées dans ces accidents se répartissent de la manière suivante :

Catégories d'usagers	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 .....	146	9,3 %	13,8 %
Cyclistes.....	56	3,6 %	3,8 %
Usagers de :			
- Deux roues à moteur..	125	7,9 %	15,4 %
- Voitures de tourisme...	1 011	64,3 %	62,3 %
- Camionnettes.....	58	3,7 %	2,0 %
- Poids lourds.....	154	9,8 %	1,6 %
(dont conducteurs).....	(129)	(8,2 %)	(1,3 %)
- Transport en commun et autres véhicules.....	23	1,5 %	1,1 %
<b>Total.....</b>	<b>1 573</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

### REPARTITION DU NOMBRE DE TUES PAR CATEGORIES D'USAGERS DANS LES ACCIDENTS AVEC POIDS LOURDS



#### II.1.5. Nature du principal antagoniste

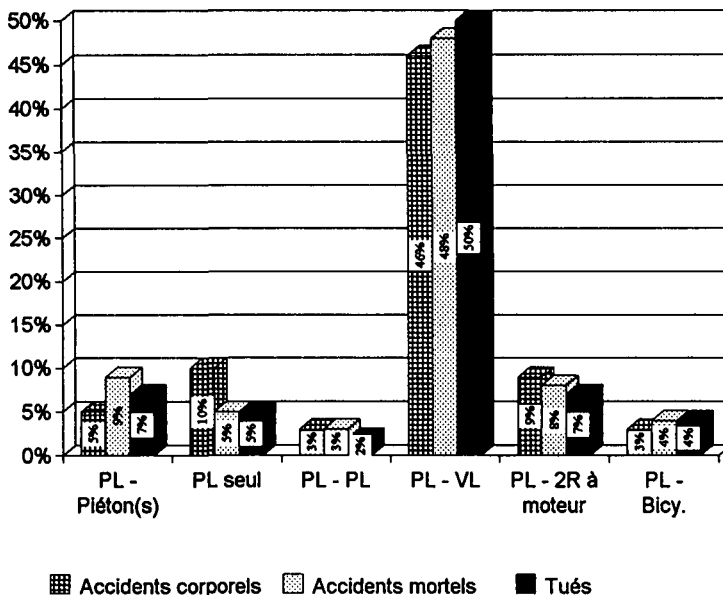
Sur 9 349 accidents avec poids lourds recensés en 1991 :

- 954 accidents étaient des accidents de poids lourd isolé sans aucun antagoniste, dont 71 mortels faisant 73 tués ;
- 454 accidents impliquaient un poids lourd contre piéton(s), dont 113 mortels faisant 115 tués ;
- 300 accidents impliquaient un poids lourd contre un autre poids lourd, dont 34 mortels faisant 38 tués ;
- 4 294 accidents impliquaient un poids lourd contre une voiture de tourisme, dont 632 mortels faisant 785 tués ;
- 879 accidents impliquaient un poids lourd contre un 2 roues à moteur, dont 104 mortels faisant 107 tués ;
- 310 accidents impliquaient un poids lourd contre une bicyclette, dont 55 mortels faisant 56 tués.



Typologie des accidents	Accidents corporels		Accidents mortels		Tués		Taux de tués pour 100 accidents corporels
<b>Accidents à 1 seul véhicule</b>							
- poids lourd seul.....	954	10,2 %	71	5,4 %	73	4,6 %	7,7
- poids lourd contre piéton(s).....	454	4,9 %	113	8,5 %	115	7,3 %	25,3
<b>Accidents à 2 véhicules (avec ou sans piéton)</b>							
- poids lourd contre poids lourd.....	300	3,2 %	34	2,6 %	38	2,4 %	12,7
- poids lourd contre voiture de tourisme.....	4 294	45,9 %	632	47,7 %	785	49,9 %	18,3
- poids lourd contre deux roues à moteur.....	879	9,4 %	104	7,9 %	107	6,8 %	12,2
- poids lourd contre bicyclette.....	310	3,3 %	55	4,1 %	56	3,6 %	18,1
- poids lourd contre autre(s) véhicule(s).....	430	4,6 %	53	4,0 %	68	4,3 %	15,8
<b>Accidents à 3 véhicules et plus.....</b>	1 728	18,5 %	262	19,8 %	331	21,0 %	19,2
<b>Total.....</b>	9 349	100 %	1 324	100 %	1 573	100 %	16,8

### TYPOLOGIE DES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD



## II.2. Analyse spatiale

### II.2.1. En et hors intersection

#### ● Des accidents corporels

Sur les 9 349 accidents corporels impliquant au moins un poids lourd :

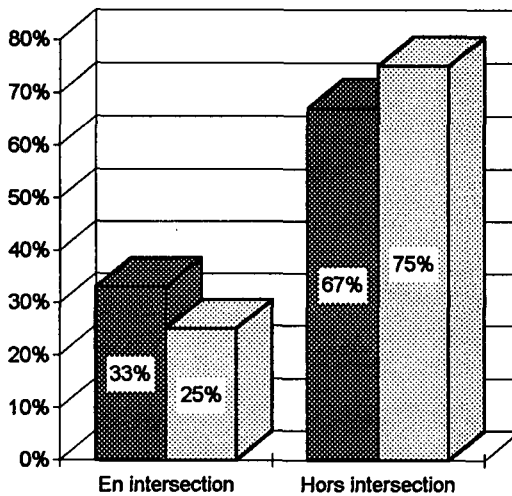
- 2 316 se sont produits en intersection ;
- 7 033 se sont produits hors intersection.

Ce qui donne une répartition de :

- 25 % des accidents en intersection ;
- 75 % des accidents hors intersection.

Comparée avec la répartition obtenue pour l'ensemble des accidents corporels, soit 33 % en intersection et 67 % hors intersection, la différence semble significative et tend à montrer que les accidents impliquant les poids lourds surviennent plus fréquemment hors intersection que l'ensemble des accidents.

REPARTITION SPATIALE DES ACCIDENTS CORPORELS  
EN ET HORS INTERSECTION



■ Ensemble des accidents

□ Accidents avec au moins un PL

#### ● Des accidents mortels

Sur les 1 324 accidents mortels impliquant au moins un poids lourd :

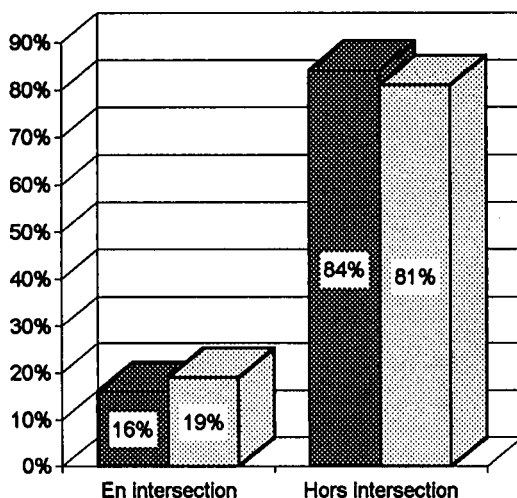
- 258 se sont produits en intersection ;
- 1 066 se sont produits hors intersection.

Ce qui donne la répartition suivante :

- 19 % des accidents en intersection ;
- 81 % des accidents hors intersection.

Comparée avec la répartition obtenue pour l'ensemble des accidents mortels soit 16 % en intersection et 84 % hors intersection, la différence ne semble pas significative.

**REPARTITION SPATIALE DES ACCIDENTS MORTELS  
AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD EN ET HORS INTERSECTION**



■ Ensemble des accidents mortels

▨ Accidents mortels avec au moins un PL

### ● *Des tués*

Les 1 324 accidents mortels impliquant au moins un poids lourd ont fait 1 573 tués dont :

- 291 en intersection ;
- 1 282 hors intersection.

Ce qui donne la répartition suivante :

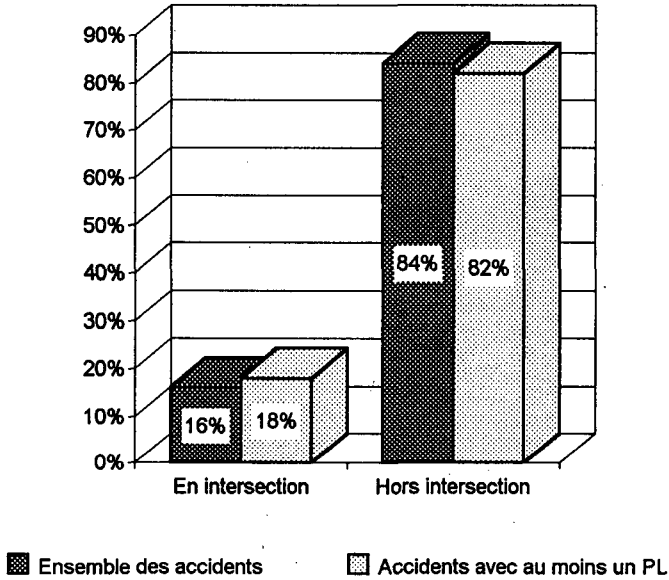
- 18 % des tués en intersection ;
- 82 % des tués hors intersection.

Comparée avec la répartition obtenue pour l'ensemble des tués, les écarts sont faibles :

- 16 % des tués en intersection ;
- 84 % des tués hors intersection.

Si on considère la gravité en tués pour 100 accidentés corporels, il apparaît qu'elle est beaucoup plus forte hors intersection (18,23) qu'en intersection (12,57).

**REPARTITION SPATIALE DU NOMBRE DE TUES DANS LES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD EN ET HORS INTERSECTION**



**II.2.2. En rase campagne et en milieu urbain**

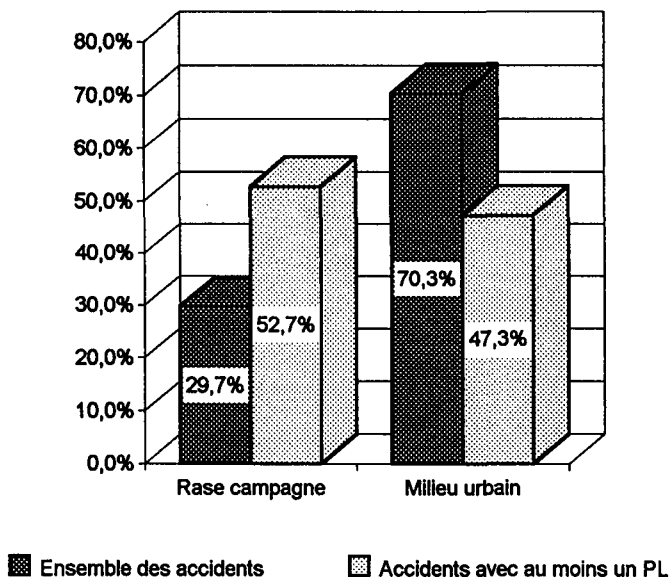
● *Des accidents corporels*

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 ce même critère, est présentée dans le tableau suivant :

Milieu	Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	Répartition des accidents corporels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents corporels avec ou sans poids lourds
<b>Rase campagne .....</b>	4 924	52,7 %	29,7 %
Agglomération de moins de 2 000 habitants .....	705	7,5 %	6,0 %
Agglomération de 2 000 à 5 000 habitants .....	409	4,4 %	4,6 %
Agglomération de 5 000 à 20 000 habitants .....	854	9,1 %	11,2 %
Agglomération de plus de 20 000 habitants .....	2 457	26,3 %	48,5 %
<b>Ensemble du milieu urbain .....</b>	4 425	47,3 %	70,3 %
<b>Ensemble du réseau...</b>	9 349	100 %	100 %

Plus de 50 % des accidents avec poids lourds se produisent en rase campagne contre moins de 30 % pour l'ensemble des accidents corporels. Cette comparaison montre donc que les accidents, dans lesquels sont impliqués les poids lourds, se produisent plus souvent en rase campagne que l'ensemble des accidents toutes catégories de véhicules, la différence atteignant 23 points.

#### REPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD EN RASE CAMPAGNE ET EN MILIEU URBAIN



### ● Des accidents mortels

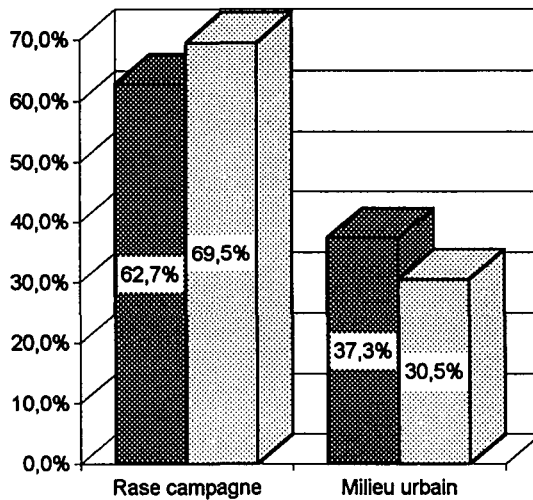
La comparaison de la répartition des accidents mortels, dans lesquels sont impliqués les poids lourds, entre la rase campagne et le milieu urbain, avec celle de l'ensemble des accidents mortels, est présentée dans le tableau suivant :

Milieu	Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	Répartition des accidents mortels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents mortels avec ou sans poids lourds
<b>Rase campagne .....</b>	920	69,5 %	62,7 %
Agglomération de moins de 2 000 habitants .....	104	7,9 %	8,4 %
Agglomération de 2 000 à 5 000 habitants .....	54	4,1 %	4,7 %
Agglomération de 5 000 à 20 000 habitants .....	101	7,6 %	8,1 %
Agglomération de plus de 20 000 habitants .....	145	10,9 %	16,1 %
<b>Ensemble du milieu urbain .....</b>	404	30,5 %	37,3 %
<b>Ensemble du réseau...</b>	1 324	100 %	100 %

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 cette tendance soit aussi importante que celle constatée pour les accidents corporels.

En revanche, la comparaison entre les accidents corporels et les accidents mortels impliquant un poids lourd, tend à prouver que les accidents en rase campagne sont beaucoup plus graves, puisque 53 % des accidents dans lesquels sont impliqués un poids lourd, surviennent en rase campagne, alors que 70 % des accidents mortels se produisent sur ce même type de réseau.

**REPARTITION DES ACCIDENTS MORTELS AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD EN RASE CAMPAGNE ET EN MILIEU URBAIN**



■ Ensemble des accidents

▨ Accidents avec au moins un PL

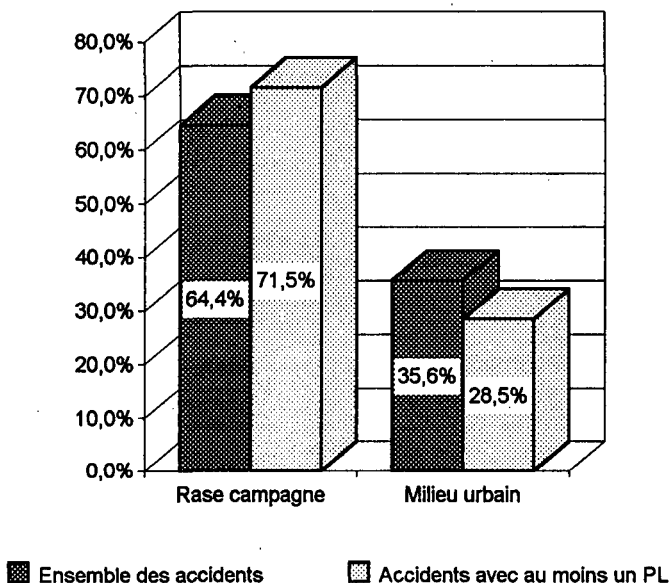
● **Des tués**

Milieu	Nombre de tués dans les accidents corporels avec poids lourds	Répartition des tués dans les accidents corporels avec poids lourds	Répartition des tués dans l'ensemble des accidents corporels avec et sans poids lourds
<b>Rase campagne</b> .....	1 124	71,5 %	64,4 %
Agglomération de moins de 2 000 habitants .....	118	7,5 %	8,0 %
Agglomération de 2 000 à 5 000 habitants .....	62	3,9 %	4,4 %
Agglomération de 5 000 à 20 000 habitants .....	109	6,9 %	7,9 %
Agglomération de plus de 20 000 habitants .....	160	10,2 %	15,3 %
<b>Ensemble du milieu urbain</b> .....	449	28,5 %	35,6 %
<b>Ensemble du réseau</b> .....	1 573	100 %	100 %

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

Si l'on considère la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, il apparaît, qu'elle est beaucoup plus forte en rase campagne (22,8) qu'en milieu urbain (10,1).

**REPARTITION DU NOMBRE DE TUÉS DANS LES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD EN RASE CAMPAGNE ET EN MILIEU URBAIN**



### II.2.3. Par catégories de routes

#### ● Des 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 :



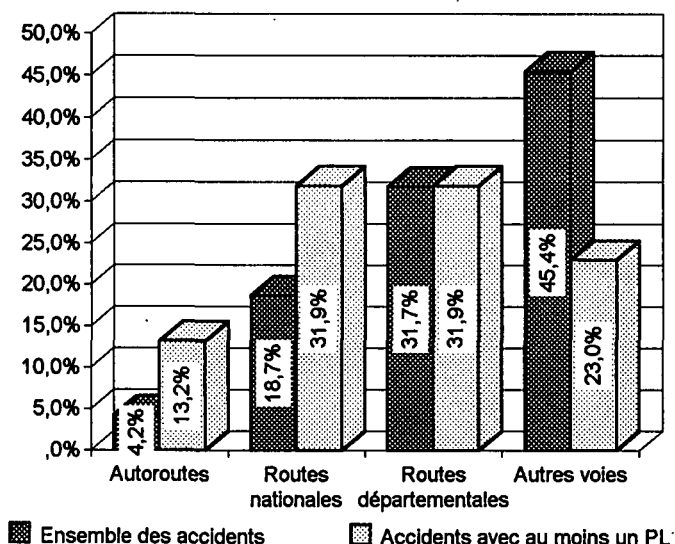
Catégories de routes	Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	Répartition des accidents corporels avec poids lourds	Répartition des accidents corporels avec ou sans poids lourds
Autoroutes concédées + bretelles.....	744	8,0 %	1,9 %
Autoroutes non concédées + bretelles ...	490	5,2 %	2,3 %
<b>Ensemble des autoroutes et bretelles .....</b>	<b>1 234</b>	<b>13,2 %</b>	<b>4,2 %</b>
Routes express et routes nationales en rase campagne.....	1 817	19,4 %	7,9 %
Routes express et routes nationales en milieu urbain.....	1 169	12,5 %	10,8 %
<b>Ensemble des routes express et routes nationales.....</b>	<b>2 986</b>	<b>31,9 %</b>	<b>18,7 %</b>
Routes départementales en rase campagne .....	1 723	18,4 %	15,7 %
Routes départementales en milieu urbain.....	1 255	13,4 %	16,0 %
<b>Ensemble des routes départementales.....</b>	<b>2 978</b>	<b>31,9 %</b>	<b>31,7 %</b>
<b>Autres catégories de routes.....</b>	<b>2 151</b>	<b>23,0 %</b>	<b>45,4 %</b>
<b>Ensemble des réseaux.</b>	<b>9 349</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

C'est sur les routes nationales et départementales que se produisent les plus grands nombres d'accidents corporels avec poids lourds (31,9 % sur chacun des deux réseaux), 13 % sur autoroutes et 23 % sur les autres voies.

Si l'on compare cette répartition à celle de l'ensemble des accidents avec ou sans poids lourds, on remarque qu'il y a 3 fois plus d'accidents avec poids lourds sur les autoroutes, 1,7 fois plus sur les routes nationales, près de 2 fois moins sur les autres voies 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.

**REPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS PAR CATEGORIES DE ROUTES**

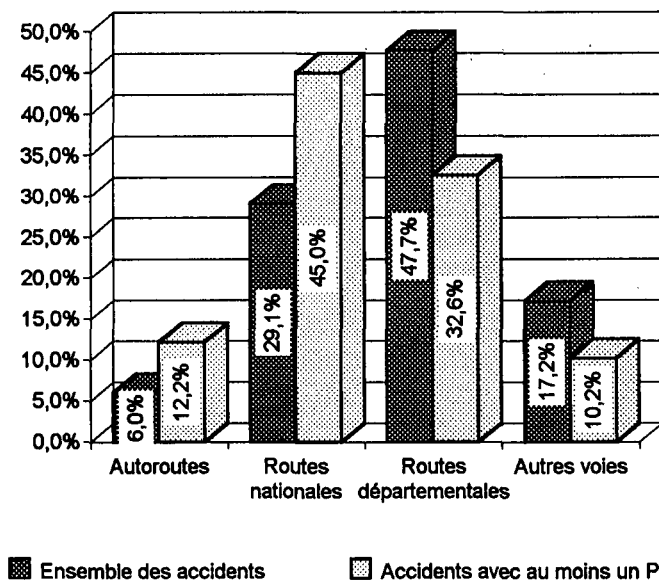


● **Des accidents mortels**

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

Catégories de routes	Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	Répartition des accidents mortels avec poids lourds	Répartition des accidents mortels avec ou sans poids lourds
Autoroutes concédées + bretelles .....	127	9,6 %	4,0 %
Autoroutes non concédées + bretelles ...	34	2,6 %	2,0 %
<b>Ensemble des autoroutes et bretelles .....</b>	<b>161</b>	<b>12,2 %</b>	<b>6,0 %</b>
Routes express et routes nationales en rase campagne.....	445	33,6 %	19,8 %
Routes express et routes nationales en milieu urbain.....	151	11,4 %	9,3 %
<b>Ensemble des routes express et routes nationales.....</b>	<b>596</b>	<b>45,0 %</b>	<b>29,1 %</b>
Routes départementales en rase campagne .....	302	22,8 %	33,8 %
Routes départementales en milieu urbain .....	130	9,8 %	13,9 %
<b>Ensemble des routes départementales.....</b>	<b>432</b>	<b>32,6 %</b>	<b>47,7 %</b>
<b>Autres catégories de routes .....</b>	<b>135</b>	<b>10,2 %</b>	<b>17,2 %</b>
<b>Ensemble des réseaux.</b>	<b>1 324</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

### REPARTITION DES ACCIDENTS MORTELS AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD PAR CATEGORIES DE ROUTES

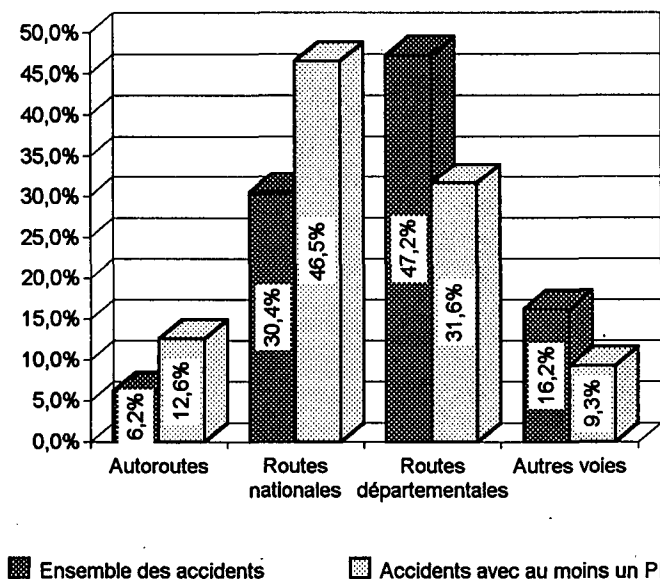


## ● Des tués

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

Catégories de routes	Nombre de tués dans les accidents corporels avec poids lourds	Répartition des tués dans les accidents corporels avec poids lourds	Répartition des tués dans les accidents corporels avec ou sans poids lourds
Autoroutes concédées + bretelles.....	159	10,1 %	4,2 %
Autoroutes non concédées + bretelles ...	40	2,5 %	2,0 %
<b>Ensemble des autoroutes et bretelles .....</b>	<b>199</b>	<b>12,6 %</b>	<b>6,2 %</b>
Routes express et routes nationales en rase campagne.....	556	35,4 %	21,2 %
Routes express et routes nationales en milieu urbain.....	175	11,1 %	9,2 %
<b>Ensemble des routes express et routes nationales.....</b>	<b>731</b>	<b>46,5 %</b>	<b>30,4 %</b>
Routes départementales en rase campagne .....	356	22,6 %	34,1 %
Routes départementales en milieu urbain .....	141	9,0 %	13,1 %
<b>Ensemble des routes départementales.....</b>	<b>497</b>	<b>31,6 %</b>	<b>47,2 %</b>
<b>Autres catégories de routes.....</b>	<b>146</b>	<b>9,3 %</b>	<b>16,2 %</b>
<b>Ensemble des réseaux.</b>	<b>1 573</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

**REPARTITION DU NOMBRE DE TUES DANS LES ACCIDENTS  
AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD PAR CATEGORIES 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 :

Catégories de routes	Taux de tués pour 100 accidents corporels avec au moins un poids lourd
Autoroutes concédées + bretelles.....	21,4
Autoroutes non concédées + bretelles.....	8,2
<b>Ensemble des autoroutes et bretelles.....</b>	<b>16,1</b>
Routes express et routes nationales en rase campagne.....	30,6
Routes express et routes nationales en milieu urbain.....	15,0
<b>Ensemble des routes express et routes nationales.....</b>	<b>24,5</b>
Routes départementales en rase campagne.....	20,7
Routes départementales en milieu urbain.....	11,2
<b>Ensemble des routes départementales.....</b>	<b>16,7</b>
<b>Autres catégories de routes.....</b>	<b>6,8</b>
<b>Ensemble des réseaux.....</b>	<b>16,8</b>

## II.3. Analyse temporelle

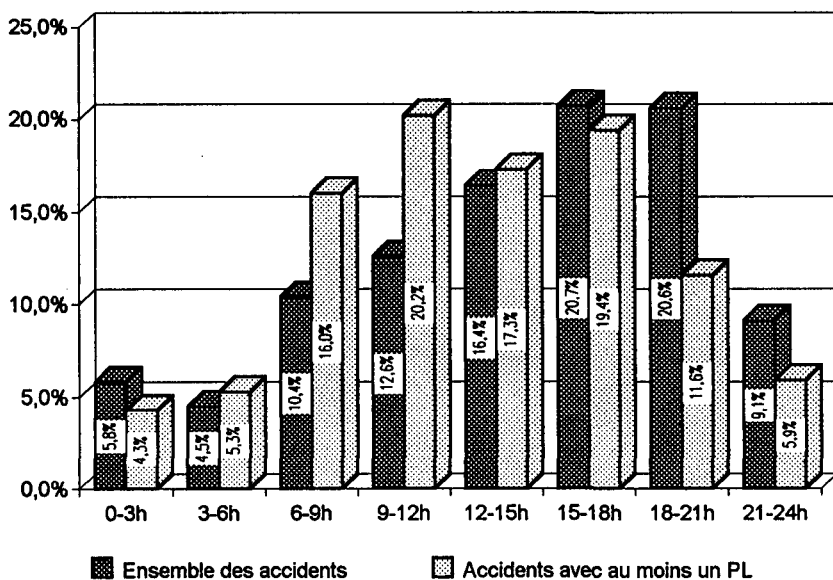
### II.3.1. Par tranche horaire

#### ● Des accidents corporels

Tranche horaire	Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	Répartition des accidents corporels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents corporels avec ou sans poids lourds
0 h - 3 h.....	406	4,3 %	5,8 %
3 h - 6 h.....	491	5,3 %	4,5 %
6 h - 9 h.....	1 494	16,0 %	10,4 %
9 h - 12 h.....	1 890	20,2 %	12,6 %
12 h - 15 h.....	1 618	17,3 %	16,4 %
15 h - 18 h.....	1 812	19,4 %	20,7 %
18 h - 21 h.....	1 085	11,6 %	20,6 %
21 h - 24 h.....	553	5,9 %	9,1 %
<b>Total.....</b>	<b>9 349</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Les accidents dans lesquels sont impliqués les poids lourds ne suivent pas la même répartition par tranche horaire que l'ensemble des accidents corporels.

#### REPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS PAR TRANCHE HORAIRE



La période de pointe pour l'ensemble des accidents se situe entre 17 h et 20 h, 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 7 h à 18 h, la pointe étant beaucoup moins aiguë que celle atteinte par l'ensemble des accidents.

## ● Des accidents mortels

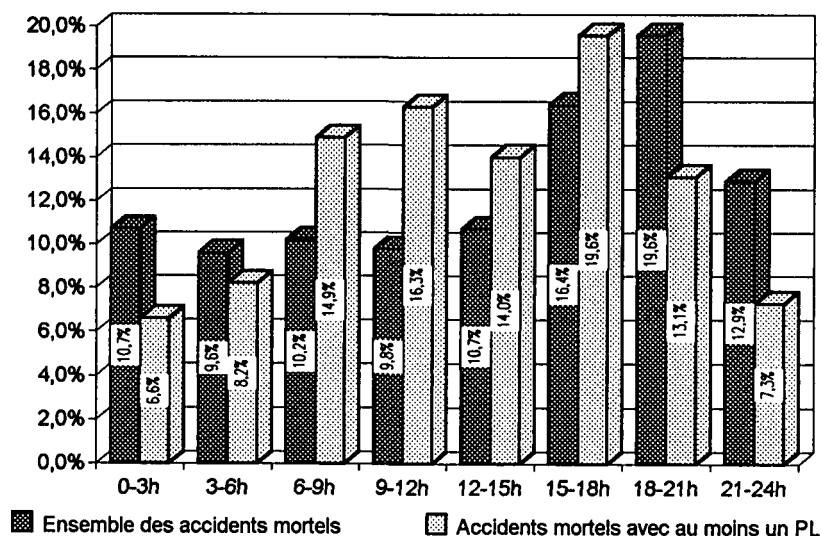
Tranche horaire	Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	Répartition des accidents mortels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents mortels avec ou sans poids lourds
0 h - 3 h.....	88	6,6 %	10,7 %
3 h - 6 h.....	108	8,2 %	9,6 %
6 h - 9 h.....	197	14,9 %	10,2 %
9 h - 12 h.....	216	16,3 %	9,8 %
12 h - 15 h.....	186	14,0 %	10,7 %
15 h - 18 h.....	259	19,6 %	16,4 %
18 h - 21 h.....	174	13,1 %	19,6 %
21 h - 24 h.....	96	7,3 %	12,9 %
<b>Total.....</b>	<b>1 324</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

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

La répartition de pointe des accidents mortels se situe entre 17 h et 20 h, tandis que les accidents mortels avec poids lourds sont plus uniformément répartis dans la journée : les heures les plus néfastes se situant dans une large plage horaire de 7 h à 19 h, la pointe étant moins aiguë que celle atteinte par l'ensemble des accidents mortels.

Cette répartition est très semblable à celle obtenue pour les accidents corporels dans lesquels sont impliqués les poids lourds.

**REPARTITION DES ACCIDENTS MORTELS  
AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD PAR TRANCHE HORAIRE**

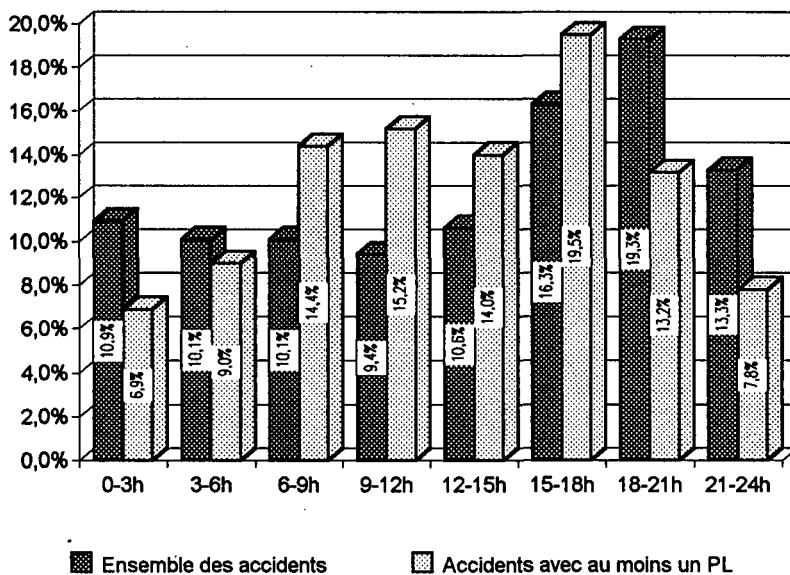


● **Des tués**

Tranche horaire	Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition des tués avec poids lourds	Répartition des tués dans l'ensemble des accidents avec ou sans poids lourds
0 h - 3 h.....	109	6,9 %	10,9 %
3 h - 6 h.....	142	9,0 %	10,1 %
6 h - 9 h.....	226	14,4 %	10,1 %
9 h - 12 h.....	239	15,2 %	9,4 %
12 h - 15 h.....	220	14,0 %	10,6 %
15 h - 18 h.....	307	19,5 %	16,3 %
18 h - 21 h.....	207	13,2 %	19,3 %
21 h - 24 h.....	123	7,8 %	13,3 %
<b>Total.....</b>	<b>1 573</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

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 celle de l'ensemble des accidents.

**REPARTITION DU NOMBRE DE TUES DANS LES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD PAR TRANCHE Horaire**





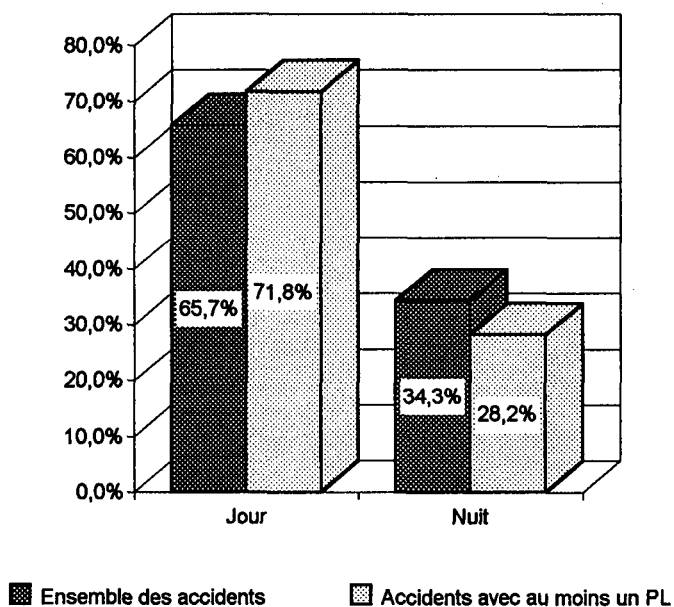
### II.3.2. Selon le jour et la nuit

#### ● Des accidents corporels

	Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	Répartition des accidents corporels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents corporels avec ou sans poids lourds
Jour .....	6 713	71,8 %	65,7 %
Nuit.....	2 636	28,2 %	34,3 %
<b>Total.....</b>	<b>9 349</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Les accidents, dans lesquels sont impliqués des poids lourds, suivent d'assez près la même répartition, que celle constatée pour l'ensemble des accidents, mais en étant toutefois plus fréquents le jour que la nuit.

REPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS SELON LE JOUR ET LA NUIT

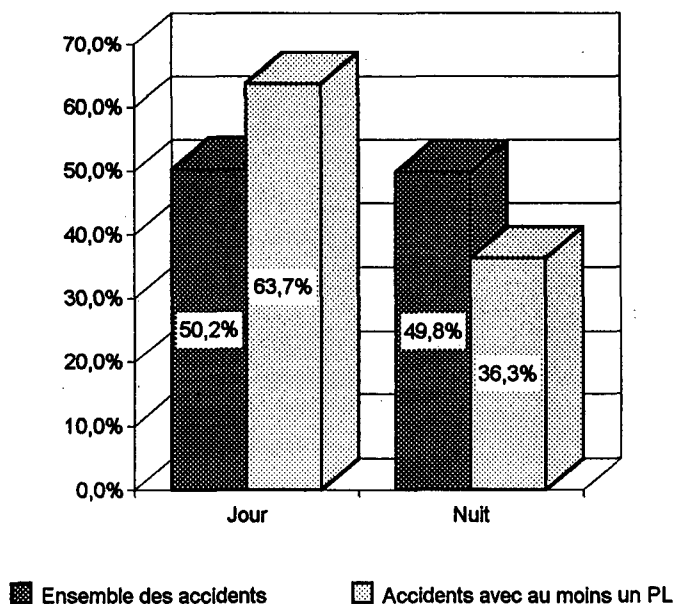


● **Des accidents mortels**

	Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	Répartition des accidents mortels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents mortels avec ou sans poids lourds
Jour .....	844	63,7 %	50,2 %
Nuit .....	480	36,3 %	49,8 %
<b>Total</b> .....	1 324	100 %	100 %

Les accidents, dans lesquels sont impliqués des poids lourds surviennent dans deux tiers des cas le jour, et un tiers des cas la nuit, alors que la répartition de l'ensemble des accidents se répartit à peu près de la même façon, de jour et de nuit.

**REPARTITION DES ACCIDENTS MORTELS SELON LE JOUR ET LA NUIT**

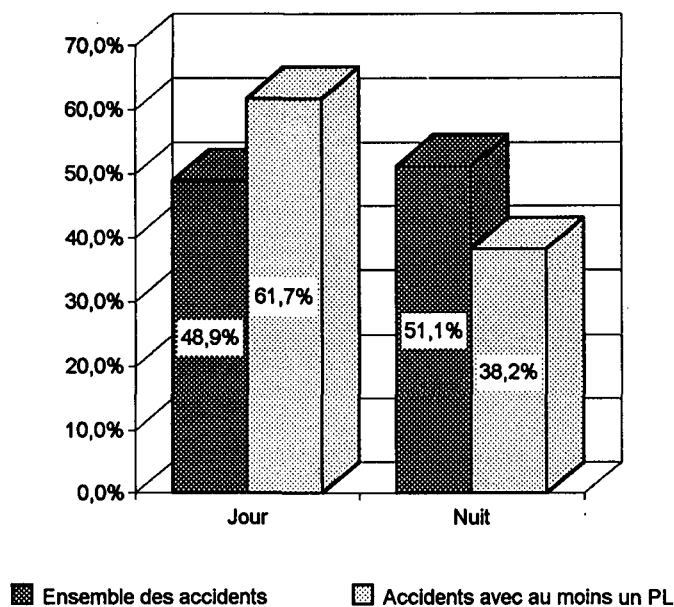


## ● Des tués

	Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition du nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition du nombre de tués dans les accidents avec ou sans poids lourds
Jour .....	971	61,7 %	48,9 %
Nuit .....	602	38,2 %	51,1 %
<b>Total</b> .....	1 573	100 %	100 %

Le nombre de tués dans les accidents impliquant au moins un poids lourd est 1,6 plus fort le jour que la nuit, alors que dans l'ensemble des accidents mortels, la répartition est à peu près équivalente.

REPARTITION DU NOMBRE DE TUES SELON LE JOUR ET LA NUIT



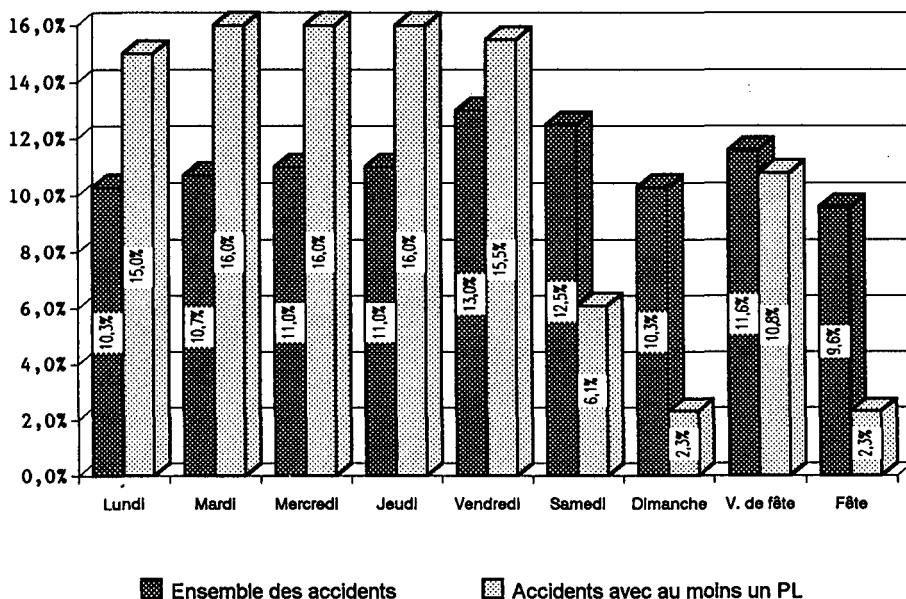
### II.3.3. Selon le jour de la semaine

#### ● Des accidents corporels

	Nombre de jours	Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	Nombre moyen journalier d'accidents avec poids lourds	Répartition du nombre moyen journalier d'accidents avec poids lourds	Répartition du nombre moyen journalier d'accidents avec ou sans poids lourds
Lundi.....	49	1 572	32	15,0 %	10,3 %
Mardi.....	48	1 616	34	16,0 %	10,7 %
Mercredi.....	48	1 623	34	16,0 %	11,0 %
Jeudi.....	49	1 645	34	16,0 %	11,0 %
Vendredi.....	51	1 707	33	15,5 %	13,0 %
Samedi.....	49	629	13	6,1 %	12,5 %
Dimanche.....	48	262	5	2,3 %	10,3 %
Veille de fête...	10	233	23	10,8 %	11,6 %
Fête.....	13	60	5	2,3 %	9,6 %
Indéterminé.....		2			
<b>Ensemble.....</b>	<b>365</b>	<b>9 349</b>	<b>26</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

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 imposées aux poids lourds les week-ends et les jours fériés. Les veilles de fête, les répartitions sont à peu près équivalentes.

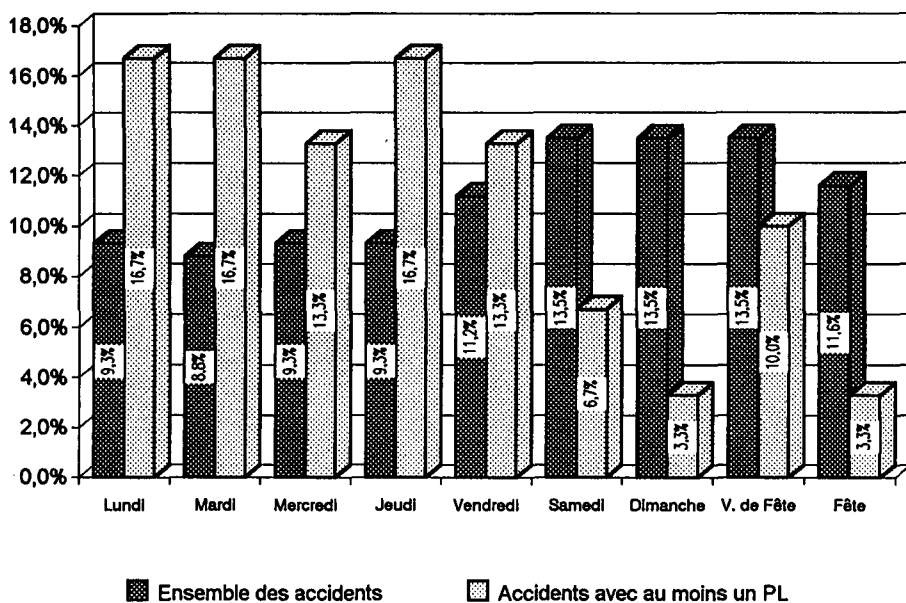
REPARTION DES ACCIDENTS CORPORELS SELON LE JOUR DE LA SEMAINE



### ● Des 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 d'accidents mortels avec ou sans poids lourds
Lundi.....	49	237	5	16,7 %	9,3 %
Mardi.....	48	237	5	16,7 %	8,8 %
Mercredi.....	48	211	4	13,3 %	9,3 %
Jeudi.....	49	230	5	16,7 %	9,3 %
Vendredi.....	51	222	4	13,3 %	11,2 %
Samedi.....	49	107	2	6,7 %	13,5 %
Dimanche.....	48	38	1	3,3 %	13,5 %
Veille de fête...	10	33	3	10,0 %	13,5 %
Fête.....	13	9	1	3,3 %	11,6 %
<b>Ensemble.....</b>	<b>365</b>	<b>1 324</b>	<b>4</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

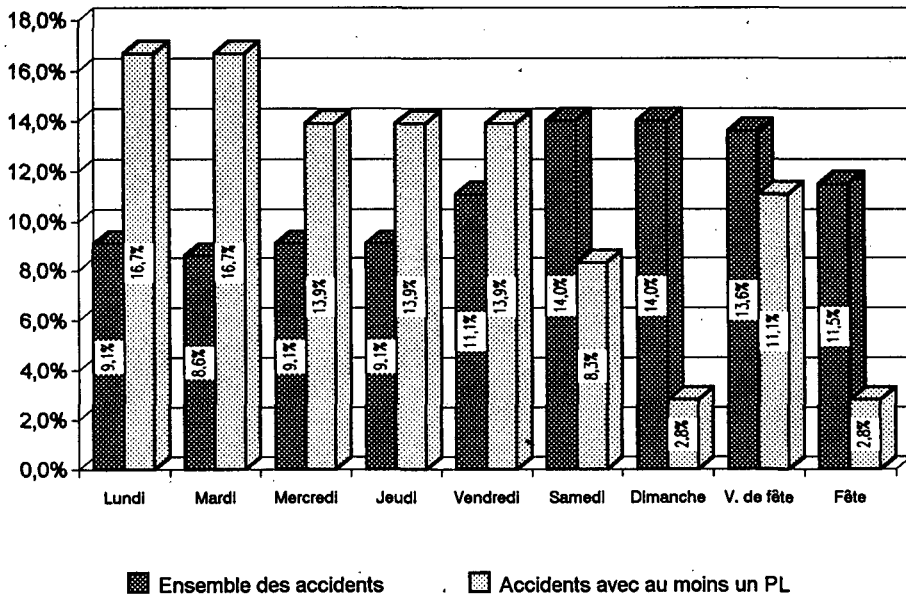
### REPARTITION DES ACCIDENTS MORTELS SELON LE JOUR DE LA SEMAINE



● **Des 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 les accidents avec ou sans poids lourds
Lundi.....	49	287	6	16,7 %	9,1 %
Mardi.....	48	279	6	16,7 %	8,6 %
Mercredi.....	48	244	5	13,9 %	9,1 %
Jeudi.....	49	263	5	13,9 %	9,1 %
Vendredi.....	51	259	5	13,9 %	11,1 %
Samedi.....	49	138	3	8,3 %	14,0 %
Dimanche.....	48	51	1	2,8 %	14,0 %
Veille de fête...	10	42	4	11,1 %	13,6 %
Fête.....	13	10	1	2,8 %	11,5 %
<b>Ensemble.....</b>	<b>365</b>	<b>1 573</b>	<b>4</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

**REPARTITION DU NOMBRE DE TUES SELON LE JOUR DE LA SEMAINE**



## II.4. La sinistralité des poids lourds en 1990

Pour 1990, l'APSAD (Assemblée plénière des sociétés d'assurances dommages) donne les résultats suivants pour les véhicules de PTAC supérieur à 3,5 tonnes :

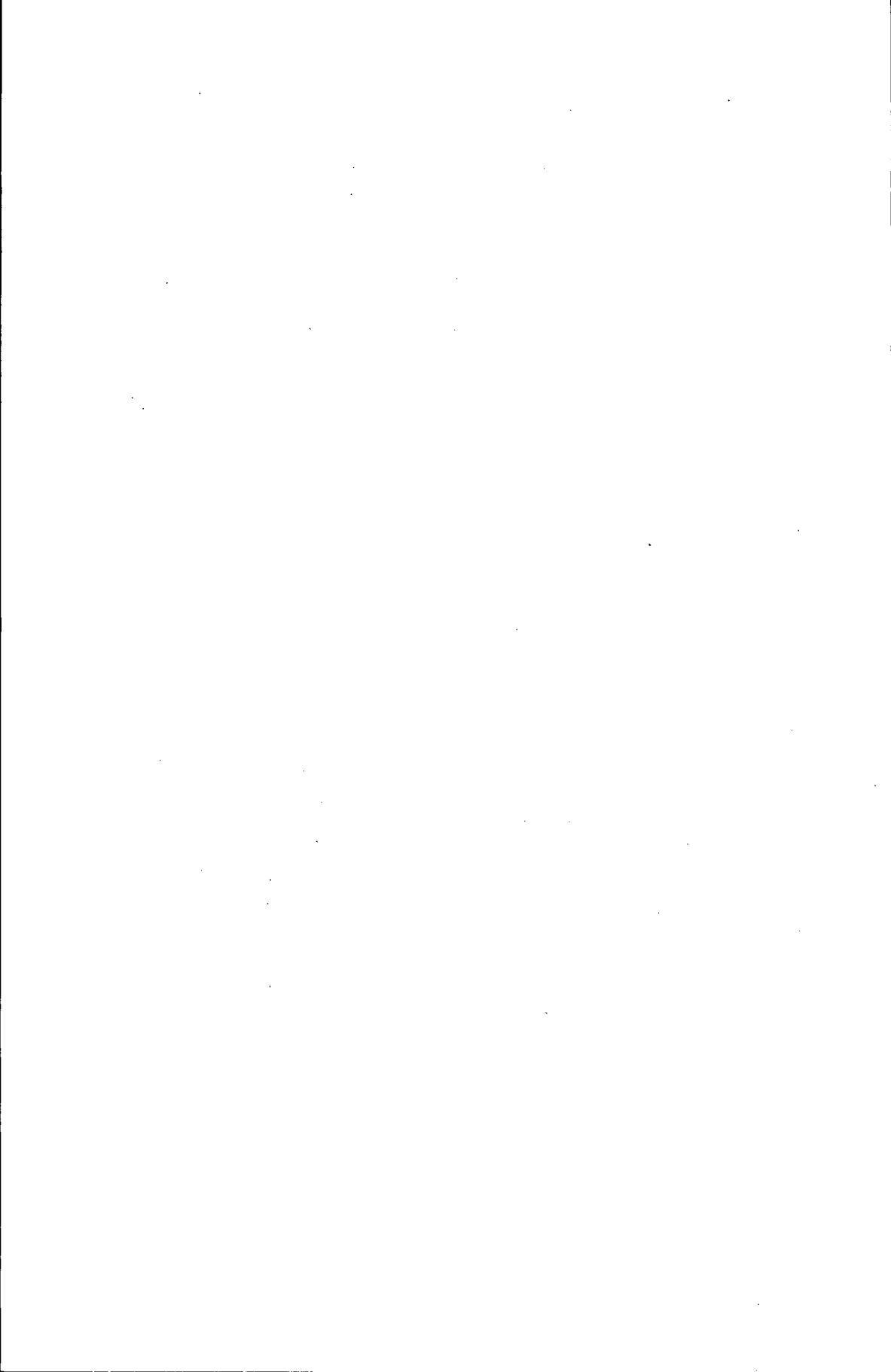
	Fréquence des sinistres matériels et corporels		Dont fréquence des sinistres corporels	
	Fréquence (%)	Indice	Fréquence (%)	Indice
Tranche de tonnage :				
4 - 6.....	128	58	5	42
7 - 9.....	207	94	12	100
10 - 14.....	219	100	12	100
15 - 19.....	262	119	16	133
20 et plus .....	373	170	22	183
Usage - profession :				
Artisans.....	147	67	10	83
Agriculteurs.....	105	48	8	67
Commerçants .....	339	154	10	83
Transporteurs de marchandises .....	650	295	38	317
Autres professions .....	186	85	9	75
<b>Ensemble.....</b>	<b>220</b>	<b>100</b>	<b>12</b>	<b>100</b>

Fréquence : elle est calculée en rapportant le nombre de sinistres d'un exercice au nombre de véhicules garantis pendant un an (véhicules-année).

Si l'on considère les tranches de tonnage, on constate que plus le poids des véhicules augmente et plus la fréquence de sinistralité augmente.

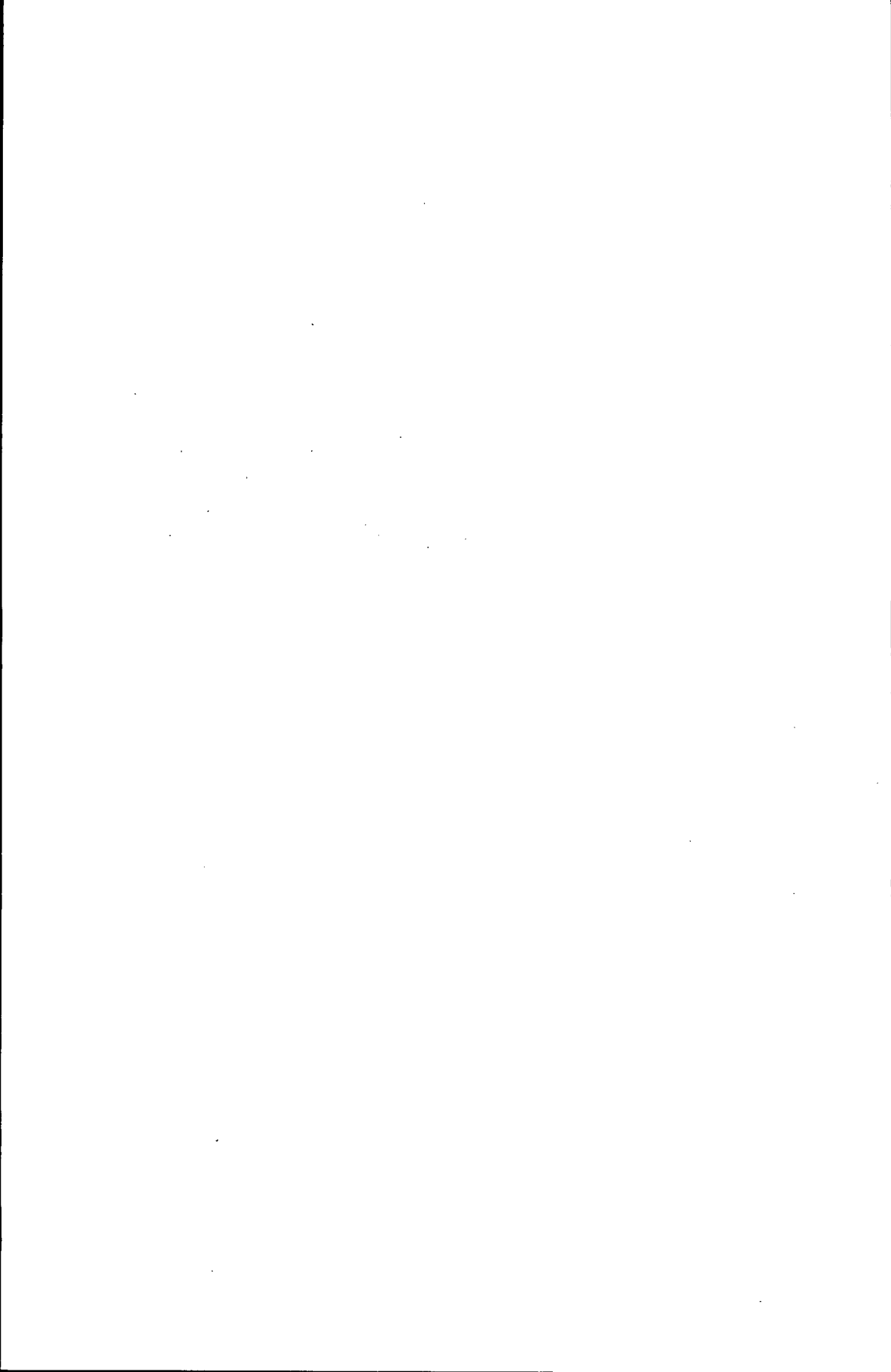
Si l'on considère cette fois l'usage professionnel, il apparaît que les transporteurs de marchandises ont une sinistralité trois fois plus forte que celle de la moyenne des usagers.

Globalement, les véhicules de PTAC supérieur à 3,5 tonnes ont une fréquence de sinistres égale à 220 ‰, contre une fréquence de 73 ‰ pour les sinistres de voitures, soit trois fois plus.





# **Evolution depuis 1987**



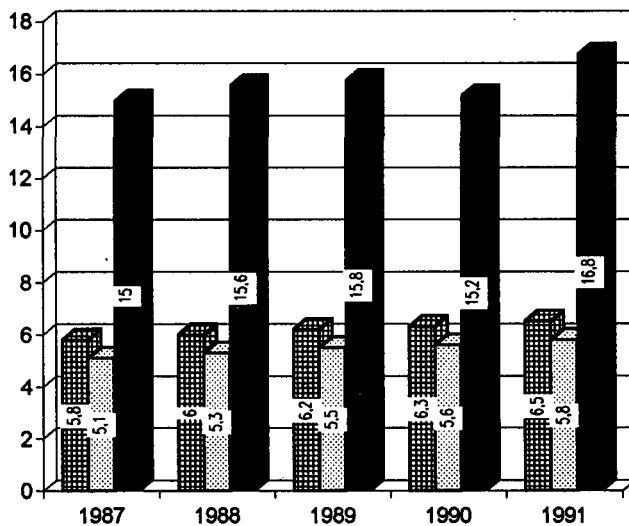
### III.1. Des accidents

#### ● Sur l'ensemble des réseaux

Ensemble des réseaux	1987	1988	1989	1990	1991	1991/1987
Nombre d'accidents corporels .....	170 994	175 887	170 590	162 573	148 890	- 12,9 %
Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	10 687	11 140	10 840	10 138	9 349	- 12,5 %
% des accidents avec poids lourds / total des accidents.....	6,2	6,3	6,4	6,2	6,3	+ 1,6 %
Nombre d'accidents mortels .....	8 686	9 341	9 302	9 128	8 509	- 2,0 %
Nombre d'accidents mortels avec poids lourds .	1 342	1 492	1 459	1 353	1 324	- 1,3 %
% des accidents avec poids lourds / total des accidents.....	15,4	16,0	15,7	14,8	15,6	+ 1,3 %
Nombre de tués dans l'ensemble des accidents..	9 855	10 548	10 528	10 289	9 617	- 2,4 %
Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	1 604	1 740	1 712	1 542	1 573	- 1,9 %
% tués dans accidents avec poids lourds / ensemble des tués.....	16,3	16,5	16,3	15,0	16,4	+ 0,6 %
Gravité tous accidents .....	5,8	6,0	6,2	6,3	6,5	+ 12,1 %
Gravité des accidents sans poids lourd.....	5,1	5,3	5,5	5,6	5,8	+ 13,7 %
Gravité des accidents avec poids lourds .....	15,0	15,6	15,8	15,2	16,8	+ 12,0 %
Nombre de véhicules impliqués dans les accidents.....	300 474	309 649	300 880	286 470	263 219	- 12,4 %
Nombre de poids lourds impliqués dans les accidents.....	11 557	11 982	11 662	10 906	10 133	- 12,3 %
% poids lourds impliqués / ensemble des véhicules ...	3,8	3,9	3,9	3,8	3,8	*

Gravité : nombre de tués pour 100 accidents corporels.

### EVOLUTION DE LA GRAVITE DES ACCIDENTS



■ Gravité tous accidents

▨ Gravité des accidents sans PL

■ Gravité des accidents avec PL

● **En milieu urbain**

Milieu urbain	1987	1988	1989	1990	1991	1991/1987
Nombre d'accidents corporels .....	123 544	126 723	122 422	115 430	104 697	- 15,3 %
Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	5 405	5 585	5 398	4 947	4 425	- 18,1 %
% des accidents avec poids lourds / total des accidents .....	4,4	4,4	4,4	4,3	4,2	- 4,5 %
Nombre d'accidents mortels .....	3 360	3 577	3 424	3 394	3 174	- 5,5 %
Nombre d'accidents mortels avec poids lourds .	403	455	417	406	404	+ 0,2 %
% des accidents avec poids lourds / total des accidents .....	12,0	12,7	12,2	12,0	12,7	+ 5,8 %
Nombre de tués dans l'ensemble des accidents..	3 642	3 858	3 724	3 629	3 422	- 6,0 %
Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	449	501	454	430	449	*
% tués dans accidents avec poids lourds / ensemble des tués.....	12,3	13,0	12,2	11,8	13,1	+ 6,5 %
Gravité tous accidents .....	2,9	3,0	3,0	3,1	3,3	+ 13,8 %
Gravité des accidents sans poids lourd.....	2,7	2,8	2,8	2,9	3,0	+ 11,1 %
Gravité des accidents avec poids lourds .....	8,3	9,0	8,4	8,7	10,1	+ 21,7 %
Nombre de véhicules impliqués dans les accidents .....	217 884	224 370	217 615	204 998	186 153	- 14,6 %
Nombre de poids lourds impliqués dans les accidents .....	5 656	5 804	5 641	5 155	4 620	- 18,3 %
% poids lourds impliqués / ensemble des véhicules ...	2,6	2,6	2,6	2,5	2,5	- 3,8 %

Gravité : nombre de tués pour 100 accidents corporels.

## ● En rase campagne

Rase campagne	1987	1988	1989	1990	1991	1991/1987
Nombre d'accidents corporels .....	47 450	49 164	48 168	47 143	44 193	- 6,9 %
Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	5 282	5 555	5 442	5 191	4 924	- 6,8 %
% des accidents avec poids lourds / total des accidents .....	11,1	11,3	11,3	11,0	11,1	*
Nombre d'accidents mortels .....	5 326	5 764	5 878	5 734	5 335	+ 0,2 %
Nombre d'accidents mortels avec poids lourds .	939	1 037	1 042	947	920	- 2,0 %
% des accidents avec poids lourds / total des accidents .....	17,6	18,0	17,7	16,5	17,2	- 2,3 %
Nombre de tués dans l'ensemble des accidents..	6 213	6 690	6 804	6 660	6 195	- 0,3 %
Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	1 155	1 239	1 258	1 112	1 124	- 2,7 %
% tués dans accidents avec poids lourds / ensemble des tués .....	18,6	18,5	18,5	16,7	18,1	- 2,7 %
Gravité tous accidents .....	13,1	13,6	14,1	14,1	14,0	+ 6,9 %
Gravité des accidents sans poids lourd .....	12,0	12,5	13,0	13,2	12,9	+ 7,5%
Gravité des accidents avec poids lourds .....	21,9	22,3	23,1	21,4	22,8	+ 4,1 %
Nombre de véhicules impliqués dans les accidents .....	82 590	85 279	83 265	81 472	77 066	- 6,7 %
Nombre de poids lourds impliqués dans les accidents .....	5 901	6 178	6 021	5 751	5 513	- 6,6 %
% poids lourds impliqués / ensemble des véhicules ...	7,1	7,2	7,2	7,1	7,2	+ 1,4 %

Gravité : nombre de tués pour 100 accidents corporels.

## III.2. Des comportements

### III.2.1. Vitesse

Les vitesses moyennes annuelles pratiquées par les poids lourds sur différents réseaux routiers sont estimées à partir de relevés effectués, de jour, par des enquêteurs spécialisés, à l'aide de radars placés dans des voitures

banalisées, stationnées sur le bord de la chaussée ou sur des ponts autoroutiers.

Les observations portent sur les poids lourds de plus de 3,5 tonnes et les transports de matières dangereuses, à l'exclusion des transports en commun, des tracteurs ou machines agricoles et les engins spéciaux.

De 1987 à 1990, la tendance des vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds était plutôt à la hausse, sauf sur les autoroutes de liaison et les routes nationales, en traversées de petites agglomérations. En 1991, la tendance s'inverse, sauf sur les autoroutes de liaison.

En général, la vitesse moyenne reste inférieure à la limite autorisée (quelle que soit la catégorie de poids lourd considérée), sauf sur les routes nationales à 2 x 2 voies et les traversées d'agglomérations. Sur autoroutes et sur routes nationales et départementales, le niveau des vitesses tourne autour de 78 km/h. En revanche, il est beaucoup plus élevé sur les 2 x 2 voies (84 km/h), et surtout sur les routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants, où il atteint presque 60 km/h très au-dessus de la vitesse réglementaire.

Les taux de dépassement de vitesse limite sont tous à la baisse de 1987 à 1991, sauf sur les routes nationales en agglomération où la limitation a été abaissée à 50 km/h. Ils restent cependant à des niveaux particulièrement élevés en traversées d'agglomérations où plus de trois poids lourds sur quatre dépassent la vitesse limite, sur routes nationales à 2 x 2 voies où un poids lourd sur deux dépasse la vitesse limite, et sur les autres routes nationales et départementales où plus d'un poids lourd sur trois dépasse la vitesse limite.

Les pourcentages de dépassement des vitesses limites, contenues dans le tableau suivant, correspondent aux dépassements des vitesses imposées aux poids lourds, selon les types de réseaux, et dont on trouvera, ci-après, le rappel :

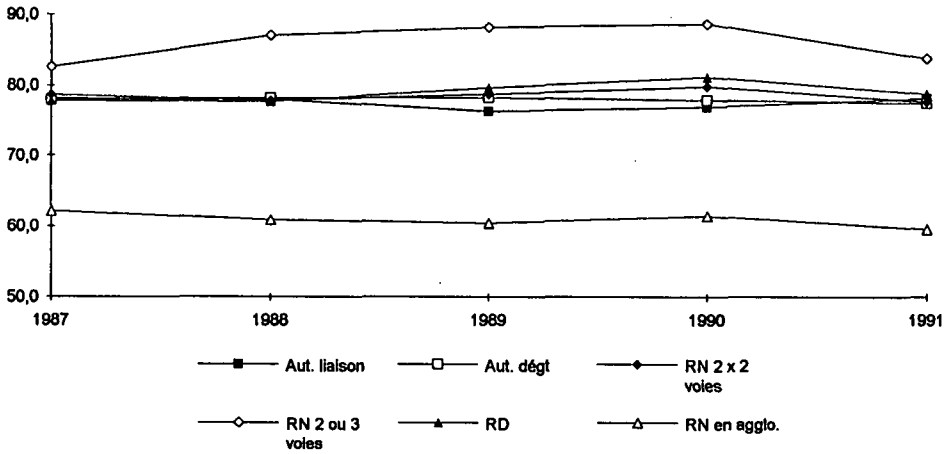
	< 10 tonnes	10 - 19 tonnes	> 19 tonnes	Transport matières dangereuses
Autoroutes de liaison .....	130 (110) *	90	80	80
Autoroutes de dégagement	110 (100)	90	80	80
Routes nationales ou départementales à 2 ou 3 voies .....	90 (80)	80	80	60
Routes nationales à 2 x 2 voies.....	110 (100)	80	80	60
Routes nationales en agglomération.....	50	50	50	50

\* Les chiffres entre parenthèses correspondent aux limitations de vitesse par temps de pluie.

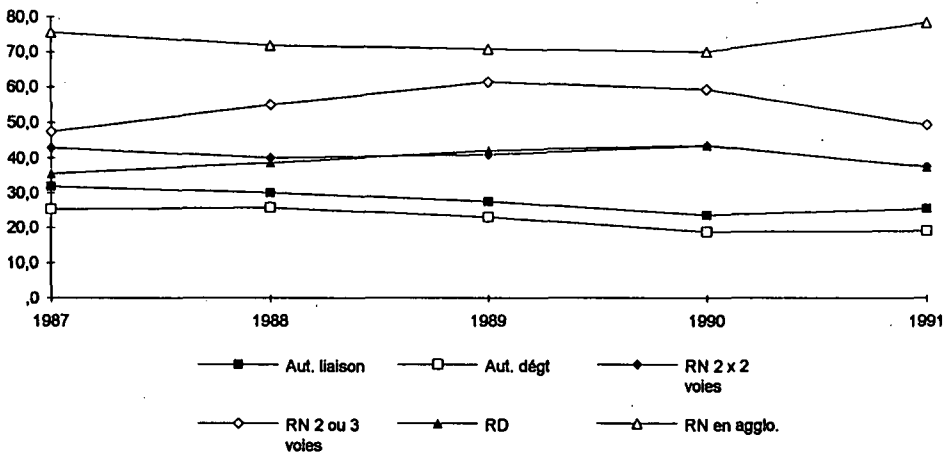
	1987	1988	1989	1990	1991
<b>Autoroutes de liaison</b>					
vitesse moyenne .....	78,2	78,0	76,3	76,9	78,1
% dépass. vit. limite .....	31,9	30,0	27,5	23,5	25,3
% dépass. vit. limite (+ 10 km/h).....	8,0	5,6	6,3	4,0	5,0
<b>Autoroutes de dégagement</b>					
vitesse moyenne .....	78,0	78,2	78,2	77,9	77,4
% dépass. vit. limite .....	25,3	25,8	22,9	18,8	19,0
% dépass. vit. limite (+ 10 km/h).....	6,1	5,0	4,5	3,4	3,8
<b>Routes nationales 2 ou 3 voies</b>					
vitesse moyenne .....	78,7	77,9	78,7	79,8	77,6
% dépass. vit. limite .....	42,9	40,0	40,9	43,3	37,4
% dépass. vit. limite (+ 10 km/h).....	15,5	12,5	14,7	15,2	13,0
<b>Routes nationales 2 x 2 voies</b>					
vitesse moyenne .....	82,6	87,0	88,1	88,5	83,7
% dépass. vit. limite .....	47,4	55,0	61,2	59,1	49,1
% dépass. vit. limite (+ 10 km/h).....	25,8	31,5	37,5	37,4	26,6
<b>Routes départementales</b>					
vitesse moyenne .....	77,9	77,7	79,6	81,1	78,7
% dépass. vit. limite .....	35,6	38,7	42,1	43,4	37,2
% dépass. vit. limite (+ 10 km/h).....	13,8	15,4	17,2	16,8	13,2
<b>Routes nationales en agglomération</b>					
vitesse moyenne .....	62,2	60,9	60,4	61,4	59,6
% dépass. vit. limite .....	75,7	71,8	70,7	69,8	78,1
% dépass. vit. limite (+ 10 km/h).....	49,2	43,1	41,6	41,3	45,6



### VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES PAR LES POIDS LOURDS SUR DIFFÉRENTS RESEAUX DE 1987 A 1991



### TAUX DE DEPASSEMENT DES VITESSES LIMITES PAR LES POIDS LOURDS SUR DIFFÉRENTS RESEAUX DE 1987 A 1991



**III.2.2. Infractions spécifiques aux poids lourds**

Nature de l'infraction	1988	1989	1990	1991
Conducteur d'un véhicule de PTAC supérieur à 3,5 tonnes ou d'un ensemble de plus de 7 mètres empruntant une voie autre que les deux voies les plus à droite.....	686	481	352	593
Non-respect de l'intervalle de 50 mètres entre poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes ou de plus de 7 mètres...	3 263	4 849	5 546	6 375
Circulation, malgré l'interdiction temporaire (groupes d'enfants, poids lourds, matières dangereuses).....	6 725	6 019	8 456	8 530
Inobservation des limitations de vitesse imposées aux véhicules de PTAC supérieur à 10 tonnes.....	15 974	19 132	18 654	19 580
Inobservation de la limitation de vitesse imposée aux transports de matières dangereuses.....	303	61	107	72
Infractions relatives à la réglementation sur les dispositifs de freinage.....	20 240	29 263	23 777	22 591
Infractions relatives à la présence et au fonctionnement des appareils de contrôle.....	7 534	6 831	6 089	7 426
Infractions relatives à la surcharge des véhicules.....	23 711	38 923	38 055	42 131
Infractions relatives au chargement des véhicules.....	6 124	9 207	9 288	9 469
Infractions aux temps de conduite et de repos.....	5 512	9 507	9 906	7 015
Transport routier de marchandises sans autorisation ou licence.....	1 780	4 769	4 891	3 433
Infractions relatives aux transports exceptionnels.....	4 185	3 337	4 218	3 990
Infractions relatives aux transports de matières dangereuses.....	4 466	8 184	7 921	7 999
Infractions aux transports de matières dangereuses - défaut de plaques.....	132	439	295	168
Infractions aux transports de matières dangereuses - non présentation de déclaration de chargement.....	55	90	81	146
Infractions aux transports de matières dangereuses - défaut d'autorisation de mise en service carte jaune.....	15	53	52	83
Défaut de visite technique.....	14 487	23 962	24 168	25 508
Infraction à la taxe spéciale dite « à l'essieu ».....	792	1 308	1 128	1 157
<b>Total</b> .....	<b>115 984</b>	<b>166 415</b>	<b>162 984</b>	<b>166 266</b>

On assiste à une augmentation importante du nombre d'infractions spécifiques aux poids lourds relevées, en particulier en 1989, par rapport à 1988 (+ 43,5 %). Cette augmentation se poursuit les années suivantes, mais des proportions moindres. Les infractions à fortes fréquences sont :

- l'inobservation des limitations de vitesse imposées aux véhicules de PTAC supérieur à 10 tonnes ;
- les infractions relatives à la réglementation sur les dispositifs de freinage ;
- les infractions relatives à la surcharge des véhicules et le défaut de visite technique.

L'observatoire national interministériel de sécurité routière, rattaché au délégué interministériel à la sécurité routière, est chargé :

- d'assurer la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques provenant des différentes sources nationales et internationales ;
- d'effectuer ou d'assurer le suivi des études générales ou sectorielles sur l'insécurité routière ;
- d'évaluer l'impact des mesures de sécurité routière.

Il est administré par un comité directeur interministériel composé de représentants des ministères de l'Education nationale, de l'Economie et des Finances, de la Justice, de la Défense, de l'Intérieur, de l'Equipement et des Affaires sociales, et est doté d'un conseil d'orientation et d'évaluation dont les membres sont choisis pour la qualité de leur contribution d'ordre technique ou social à la sécurité routière.



**Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports**  
**Secrétariat d'Etat chargé des Transports Routiers et Fluviaux**  
**Délégué Interministériel à la Sécurité Routière**  
**Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières**

Ce document contient les données détaillées disponibles pour l'année 1991, 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 intersections, 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.

**La Documentation française**

29 - 31, quai Voltaire 75344 Paris Cedex 07  
Tél.: (1) 40 15 70 00 - Télex : 204826 Docfran Paris

Imprimé en France  
ISBN : 2.11.002860.2 - DF : 2647  
**Prix : 30 F**

9 782110 028600

