



s é c u r i t é  
r o u t i è r e

**La Sécurité**  
**des**

**Poids lourds**

**en**  
**1996**

Étude Sectorielle

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

CDAT  
3739

La **documentation** Française





OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL  
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

# **La sécurité des poids lourds en 1996**

Étude  
sectorielle

La **documentation** Française

Rédaction : Maryse Lagache  
Philippe Groleau  
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 : 01 40 81 80 42 - 01 40 81 80 28

© La Documentation française - Paris, 1997  
ISBN : 2-11-003893-4

*"En application de la loi du 11 mars 1957 (art. 41) et du code de la propriété intellectuelle du 1<sup>er</sup> 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

---

<b>LIMINAIRE</b>	
<b>QUELQUES DÉFINITIONS FRANÇAISES</b> .....	P. 5
<b>SYNTHESE GÉNÉRALE</b> .....	P. 7
<b>I. QUELQUES DONNÉES SUR LES POIDS LOURDS DEPUIS 1985</b> .....	P. 11
<b>I.1. Production française de poids lourds de PTAC supérieur à 4 tonnes</b> .....	P. 13
<b>I.2. Immatriculations de poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes</b> .....	P. 13
<b>I.3. Parc de poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes</b> .....	P. 14
<b>I.4. Nombre de permis de conduire délivrés</b> .....	P. 14
<b>I.5. Circulation des poids lourds en France</b> .....	P. 15
<b>II. L'ACCIDENTOLOGIE DES POIDS LOURDS EN 1996</b> .....	P. 17
<b>II.1. Les grands chiffres</b> .....	P. 19
<i>II.1.1. Implication des poids lourds dans l'ensemble des accidents corporels</i> .....	P. 19
<i>II.1.2. Implication des poids lourds dans les accidents mortels</i> .....	P. 19
<i>II.1.3. Gravité des accidents corporels</i> .....	P. 20
<i>II.1.4. Victimes dans les accidents avec poids lourds</i> .....	P. 21
<i>II.1.5. Nature du principal antagoniste</i> .....	P. 24
<b>II.2. Analyse spatiale</b> .....	P. 26
<i>II.2.1. En et hors intersection</i> .....	P. 26
<i>II.2.2. En rase campagne et en milieu urbain</i> .....	P. 29
<i>II.2.3. Par catégories de routes</i> .....	P. 33
<b>II.3. Analyse temporelle</b> .....	P. 38
<i>II.3.1. Par tranche horaire</i> .....	P. 38
<i>II.3.2. Selon le jour et la nuit</i> .....	P. 42
<i>II.3.3. Selon le jour de la semaine</i> .....	P. 45
<b>II.4. La sinistralité des poids lourds en 1993</b> .....	P. 49
<b>III. EVOLUTION DEPUIS 1992</b> .....	P. 51
<b>III.1. Des accidents</b> .....	P. 53
<b>III.2. Des comportements</b> .....	P. 57
<i>III.2.1. Vitesse</i> .....	P. 57
<i>III.2.2. Infractions spécifiques aux poids lourds</i> .....	P. 60



## LIMINAIRE

### Quelques définitions françaises

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.

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 six jours qui suivent l'accident ;
- les **blessés** : victimes non tuées.

Parmi les blessés, on distingue :

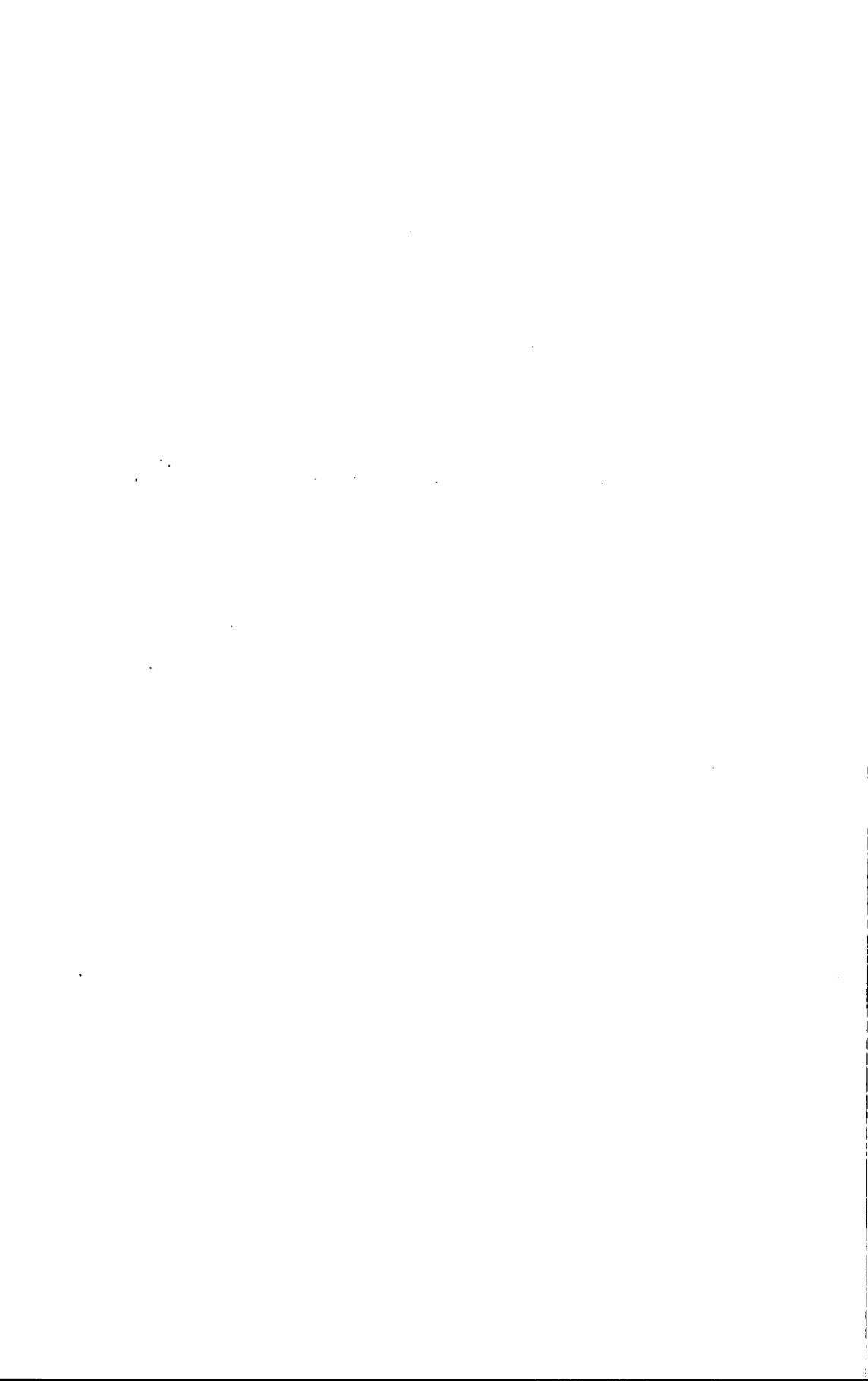
- les **blessés graves** : blessés dont l'état nécessite plus de six jours d'hospitalisation ;
- les **blessés légers** : blessés dont l'état nécessite entre 0 et 6 jours d'hospitalisation ou un soin médical.

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) qu'elle 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 l'exploitation 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.



# **Synthèse générale**



En 1996, 1 097 personnes ont été tuées dans 6 770 accidents corporels, soit un taux de 16,20 tués pour 100 accidents, taux 2,5 fois supérieur à celui observé pour l'ensemble des accidents.

Ce taux moyen élevé oscille entre 20,92 en rase campagne et 9,68 en milieu urbain et entre 28,53 sur les routes nationales en rase campagne et 6,95 sur les autoroutes concédées. Il reste cependant toujours significativement plus élevé que celui de l'ensemble des usagers.

Les poids lourds de plus de 3,5 tonnes qui représentent 2 % du parc de quatre roues et effectuent 5 % des kilomètres parcourus, sont impliqués dans 5,4 % des accidents corporels et 13,2 % des accidents mortels qui font 13,6 % de tués.

Sans toutefois nier la gravité des accidents avec poids lourds, il convient de souligner que la diminution des nombres d'accidents corporels dans lesquels ils sont impliqués, ainsi que les nombres d'accidents mortels et de tués (de l'ordre de 14 à 18 %) constatée entre 1992 et 1996 est plus forte que celle constatée pour l'ensemble des usagers (de l'ordre de 11 à 12 %). Cette diminution est beaucoup plus marquée en milieu urbain qu'en rase campagne.

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds varient peu entre 1995 et 1996 mais on note toutefois une augmentation en traversées d'agglomérations par des routes nationales et sur le réseau national à 2 x 2 voies, et une baisse sur les autoroutes.

Le **contrat de progrès** du transport routier de marchandises mis au point entre la profession, les organisations syndicales de salariés, les chargeurs et les pouvoirs publics vise à améliorer la sécurité des salariés, sur la route et à l'arrêt, et la sécurité de tous les usagers de la route. Quatre axes principaux de travail se dégagent : améliorer la connaissance statistique des accidents du travail dans la branche pour aider la profession à cibler ses efforts de prévention ; renforcer la prévention des accidents à l'arrêt, lors des opérations de chargement et de déchargement ; développer la prévention des accidents de la route impliquant un poids lourd et renforcer le partenariat régional entre la profession et les pouvoirs publics avec l'appui des institutions spécialisées (Caisses régionales d'assurance maladie, Agences régionales pour l'amélioration des conditions de travail).

La sécurité est un des axes centraux du contrat de progrès.



# **I. Quelques données sur les poids lourds depuis 1985**



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

	Production totale de poids lourds	dont tracteurs routiers
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
1992.....	27 549	8 985
1993.....	22 560	7 199
1994.....	30 385	10 341
1995.....	63 404 *	16 983

Source : L'argus de l'automobile et des locomotions. En 1995, le découpage a été modifié et il s'agit pour cette année de poids lourds de plus de 3,5 tonnes de PTAC.

La production de poids lourds a atteint son niveau le plus élevé en 1989 et n'a cessé de décroître jusqu'en 1993. L'augmentation constatée en 1994 se confirme en 1995 même si le découpage a été modifié, passant de véhicules de plus de 4 tonnes de PTAC jusqu'en 1994 à des véhicules de plus de 3,5 tonnes en 1995. La production de tracteurs routiers en 1995 n'a jamais été aussi élevée sur la période considérée. A noter la baisse brutale de cette production en 1992 et 1993.

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

	Nombre total de poids lourds immatriculés	dont tracteurs routiers
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
1992.....	35 882	15 549
1993.....	28 376	12 304
1994.....	33 137	16 135
1995.....	42 093	21 743

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

Après avoir augmenté jusqu'en 1989, les immatriculations de poids lourds et de tracteurs routiers ont fortement baissé pendant quatre années consécutives, de 1991 à 1993. La reprise amorcée en 1994 se confirme en 1995.

### **1.3. 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
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.....	564 000	178 000
1993.....	554 000	178 000
1994.....	546 000	175 000
1995.....	549 000	181 000
1996.....	552 000	190 000

Source : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles.

On assistait, jusqu'en 1992, à une augmentation régulière du parc de poids lourds, due en grande partie à l'augmentation du parc de tracteurs routiers. En 1993 et 1994, on assiste au contraire à une diminution. L'augmentation à nouveau constatée en 1995 se confirme en 1996.

### **1.4. Nombre de permis de conduire délivrés**

	C ou équivalent	EC ou équivalent
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
1992.....	25 924	15 631
1993.....	26 926	16 063
1994.....	23 971	14 103
1995.....	21 586	12 672
1996.....	22 027	12 617

**Définition des permis :**

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

de juin 1985 à 1990 : devient CL avec la même définition.

jusqu'en 1984 : véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes et inférieurs à 19 tonnes pour les véhicules isolés ou inférieurs ou égaux à 12,5 tonnes pour les véhicules immatriculés.

– **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 juin 1985 à 1990 : devient C.

jusqu'en 1984 : CL (véhicules utilitaires de plus de 19 tonnes isolés et de plus de 12,5 tonnes articulés).

## **I.5. Circulation des poids lourds de plus de 3,5 tonnes en France (en milliards de véhicules kilomètres)**

	Poids lourds immatriculés en France	Poids lourds immatriculés à l'étranger	Circulation tous véhicules
1990.....	22,7	3,3	436
1991.....	23,2	3,4	448
1992.....	23,7	3,5	462
1993.....	19,7 *	3,5 *	471
1994.....	20,3 *	3,9 *	487
1995.....	21 *	4 *	496

Source : SES/DAEI

A partir de 1993, le système de comptage a été modifié. Les statistiques portent sur les poids lourds de plus de 5 tonnes.



## **II. L'accidentologie des poids lourds en 1996**

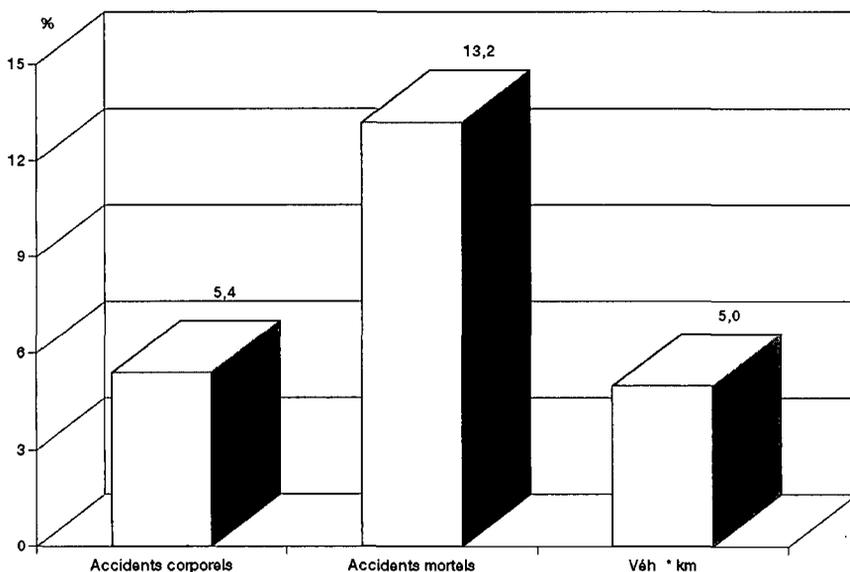


## II.1. Les grands chiffres

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

6 770 accidents corporels dans lesquels au moins un poids lourd était impliqué ont été recensés en 1996, parmi les 125 406 accidents corporels qui se sont produits sur l'ensemble du réseau.

*Implication des poids lourds dans les accidents*



Les poids lourds sont impliqués dans 5,4 % des accidents corporels alors qu'ils parcourent 5 % des véhicules x km et représentent 2 % du parc des 4 roues.

7 288 poids lourds ont été impliqués dans ces 6 770 accidents, parmi eux :

- 3 025 véhicules isolés de plus de 3,5 tonnes ;
- 65 tracteurs routiers seuls ;
- 1 087 véhicules avec remorque ;
- 3 111 tracteurs routiers avec semi-remorque.

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

946 accidents mortels dans lesquels au moins un poids lourd était impliqué ont été recensés parmi les 7 178 accidents mortels survenus sur l'ensemble du réseau.

Les poids lourds sont impliqués dans 13,2 % des accidents mortels.

Comparé à leur taux d'implication dans l'ensemble des accidents corporels, ce taux de 13,2 % traduit la gravité beaucoup plus importante des accidents impliquant un poids lourd.

1 010 poids lourds ont été impliqués dans ces 946 accidents mortels, parmi eux :

- 333 véhicules isolés de plus de 3,5 tonnes ;
- 2 tracteurs routiers seuls ;
- 157 véhicules avec remorque ;
- 518 tracteurs routiers avec semi-remorque.

Les tracteurs routiers avec semi-remorque représentent 51,3 % des poids lourds impliqués dans les accidents mortels, proportion beaucoup plus forte que celle que l'on trouve pour les accidents corporels (42,7 %).

### II.1.3. Gravité des accidents corporels

Au cours de l'année 1996, ont été recensés *sur l'ensemble du réseau* :

- 125 406 accidents corporels dans lesquels 8 080 personnes ont été tuées, soit un taux de tués de 6,44 pour 100 accidents ;
- 6 770 accidents corporels avec poids lourds dans lesquels 1 097 personnes ont été tuées, soit un taux de 16,20 pour 100 accidents.

*En rase campagne*, ont été recensés :

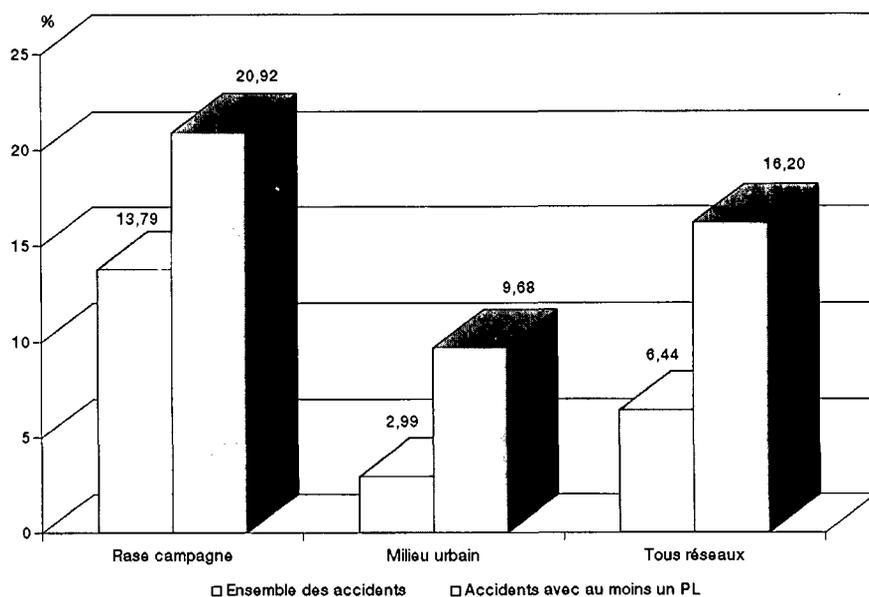
- 40 082 accidents corporels dans lesquels 5 528 personnes ont été tuées, soit un taux de tués de 13,79 pour 100 accidents ;
- 3 929 accidents corporels avec poids lourds dans lesquels 822 personnes ont été tuées, soit un taux de tués de 20,92 pour 100 accidents.

*En milieu urbain*, ont été recensés :

- 85 324 accidents corporels dans lesquels 2 552 personnes ont été tuées, soit un taux de tués de 2,99 pour 100 accidents ;
- 2 841 accidents avec poids lourds dans lesquels 275 personnes ont été tuées, soit un taux de tués de 9,68 pour 100 accidents.

### Récapitulatif

Taux de tués pour 100 accidents corporels	Rase campagne	Millieu urbain	Ensemble du réseau
Ensemble des accidents avec ou sans poids lourds...	13,79	2,99	6,44
Accidents dans lesquels au moins un poids lourd est impliqué .....	20,92	9,68	16,20

**Taux de tués pour 100 accidents corporels****II.1.4. Victimes dans les accidents avec poids lourds****● Tués**

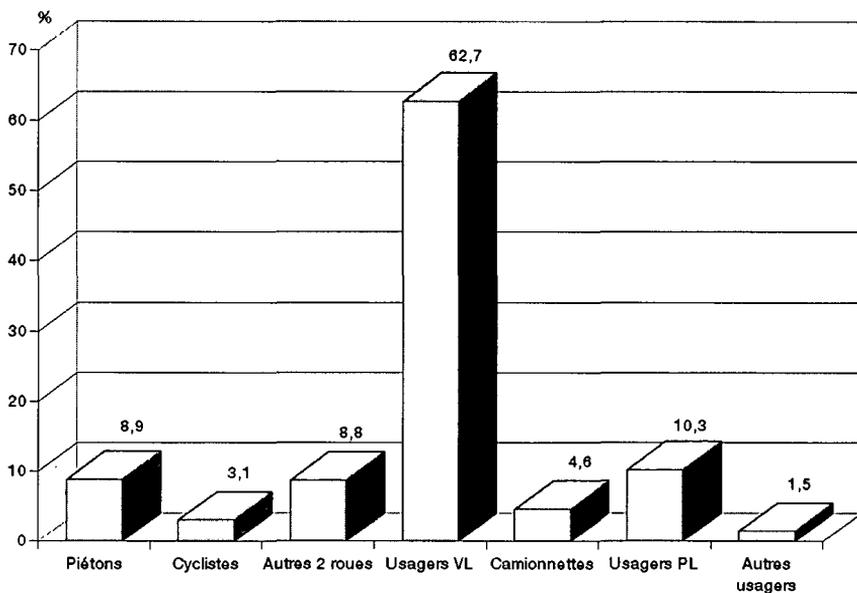
Ces accidents ont fait 1 097 tués, parmi les 8 080 tués dans l'ensemble des accidents corporels en 1996.

Les accidents dans lesquels sont impliqués au moins un poids lourd sont responsables de 13,6 % des tués sur l'ensemble du réseau.

Les 1 097 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 .....	98	8,9 %	12,2 %
Cyclistes.....	34	3,1 %	3,7 %
Usagers de :			
- Deux-roues à moteur..	96	8,8 %	15,1 %
- Voitures de tourisme...	688	62,7 %	64,9 %
- Camionnettes.....	51	4,6 %	1,7 %
- Poids lourds .....	113	10,3 %	1,4 %
(dont conducteurs).....	(101)	(9,2 %)	(1,3 %)
- Transport en commun et autres véhicules.....	17	1,5 %	1,0 %
<b>Total.....</b>	<b>1 097</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

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



● **Blessés graves**

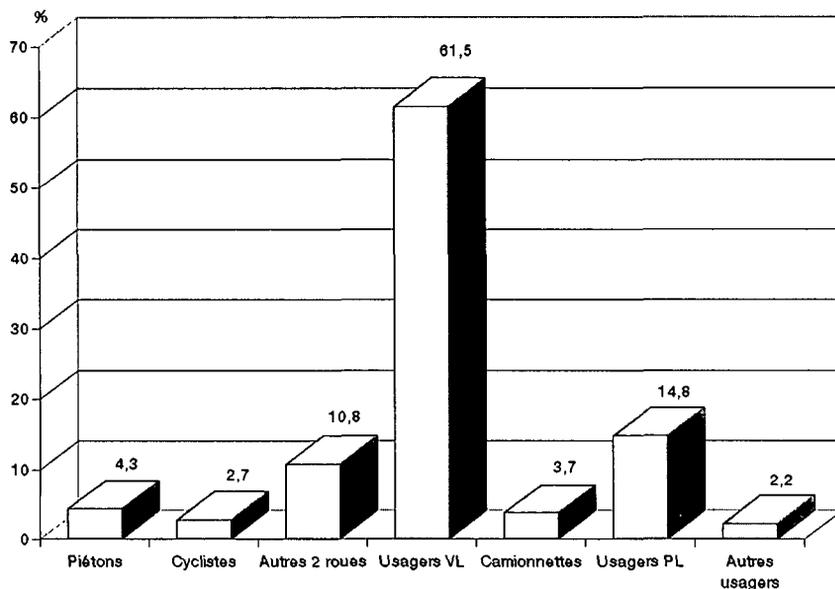
Ces accidents ont fait 2 415 blessés graves parmi les 36 204 blessés graves dans l'ensemble des accidents corporels en 1996.

Les accidents dans lesquels sont impliqués au moins un poids lourd sont responsables de 6,7 % des blessés graves sur l'ensemble du réseau.

Les 2 415 personnes blessées gravement dans ces accidents se répartissent de la manière suivante :

Catégories d'usagers	Nombre de blessés graves dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés graves dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés graves dans l'ensemble des accidents corporels
Piétons.....	103	4,3 %	13,2 %
Cyclistes .....	66	2,7 %	4,5 %
Usagers de :			
- Deux-roues à moteur..	261	10,8 %	24,6 %
- Voitures de tourisme ..	1 485	61,5 %	54,4 %
- Camionnettes .....	90	3,7 %	1,4 %
- Poids lourds.....	357	14,8 %	1,0 %
(dont conducteurs).....	(294)	(12,2 %)	(0,8 %)
- Transport en commun et autres véhicules.....	53	2,2 %	0,9 %
<b>Total .....</b>	<b>2 415</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

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



● **Blessés légers**

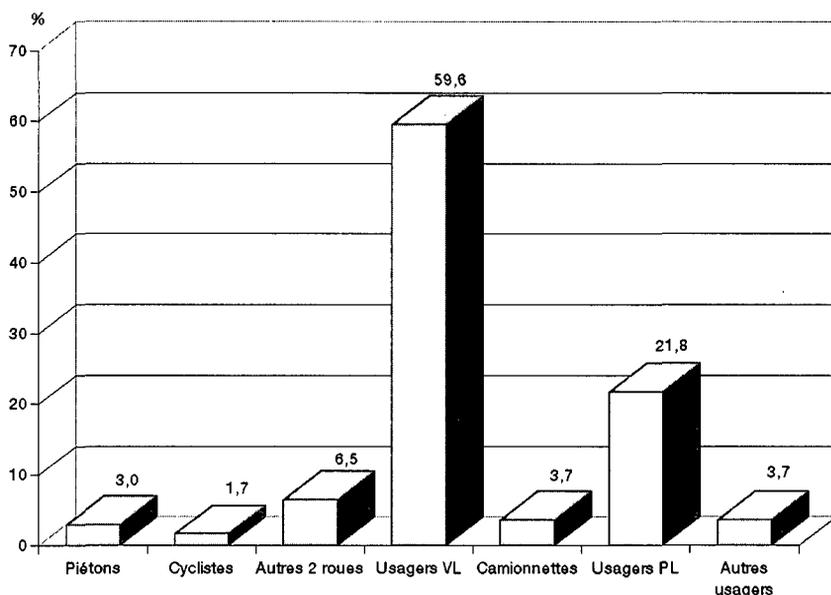
Ces accidents ont fait 6 308 blessés légers parmi les 133 913 blessés légers dans l'ensemble des accidents corporels en 1996.

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 6 308 personnes blessées légèrement dans ces accidents se répartissent de la manière suivante :

Catégories d'usagers	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.....	189	3,0 %	11,2 %
Cyclistes .....	106	1,7 %	3,8 %
Usagers de :			
- deux-roues à moteur ..	409	6,5 %	20,6 %
- voitures de tourisme ...	3 762	59,6 %	60,2 %
- camionnettes .....	236	3,7 %	1,5 %
- poids lourds .....	1 376	21,8 %	1,2 %
(dont conducteurs).....	(1 134)	(18,0 %)	(0,8 %)
- transports en commun et autres véhicules.....	230	3,7 %	1,5 %
<b>Total .....</b>	<b>6 308</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

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



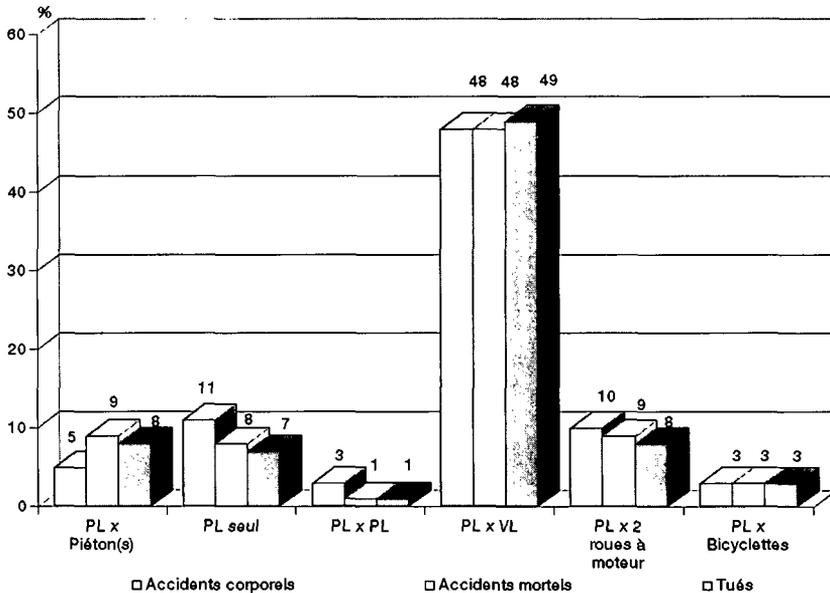
### II.1.5. Nature du principal antagoniste

Sur 6 770 accidents avec poids lourds recensés en 1996 :

- 748 étaient des accidents de poids lourds isolés sans aucun antagoniste, dont 75 étaient mortels faisant 76 tués ;
- 323 accidents impliquaient un poids lourd contre piéton(s), dont 81 mortels faisant 83 tués ;
- 217 accidents impliquaient un poids lourd contre un autre poids lourd, dont 13 mortels faisant 13 tués ;
- 3 231 accidents impliquaient un poids lourd contre une voiture de tourisme, dont 456 mortels faisant 539 tués ;
- 645 accidents impliquaient un poids lourd contre un deux-roues à moteur, dont 88 mortels faisant 91 tués ;
- 195 accidents impliquaient un poids lourd contre une bicyclette, dont 32 mortels faisant 32 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.....	748	11,0 %	75	7,9 %	76	6,9 %	10,16
- poids lourd contre piéton(s).....	323	4,8 %	81	8,6 %	83	7,6 %	25,70
<b>Accidents à 2 véhicules (avec ou sans piéton)</b>							
- poids lourd contre poids lourd.....	217	3,2 %	13	1,4 %	13	1,2 %	5,99
- poids lourd contre voiture de tourisme.....	3 231	47,7 %	456	48,2 %	539	49,1 %	16,68
- poids lourd contre deux-roues à moteur.....	645	9,5 %	88	9,3 %	91	8,3 %	14,11
- poids lourd contre bicyclette.....	195	2,9 %	32	3,4 %	32	2,9 %	16,41
- poids lourd contre autre(s) véhicule(s).....	290	4,3 %	48	5,1 %	62	5,7 %	21,38
<b>Accidents à 3 véhicules et plus.....</b>	1 121	16,6 %	153	16,2 %	201	18,3 %	17,93
<b>Total.....</b>	6 770	100 %	946	100 %	1 097	100 %	16,20

**Typologie des accidents avec au moins un poids lourd**



## II.2. Analyse spatiale

### II.2.1. En et hors intersection

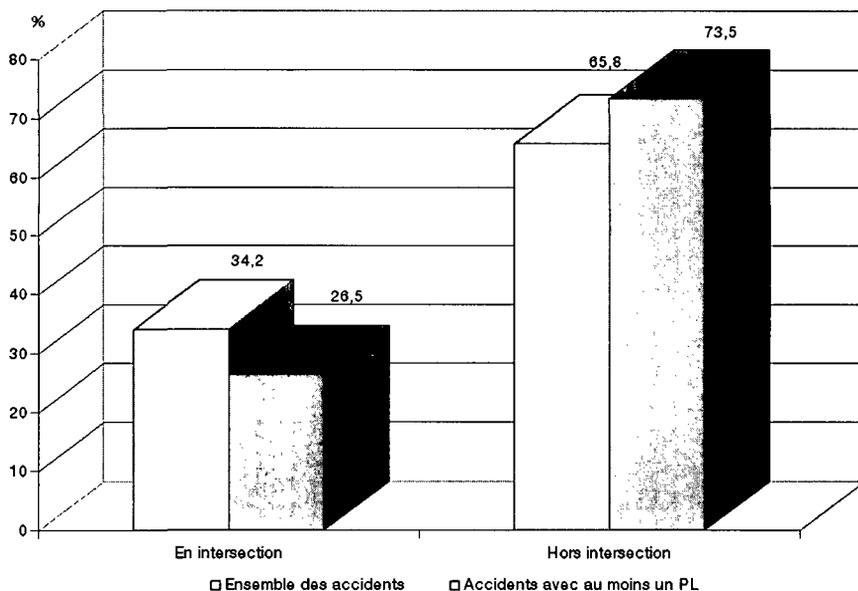
#### ● Des accidents corporels

- Sur les 6 770 accidents corporels impliquant au moins un poids lourd :
- 1 794 se sont produits en intersection ;
  - 4 976 hors intersection.

- Ce qui donne une répartition de :
- 26,5 % en intersection ;
  - 73,5 % hors intersection.

Comparée avec la répartition obtenue pour l'ensemble des accidents corporels, soit 34,2 % en intersection et 65,8 % 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.

*Répartition spatiale des accidents corporels en et hors intersection*



### ● Des accidents mortels

Sur les 946 accidents mortels impliquant au moins un poids lourd :

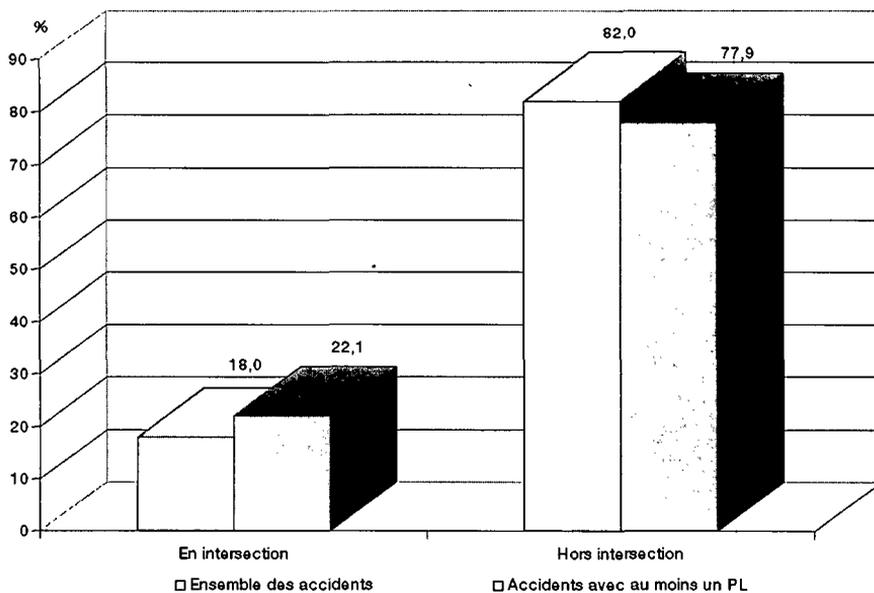
- 209 se sont produits en intersection ;
- 737 hors intersection.

Ce qui donne la répartition suivante :

- 22,1 % en intersection ;
- 77,9 % hors intersection.

Comparée avec la répartition obtenue pour l'ensemble des accidents mortels soit 18,0 % en intersection et 82,0 % hors intersection, la différence ne semble pas significative.

*Répartition spatiale des accidents mortels en et hors intersection*



### ● Des tués

Sur les 1 097 tués dans les accidents corporels impliquant au moins un poids lourd :

- 246 le sont en intersection ;
- 851 hors intersection.

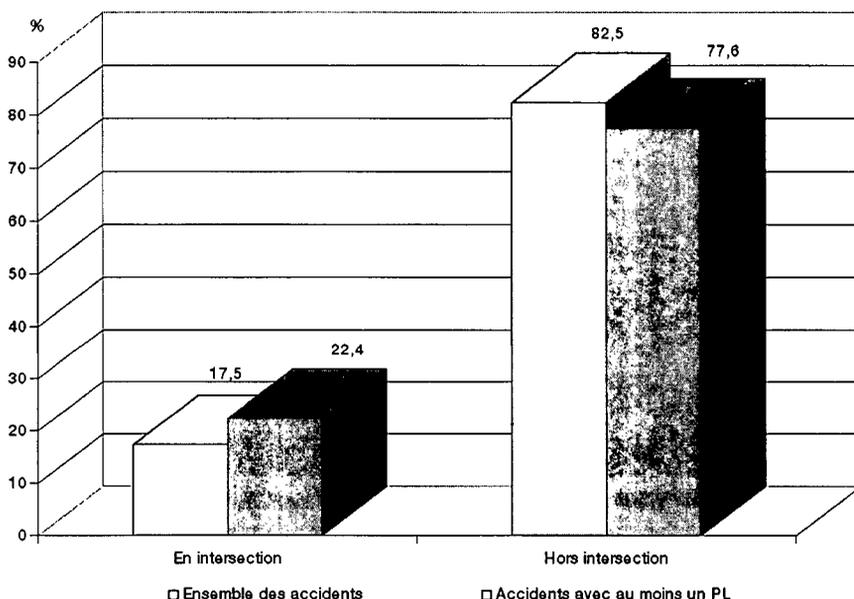
Ce qui donne une répartition de :

- 22,4 % en intersection ;
- 77,6 % hors intersection.

Comparée avec la répartition obtenue pour l'ensemble des tués, soit 17,5 % en intersection et 82,5 % hors intersection, la différence ne semble pas significative.

Si on considère la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, il apparaît qu'elle est beaucoup plus forte hors intersection (17,10) qu'en intersection (13,71).

#### Répartition spatiale du nombre de tués en et hors intersection



#### ● Des blessés

Sur les 8 723 blessés dans les accidents corporels impliquant au moins un poids lourd :

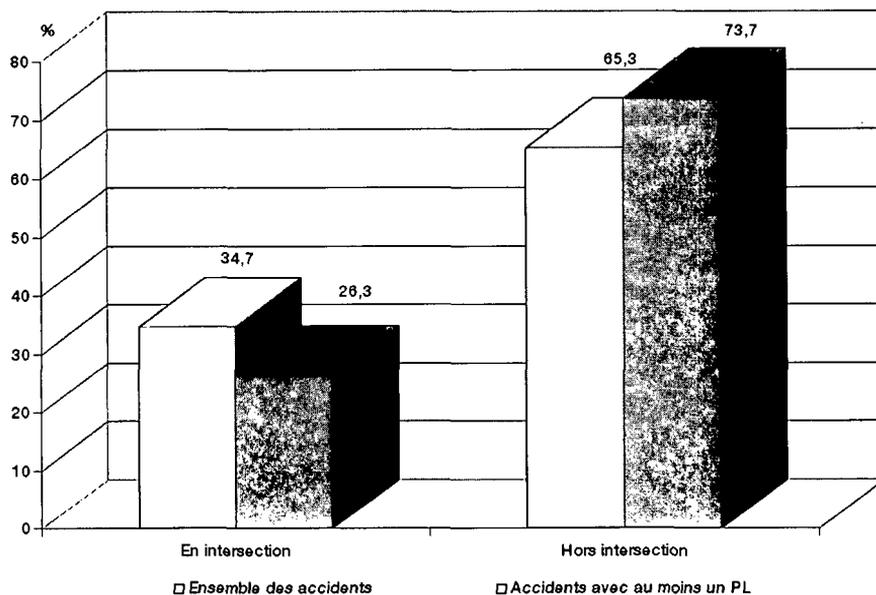
- 2 293 le sont en intersection ;
- 6 430 hors intersection.

Ce qui donne une répartition de :

- 26,3 % en intersection ;
- 73,7 % hors intersection.

Comparée avec la répartition obtenue pour l'ensemble des blessés, soit 34,7 % en intersection et 65,3 % hors intersection, les écarts sont assez faibles.

Répartition spatiale du nombre de blessés en et hors intersection



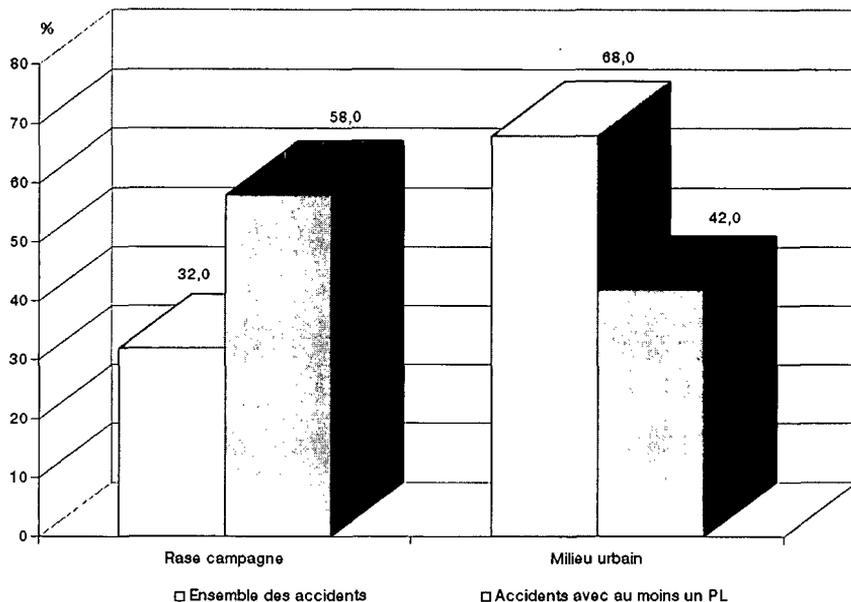
## II.2.2. En rase campagne et en milieu urbain

### ● 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 le 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
Rase campagne .....	3 929	58,0 %	32,0 %
Agglomérations de moins de 5 000 habitants .....	750	11,1 %	10,5 %
Agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants .....	527	7,8 %	11,3 %
Agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants .....	829	12,2 %	21,8 %
Agglomérations de plus de 100 000 habitants .....	735	10,9 %	24,4 %
<b>Ensemble du milieu urbain .....</b>	<b>2 841</b>	<b>42,0 %</b>	<b>68,0 %</b>
<b>Ensemble du réseau .....</b>	<b>6 770</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

**Répartition des accidents corporels en rase campagne et en milieu urbain**



**● Des accidents mortels**

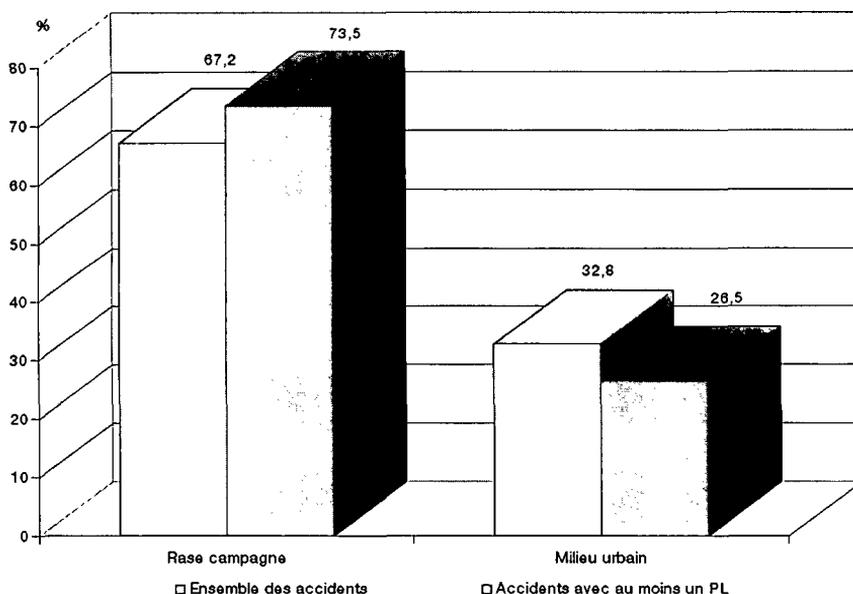
La comparaison de la répartition des accidents mortels dans lesquels sont impliqués les poids lourds entre la rase campagne et le milieu urbain avec celle de l'ensemble des accidents selon le même critère est présentée dans le tableau suivant :

Milieu	Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	Répartition des accidents mortels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents mortels
<b>Rase campagne</b> .....	695	73,5 %	67,2 %
Agglomérations de moins de 5 000 habitants .....	93	9,8 %	11,0 %
Agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants .....	57	6,0 %	7,5 %
Agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants .....	66	7,0 %	8,6 %
Agglomérations de plus de 100 000 habitants .....	35	3,7 %	5,7 %
<b>Ensemble du milieu urbain</b> .....	251	26,5 %	32,8 %
<b>Ensemble du réseau</b> .....	946	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 des poids lourds tend à prouver que les accidents en rase campagne sont beaucoup plus graves puisque 58 % des accidents corporels dans lesquels sont impliqués des poids lourds surviennent en rase campagne alors que 74 % des accidents mortels se produisent sur ce même type de réseau.

**Répartition des accidents mortels en rase campagne et en milieu urbain**



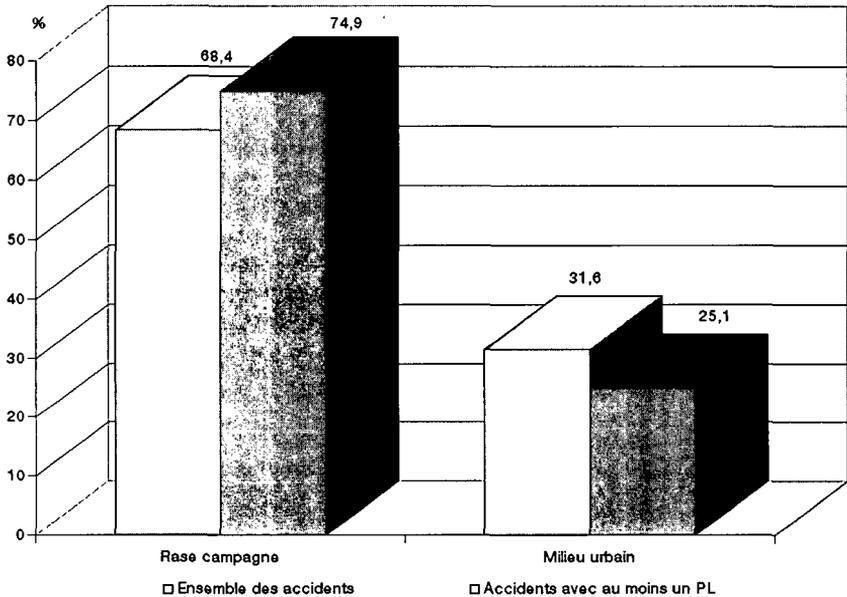
● **Des tués**

Milieu	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 .....	822	74,9 %	68,4 %
Agglomérations de moins de 5 000 habitants .....	106	9,7 %	10,7 %
Agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants .....	67	6,1 %	7,2 %
Agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants .....	66	6,0 %	8,3 %
Agglomérations de plus de 100 000 habitants .....	36	3,3 %	5,3 %
<b>Ensemble du milieu urbain .....</b>	<b>275</b>	<b>25,1 %</b>	<b>31,6 %</b>
<b>Ensemble du réseau .....</b>	<b>1 097</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

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

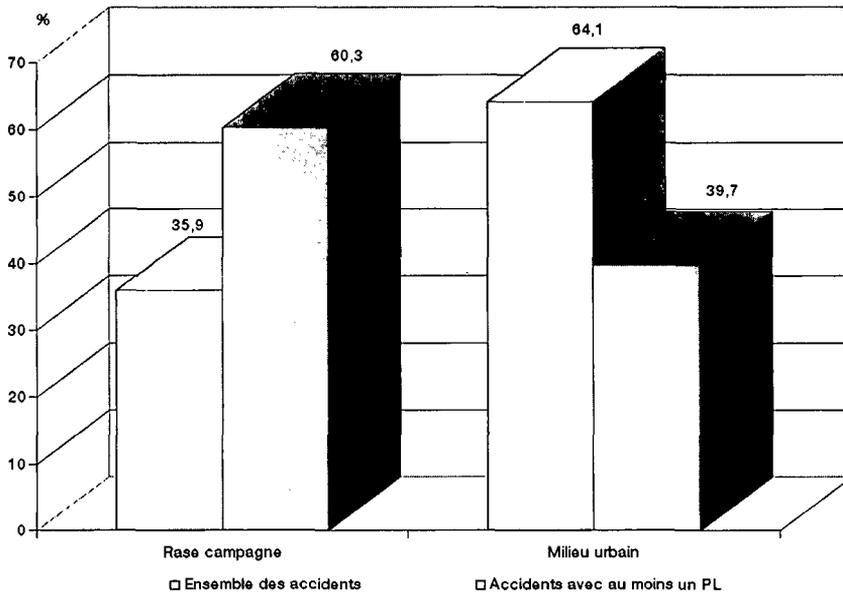
Si l'on considère la gravité des accidents impliquant au moins un poids lourd, en tués pour 100 accidents corporels, il apparaît qu'elle est 2,2 fois plus forte en rase campagne (20,92) qu'en milieu urbain (9,68).

**Répartition du nombre de tués en rase campagne et en milieu urbain**



● **Des blessés**

Milieu	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 .....	5 261	60,3 %	35,9 %
Agglomérations de moins de 5 000 habitants .....	925	10,6 %	10,2 %
Agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants .....	628	7,2 %	10,9 %
Agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants .....	1 028	11,8 %	20,5 %
Agglomérations de plus de 100 000 habitants .....	881	10,1 %	22,6 %
<b>Ensemble du milieu urbain .....</b>	<b>3 462</b>	<b>39,7 %</b>	<b>64,1 %</b>
<b>Ensemble du réseau .....</b>	<b>8 723</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

**Répartition du nombre de blessés 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 de la page suivante.

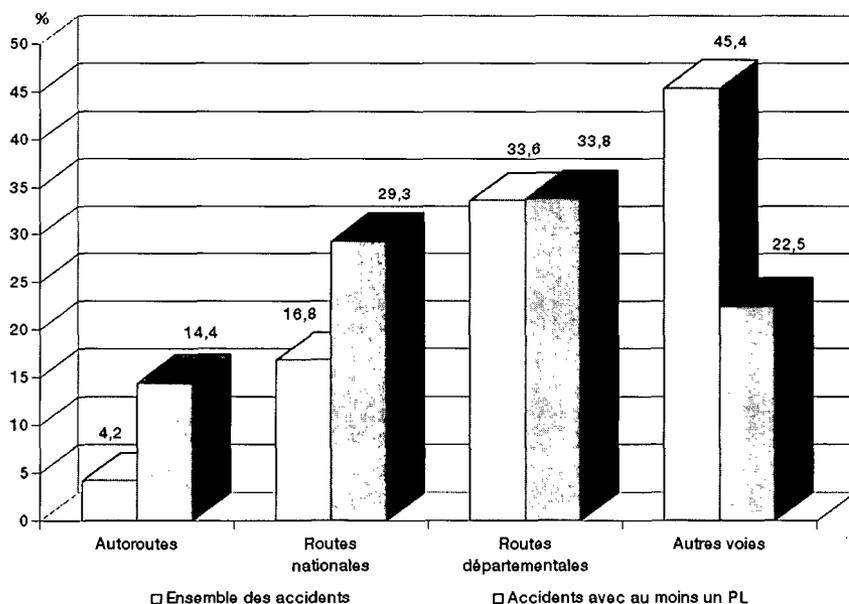
C'est sur les routes nationales et départementales que se produit le plus grand nombre d'accidents corporels avec poids lourds (29,3 % et 33,8 % sur chacun des deux réseaux), 14,4 % sur autoroutes et 22,5 % sur les autres voies.

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

Catégories de routes	Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	Répartition des accidents corporels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents corporels
Autoroutes concédées ...	556	8,2 %	1,8 %
Autoroutes non concédées .....	417	6,2 %	2,4 %
<b>Ensemble des autoroutes.....</b>	<b>973</b>	<b>14,4 %</b>	<b>4,2 %</b>
Routes nationales en rase campagne.....	1 262	18,6 %	7,5 %
Routes nationales en milieu urbain .....	721	10,6 %	9,3 %
<b>Ensemble des routes nationales.....</b>	<b>1 983</b>	<b>29,3 %</b>	<b>16,8 %</b>
Routes départementales en rase campagne .....	1 440	21,3 %	17,3 %
Routes départementales en milieu urbain .....	850	12,6 %	16,3 %
<b>Ensemble des routes départementales.....</b>	<b>2 290</b>	<b>33,8 %</b>	<b>33,6 %</b>
<b>Autres catégories de routes.....</b>	<b>1 524</b>	<b>22,5 %</b>	<b>45,4 %</b>
<b>Ensemble des réseaux.</b>	<b>6 770</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Répartition des accidents corporels par catégories de routes

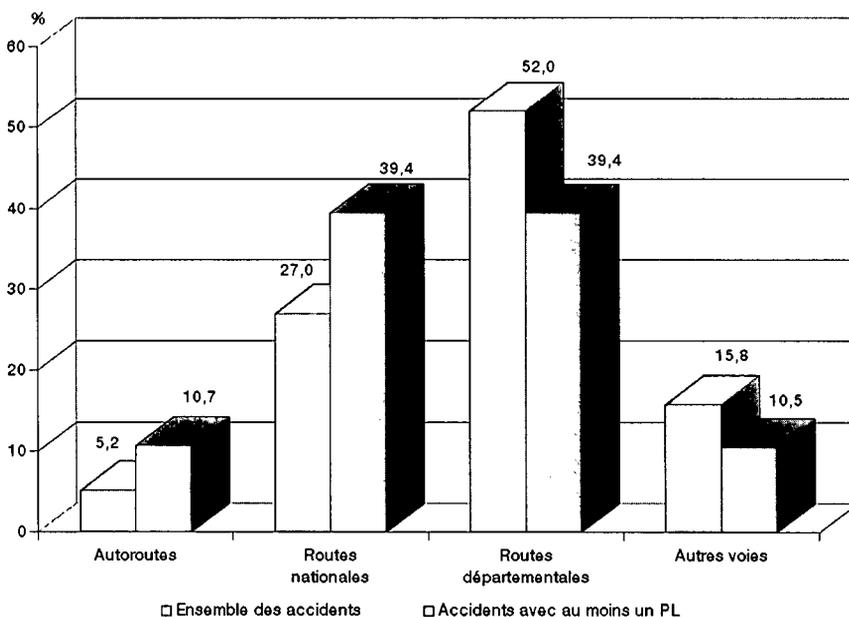


● **Des accidents mortels**

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 de l'ensemble des accidents mortels
Autoroutes concédées ...	73	7,7 %	3,4 %
Autoroutes non concédées .....	28	3,0 %	1,8 %
<b>Ensemble des autoroutes .....</b>	<b>101</b>	<b>10,7 %</b>	<b>5,2 %</b>
Routes nationales en rase campagne.....	295	31,2 %	19,9 %
Routes nationales en milieu urbain .....	78	8,2 %	7,1 %
<b>Ensemble des routes nationales .....</b>	<b>373</b>	<b>39,4 %</b>	<b>27,0 %</b>
Routes départementales en rase campagne .....	277	29,3 %	38,4 %
Routes départementales en milieu urbain .....	96	10,1 %	13,6 %
<b>Ensemble des routes départementales .....</b>	<b>373</b>	<b>39,4 %</b>	<b>52,0 %</b>
<b>Autres catégories de routes .....</b>	<b>99</b>	<b>10,5 %</b>	<b>15,8 %</b>
<b>Ensemble des réseaux.</b>	<b>946</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

**Répartition des accidents mortels par catégories de routes**

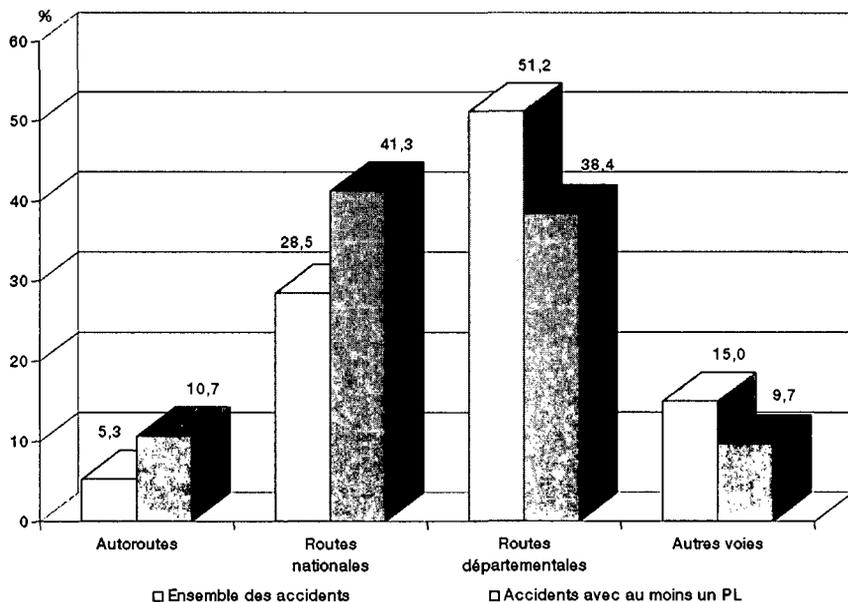


● **Des tués**

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 avec poids lourds	Répartition des tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition des tués dans l'ensemble des accidents corporels
Autoroutes concédées ...	88	8,0 %	3,6 %
Autoroutes non concédées .....	29	2,6 %	1,7 %
<b>Ensemble des autoroutes .....</b>	<b>117</b>	<b>10,7 %</b>	<b>5,3 %</b>
Routes nationales en rase campagne.....	360	32,8 %	21,3 %
Routes nationales en milieu urbain .....	93	8,5 %	7,2 %
<b>Ensemble des routes nationales.....</b>	<b>453</b>	<b>41,3 %</b>	<b>28,5 %</b>
Routes départementales en rase campagne .....	319	29,1 %	38,1 %
Routes départementales en milieu urbain .....	102	9,3 %	13,1 %
<b>Ensemble des routes départementales.....</b>	<b>421</b>	<b>38,4 %</b>	<b>51,2 %</b>
<b>Autres catégories de routes.....</b>	<b>106</b>	<b>9,7 %</b>	<b>15,0 %</b>
<b>Ensemble des réseaux.</b>	<b>1 097</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

*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 :

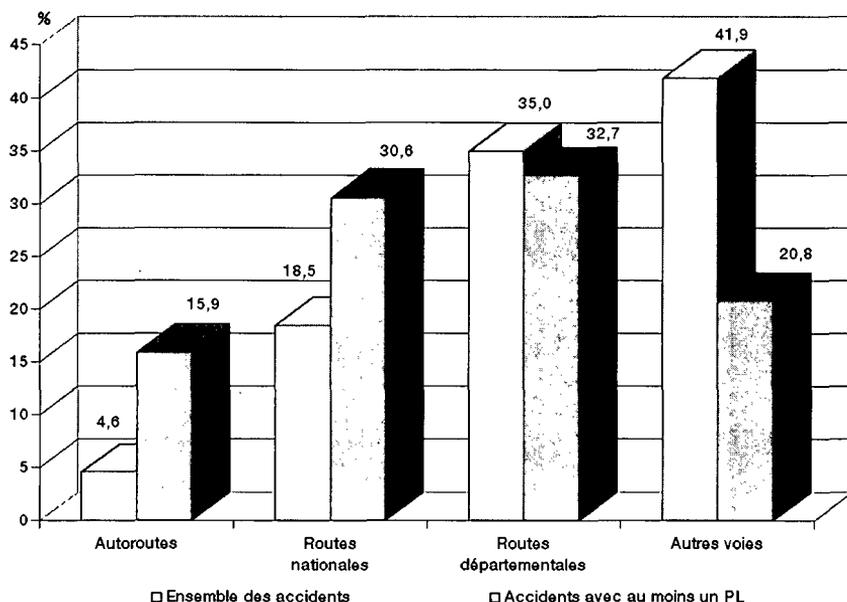
Catégories de routes	Taux de tués pour 100 accidents corporels avec au moins un poids lourd
Autoroutes concédées.....	15,83
Autoroutes non concédées.....	6,95
<b>Ensemble des autoroutes.....</b>	<b>12,02</b>
Routes nationales en rase campagne.....	28,53
Routes nationales en milieu urbain.....	12,90
<b>Ensemble des routes nationales.....</b>	<b>22,84</b>
Routes départementales en rase campagne.....	22,15
Routes départementales en milieu urbain.....	12,00
<b>Ensemble des routes départementales.....</b>	<b>18,38</b>
<b>Autres catégories de routes.....</b>	<b>6,96</b>
<b>Ensemble des réseaux.....</b>	<b>16,20</b>

### ● Des 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 :

Catégories de routes	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 ...	789	9,0 %	2,1 %
Autoroutes non concédées.....	598	6,9 %	2,5 %
<b>Ensemble des autoroutes.....</b>	<b>1 387</b>	<b>15,9 %</b>	<b>4,6 %</b>
Routes nationales en rase campagne.....	1 741	20,0 %	9,1 %
Routes nationales en milieu urbain.....	926	10,6 %	9,4 %
<b>Ensemble des routes nationales.....</b>	<b>2 667</b>	<b>30,6 %</b>	<b>18,5 %</b>
Routes départementales en rase campagne.....	1 810	20,7 %	19,2 %
Routes départementales en milieu urbain.....	1 043	12,0 %	15,8 %
<b>Ensemble des routes départementales.....</b>	<b>2 853</b>	<b>32,7 %</b>	<b>35,0 %</b>
<b>Autres catégories de routes.....</b>	<b>1 816</b>	<b>20,8 %</b>	<b>41,9 %</b>
<b>Ensemble des réseaux.</b>	<b>8 723</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Répartition du nombre de blessés par catégories de routes



## II.3. Analyse temporelle

### II.3.1. Par tranche horaire

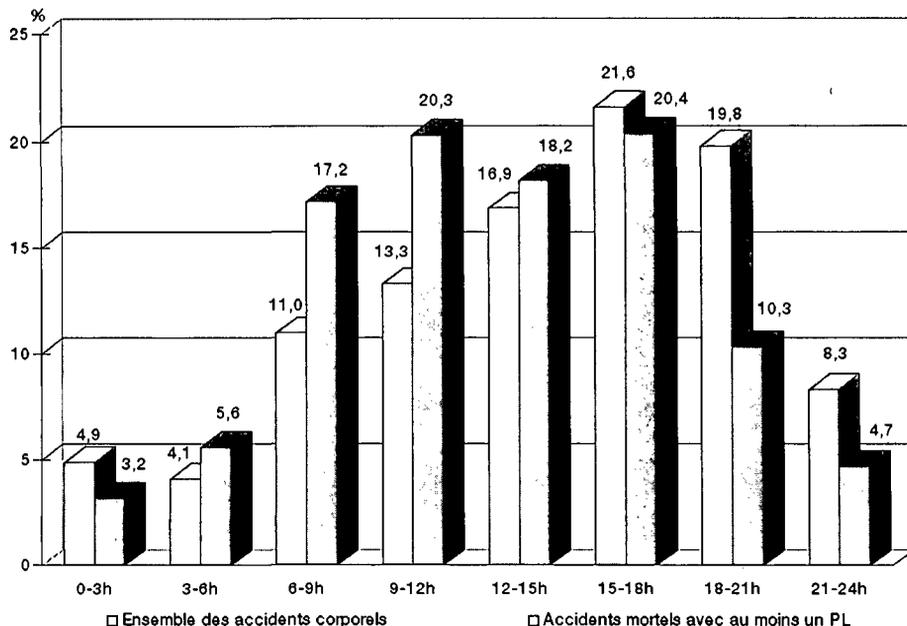
#### ● Des accidents corporels

Tranche horaire	Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	Répartition des accidents corporels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents corporels
0 h - 3 h.....	220	3,2 %	4,9 %
3 h - 6 h.....	381	5,6 %	4,1 %
6 h - 9 h.....	1 164	17,2 %	11,0 %
9 h - 12 h.....	1 375	20,3 %	13,3 %
12 h - 15 h.....	1 234	18,2 %	16,9 %
15 h - 18 h.....	1 380	20,4 %	21,6 %
18 h - 21 h.....	697	10,3 %	19,8 %
21 h - 24 h.....	319	4,7 %	8,3 %
<b>Total.....</b>	<b>6 770</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.

La période de pointe pour l'ensemble des accidents se situe entre 15 h et 21 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 6 h à 18 h.

Répartition des accidents corporels par tranche horaire



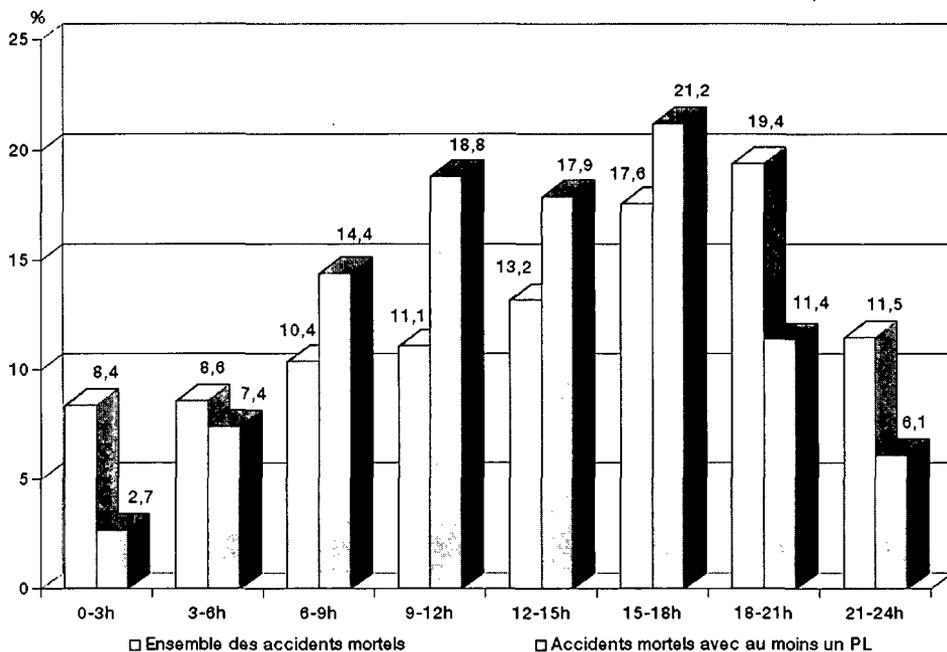
● Des accidents mortels

Tranche horaire	Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	Répartition des accidents mortels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents mortels
0 h - 3 h.....	26	2,7 %	8,4 %
3 h - 6 h.....	70	7,4 %	8,6 %
6 h - 9 h.....	136	14,4 %	10,4 %
9 h - 12 h.....	178	18,8 %	11,1 %
12 h - 15 h.....	169	17,9 %	13,2 %
15 h - 18 h.....	201	21,2 %	17,6 %
18 h - 21 h.....	108	11,4 %	19,4 %
21 h - 24 h.....	58	6,1 %	11,5 %
<b>Total.....</b>	<b>946</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 se situe entre 15 h et 21 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 6 h à 18 h.

**Répartition des accidents mortels par tranche horaire**

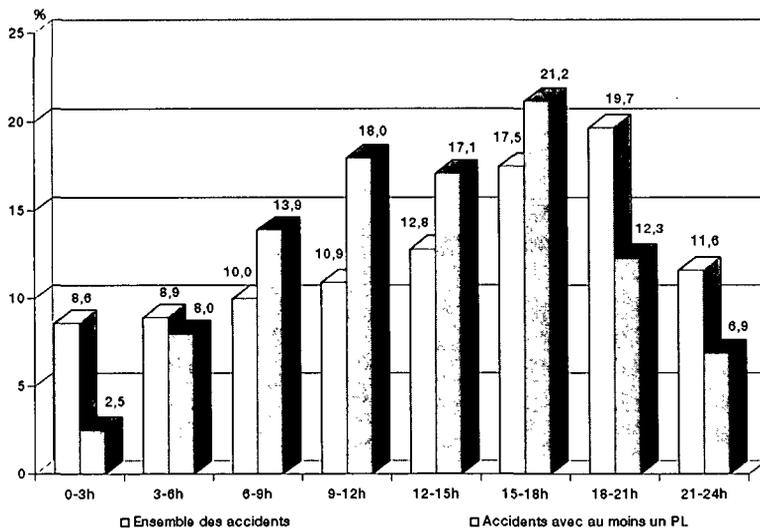


● **Des tués**

Tranche horaire	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.....	27	2,5 %	8,6 %
3 h - 6 h.....	88	8,0 %	8,9 %
6 h - 9 h.....	153	13,9 %	10,0 %
9 h - 12 h.....	197	18,0 %	10,9 %
12 h - 15 h.....	188	17,1 %	12,8 %
15 h - 18 h.....	233	21,2 %	17,5 %
18 h - 21 h.....	135	12,3 %	19,7 %
21 h - 24 h.....	76	6,9 %	11,6 %
<b>Total.....</b>	<b>1 097</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.

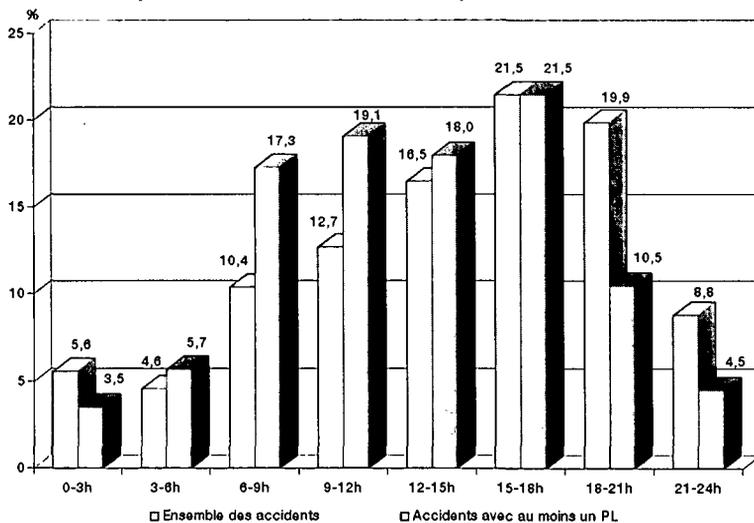
Répartition du nombre de tués par tranche horaire



● Des blessés

Tranche horaire	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
0 h - 3 h.....	307	3,5 %	5,6 %
3 h - 6 h.....	501	5,7 %	4,6 %
6 h - 9 h.....	1 508	17,3 %	10,4 %
9 h - 12 h.....	1 664	19,1 %	12,7 %
12 h - 15 h.....	1 568	18,0 %	16,5 %
15 h - 18 h.....	1 873	21,5 %	21,5 %
18 h - 21 h.....	913	10,5 %	19,9 %
21 h - 24 h.....	389	4,5 %	8,8 %
<b>Total.....</b>	<b>8 723</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Répartition du nombre de blessés par tranche horaire



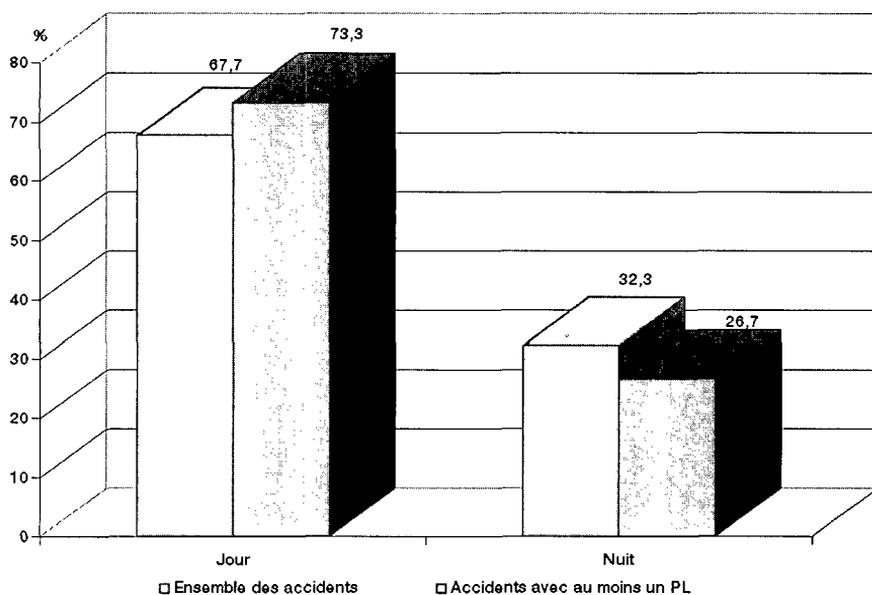
## II.3.2. Selon le jour et la nuit

### ● Des accidents corporels

	Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	Répartition des accidents corporels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents corporels
Jour .....	4 963	73,3 %	67,7 %
Nuit .....	1 807	26,7 %	32,3 %
<b>Total.....</b>	<b>6 770</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.

*Répartition des accidents corporels selon le jour et la nuit*

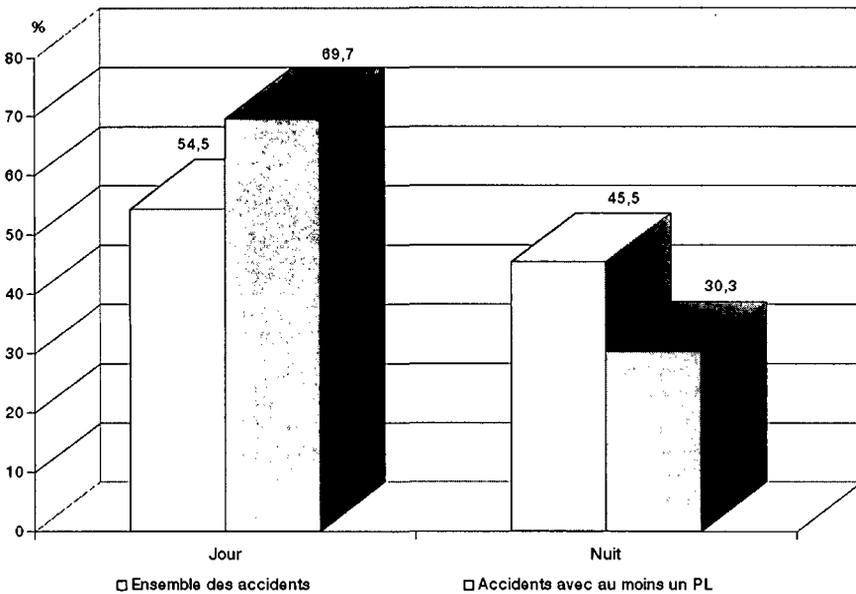


### ● Des accidents mortels

	Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	Répartition des accidents mortels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents mortels
Jour.....	659	69,7 %	54,5 %
Nuit.....	287	30,3 %	45,5 %
<b>Total.....</b>	<b>946</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

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

*Répartition des accidents mortels selon le jour et la nuit*

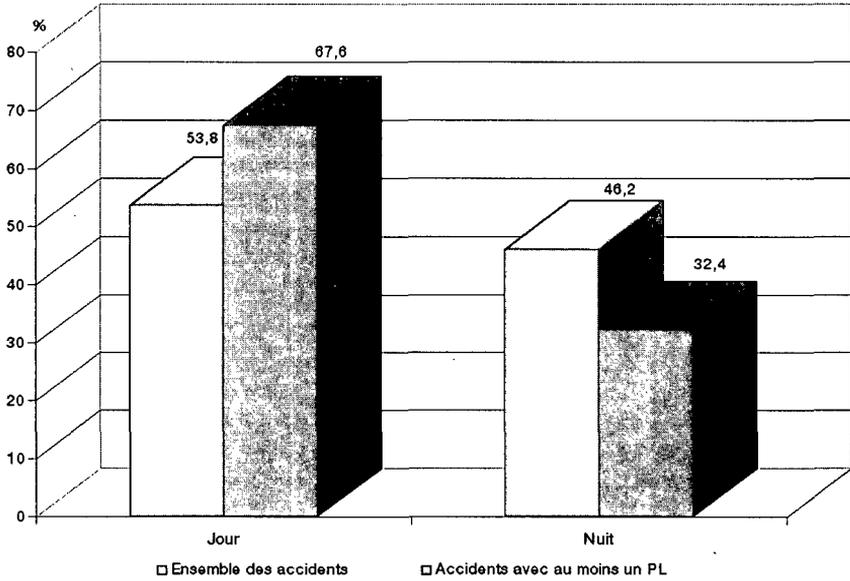


### ● Des tués

	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.....	742	67,6 %	53,8 %
Nuit.....	355	32,4 %	46,2 %
<b>Total.....</b>	<b>1 097</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

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

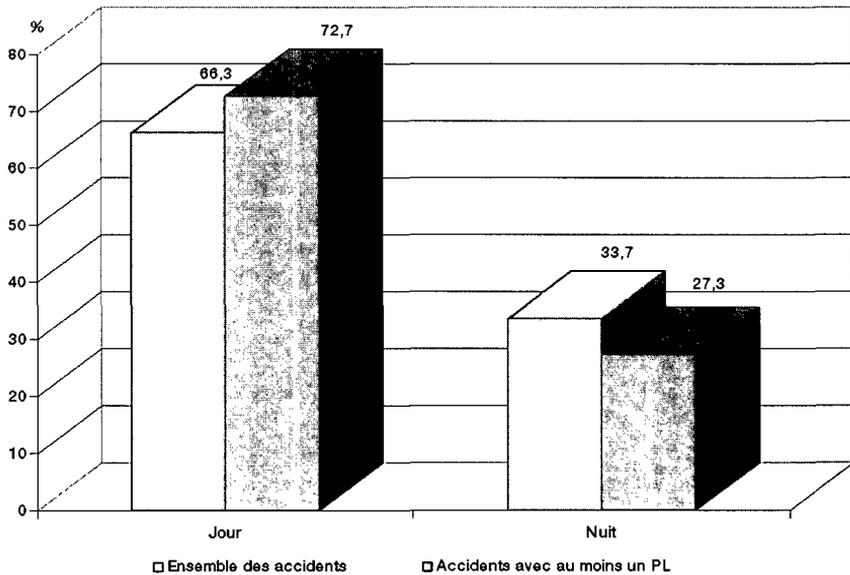
**Répartition du nombre de tués selon le jour et la nuit**



● **Des blessés**

	Nombre de blessés dans accidents avec poids lourds	Répartition des blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés dans l'ensemble des accidents corporels
Jour .....	6 340	72,7 %	66,3 %
Nuit .....	2 383	27,3 %	33,7 %
<b>Total .....</b>	<b>8 723</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

**Répartition du nombre de blessés selon le jour et la nuit**



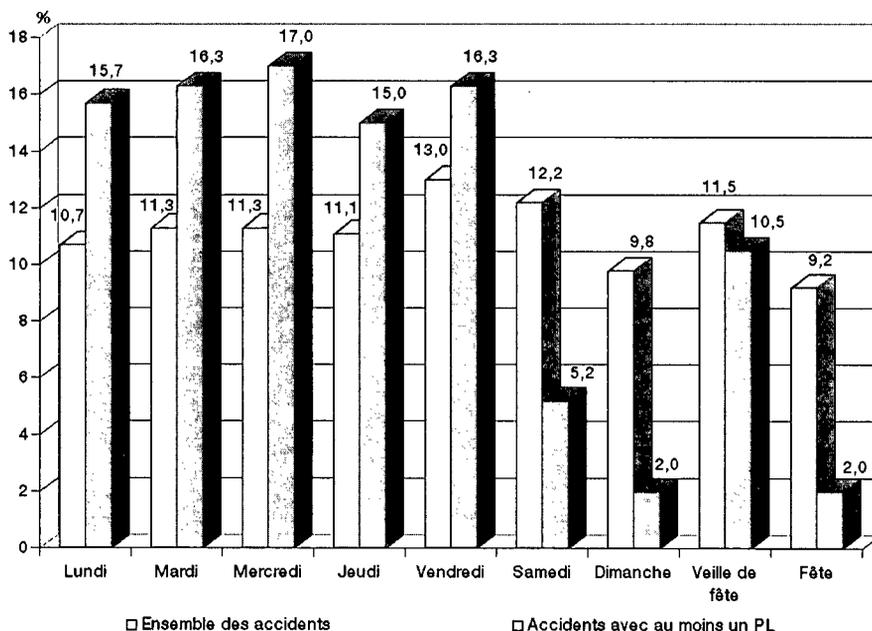
### II.3.3. Selon le jour de la semaine

#### ● 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 de l'ensemble des accidents corporels
Lundi.....	49	1 187	24	15,7 %	10,7 %
Mardi.....	49	1 235	25	16,3 %	11,3 %
Mercredi.....	47	1 210	26	17,0 %	11,3 %
Jeudi.....	49	1 122	23	15,0 %	11,1 %
Vendredi.....	51	1 280	25	16,3 %	13,0 %
Samedi.....	49	389	8	5,2 %	12,2 %
Dimanche.....	48	132	3	2,0 %	9,8 %
Veille de fête...	11	176	16	10,5 %	11,5 %
Fête.....	13	39	3	2,0 %	9,2 %
<b>Total.....</b>	<b>366</b>	<b>6 770</b>	<b>18</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.

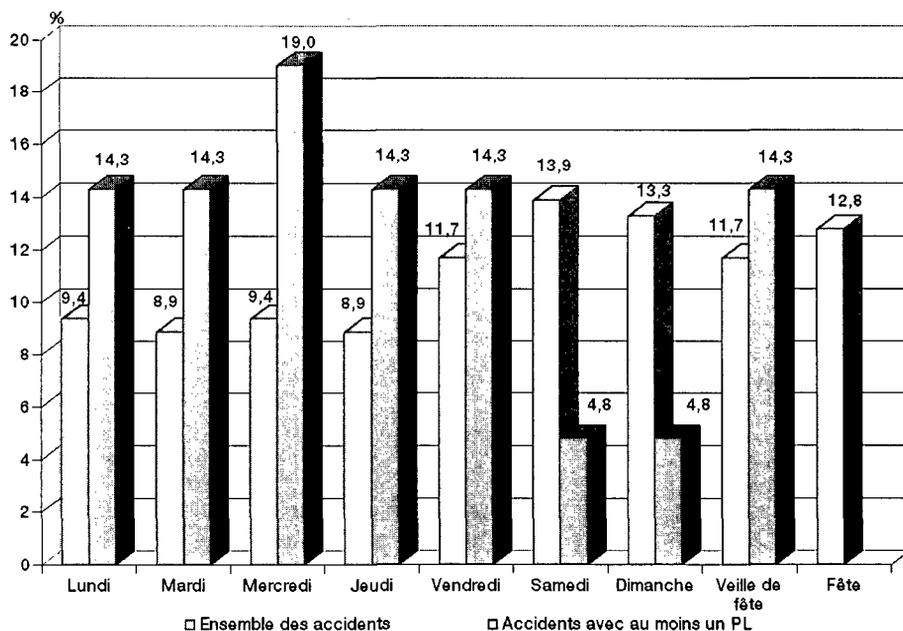
Répartition des accidents corporels selon le jour de la semaine



● **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 de l'ensemble des accidents mortels
Lundi.....	49	156	3	14,3 %	9,4 %
Mardi.....	49	150	3	14,3 %	8,9 %
Mercredi.....	47	184	4	19,0 %	9,4 %
Jeudi.....	49	152	3	14,3 %	8,9 %
Vendredi.....	51	169	3	14,3 %	11,7 %
Samedi.....	49	70	1	4,8 %	13,9 %
Dimanche.....	48	31	1	4,8 %	13,3 %
Veille de fête...	11	30	3	14,3 %	11,7 %
Fête.....	13	4	-	-	12,8 %
<b>Ensemble.....</b>	<b>366</b>	<b>946</b>	<b>3</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

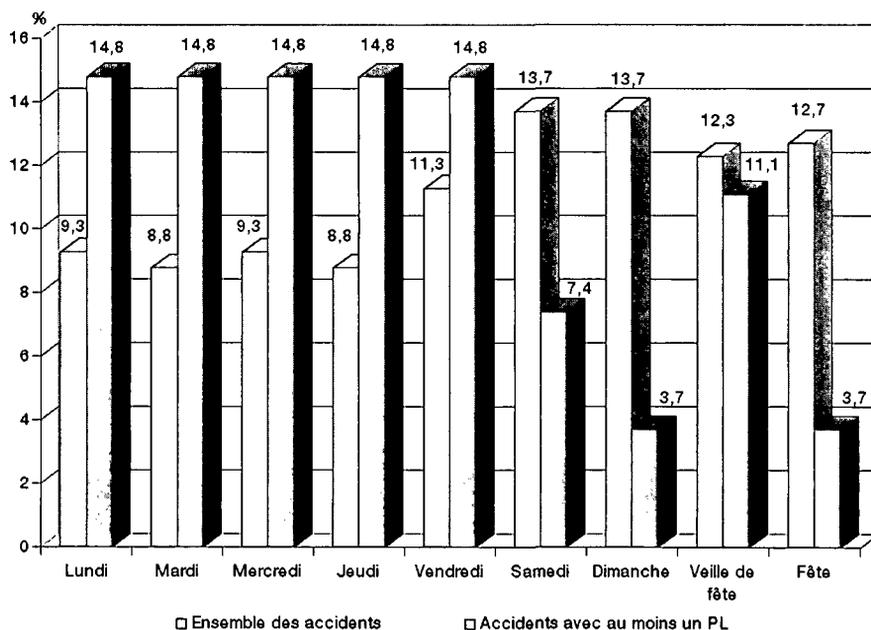
**Répartition des accidents mortels selon le jour de la semaine**



● Des tués

	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	180	4	14,8 %	9,3 %
Mardi.....	49	180	4	14,8 %	8,8 %
Mercredi.....	47	202	4	14,8 %	9,3 %
Jeudi.....	49	175	4	14,8 %	8,8 %
Vendredi.....	51	199	4	14,8 %	11,3 %
Samedi.....	49	87	2	7,4 %	13,7 %
Dimanche.....	48	35	1	3,7 %	13,7 %
Veille de fête...	11	32	3	11,1 %	12,3 %
Fête.....	13	7	1	3,7 %	12,7 %
<b>Ensemble.....</b>	<b>366</b>	<b>1097</b>	<b>3</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

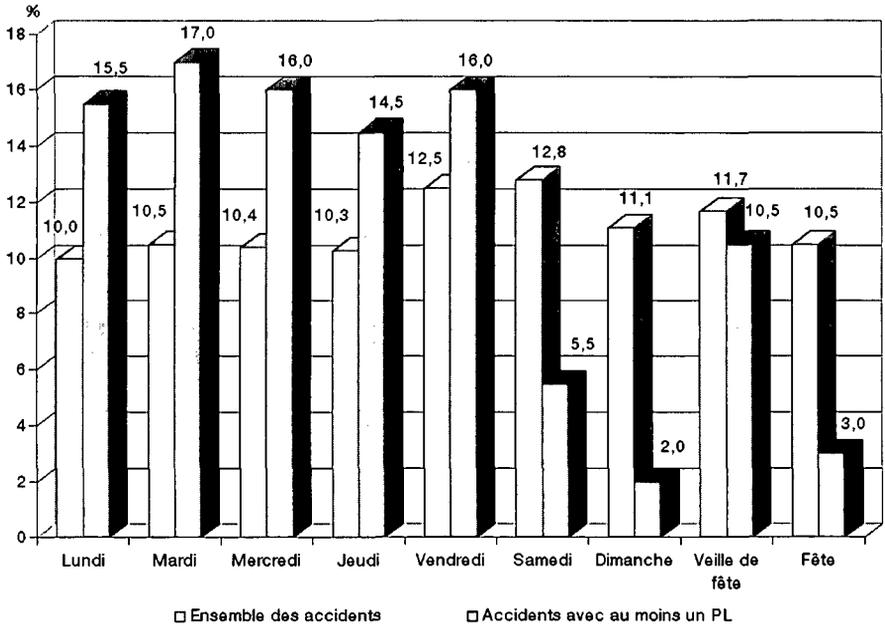
Répartition du nombre de tués selon le jour de la semaine



● **Des 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	1 496	31	15,5 %	10,0 %
Mardi.....	49	1 644	34	17,0 %	10,5 %
Mercredi.....	47	1 501	32	16,0 %	10,4 %
Jeudi.....	49	1 400	29	14,5 %	10,3 %
Vendredi.....	51	1 635	32	16,0 %	12,5 %
Samedi.....	49	546	11	5,5 %	12,8 %
Dimanche.....	48	192	4	2,0 %	11,1 %
Veille de fête...	11	230	21	10,5 %	11,7 %
Fête.....	13	79	6	3,0 %	10,5 %
<b>Total.....</b>	<b>366</b>	<b>8 723</b>	<b>24</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

*Répartition du nombre de blessés selon le jour de la semaine*



## II.4. La sinistralité des poids lourds en 1993

Pour 1993, 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
<b>Poids total en charge</b>				
4 t à moins de 7 t .....	96	50	3	30
7 t à moins de 10 t .....	170	113	12	135
10 t à moins de 15 t .....	211	110	9	105
15 t à moins de 20 t .....	253	132	15	165
20 et plus .....	405	211	19	208
<b>Usage - profession</b>				
Artisans .....	154	80	9	95
Agriculteurs .....	123	64	7	80
Commerçants .....	284	148	11	125
Transporteurs de marchandises .....	563	293	28	310
Autres professions .....	152	79	6	63
<b>Ensemble .....</b>	<b>192</b>	<b>100</b>	<b>9</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.

Si l'on considère les tranches de tonnage, on constate que plus le poids des véhicules augmente 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 près de 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 192 ‰, contre une fréquence de 69 ‰ pour les sinistres de voitures, soit 2,8 fois plus.



# **III. Evolution depuis 1992**



## III.1. Des accidents

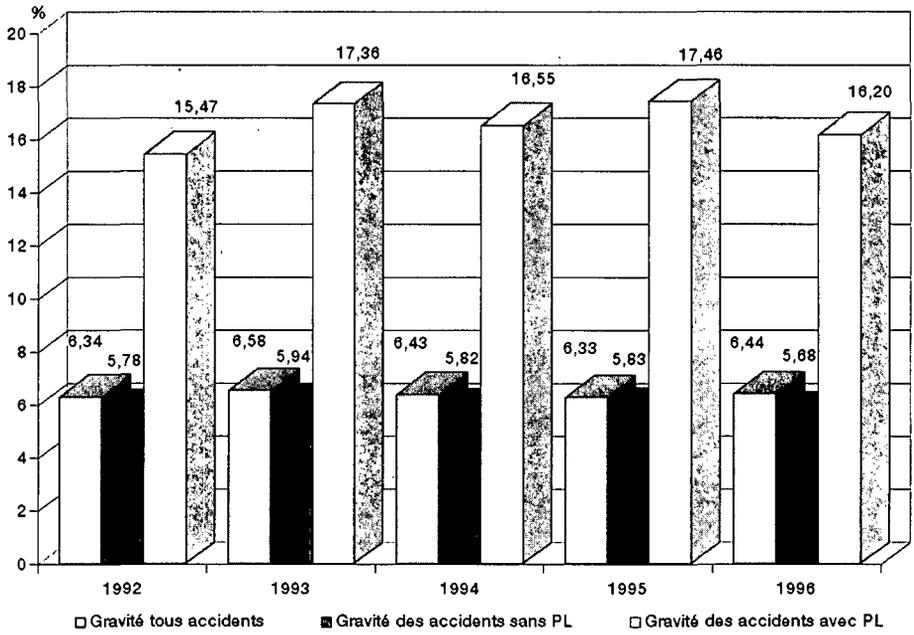
### ● Sur l'ensemble des réseaux

	1992	1993	1994	1995	1996	1996/1992
Nombre d'accidents corporels .....	<b>143 362</b>	137 500	132 726	132 949	<i>125 406</i>	- 12,5 %
Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	<b>8 281</b>	7 712	7 555	7 309	<i>6 770</i>	- 18,2 %
% d'accidents avec poids lourds / total des accidents.....	<b>5,8</b>	5,6	5,7	5,5	<i>5,4</i>	- 6,9 %
Nombre d'accidents mortels .....	<b>8 114</b>	8 005	7 609	7 453	<i>7 178</i>	- 11,5 %
Nombre d'accidents mortels avec poids lourds .	<b>1 120</b>	1 106	1 065	1 086	<i>946</i>	- 15,5 %
% d'accidents mortels avec poids lourds / total des accidents mortels.....	<b>13,8</b>	13,8	14,0	<b>14,6</b>	<i>13,2</i>	- 4,3 %
Nombre de tués dans l'ensemble des accidents..	<b>9 083</b>	9 052	8 533	8 412	<i>8 080</i>	- 11,0 %
Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	1 281	<b>1 339</b>	1 250	1 276	<i>1 097</i>	- 14,4 %
% de tués dans les accidents avec poids lourds / total des tués.....	<i>14,1</i>	14,8	14,6	15,2	<b>16,2</b>	+ 14,9 %
Gravité tous accidents .....	6,34	<b>6,58</b>	6,43	6,33	6,44	+ 1,6 %
Gravité des accidents sans poids lourd.....	5,78	<b>5,94</b>	5,82	5,83	<i>5,68</i>	+ 1,9 %
Gravité des accidents avec poids lourd(s) .....	<i>15,47</i>	17,36	16,55	<b>17,46</b>	16,20	+ 4,7 %
Nombre de véhicules impliqués dans les accidents.....	<b>253 589</b>	236 462	229 247	230 347	<i>216 578</i>	- 14,6 %
Nombre de poids lourds impliqués dans les accidents.....	<b>8 888</b>	8 277	8 118	7 880	<i>7 288</i>	- 18,0 %
% poids lourds impliqués / ensemble des véhicules ...	<b>3,5</b>	3,5	3,5	3,4	<i>3,4</i>	- 2,9 %

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.

*Évolution de la gravité des accidents*



● *En rase campagne*

	1992	1993	1994	1995	1996	1996/1992
Nombre d'accidents corporels .....	43 004	<b>43 627</b>	41 866	41 661	<i>40 082</i>	- 6,8 %
Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	<b>4 418</b>	4 378	4 137	4 153	<i>3 929</i>	- 11,1 %
% d'accidents avec poids lourds / total des accidents	<b>10,3</b>	10,0	9,9	10,0	<i>9,8</i>	- 4,9 %
Nombre d'accidents mortels .....	<b>5 238</b>	5 217	5 031	4 896	<i>4 825</i>	- 7,9 %
Nombre d'accidents mortels avec poids lourds .	798	<b>805</b>	752	798	<i>695</i>	- 12,9 %
% d'accidents mortels avec poids lourds / total des accidents mortels .....	15,2	15,4	14,9	<b>16,3</b>	<i>14,4</i>	- 5,3 %
Nombre de tués dans l'ensemble des accidents..	5 994	<b>6 030</b>	5 786	5 655	<i>5 528</i>	- 7,8 %
Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	937	<b>987</b>	909	963	<i>822</i>	- 12,3 %
% de tués dans les accidents avec poids lourds / total des tués .....	15,6	16,4	15,7	<b>17,0</b>	<i>14,9</i>	- 4,5 %
Gravité tous accidents .....	<b>13,9</b>	13,8	13,8	<i>13,6</i>	13,8	- 0,7 %
Gravité des accidents sans poids lourd .....	<b>13,1</b>	12,8	12,9	<i>12,5</i>	13,0	- 0,8 %
Gravité des accidents avec poids lourd(s) .....	21,2	22,5	22,0	<b>23,2</b>	<i>20,9</i>	- 1,4 %
Nombre de véhicules impliqués dans les accidents .....	<b>75 128</b>	74 982	73 017	72 541	<i>68 975</i>	- 8,2 %
Nombre de poids lourds impliqués dans les accidents .....	<b>4 859</b>	4 800	4 563	4 607	<i>4 311</i>	- 11,3 %
% poids lourds impliqués / ensemble des véhicules ...	<b>6,5</b>	6,4	6,2	6,4	6,3	- 3,1 %

*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.

● *En milieu urbain*

	1992	1993	1994	1995	1996	1996/1992
Nombre d'accidents corporels .....	<b>100 358</b>	93 873	90 860	91 288	<i>85 324</i>	- 15,0 %
Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	<b>3 863</b>	3 334	3 418	3 156	<i>2 841</i>	- 26,5 %
% d'accidents avec poids lourds / total des accidents	<b>3,8</b>	3,6	<b>3,8</b>	3,5	<i>3,3</i>	- 13,2 %
Nombre d'accidents mortels .....	<b>2 876</b>	2 788	2 578	2 557	<i>2 353</i>	- 18,2 %
Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	<b>322</b>	301	313	288	<i>251</i>	- 22,0 %
% d'accidents mortels avec poids lourds / total des accidents mortels .....	<b>11,2</b>	10,8	12,1	<b>11,3</b>	<i>10,7</i>	- 4,5 %
Nombre de tués dans l'ensemble des accidents..	<b>3 089</b>	3 022	2 747	2 757	<i>2 552</i>	- 17,4 %
Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	<b>344</b>	<b>352</b>	341	313	<i>275</i>	- 20,1 %
% de tués dans les accidents avec poids lourds / total des tués .....	<b>11,1</b>	11,6	<b>12,4</b>	11,4	<i>10,8</i>	- 2,7 %
Gravité tous accidents .....	3,1	<b>3,2</b>	3,0	3,0	3,0	- 3,2 %
Gravité des accidents sans poids lourd .....	2,8	<b>2,9</b>	2,8	2,8	2,8	0,0 %
Gravité des accidents avec poids lourd(s) .....	8,9	<b>10,6</b>	10,0	9,9	9,7	+ 9,0 %
Nombre de véhicules impliqués dans les accidents .....	<b>178 461</b>	161 480	156 230	157 806	<i>147 603</i>	- 17,3 %
Nombre de poids lourds impliqués dans les accidents .....	<b>4 029</b>	3 477	3 555	3 273	<i>2 977</i>	- 26,1 %
% poids lourds impliqués / ensemble des véhicules ...	<b>2,3</b>	2,2	<b>2,3</b>	2,1	<i>2,0</i>	- 13,0 %

*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.

## III.2. Des comportements

### III.2.1. Vitesse

#### ● Définition

Les enquêtes spécialisées pour 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 poids lourds 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.

#### ● Réglementation

Avant le 1 <sup>er</sup> décembre 1992	Transports de marchandises		Transports de matières dangereuses	Transports en commun
	de 10 t à 19 t	+ de 19 t	+ de 10 t	+ de 10 t
Autoroutes .....	90 km/h	80 km/h	80 km/h	90 km/h
Routes à grande circulation.....	80 km/h	80 km/h	60 km/h	90 km/h
Autres routes .....	80 km/h	60 km/h	60 km/h	90 km/h
Agglomérations.....	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h

N.B. : Pour les poids lourds de 3,5 à 10 tonnes, les limites de vitesse sont identiques à celles des véhicules légers.

Depuis le 1 <sup>er</sup> décembre 1992	Transports de marchandises			Transports de matières dangereuses		Transports en commun
	de 3,5 t à 12 t	+ de 12 t non articulés	+ de 12 t articulés	de 3,5 t à 12 t	+ de 12 t	+ de 10 t
Autoroutes .....	110 km/h	90 km/h	90 km/h	110 km/h	80 km/h	90 km/h (3)
Routes prioritaires et signalées comme telles .....	80 km/h (1)	80 km/h	80 km/h	80 km/h (1)	60 km/h (2)	90 km/h
Autres routes .....	80 km/h	80 km/h	60 km/h	80 km/h	60 km/h	90 km/h
Agglomérations.....	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h

(1) 100 km/h sur les routes à chaussées séparées uniquement.

(2) 70 km/h si muni d'un freinage ABS.

(3) 100 km/h si muni d'un freinage ABS.

● **Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les poids lourds de 2 essieux (en km/h)**

	1992	1993	1994	1995	1996
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h) .....	<i>87</i>	89	<b>91</b>	<b>91</b>	<i>87</i>
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h) .....	82	82	<b>85</b>	82	<i>81</i>
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h) .....	<i>84</i>	88	90	<b>91</b>	<b>91</b>
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h) .....	77	80	<b>82</b>	81	81
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)....	78	80	<b>81</b>	<b>81</b>	<b>81</b>
Traversées d'agglomérations (- de 5 000 habitants) par RN (50 km/h) .....	58	57	58	58	<b>61</b>

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

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

● **Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les poids lourds de 3 essieux (en km/h)**

	1992	1993	1994	1995	1996
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h) .....	<i>83</i>	86	<b>87</b>	85	85
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h) .....	78	78	<b>81</b>	79	<b>81</b>
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h) .....	77	76	NS	82	<b>85</b>
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h) .....	76	78	<b>80</b>	<b>80</b>	77
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)....	74	76	77	77	<b>80</b>
Traversées d'agglomérations (- de 5 000 habitants) par RN (50 km/h) .....	56	<b>58</b>	57	<b>58</b>	<b>58</b>

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

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

NS : non significatif

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

● **Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les poids lourds de 4 essieux et plus (en km/h)**

	1992	1993	1994	1995	1996
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h) .....	<b>81</b>	84	<b>86</b>	<b>86</b>	84
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h) .....	<i>80</i>	82	<b>84</b>	82	81
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h) .....	<i>80</i>	84	87	87	<b>88</b>
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h) .....	<i>75</i>	79	79	<b>81</b>	<b>81</b>
Routes départementales à grande circulation (90 km/h) ....	<i>75</i>	79	78	80	<b>81</b>
Traversées d'agglomérations (- de 5 000 habitants) par RN (50 km/h) .....	<i>56</i>	58	58	58	<b>61</b>

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

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

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

	1992	1993	1994	1995	1996
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h) .....	<i>79</i>	82	83	<b>85</b>	82
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h) .....	<i>77</i>	78	81	<b>82</b>	78
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h) .....	<i>74</i>	78	79	78	<b>80</b>
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h) .....	<i>72</i>	73	73	73	<b>75</b>
Routes départementales à grande circulation (90 km/h) ....	<b>75</b>	73	72	72	<b>75</b>
Traversées d'agglomérations (- de 5 000 habitants) par RN (50 km/h) .....	<i>54</i>	<b>57</b>	56	56	<b>57</b>

(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.

Globalement, en 1996 par rapport à 1995, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds varient peu (augmentation de la vitesse moyenne en traversées d'agglomérations par les routes nationales et sur le réseau à 2 x 2 voies, baisse sur les autoroutes). L'augmentation des vitesses sur les nationales à 2 x 2 voies laisse à penser, si on y ajoute l'augmentation constatée des vitesses par les voitures de tourisme, qu'il existe un réel problème général des vitesses sur ce réseau.

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

Nature de l'infraction	1995	1996
Conducteur d'un véhicule de PTAC supérieur à 3,5 tonnes ou d'un ensemble de plus de 7 mètres empruntant une autre voie que les deux voies les plus à droite.....	1 053	1 148
Non respect de l'intervalle de 50 mètres entre poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes ou de plus de 7 mètres.....	10 109	10 470
Circulation malgré l'interdiction temporaire (groupes d'enfants, poids lourds, matières dangereuses).....	27 100	19 663
Inobservation de la limitation de vitesse imposée aux véhicules de PTAC supérieur à 12 tonnes - transports de marchandises .....	14 170	12 989
Inobservation de la limitation de vitesse imposée aux véhicules de PTAC supérieur à 12 tonnes - transports de matières dangereuses .....	2 566	3 071
Infractions relatives à la présence et au fonctionnement des chronotachygraphes ....	5 263	4 506
Infractions relatives à la surcharge des véhicules * (1) .....	54 427	48 085
Infractions à la réglementation sociale européenne * .....	15 917 (3)	26 426
Réglementation des transports * (2) .....	3 071 (3)	5 948
Infractions relatives aux transports exceptionnels .....	7 523	7 404
Infractions relatives aux transports de matières dangereuses .....	6 457	6 500
Infractions aux transports de matières dangereuses - défaut de plaques .....	1 037	961
Infractions aux transports de matières dangereuses - non présentation de déclaration de chargement .....	774	691
Infractions aux transports de matières dangereuses - défaut d'autorisation de mise en service carte jaune .....	782	708

Source : DLPAJ et \* DTT.

(1) Campagnes des Centres d'Etudes Techniques de l'Équipement, non compris les pesées effectuées uniquement par les forces de l'ordre et les contrôleurs des transports terrestres.

(2) Ex-coordination. Infractions relevées par les contrôleurs des transports terrestres et les forces de l'ordre dans le cadre des plans régionaux de contrôle.

(3) 2<sup>e</sup> semestre 1995.

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 la Justice, de l'Intérieur, de la Défense, de l'Economie et des Finances, de l'Equipement et de la Santé, 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, des Transports et du Logement**  
**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 1996, 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.: 01 40 15 70 00 - Télécopie : 01 40 15 72 30

Imprimé en France  
ISBN : 2.11.003893.4 - DF : 5 4279-2  
**Prix : 40 F**

9 782110 038937

