



La Sécurité

des Poids lourds

en

1999

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 1999

Étude
sectorielle

La **documentation** Française

Ce document a été réalisé au sein de
l'Observatoire national interministériel de sécurité routière
par Maryse LAGACHE et Colette DECAMME

Pour tous renseignements, s'adresser à :
l'Observatoire national interministériel de sécurité routière
La grande arche
92055 Paris – La défense Cedex
Téléphone : 01 40 81 80 42

© La Documentation française - Paris, 2000
ISBN : 2-11-004759-3

*« En application de la loi du 11 mars 1957 (art. 41) et du code de la propriété intellectuelle du 1er 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

LIMINAIRE

QUELQUES DÉFINITIONS FRANÇAISES	p. 5
--	------

SYNTHÈSE GÉNÉRALE	p. 9
--------------------------------	------

I. QUELQUES DONNÉES SUR LES POIDS LOURDS DEPUIS 1990

I.1. Production française de poids lourds de PTAC supérieur à 4 tonnes	p. 13
I.2. Immatriculations de poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes	p. 13
I.3. Parc de poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes	p. 14
I.4. Nombre de permis de conduire délivrés	p. 14
I.5. Circulation des poids lourds en France	p. 15

II. L'ACCIDENTOLOGIE DES POIDS LOURDS EN 1999

II.1. Les grands chiffres

II.1.1. Implication des poids lourds dans l'ensemble des accidents corporels ..	p. 19
II.1.2. Implication des poids lourds dans les accidents mortels	p. 19
II.1.3. Gravité des accidents corporels	p. 20
II.1.4. Victimes dans les accidents avec poids lourds	p. 21
II.1.5. Nature du principal antagoniste	p. 24

II.2. Analyse spatiale

II.2.1. En et hors intersection	p. 26
II.2.2. En rase campagne et en milieu urbain	p. 29
II.2.3. Par catégories de routes	p. 33

II.3. Analyse temporelle

II.3.1. Par tranche horaire	p. 38
II.3.2. Selon le jour et la nuit	p. 42
II.3.3. Selon le jour de la semaine	p. 45

II.4. La sinistralité des poids lourds en 1995	p. 49
--	-------

III. ÉVOLUTION DEPUIS 1995

III.1. Des accidents.....	p. 53
---------------------------	-------

III.2. Des comportements

III.2.1. Vitesse	p. 57
III.2.2. Infractions spécifiques aux poids lourds	p. 60



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

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

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

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

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

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

Parmi les victimes, on distingue :

- les **tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les 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) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la **rase campagne**.

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



Synthèse générale



En 1999, sur les 124 524 accidents corporels constatés en France causant la mort de 8 029 personnes, 6 599 accidents corporels impliquaient un poids lourd entraînant la disparition de 1 032 usagers de la route, soit un taux de 15,64 tués pour 100 accidents, taux 2,4 fois supérieur à celui observé pour l'ensemble des accidents (6,45).

Il s'agit d'un taux moyen puisqu'il varie de 9,18 en milieu urbain à 19,90 en rase campagne et de 6,40 sur les autoroutes concédées à 28,89 sur les routes nationales de rase campagne. Il reste cependant toujours significativement plus élevé que celui de l'ensemble des accidents quel que soit le lieu.

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 5,3 % des accidents corporels et 12,5 % des accidents mortels qui font 12,9 % des tués.

Dans 47 % des accidents corporels impliquant au moins un poids lourd, le principal antagoniste est une voiture de tourisme et dans 10 % des cas un deux-roues à moteur. A noter que dans près de 12 % des cas il s'agit d'accidents de poids lourds isolés sans aucun antagoniste.

C'est sur les routes nationales et départementales que se produit le plus grand nombre d'accidents corporels, puis sur les voies communales et les autoroutes. Mais si l'on compare cette répartition à celle de l'ensemble des accidents corporels, on constate 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 voies communales et une répartition quasi équivalente sur les routes départementales.

Alors que la période de pointe pour l'ensemble des accidents corporels se situe entre 15 heures et 21 heures, les accidents impliquant des poids lourds se répartissent plus largement, entre 6 heures et 18 heures. Dans les accidents avec poids lourds, la répartition du nombre de tués est de 67 % le jour et 33 % la nuit. Dans l'ensemble des accidents, avec ou sans poids lourds, elle est respectivement de 54 % et 46 %.

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

Si les accidents avec poids lourds sont graves, il convient toutefois 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 10 à 19 %) entre 1999 et 1995 est plus forte que celle observée pour l'ensemble des usagers (de l'ordre de 4 à 6 %). Cette diminution est beaucoup plus marquée en milieu urbain qu'en rase campagne.

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds varient peu entre 1998 et 1999 sauf sur le réseau des routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées où l'on constate une hausse générale, quel que soit le nombre d'essieux.

I . Quelques données sur les poids lourds depuis 1990



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

	Production totale de poids lourds	dont tracteurs routiers
1990.....	41 613	11 278
1991.....	36 495	12 108
1992.....	27 549	8 985
1993.....	22 560	7 199
1994.....	30 385	10 341
1995.....	60 768*	16 983
1996.....	47 240	14 280
1997.....	51 203	10 026
1998.....	87 818	15 896
1999.....	105 254	16 877

Source : l'Argus de l'automobile et des locomotions.

* En 1995, le découpage a été modifié. Il s'agit désormais de poids lourds de plus de 3,5 tonnes de PTAC.

La production de poids lourds, après avoir nettement chuté en 1996 par rapport à 1995 (-21,8 %), ne cesse d'augmenter depuis. Entre 1996 et 1999 elle a même été multiplié par 2,2.

La production de tracteurs routiers, après avoir atteint son maximum en 1995, diminue les deux années suivantes mais augmente très fortement en 1998, puis plus modestement en 1999, retrouvant à quelques unités près son niveau de 1995.

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

	Nombre total de poids lourds neufs immatriculés	dont tracteurs routiers
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
1996.....	43 579	22 872
1997.....	39 275	20 429
1998.....	47 379	26 340
1999.....	53 651	28 300

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

Après avoir diminué jusqu'en 1993 le nombre total de poids lourds neufs immatriculés, si l'on excepte l'année 1997 qui a connu une diminution de près de 10 % par rapport à 1998, augmente d'année en année jusqu'en 1999 et dépasse même son niveau de 1990. L'augmentation est de 13 % entre 1998 et 1999.

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

	Nombre total de poids lourds	dont tracteurs routiers
1990.....	555 000	160 000
1991.....	559 000	170 000
1992.....	564 000	178 000
1993.....	554 000	178 000
1994.....	546 000	175 000
1995.....	549 000	181 000
1996.....	552 000	190 000
1997.....	556 000	197 000
1998.....	548 000	198 000
1999.....	550 000	204 000

Source : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

C'est en 1992 que le parc total de poids lourds a été le plus élevé. Il a connu depuis des années de croissance et de décroissance mais sans retrouver en 1999 le niveau de 1992. En revanche, le parc de tracteurs routiers ne cesse d'augmenter au cours de la période si l'on excepte l'année 1994, en baisse par rapport à 1993.

I.4. Nombre de permis de conduire délivrés

	C ou équivalent	EC ou équivalent
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
1997.....	21 335	12 332
1998.....	21 074	12 268
1999.....	22 061	13 605

Définition des permis :

- C : depuis le 1^{er} 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^{er} 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 en France (en milliards de véhicules kilomètres)

Poids lourds de plus de 3,5 tonnes	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

Source : SES/DAEI

Poids lourds de plus de 5 tonnes	Poids lourds immatriculés en France	Poids lourds immatriculés à l'étranger	Circulation tous véhicules
1993.....	19,7	3,5	471
1994.....	20,3	3,9	487
1995.....	21	4	496
1996.....	20	4	503
1997.....	21	4	514
1998.....	21	5	531

Source : SES/DAEI

Entre 1993 et 1998, la circulation des poids lourds est passée de 23,2 milliards de véhicules kilomètres à 26 milliards, soit +12,1 %.



II . L'accidentologie des poids lourds en 1999

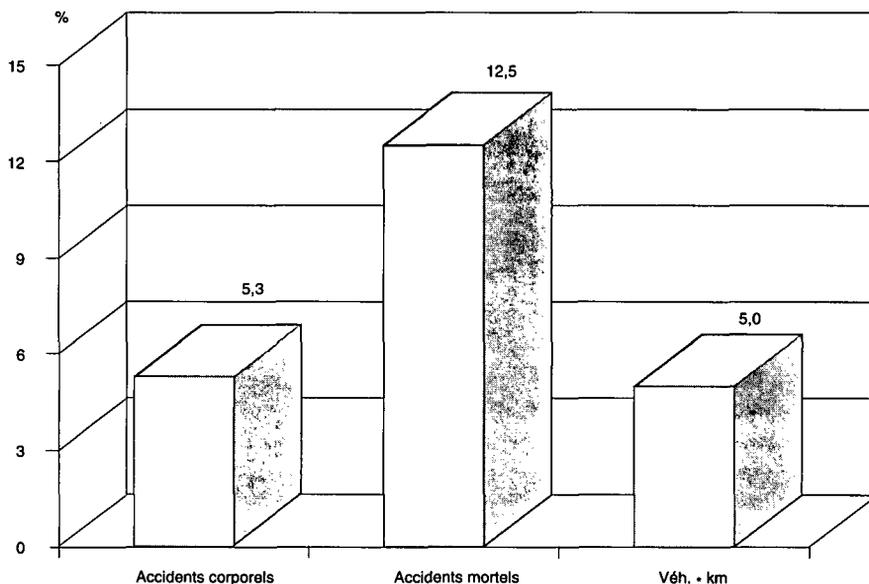


II.1. Les grands chiffres

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

6 599 accidents corporels dans lesquels au moins un poids lourd était impliqué ont été recensés en 1999, parmi les 124 524 accidents corporels qui se sont produits sur l'ensemble du réseau.

Implication des poids lourds dans les accidents



Les poids lourds sont impliqués dans 5,3 % des accidents corporels alors qu'ils parcourent 5 % des véhicules x km et représentent 2 % du parc des 4 roues.

7 081 poids lourds ont été impliqués dans ces 6 599 accidents, parmi eux :

- 2 964 véhicules isolés de plus de 3,5 tonnes ;
- 78 tracteurs routiers seuls ;
- 1 185 véhicules avec remorque ;
- 2 854 tracteurs routiers avec semi-remorque.

II.1.2. Implication des poids lourds les accidents mortels

898 accidents mortels dans lesquels au moins un poids lourd était impliqué ont été recensés parmi les 7 185 accidents mortels survenus sur l'ensemble du réseau.

Les poids lourds sont impliqués dans 12,5 % des accidents mortels.

Comparé à leur taux d'implication dans l'ensemble des accidents corporels (5,3 %), ce taux de 12,5 % traduit la gravité beaucoup plus importante des accidents impliquant un poids lourd.

980 poids lourds ont été impliqués dans ces 898 accidents mortels, parmi eux :

- 356 véhicules isolés de plus de 3,5 tonnes ;
- 8 tracteurs routiers seuls ;
- 140 véhicules avec remorque ;
- 476 tracteurs routiers avec semi-remorque.

Les tracteurs routiers avec semi-remorque représentent 48,6 % des poids lourds impliqués dans les accidents mortels, proportion beaucoup plus forte que celle que l'on trouve pour les accidents corporels (40,3 %).

II.1.3. Gravité des accidents corporels

Au cours de l'année 1999, ont été recensés sur l'ensemble du réseau :

- 124 524 accidents corporels dans lesquels 8 029 personnes ont été tuées, soit un taux de tués de 6,45 pour 100 accidents ;
- 6 599 accidents corporels avec poids lourds dans lesquels 1 032 personnes ont été tuées, soit un taux de 15,64 pour 100 accidents.

En rase campagne, ont été recensés :

- 41 199 accidents corporels dans lesquels 5 635 personnes ont été tuées, soit un taux de tués de 13,68 pour 100 accidents ;
- 3 975 accidents corporels avec poids lourds dans lesquels 791 personnes ont été tuées, soit un taux de tués de 19,90 pour 100 accidents.

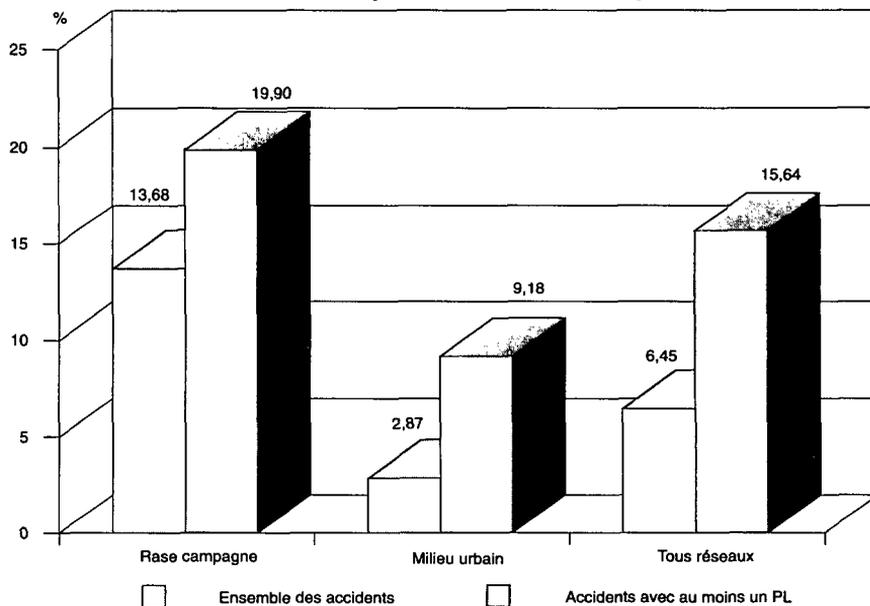
En milieu urbain, ont été recensés :

- 83 325 accidents corporels dans lesquels 2 394 personnes ont été tuées, soit un taux de tués de 2,87 tués pour 100 accidents ;
- 2 624 accidents corporels avec poids lourds dans lesquels 241 personnes ont été tuées, soit un taux de tués de 9,18 tués pour 100 accidents.

Récapitulatif

Taux de tués pour 100 accidents corporels	Rase campagne	Milieu urbain	Ensemble du réseau
Ensemble des accidents avec ou sans poids lourds	13,68	2,87	6,45
Accidents dans lesquels au moins un poids lourd est impliqué	19,90	9,18	15,64

Taux de tués pour 100 accidents corporels



II.1.4. Victimes dans les accidents avec poids lourds

● Tués

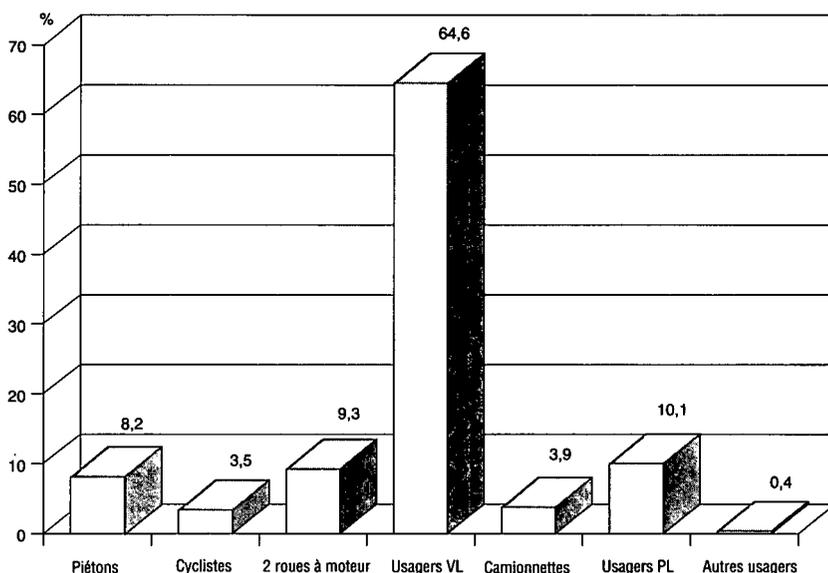
Ces accidents ont fait 1 032 tués parmi les 8 029 tués dans l'ensemble des accidents corporels en 1999.

Les accidents dans lesquels sont impliqués au moins un poids lourd sont responsables de 12,9 % des tués sur l'ensemble du réseau.

Les 1 032 personnes tuées dans ces accidents se répartissent de la manière suivante :

	Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition des tués dans les accidents avec poids lourds	Répartition des tués dans l'ensemble des accidents corporels
Piétons.....	85	8,2 %	11,0 %
Cyclistes.....	36	3,5 %	3,8 %
Usagers de :			
- deux-roues à moteur..	96	9,3 %	17,0 %
- voitures de tourisme...	667	64,6 %	64,3 %
- camionnettes.....	40	3,9 %	1,7 %
- poids lourds.....	104	10,1 %	1,3 %
(dont conducteurs).....	(92)	(8,9 %)	(1,1 %)
- transports en commun et autres véhicules.....	4	0,4 %	0,9 %
Total.....	1 032	100 %	100 %

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



● **Blessés graves**

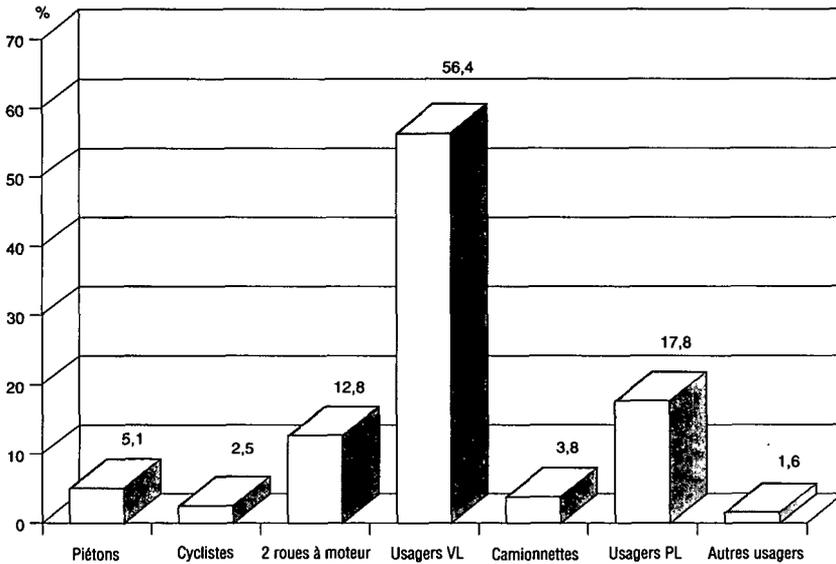
Ces accidents ont fait 2 056 blessés graves parmi les 31 851 blessés graves dans l'ensemble des accidents corporels en 1999.

Les accidents dans lesquels sont impliqués au moins un poids lourd sont responsables de 6,5 % des blessés graves sur l'ensemble du réseau.

Les 2 056 personnes blessées gravement dans ces accidents se répartissent de la manière suivante :

	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.....	105	5,1 %	12,5 %
Cyclistes.....	51	2,5 %	4,0 %
Usagers de :			
- deux-roues à moteur	263	12,8 %	26,1 %
- voitures de tourisme.	1 160	56,4 %	54,0 %
- camionnettes.....	78	3,8 %	1,4 %
- poids lourds.....	366	17,8 %	1,1 %
(dont conducteurs).....	(318)	(15,5 %)	(1,0 %)
- transports en commun et autres véhicules.....	33	1,6 %	0,8 %
Total.....	2 056	100 %	100 %

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



● **Blessés légers**

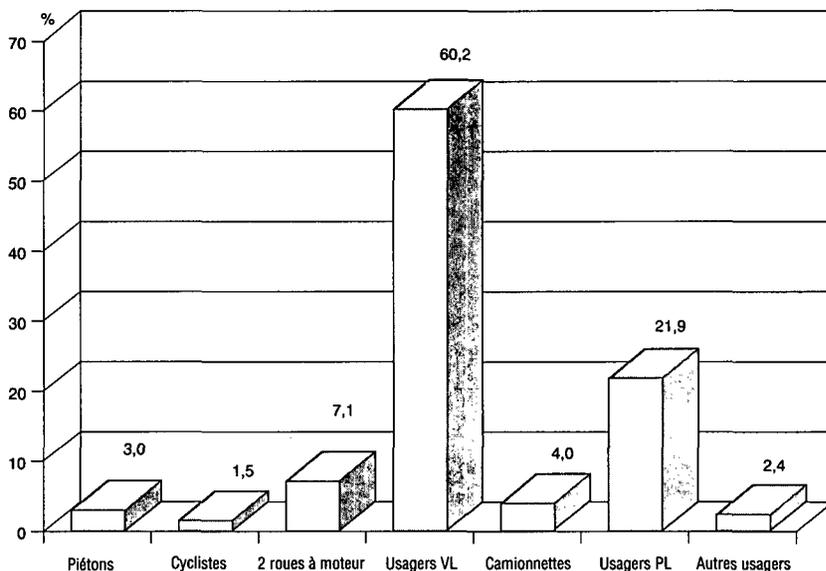
Ces accidents ont fait 6 197 blessés légers parmi les 135 721 blessés légers dans l'ensemble des accidents corporels en 1999.

Les accidents dans lesquels sont impliqués au moins un poids lourd sont responsables de 4,6 % des blessés légers sur l'ensemble du réseau.

Les 6 197 personnes blessées légèrement dans ces accidents se répartissent de la manière suivante :

	Nombre de blessés légers dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés légers dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés légers dans l'ensemble des accidents corporels
Piétons.....	187	3,0 %	10,8 %
Cyclistes.....	90	1,5 %	3,7 %
Usagers de :			
- deux-roues à moteur..	439	7,1 %	22,8 %
- voitures de tourisme..	3 729	60,2 %	58,8 %
- camionnettes.....	247	4,0 %	1,8 %
- poids lourds.....	1 359	21,9 %	1,0 %
(dont conducteurs).....	(1 183)	(18,8 %)	(0,9 %)
- transports en commun et autres véhicules.....	146	2,4 %	1,2 %
Total.....	6 197	100 %	100 %

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



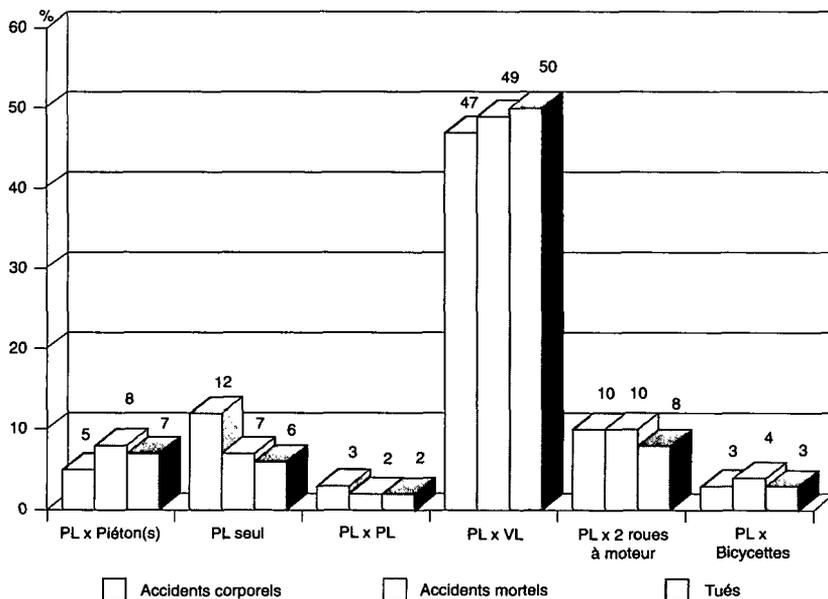
II.1.5. Nature du principal antagoniste

Sur 6 599 accidents corporels avec poids lourds recensés en 1999 :

- 765 étaient des accidents de poids lourds isolés sans aucun antagoniste, dont 62 étaient mortels faisant 64 tués ;
- 305 accidents impliquaient un poids lourd contre piéton(s), dont 73 mortels faisant 74 tués ;
- 197 accidents impliquaient un poids lourd contre un autre poids lourd, dont 15 mortels faisant 16 tués ;
- 3 081 accidents impliquaient un poids lourd contre une voiture de tourisme, dont 438 mortels faisant 519 tués ;
- 666 accidents impliquaient un poids lourd contre une deux-roues à moteur, dont 85 mortels faisant 86 tués ;
- 167 accidents impliquaient un poids lourd contre une bicyclette, dont 33 mortels faisant 33 tués.

Typologie des accidents	Accidents corporels		Accidents mortels		Tués		Taux de tués (pour 100 accidents corporels)
Accidents à un seul véhicule							
- poids lourd seul	765	11,6 %	62	6,9 %	64	6,2 %	8,37
- poids lourd contre piéton(s)	305	4,6 %	73	8,1 %	74	7,2 %	24,26
Accidents à 2 véhicules (avec ou sans piéton)							
- poids lourd contre poids lourd	197	3,0 %	15	1,7 %	16	1,6 %	8,12
- poids lourd contre voiture de tourisme	3 081	46,7 %	438	48,8 %	519	50,3 %	16,85
- poids lourd contre deux-roues à moteur	666	10,1 %	85	9,5 %	86	8,3 %	12,91
- poids lourd contre bicyclette.....	167	2,5 %	33	3,7 %	33	3,2 %	19,76
- poids lourd contre autre(s) véhicule(s)	277	4,2 %	31	3,5 %	34	3,3 %	12,27
Accidents à 3 véhicules et plus	1 141	17,3 %	161	17,9 %	206	20,0 %	18,05
Total	6 599	100 %	898	100 %	1 032	100 %	15,64

Typologie des accidents avec au moins un poids lourd



II.2. Analyse spatiale

II.2.1. En et hors intersection

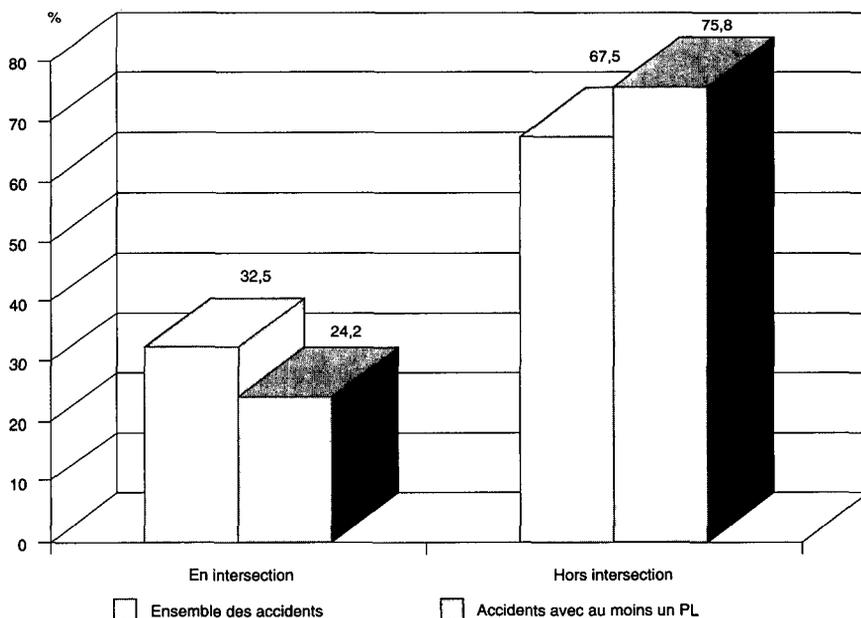
● Des accidents corporels

- Sur les 6 599 accidents corporels impliquant au moins un poids lourd :
- 1 597 se sont produits en intersection ;
 - 5 002 hors intersection.

- Ce qui donne une répartition de :
- 24,2 % en intersection ;
 - 75,8 % hors intersection.

Comparée avec la répartition obtenue pour l'ensemble des accidents corporels, soit 32,5 % en intersection et 67,5 % 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



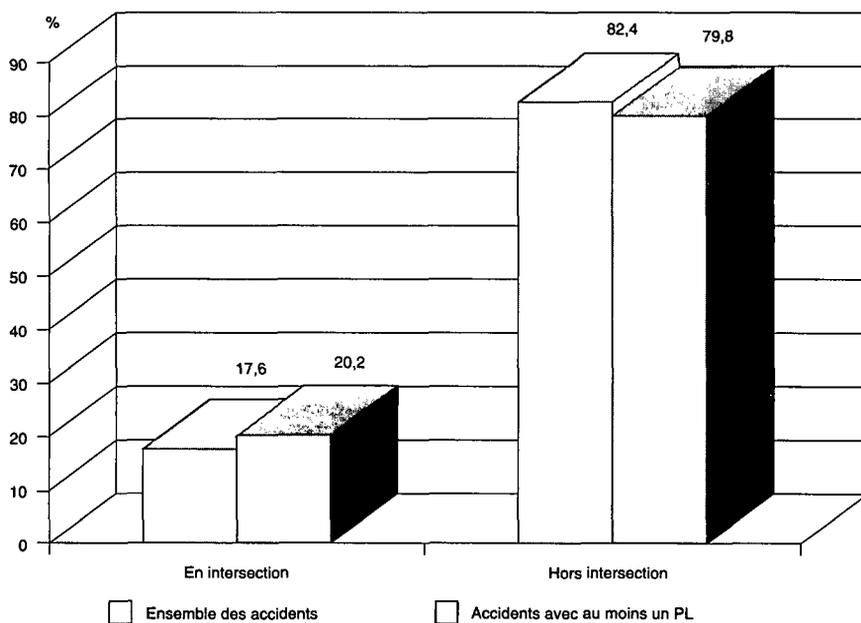
● Des accidents mortels

- Sur les 898 accidents mortels impliquant au moins un poids lourd :
- 181 se sont produits en intersection ;
 - 717 hors intersection.

- Ce qui donne une répartition de :
- 20,2 % en intersection ;
 - 79,8 % hors intersection.

Comparée avec la répartition obtenue pour l'ensemble des accidents mortels, soit 17,6 % en intersection et 82,4 % hors intersection, la différence ne semble pas significative.

Répartition spatiale des accidents mortels en et hors intersection



● Des tués

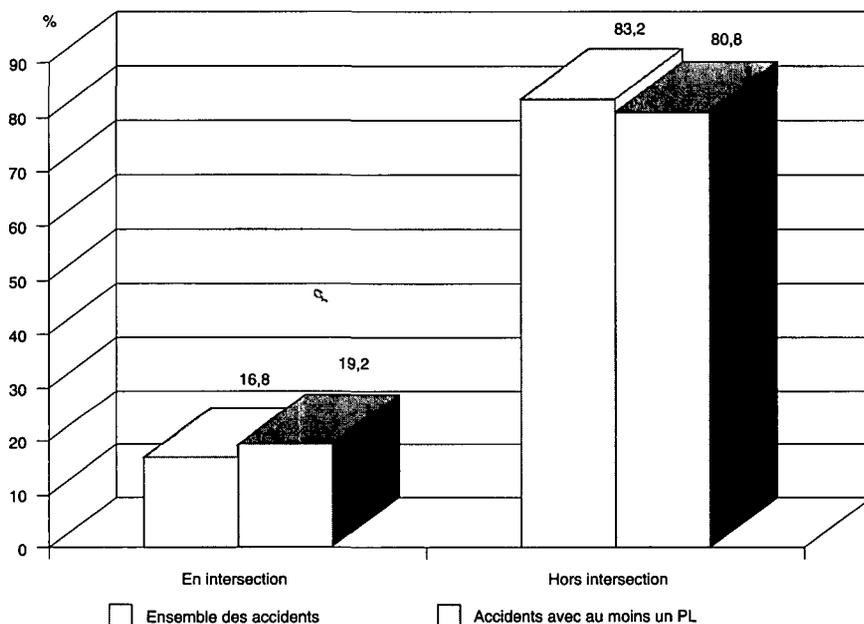
- Sur les 1 032 tués dans les accidents corporels impliquant au moins un poids lourd :
- 198 le sont en intersection ;
 - 834 hors intersection.

- Ce qui donne une répartition de :
- 19,2 % en intersection ;
 - 80,8 % hors intersection.

Comparée avec la répartition obtenue pour l'ensemble des tués, soit 16,8 % en intersection et 83,2 % hors intersection, la différence ne semble pas significative.

Si on considère la gravité, en tués pour 100 accidents corporels impliquant au moins un poids lourd, il apparaît qu'elle est beaucoup plus forte hors intersection (16,67) qu'en intersection (12,40).

Répartition spatiale du nombre de tués en et hors intersection



● Des blessés

Sur les 8 253 blessés dans les accidents corporels impliquant au moins un poids lourd :

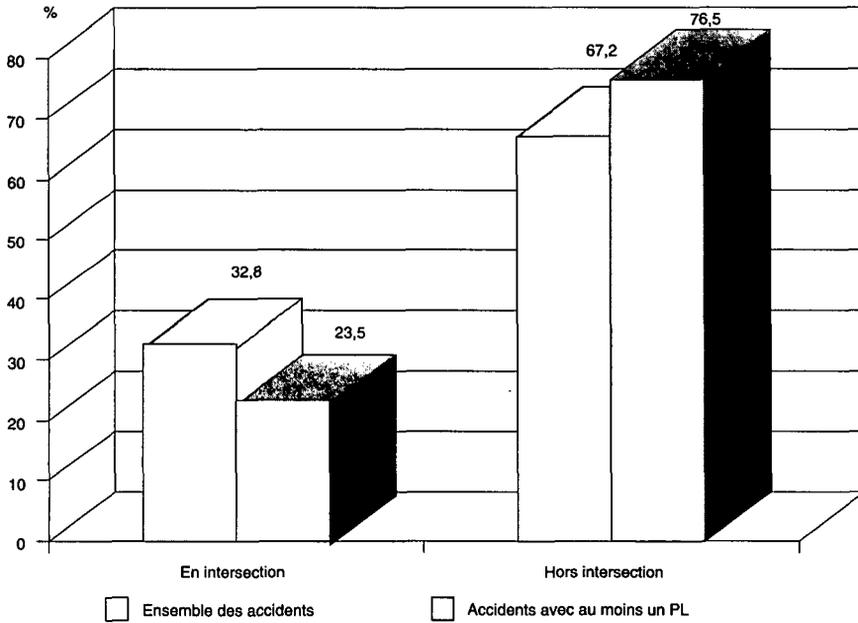
- 1 937 le sont en intersection ;
- 6 316 hors intersection.

Ce qui donne une répartition de :

- 23,5 % en intersection ;
- 76,5 % hors intersection.

Comparée avec la répartition obtenue pour l'ensemble des blessés, soit 32,8 % en intersection et 67,2 % hors intersection, les écarts sont assez faibles.

Répartition spatiale du nombre de blessés en et hors intersection



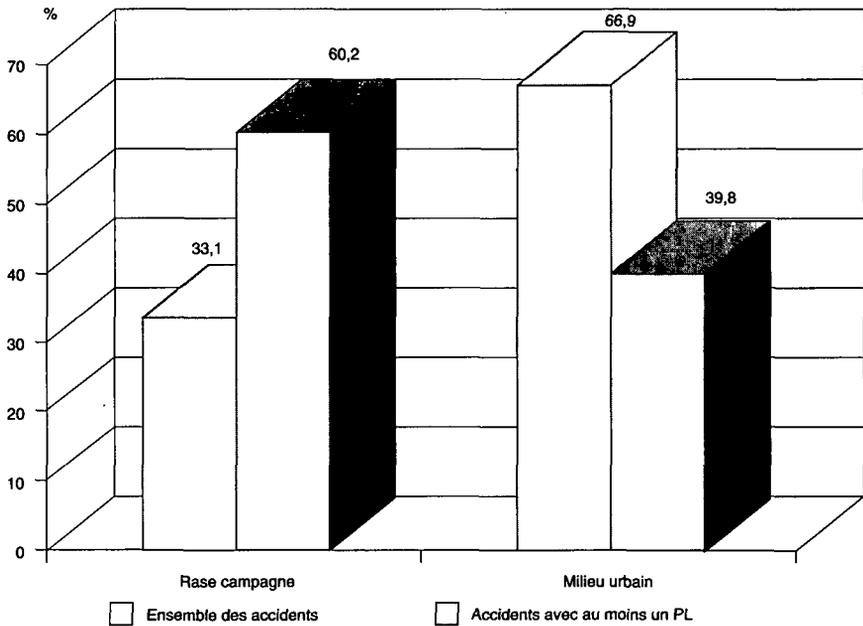
II.2.2. En rase campagne et en milieu urbain

● 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 :

	Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	Répartition des accidents corporels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents corporels
Rase campagne.....	3 975	60,2 %	33,1 %
Agglomérations de moins de 5 000 habitants.....	666	10,1 %	10,3 %
Agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants.....	479	7,3 %	10,2 %
Agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants.....	703	10,7 %	20,9 %
Agglomérations de plus de 100 000 habitants.....	776	11,8 %	25,5 %
Ensemble du milieu urbain.....	2 624	39,8 %	66,9 %
Ensemble du réseau.....	6 599	100 %	100 %

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 :

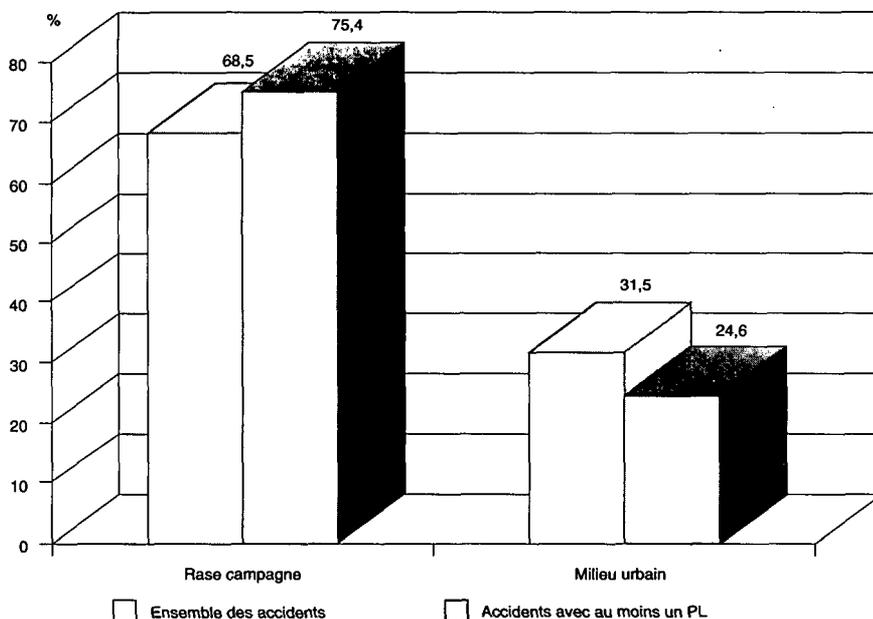
	Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	Répartition des accidents mortels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents mortels
Rase campagne.....	677	75,4 %	68,5 %
Agglomérations de moins de 5 000 habitants.....	90	10,0 %	11,5 %
Agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants.....	40	4,5 %	6,7 %
Agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants.....	50	5,6 %	7,7 %
Agglomérations de plus de 100 000 habitants.....	41	4,6 %	5,6 %
Ensemble du milieu urbain.....	221	24,6 %	31,5 %
Ensemble du réseau.....	898	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 60,2 % des accidents corporels dans lesquels sont impliqués des poids lourds surviennent en rase campagne alors que 75,5 % des accidents mortels se produisent sur ce même type de réseau.

Répartition des accidents mortels en rase campagne et en milieu urbain



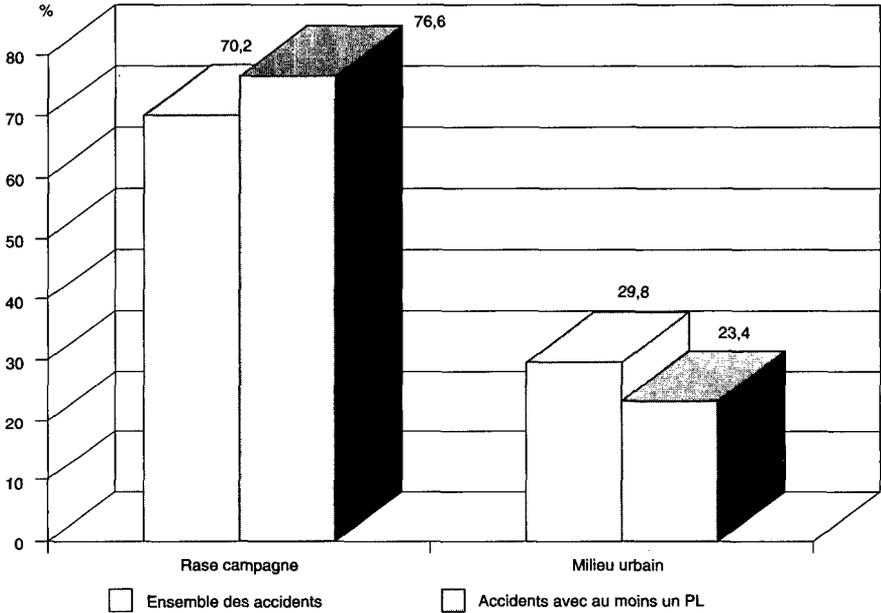
● Des tués

	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
Rase campagne.....	791	76,6 %	70,2 %
Agglomérations de moins de 5 000 habitants.....	99	9,6 %	11,0 %
Agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants.....	43	4,2 %	6,3 %
Agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants.....	57	5,5 %	7,3 %
Agglomérations de plus de 100 000 habitants.....	42	4,1 %	5,2 %
Ensemble du milieu urbain.....	241	23,4 %	29,8 %
Ensemble du réseau.....	1 032	100 %	100 %

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

Si on considère la gravité des accidents impliquant au moins un poids lourd, en tués pour 100 accidents corporels, il apparaît qu'elle est 2,2 fois plus forte en rase campagne (19,90) qu'en milieu urbain (9,18).

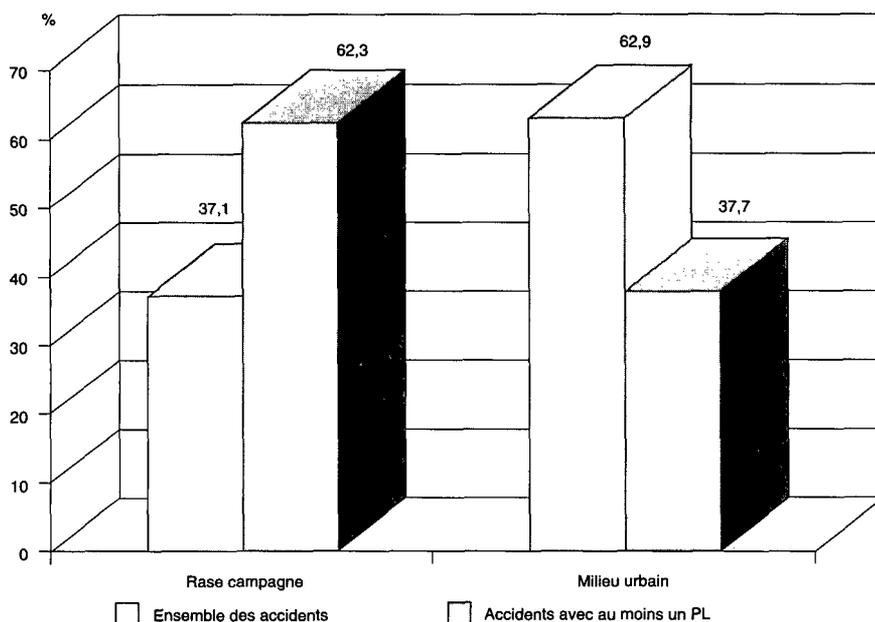
Répartition du nombre de tués en rase campagne et en milieu urbain



● **Des blessés**

	Nombre de blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés dans l'ensemble des accidents corporels
Rase campagne.....	5 141	62,3 %	37,1 %
Agglomérations de moins de 5 000 habitants.....	787	9,5 %	10,1 %
Agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants.....	577	7,0 %	9,7 %
Agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants.....	853	10,3 %	19,7 %
Agglomérations de plus de 100 000 habitants.....	895	10,8 %	23,4 %
Ensemble du milieu urbain.....	3 112	37,7 %	62,9 %
Ensemble du réseau.....	8 253	100 %	100 %

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.

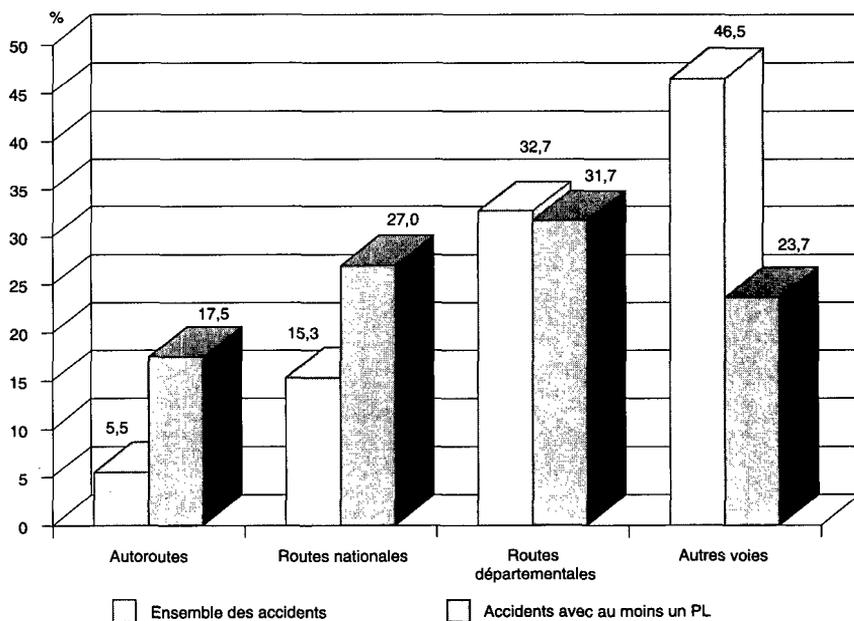
C'est sur les routes nationales et départementales que se produit le plus grand nombre d'accidents corporels avec poids lourds (27,0 % et 31,7 % sur chacun des deux réseaux), 17,5 % sur les autoroutes et 23,7 % sur les autres voies;

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.

	Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	Répartition des accidents corporels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents corporels
Autoroutes concédées....	610	9,2 %	1,9 %
Autoroutes non concédées	547	8,3 %	3,5 %
Ensemble des autoroutes	1 157	17,5 %	5,5 %
Routes nationales en rase campagne	1 156	17,5 %	7,3 %
Routes nationales en milieu urbain	624	9,5 %	8,1 %
Ensemble des routes nationales	1 780	27,0 %	15,3 %
Routes départementales en rase campagne	1 367	20,7 %	17,2 %
Routes départementales en milieu urbain	728	11,0 %	15,6 %
Ensemble des routes départementales	2 095	31,7 %	32,7 %
Autres catégories de routes	1 567	23,7 %	46,5 %
Ensemble des réseaux	6 599	100 %	100 %

Répartition des accidents corporels par catégories de routes

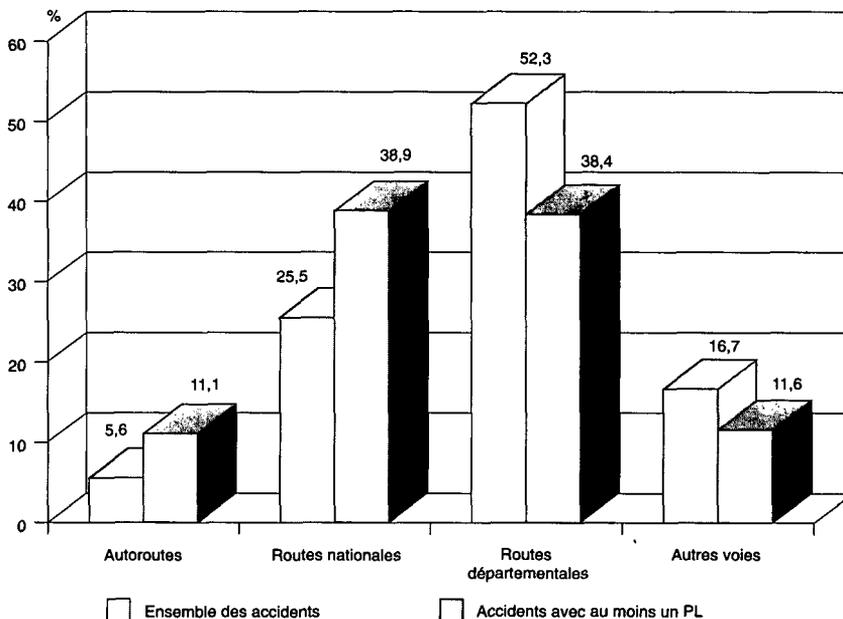


● Des accidents mortels

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

	Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	Répartition des accidents mortels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents mortels
Autoroutes concédées	71	7,9 %	3,4 %
Autoroutes non concédées	29	3,2 %	2,2 %
Ensemble des autoroutes	100	11,1 %	5,6 %
Routes nationales en rase campagne	277	30,8 %	19,2 %
Routes nationales en milieu urbain.....	72	8,0 %	6,3 %
Ensemble des routes nationales	349	38,9 %	25,5 %
Routes départementales en rase campagne	282	31,4 %	39,9 %
Routes départementales en milieu urbain.....	63	7,0 %	12,4 %
Ensemble des routes départementales	345	38,4 %	52,3 %
Autres catégories de routes	104	11,6 %	16,7 %
Ensemble des réseaux ..	898	100 %	100 %

Répartition des accidents mortels par catégories de routes

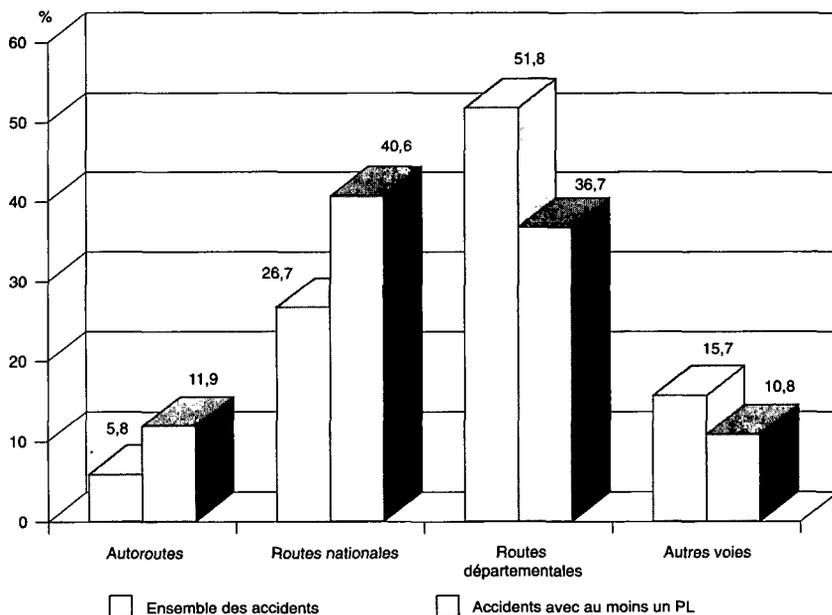


● Des tués

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

	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	8,5 %	3,6 %
Autoroutes non concédées	35	3,4 %	2,1 %
Ensemble des autoroutes	123	11,9 %	5,8 %
Routes nationales en rase campagne	334	32,4 %	20,6 %
Routes nationales en milieu urbain.....	85	8,2 %	6,1 %
Ensemble des routes nationales	419	40,6 %	26,7 %
Routes départementales en rase campagne	312	30,2 %	40,0 %
Routes départementales en milieu urbain.....	67	6,5 %	11,8 %
Ensemble des routes départementales	379	36,7 %	51,8 %
Autres catégories de routes	111	10,8 %	15,7 %
Ensemble des réseaux ..	1 032	100 %	100 %

Répartition du nombre de tués par catégories de routes



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

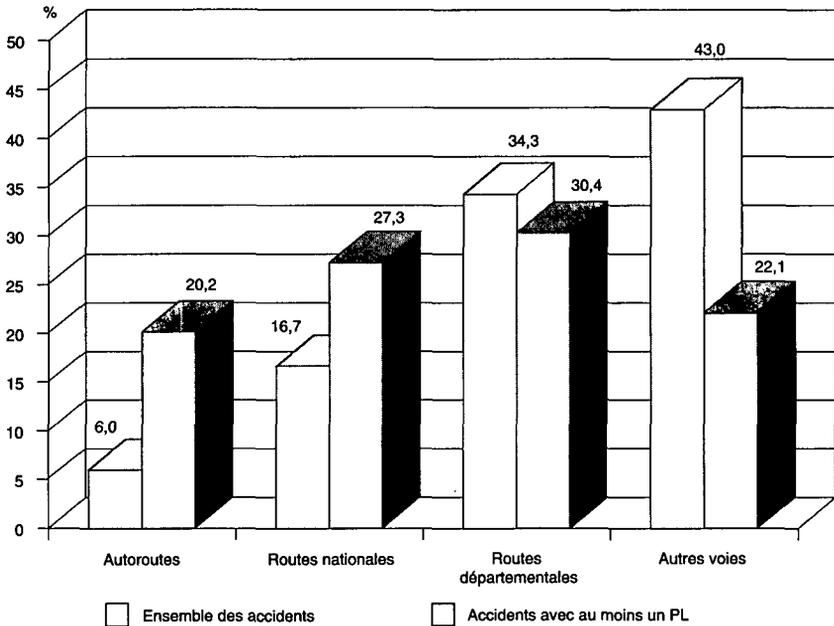
	Taux de tués pour 100 accidents corporels avec au moins un poids lourd
Autoroutes concédées	14,43
Autoroutes non concédées	6,40
Ensemble des autoroutes	10,63
Routes nationales en rase campagne	28,89
Routes nationales en milieu urbain	13,62
Ensemble des routes nationales	23,54
Routes départementales en rase campagne	22,82
Routes départementales en milieu urbain	9,20
Ensemble des routes départementales	18,09
Autres catégories de routes	7,08
Ensemble des réseaux	15,64

● 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 :

	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.....	901	10,9 %	2,3 %
Autoroutes non concédées	766	9,3 %	3,7 %
Ensemble des autoroutes	1 667	20,2 %	6,0 %
Routes nationales en rase campagne	1 473	17,8 %	8,7 %
Routes nationales en milieu urbain	784	9,5 %	8,0 %
Ensemble des routes nationales	2 257	27,3 %	16,7 %
Routes départementales en rase campagne	1 644	19,9 %	19,2 %
Routes départementales en milieu urbain	863	10,5 %	15,1 %
Ensemble des routes départementales.	2 507	30,4 %	34,3 %
Autres catégories de routes	1 822	22,1 %	43,0 %
Ensemble des réseaux ..	8 253	100 %	100 %

Répartition du nombre de blessés par catégories de routes



II.3. Analyse temporelle

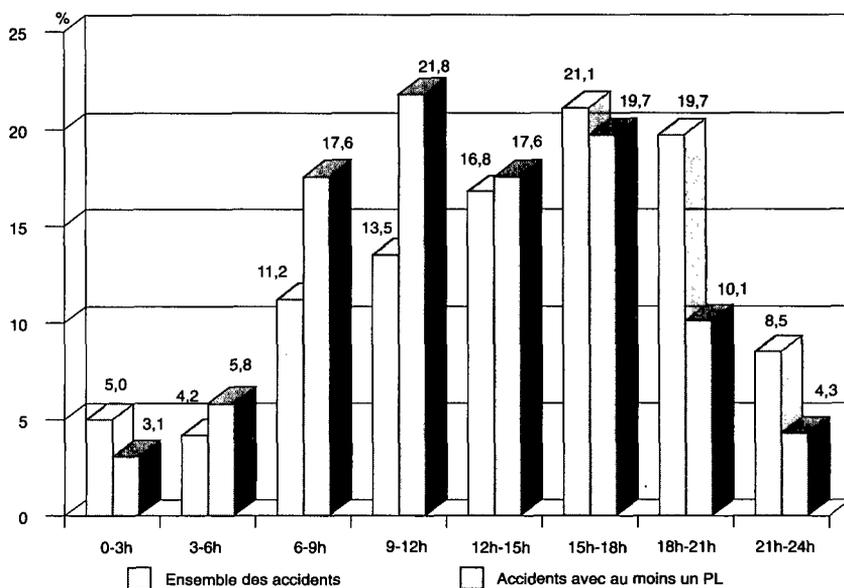
II.3.1. Par tranche horaire

● Des accidents corporels

	Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	Répartition des accidents corporels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents corporels
0 h - 3 h.....	206	3,1 %	5,0 %
3 h - 6 h.....	380	5,8 %	4,2 %
6 h - 9 h.	1 161	17,6 %	11,2 %
9 h - 12 h.....	1 440	21,8 %	13,5 %
12 h - 15 h.....	1 164	17,6 %	16,8 %
15 h - 18 h.	1 299	19,7 %	21,1 %
18 h - 21 h.....	667	10,1 %	19,7 %
21 h - 24 h.....	282	4,3 %	8,5 %
Total	6 599	100 %	100 %

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

Répartition des accidents corporels par tranche horaire



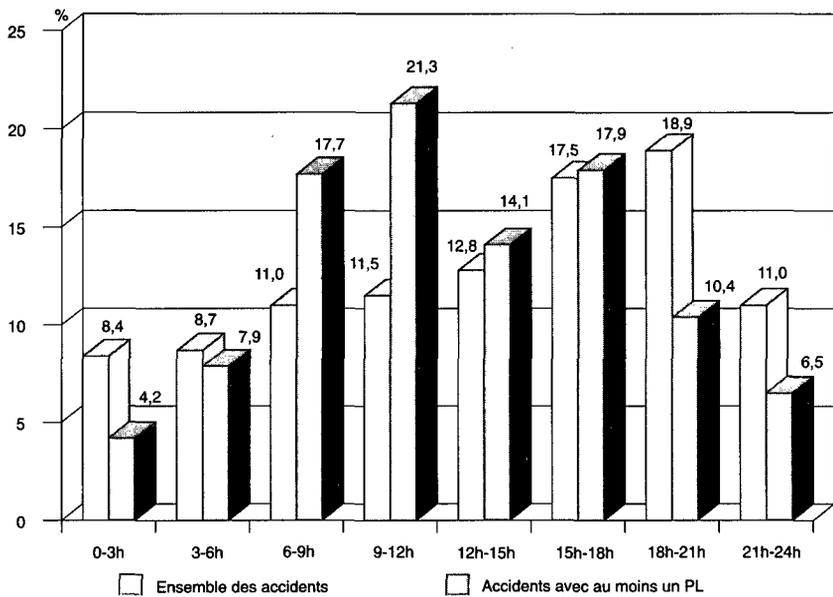
La période de pointe pour l'ensemble des accidents se situe entre 15 h et 21 h, tandis que les accidents avec poids lourds sont plus uniformément répartis dans la journée : les heures les plus néfastes se situant dans une large plage horaire de 6 h à 18 h.

● Des accidents mortels

	Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	Répartition des accidents mortels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents mortels
0 h - 3 h	38	4,2 %	8,4 %
3 h - 6 h	71	7,9 %	8,7 %
6 h - 9 h	159	17,7 %	11,0 %
9 h - 12 h	191	21,3 %	11,5 %
12 h - 15 h	127	14,1 %	12,8 %
15 h - 18 h	161	17,9 %	17,5 %
18 h - 21 h	93	10,4 %	18,9 %
21 h - 24 h	58	6,5 %	11,0 %
Total	898	100 %	100 %

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

Répartition des accidents mortels par tranche horaire



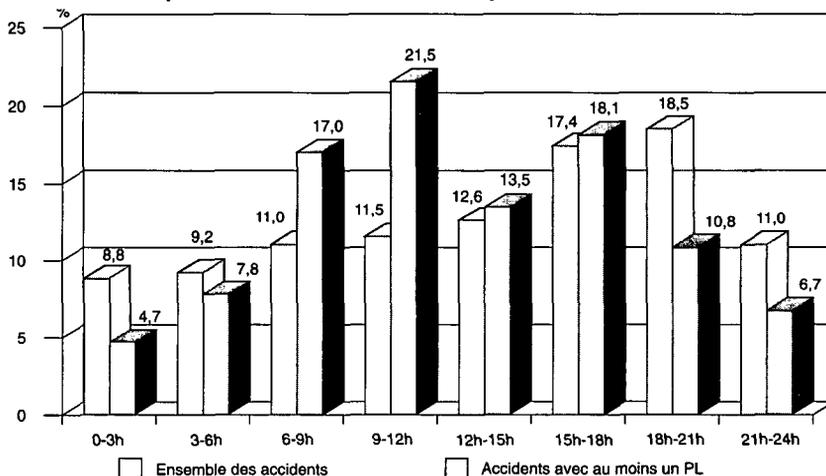
En revanche, les périodes de pointe se répartissent de la même façon que pour les accidents corporels.

● 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
0 h - 3 h.....	48	4,7 %	8,8 %
3 h - 6 h.....	81	7,8 %	9,2 %
6 h - 9 h.....	175	17,0 %	11,0 %
9 h - 12 h.....	222	21,5 %	11,5 %
12 h - 15 h.....	139	13,5 %	12,6 %
15 h - 18 h.....	187	18,1 %	17,4 %
18 h - 21 h.....	111	10,8 %	18,5 %
21 h - 24 h.....	69	6,7 %	11,0 %
Total	1 032	100 %	100 %

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

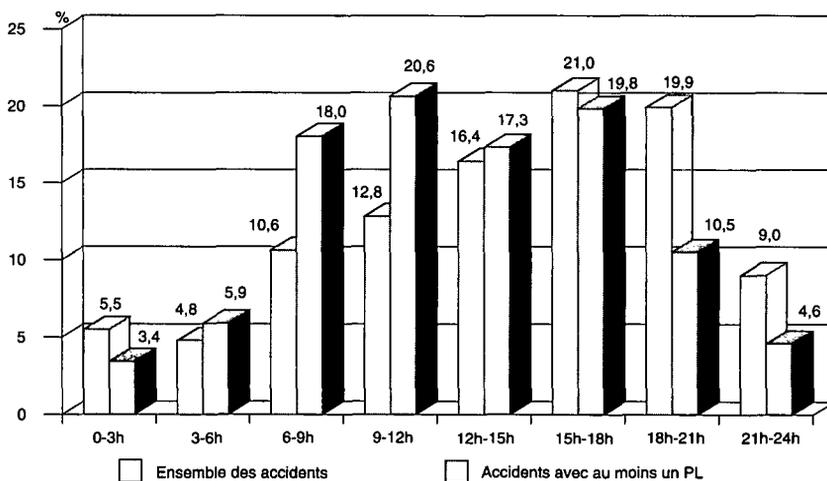
Répartition du nombre de tués par tranche horaire



● Des blessés

	Nombre de blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés dans l'ensemble des accidents corporels
0 h - 3 h	277	3,4 %	5,5 %
3 h - 6 h	486	5,9 %	4,8 %
6 h - 9 h	1 484	18,0 %	10,6 %
9 h - 12 h	1 699	20,6 %	12,8 %
12 h - 15 h	1 430	17,3 %	16,4 %
15 h - 18 h	1 637	19,8 %	21,0 %
18 h - 21 h	864	10,5 %	19,9 %
21 h - 24 h	376	4,6 %	9,0 %
Total	8 253	100 %	100 %

Répartition du nombre de blessés par tranche horaire



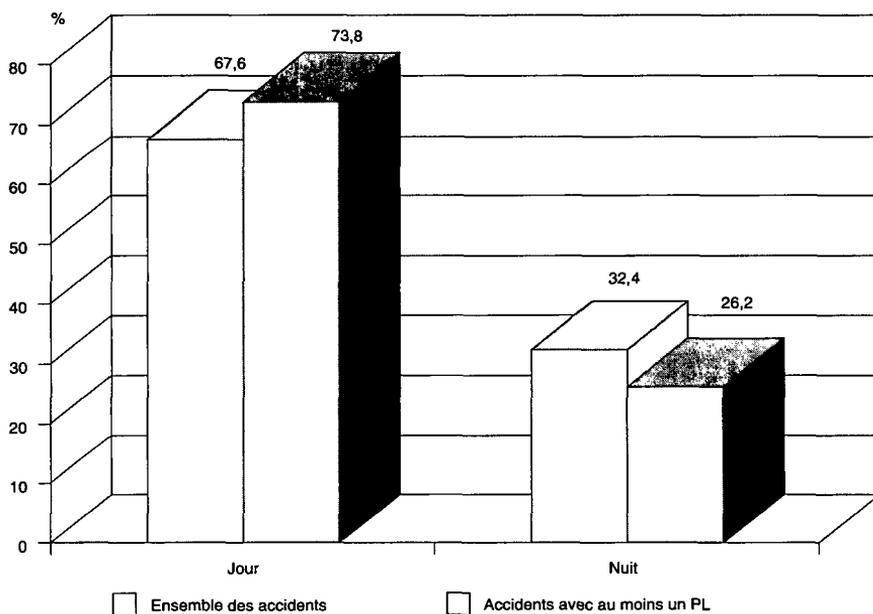
II.3.2. Selon le jour et la nuit

● 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	4 872	73,8 %	67,6 %
Nuit	1 727	26,2 %	32,4 %
Total.....	6 599	100 %	100 %

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

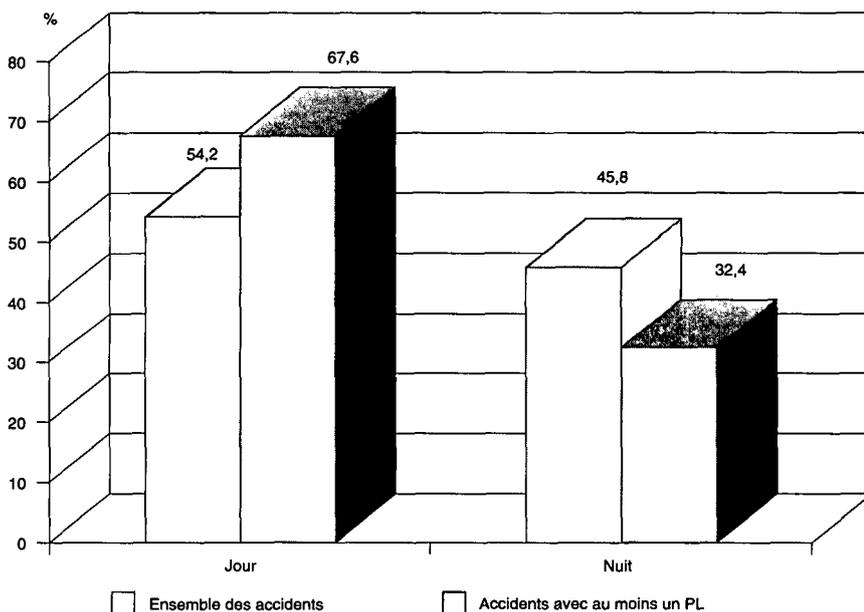


● Des accidents mortels

	Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	Répartition des accidents mortels avec poids lourds	Répartition de l'ensemble des accidents mortels
Jour	607	67,6 %	54,2 %
Nuit	291	32,4 %	45,8 %
Total.....	898	100 %	100 %

Les accidents mortels dans lesquels sont impliqués les poids lourds surviennent dans deux tiers des cas de 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

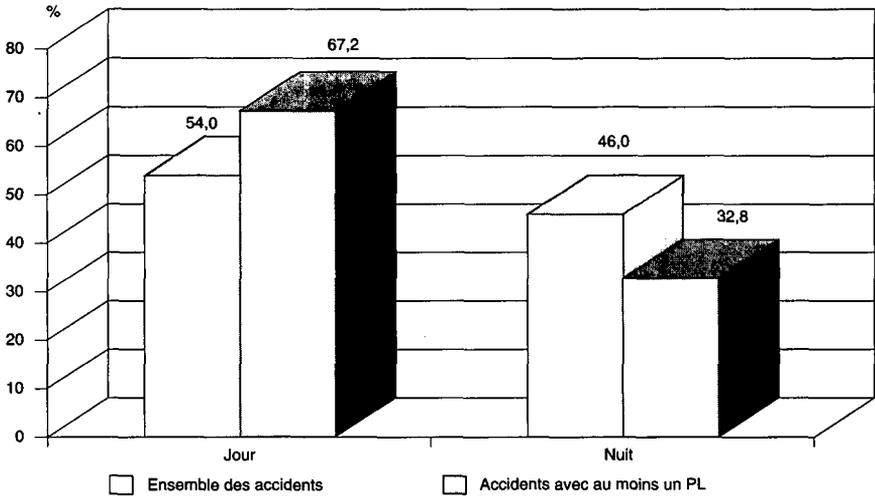


● **Des tués**

	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	693	67,2 %	54,0 %
Nuit	339	32,8 %	46,0 %
Total	1 032	100 %	100 %

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.

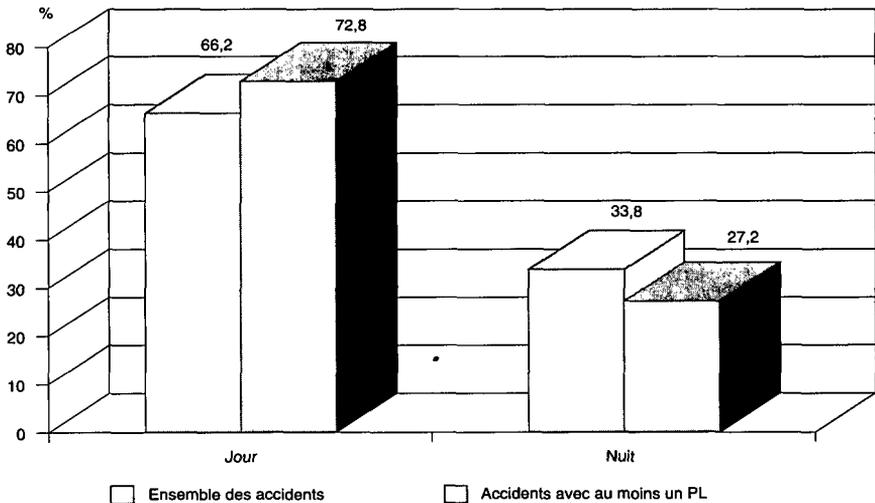
Répartition du nombre de tués selon le jour et la nuit



● Des blessés

	Nombre de blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés dans les accidents avec poids lourds	Répartition des blessés dans l'ensemble des accidents corporels
Jour	6 009	72,8 %	66,2 %
Nuit	2 244	27,2 %	33,8 %
Total	8 253	100,0 %	100,0 %

Répartition du nombre de blessés selon le jour et la nuit



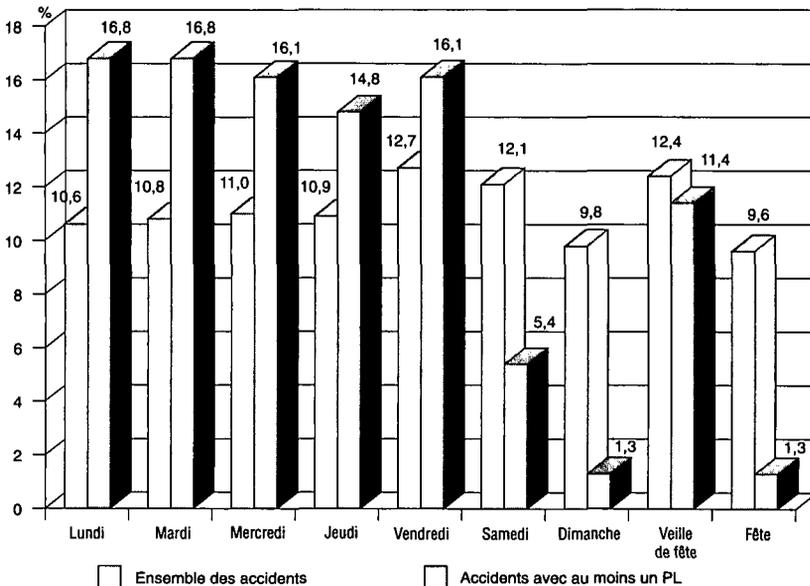
II.3.3. Selon le jour de la semaine

● 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	1 217	25	16,8 %	10,6 %
Mardi	51	1 261	25	16,8 %	10,8 %
Mercredi.....	49	1 174	24	16,1 %	11,0 %
Jeudi	50	1 122	22	14,8 %	10,9 %
Vendredi	48	1 150	24	16,1 %	12,7 %
Samedi.....	46	356	8	5,4 %	12,1 %
Dimanche	48	108	2	1,3 %	9,8 %
Veille de fête ...	11	187	17	11,4 %	12,4 %
Fête	13	24	2	1,3 %	9,6 %
Total	365	6 599	18	100 %	100 %

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.

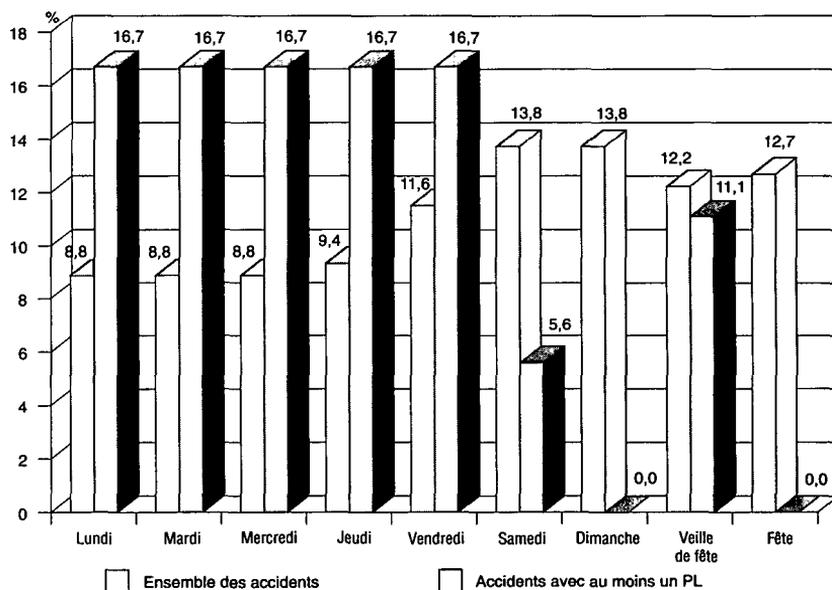
Répartition des accidents corporels selon le jour de la semaine



● **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	168	3	16,7 %	8,8 %
Mardi	51	145	3	16,7 %	8,8 %
Mercredi	49	149	3	16,7 %	8,8 %
Jeudi	50	169	3	16,7 %	9,4 %
Vendredi	48	162	3	16,7 %	11,6 %
Samedi	46	58	1	5,6 %	13,8 %
Dimanche	48	20	-	-	13,8 %
Veille de fête ..	11	23	2	11,1 %	12,2 %
Fête	13	4	-	-	12,7 %
Total	365	898	2	100 %	100 %

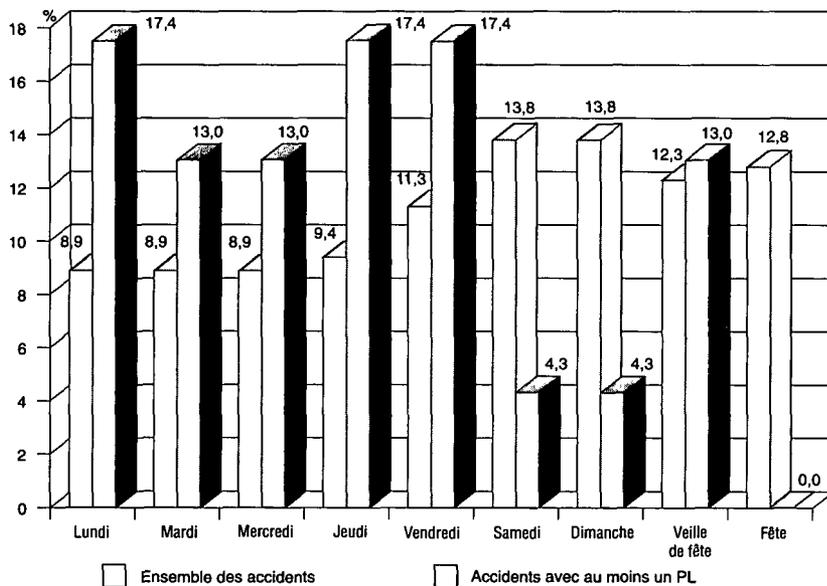
Répartition des accidents mortels selon le jour de la semaine



● **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 l'ensemble des tués dans les accidents corporels
Lundi	49	200	4	17,4 %	8,9 %
Mardi	51	165	3	13,0 %	8,9 %
Mercredi	49	162	3	13,0 %	8,9 %
Jeudi	50	192	4	17,4 %	9,4 %
Vendredi	48	182	4	17,4 %	11,3 %
Samedi	46	68	1	4,3 %	13,8 %
Dimanche	48	29	1	4,3 %	13,8 %
Veille de fête ..	11	30	3	13,0 %	12,3 %
Fête	13	4	-	-	12,8 %
Total	365	1 032	3	100 %	100 %

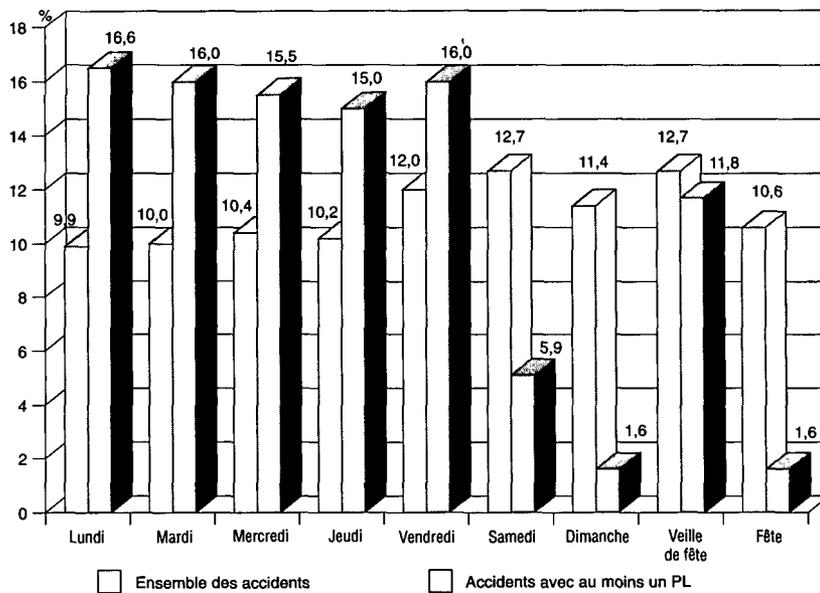
Répartition du nombre de tués selon le jour de la semaine



● 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	1 497	31	16,6 %	9,9 %
Mardi	51	1 554	30	16,0 %	10,0 %
Mercredi	49	1 433	29	15,5 %	10,4 %
Jeudi.....	50	1 406	28	15,0 %	10,2 %
Vendredi	48	1 432	30	16,0 %	12,0 %
Samedi	46	506	11	5,9 %	12,7 %
Dimanche	48	145	3	1,6 %	11,4 %
Veille de fête....	11	241	22	11,8 %	12,7 %
Fête	13	39	3	1,6 %	10,6 %
Total.....	365	8 253	23	100 %	100 %

Répartition du nombre de blessés selon le jour de la semaine



II.4. La sinistralité des poids lourds en 1995

Pour 1995, dernière année pour laquelle nous ayons des résultats puisqu'à l'avenir ces chiffres ne seront plus actualisés, la FFSA (Fédération française des sociétés d'assurance) donne les résultats suivants pour les véhicules de PTAC supérieur à 3,5 tonnes :

	Indice de fréquence des sinistres matériels et corporels
Poids total en charge	
4 t à moins de 7 t	45
7 t à moins de 10 t	102
10 t à moins de 15 t	105
15 t à moins de 20 t	136
20 t et plus	223
Usage - Profession	
Artisans	83
Agriculteurs	61
Commerçants	140
Transporteurs de marchandises.	247
Autres professions	71
Ensemble	100

Source : Statistique commune Automobile

Indice de fréquence : il est calculé 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 l'indice de fréquence de sinistralité augmente.

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

Globalement, les véhicules de PTAC supérieur à 3,5 tonnes ont un indice de fréquence de sinistres 1,7 fois plus élevé que celui des voitures de tourisme.



III . Evolution depuis 1995



III.1. Des accidents

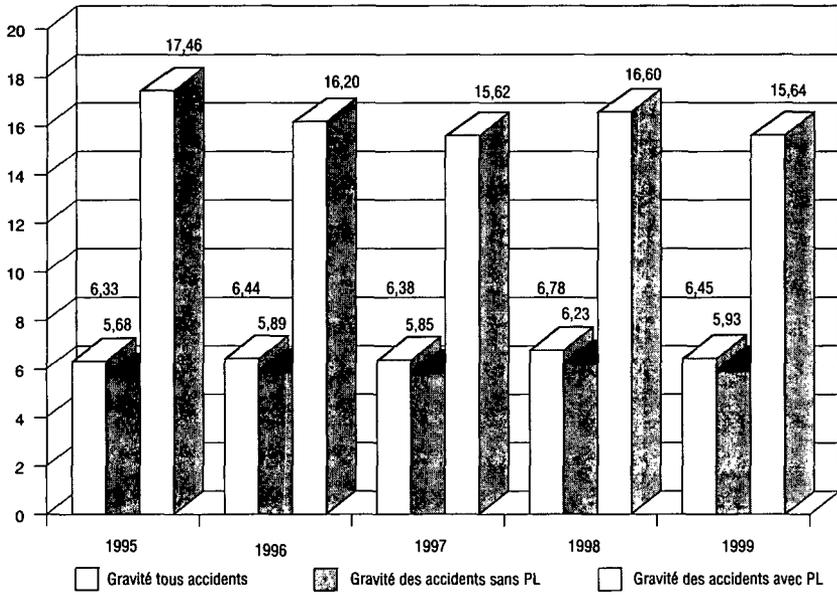
● Sur l'ensemble des réseaux

	1995	1996	1997	1998	1999	1999/1995
Nombre d'accidents corporels.....	132 949	125 406	125 202	124 387	124 524	-6,3 %
Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	7 309	6 770	6 761	6 639	6 599	-9,7 %
% d'accidents avec poids lourds / total des accidents ..	5,5	5,4	5,4	5,3	5,3	-3,6 %
Nombre d'accidents mortels	7 453	7 178	7 130	7 514	7 185	-3,6 %
Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	1 086	946	918	947	898	-17,3 %
% d'accidents mortels avec poids lourds / total des accidents mortels	14,6	13,2	12,9	12,6	12,5	-14,4 %
Nombre de tués dans l'ensemble des accidents.	8 412	8 080	7 989	8 437	8 029	-4,6 %
Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds..	1 276	1 097	1 056	1 102	1 032	-19,1 %
% de tués dans les accidents avec poids lourds / total des tués.....	15,2	13,6	13,2	13,1	12,9	-15,1 %
Gravité tous accidents	6,33	6,44	6,38	6,78	6,45	+ 1,9 %
Gravité des accidents sans poids lourd	5,68	5,89	5,85	6,23	5,93	+ 4,4 %
Gravité des accidents avec poids lourd(s)	17,46	16,20	15,62	16,60	15,64	-10,4 %
Nombre de véhicules impliqués dans les accidents	230 347	216 578	217 737	216 551	217 407	-5,6 %
Nombre de poids lourds impliqués dans les accidents	7 880	7 288	7 292	7 071	7 081	-10,1 %
% de poids lourds impliqués / ensemble des véhicules.....	3,4	3,4	3,3	3,3	3,3	-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.

Evolution de la gravité des accidents



● *En milieu urbain*

	1995	1996	1997	1998	1999	1999/1995
Nombre d'accidents corporels	91 288	85 324	84 249	<i>83 148</i>	83 325	-8,7 %
Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	3 156	2 841	2 766	<i>2 730</i>	2 624	-16,9 %
% d'accidents avec poids lourds / total des accidents	3,5	3,3	3,3	<i>3,3</i>	3,1	-11,4 %
Nombre d'accidents mortels	2 557	2 353	2 347	<i>2 419</i>	2 263	-11,5 %
Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	288	251	238	<i>238</i>	221	-23,3 %
% d'accidents mortels avec poids lourds / total des accidents mortels	11,3	10,7	10,1	<i>9,8</i>	9,8	-13,3 %
Nombre de tués dans l'ensemble des accidents.....	2 757	2 552	2 526	<i>2 608</i>	2 394	-13,2 %
Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	313	275	254	<i>253</i>	241	-23,0 %
% de tués dans les accidents avec poids lourds / total des tués.....	11,4	10,8	10,1	<i>9,7</i>	10,1	-11,4 %
Gravité tous accidents	3,02	2,99	3,00	3,14	<i>2,87</i>	-5,0 %
Gravité des accidents sans poids lourd	2,77	2,76	2,79	2,93	<i>2,67</i>	-3,6 %
Gravité des accidents avec poids lourd(s).....	9,92	9,68	9,19	<i>9,27</i>	9,18	-7,5 %
Nombre de véhicules impliqués dans les accidents	157 806	147 603	146 677	<i>144 938</i>	145 483	-7,8 %
Nombre de poids lourds impliqués dans les accidents	3 273	2 977	2 866	<i>2 829</i>	2 717	-17,0 %
% de poids lourds impliqués / ensemble des véhicules	2,1	2,0	2,0	<i>2,0</i>	1,9	-9,5 %

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 rase campagne**

	1995	1996	1997	1998	1999	1999/1995
Nombre d'accidents corporels	41 661	40 082	40 953	41 239	41 199	-1,1 %
Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	4 153	3 929	3 995	3 909	3 975	-4,3 %
% d'accidents avec poids lourds / total des accidents	10,0	9,8	9,8	9,5	9,6	-4,0 %
Nombre d'accidents mortels	4 896	4 825	4 783	5 095	4 922	+0,5 %
Nombre d'accidents mortels avec poids lourds	798	695	680	709	677	-15,2 %
% d'accidents mortels avec poids lourds / total des accidents mortels	16,3	14,4	14,2	13,9	13,8	-15,3 %
Nombre de tués dans l'ensemble des accidents. ...	5 655	5 528	5 463	5 829	5 635	-0,4 %
Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	963	822	802	849	791	-17,9 %
% de tués dans les accidents avec poids lourds / total des tués	17,0	14,9	14,7	14,6	14,0	-17,6 %
Gravité tous accidents	13,57	13,79	<i>13,34</i>	14,13	13,68	+ 0,8 %
Gravité des accidents sans poids lourd	<i>12,51</i>	13,02	12,61	13,34	13,01	+ 4,0 %
Gravité des accidents avec poids lourd(s)	23,19	20,92	20,08	21,72	19,90	-14,2 %
Nombre de véhicules impliqués dans les accidents	72 541	68 975	71 060	71 613	71 924	-0,9 %
Nombre de poids lourds impliqués dans les accidents	4 607	4 311	4 426	4 242	4 364	-5,3 %
% de poids lourds impliqués / ensemble des véhicules	6,4	6,3	6,2	5,9	6,1	-4,7 %

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

● Réglementation

Avant le 1 ^{er} 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

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

Depuis le 1 ^{er} 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)**

	1995	1996	1997	1998	1999
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	91	87	90	92	93
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	82	81	80	85	85
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	91	91	90	92	95
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	81	81	79	78	78
Routes départementales à grande circulation (90 km/h) ...	81	81	80	80	80
Traversées d'agglomérations (- de 5 000 habitants) par RN (50 km/h)	58	61	58	57	56

(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)**

	1995	1996	1997	1998	1999
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	85	85	83	87	87
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	79	81	77	81	81
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	82	85	86	87	89
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	80	77	79	80	80
Routes départementales à grande circulation (90 km/h) ...	77	80	80	80	82
Traversées d'agglomérations (- de 5 000 habitants) par RN (50 km/h)	58	58	54	59	59

(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.

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

	1995	1996	1997	1998	1999
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	86	84	85	89	88
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	82	81	81	84	85
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	87	88	87	86	89
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	81	81	80	81	81
Routes départementales à grande circulation (90 km/h) ...	80	81	81	80	82
Traversées d'agglomérations (- de 5 000 habitants) par RN (50 km/h)	58	61	59	60	58

(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)**

	1995	1996	1997	1998	1999
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)	85	82	83	84	86
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)	82	78	79	80	83
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	78	80	80	80	84
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	73	75	76	76	74
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)	72	75	77	70	71
Traversées d'agglomérations (- de 5 000 habitants) par RN (50 km/h)	56	57	56	56	57

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

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

Globalement, en 1999 par rapport à 1998, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds ne subissent que de faibles variations, excepté sur le réseau des nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées où l'on constate une hausse générale, quel que soit le nombre d'essieux.

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

III.2.2. Infractions spécifiques aux poids lourds

Nature de l'infraction	1998	1999
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	1 581	1 667
Non respect de l'intervalle de 50 mètres entre poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes ou de plus de 7 mètres	11 856	13 133
Circulation malgré l'interdiction temporaire (groupes d'enfants, poids lourds, matières dangereuses).....	17 185	18 356
Inobservation de la limitation de vitesse imposée aux véhicules de PTAC supérieur à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 12 tonnes	4 211	4 148
Inobservation de la limitation de vitesse imposée aux véhicules de PTAC supérieur à 12 tonnes - transports de marchandises	14 364	13 559
Inobservation de la limitation de vitesse imposée aux véhicules de PTAC supérieur à 12 tonnes - transports de matières dangereuses.....	3 167	2 304
Infractions relatives à la présence et au fonctionnement des appareils de contrôle	4 335	5 031
Infractions relatives à la surcharge des véhicules *	41 572	35 529
Infractions à la réglementation sociale européenne* (1)	48 534	60 111
Réglementation des transports* (1)	12 712	9 836
Infractions relatives aux transports exceptionnels	20 413	14 092

Source : DLPAJ et * DTT.

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

Impression DF

Achévé d'imprimer : Décembre 2000

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière, rattaché à la déléguée interministérielle 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 la sécurité routière ;
- d'évaluer l'impact des mesures de sécurité routière.

Il 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
Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière
Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières

Ce document, réalisé par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, contient les données détaillées disponibles pour l'année 1999, sur les accidents corporels et les accidents mortels de la circulation routière impliquant au moins un poids lourd, leur gravité et le nombre de victimes dans ces accidents selon qu'ils se produisent en ou hors intersection, en milieu urbain ou en rase campagne ; selon le type de route, la tranche horaire, les antagonistes.

Il contient d'autre part un rappel, sur les cinq dernières années, de l'évolution du bilan des accidents, corporels et mortels, avec véhicules lourds selon le milieu urbain et la rase campagne, ainsi que les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds et les infractions spécifiques à ces véhicules.

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 : 2-11-004759-3
Prix : 45 F / 6,86 €

9 782110 047595

