

Les accidents impliquant un poids lourd

9 personnes tuées sur 10 dans les accidents impliquant un poids lourd (PL) ne sont pas des usagers de poids lourd, un quart sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers de deux-roues motorisés). 2 usagers de PL sur 3 sont tués dans un accident sans tiers.

Accidents	Tués dans le PL	Tués dans acc. avec PL	BH dans le PL	BH dans acc. avec PL	T/100BH*
2 850	51	418	233	1405	30

Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un poids lourd entre...**

2016 et 2017	2010 et 2017	2000 et 2010
- 15,2 %	- 4 %	- 6,3 %

* Dans les accidents de PL : nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés (BH)

** Lecture : entre 2010 et 2017, le nombre de personnes tuées dans les accidents de PL a diminué en moyenne de - 4 % par an.

En 2017, 418 personnes ont été tuées dans un accident de la route impliquant un poids lourd, soit 12 % de la mortalité routière, dont 367 personnes qui n'étaient pas usagers de PL. La mortalité dans les accidents impliquant un PL a diminué de - 15,2 % entre 2016 et 2017.

Entre 2000 et 2010, la mortalité dans les accidents impliquant un PL a diminué de - 48 % (- 6,3 % par an en moyenne). Depuis 2010, on constate une baisse de - 4 % par an, deux fois plus forte que pour les accidents sans PL (- 1,8 % par an).

La gravité

Les accidents impliquant un PL sont **particulièrement graves** : ils sont mortels dans 14 % des cas, contre 5 % pour les accidents sans PL. Les accidents impliquant un PL comptent 30 tués pour 100 BH, contre 12 tués pour 100 BH dans les accidents sans PL.

Exposition au risque

Les PL représentent 3,1 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels, et 4,6 % des kilomètres parcourus en France¹.

Les PL étrangers sont sous-impliqués dans les accidents mortels : sur la période 2012-2016, ils réalisent 34 % des parcours PL en France, mais ils ne constituent que 16 % des PL impliqués dans les accidents mortels dont l'immatriculation est enregistrée dans le BAAC. Ceci s'explique notamment par le fait que les PL étrangers circulent proportionnellement plus sur le réseau autoroutier que les PL français. Les PL étrangers impliqués dans un accident mortel le sont pour 52 % sur autoroute (24 % pour les PL français) et 35 % sur les routes hors agglomération (56 % pour les PL français).

Usagers impliqués

Dans les accidents mortels impliquant un PL, la personne tuée n'est qu'une fois sur huit un usager du PL. Dans les accidents mortels de véhicules de tourisme, c'est un automobiliste deux fois sur trois.

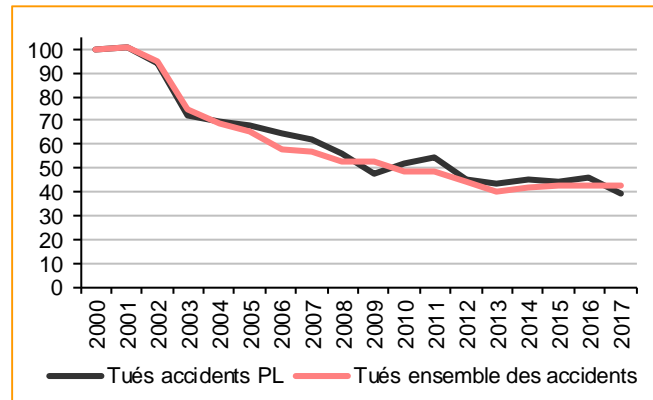
367 personnes tuées dans les accidents impliquant un PL ne sont pas des usagers de PL. Parmi ceux-ci :

- sept sur dix sont des usagers de véhicules de tourisme ou de véhicules utilitaires ;
- trois sur dix sont des usagers vulnérables (47 piétons, 37 motocyclistes, 13 cyclistes, 8 cyclomotoristes).

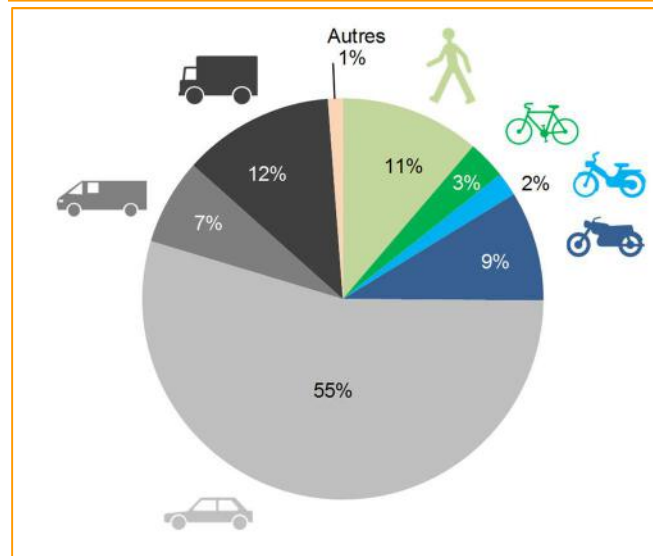
Parmi les usagers de PL tués ou hospitalisés, 94 % ont entre 25 ans et 64 ans. Cette part est de 68 % chez les usagers de véhicules utilitaires et de 52 % chez les automobilistes. Ces chiffres peuvent s'expliquer par un passage du permis E plus tardif que celui du permis B utilisé pour la conduite des VT et des VU.

Les conducteurs de PL sont présumés responsables dans 29 % des accidents mortels les impliquant, soit beaucoup moins souvent que les autres conducteurs (61 % pour les automobilistes).

Évolution du nombre d'usagers tués dans les accidents de poids lourds, base 100 en 2000

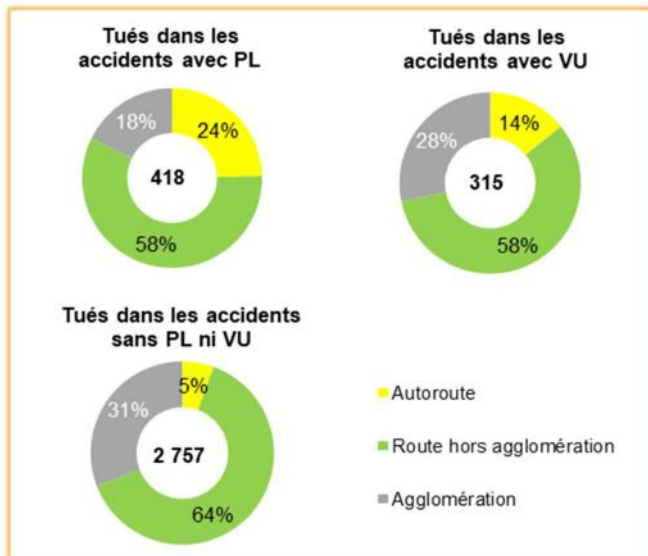


Répartition des usagers tués dans les accidents de poids lourds selon le mode de déplacement

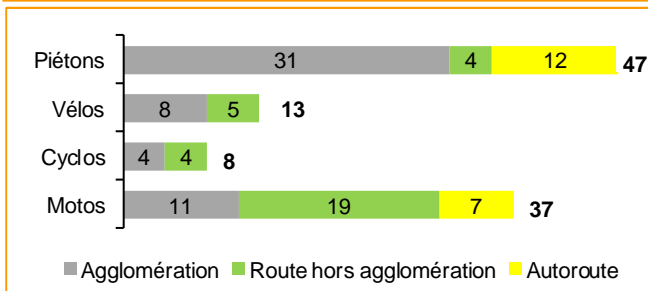


¹ Les comptes des transports en 2017, CGDD/SDES, 2018.

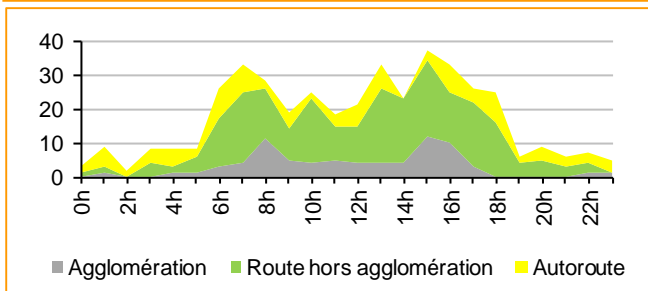
Répartition des tués dans les accidents impliquant un PL ou un VU selon le milieu



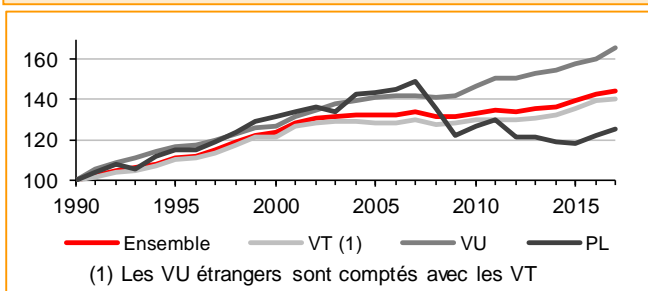
Nombre d'usagers vulnérables tués dans les accidents de poids lourds selon le milieu



Nombre d'usagers tués dans les accidents de poids lourds selon l'heure et le milieu



Evolution de la circulation routière par type de véhicule, base 100 en 1990



Source : Les comptes des transports en 2017, CGDD/SDES, 2018.

Selon le milieu routier

Les accidents mortels impliquant un PL ou un VU interviennent le plus souvent sur **une route hors agglomération** (58 % des tués), et pour les PL sur **autoroute** (24 % des tués).

Les **piétons et cyclistes** tués dans un accident impliquant un PL le sont majoritairement **en agglomération** (respectivement 31 sur 47 et 8 sur 13). A contrario, la mortalité des motocyclistes a lieu moins souvent en agglomération (11 cas sur 37).

Selon l'heure et le jour

70 % des accidents mortels impliquant un PL ont lieu de jour, cette proportion est de 58 % pour l'ensemble des accidents mortels. Quel que soit le milieu, on observe trois pics du nombre d'accidents mortels avec PL : en début de matinée (6h00 - 9h00), après le déjeuner (13h00 - 14h00) et dans l'après-midi (15h00 - 17h00).

9 accidents mortels de PL sur 10 ont lieu du lundi au vendredi, jours pendant lesquels les PL circulent majoritairement.

Victimes usagers de poids lourds

Sur les 51 usagers de PL tués en 2017 :

- 46 sont conducteurs et 5 passagers ;
- 33 le sont dans des accidents sans tiers ;
- 28 le sont sur route hors agglomération, 18 sur autoroute et 5 en agglomération.

Parmi les 39 personnes tuées dans un PL pour lesquelles l'information est connue, **10 (soit un quart) ne portaient pas leur ceinture** (tous des conducteurs).

Alcool et stupéfiants

Les chauffeurs de PL impliqués dans un accident mortel **sont moins souvent alcoolisés ou sous l'emprise de stupéfiants** que les automobilistes :

- 0,5 % des conducteurs de PL dont l'alcoolémie est connue ont un taux supérieur à 0,5 g/l (contre 20 % pour les conducteurs de VT) ;
- 3,4 % des chauffeurs de PL dont le résultat du test de dépistage des stupéfiants est connu sont positifs (contre 14 % pour les conducteurs de VT).

Scénarios types¹

Hors agglomération, un véhicule léger perd le contrôle et vient heurter de face un poids lourd sur la voie opposée. Le conducteur du poids lourd ne tente pas de manœuvre d'évitement. Les occupants du véhicule léger sont tués par le choc.

En agglomération, le poids lourd heurte un usager vulnérable, le conducteur ne l'a souvent pas perçu, ou trop tard du fait de l'angle mort et de sa position de conduite haute.

¹ Etude sur les accidents mortels ayant impliqué un poids lourd en 2004, BEATT, avril 2007.