

ASSEMBLÉE NATIONALE

8 avril 2019

ORIENTATION DES MOBILITES

AMENDEMENT

présenté par *(liste des cosignataires au 8 avril 2019 à 14h)*

M. Orphelin, M. Gouffier-Cha, Mme Dubié, Mme Pompili, M. Zulesi, M. Pichereau, M. Person, M. Abad, Mme Abba, M. Acquaviva, Mme Ali, M. Ardouin, Mme Auconie, Mme Bagarry, M. Baichère, M. Balanant, M. Barrot, Mme Beaudouin-Hubière, M. Belhamiti, Mme Blanc, M. Bournazel, Mme Boyer, M. Brial, M. Buchou, M. Castellani, M. Cattin, Mme Cazarian, M. Cesarini, Mme Chapelier, Mme Charrière, M. Chiche, M. Christophe, M. Claireaux, Mme Clapot, M. Clément, Mme Colboc, M. Colombani, Mme Couillard, Mme de Courson, M. de Courson, Mme Crouzet, M. Cubertafon, M. Damaisin, M. Daniel, M. David, Mme Descamps, M. Descrozaille, Mme Do, Mme Dubost, Mme Dufeu Schubert, M. Dufrègne, Mme Françoise Dumas, Mme Frédérique Dumas, Mme Dupont, M. El Guerrab, Mme Elimas, Mme Errante, Mme Fabre, M. Falorni, M. Favennec, M. Fiévet, Mme Firmin Le Bodo, Mme Fontaine-Domeizel, Mme Fontenel-Personne, M. Furst, Mme Gaillot, M. Garot, Mme Gayte, Mme Genetet, M. Giraud, M. Gouttefarde, Mme Granjus, M. Guerini, M. Habib, Mme Hai, M. Haury, M. Herbillon, Mme Hérin, M. Herth, M. Hutin, Mme Jacquier-Laforge, M. Juanico, M. Julien-Laferriere, Mme Kamowski, Mme Karamanli, M. Kerlogot, M. Kervran, Mme Kuric, M. Labaronne, M. François-Michel Lambert, Mme Lardet, M. Larsonneur, M. Lauzanna, Mme Le Feur, Mme Le Meur, Mme Lenne, M. Lioger, Mme Lorho, Mme Magnier, M. Maillard, Mme Maillart-Méhaignerie, M. Maire, M. Marilossian, M. Mathiasin, Mme Mauborgne, M. Mbaye, Mme Melchior, Mme Meynier-Millefert, Mme Michel, M. Millienne, Mme Mirallès, M. Mis, M. Molac, Mme Mörch, M. Morenas, Mme Muschotti, M. Nadot, M. Nogal, M. Pahun, M. Pancher, Mme Panonacle, Mme Panot, M. Pellois, M. Perrot, Mme Petel, Mme Petit, M. Pietraszewski, Mme Pinel, Mme Piron, Mme Pitollat, M. Pont, M. Potier, Mme Provendier, M. Prud'homme, M. Pupponi, M. Questel, Mme Rauch, M. Renson, Mme Rilhac, Mme Rixain, Mme Robert, Mme Romeiro Dias, M. Roseren, Mme Rossi, M. Rudigoz, Mme Sage, Mme Sarles, M. Savatier, M. Sempastous, M. Simian, M. Sommer, M. Studer, Mme Sylla, Mme Tanguy, Mme de Temmerman, M. Thiébaud, Mme Thill, Mme Thillaye, Mme Thomas, M. Touraine, Mme Toutut-Picard, Mme Tuffnell, Mme Untermaier, Mme Vanceunebrock-Mialon, Mme de Vaucouleurs, Mme Vidal, M. Vigier, M. Vignal, Mme Vignon, M. Villani, M. Vuilletet et Mme Wonner

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 22, insérer l'article suivant :

A la section I du chapitre 3 du titre 1^{er} du livre 2 de la deuxième partie du code général des collectivités territoriales, il est créé un article L. 2213-5-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2213-5-1 - Le maire peut, par arrêté motivé, interdire à certaines heures l'accès de tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique aux véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes et qui ne sont pas équipés de systèmes avancés capables de détecter les usagers vulnérables de la route se trouvant à proximité immédiate de l'avant ou du côté droit du véhicule en vue d'avertir le conducteur de leur présence et de le mettre en mesure d'éviter une collision.

Les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes font l'objet d'une identification attestant de la présence à leur bord des systèmes visés à l'alinéa précédent.

Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'Etat. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

De nombreux accidents graves impliquant un poids-lourd et un usager de la route plus vulnérable, souvent un cycliste ou un autre utilisateur de deux roues, sont dus aux angles morts importants que comportent la plupart des poids-lourds. Le conducteur n'a généralement pas de visibilité sur plusieurs zones situées à l'avant (sur 1 à 2 mètres), sur les côtés et à l'arrière du véhicule.

Il existe des dispositifs techniques permettant d'alerter le conducteur d'un poids-lourd de la présence d'un usager vulnérable dans l'un des angles morts du véhicule. Ces dispositifs, dont certaines marques équipent déjà leurs véhicules, préviennent le conducteur à l'aide de signaux sonores et lumineux à l'intérieur de la cabine, à temps pour lui permettre d'éviter une collision.

Des discussions sont en cours au sein de l'Union européenne pour rendre ces dispositifs obligatoires d'ici deux ans. L'obligation ne concernera cependant que les véhicules neufs. Le dispositif ne se répandra donc largement qu'à moyen terme, au fur et à mesure du renouvellement de la flotte.

Or il est possible techniquement d'équiper les poids-lourds existants d'un tel dispositif de détection, pour un coût d'environ 1 500 euros.

A titre d'exemple, la ville de Londres instaure actuellement un classement des poids-lourds visant à interdire à partir d'octobre 2020 l'entrée du Grand Londres pour les poids-lourds dont la visibilité depuis la cabine est mauvaise et qui ne disposent pas de dispositif d'alerte permettant de détecter les usagers vulnérables situés à proximité du poids-lourd.

(<https://tfl.gov.uk/info-for/deliveries-in-london/delivering-safely/direct-vision-in-heavy-goods-vehicles>)

Afin de réduire au plus tôt les risques très importants encourus en cas de cohabitation sur la voirie routière entre les poids-lourds et les usagers de deux roues, en particulier les cyclistes, cet amendement vise à donner la possibilité aux maires qui le souhaitent de restreindre la circulation des poids-lourds non équipés de ce dispositif.

Cette disposition permettra d'accélérer l'équipement de la flotte de poids-lourds avec ce dispositif vertueux, par un mécanisme laissant aux maires le soin de déterminer ce qui est le plus adapté à leur territoire, sur le modèle de la mise en place des zones à faibles émissions.