

15ème législature

Question N° : 18002	De Mme Jennifer De Temmerman (La République en Marche - Nord)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur		Ministère attributaire > Intérieur
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse > Tarification de l'amende liée à l'absence de voitures-pilotes	Analyse > Tarification de l'amende liée à l'absence de voitures-pilotes.
Question publiée au JO le : 19/03/2019 Réponse publiée au JO le : 15/09/2020 page : 6300 Date de changement d'attribution : 07/07/2020		

Texte de la question

Mme Jennifer De Temmerman appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur l'encadrement réglementaire des voitures-pilotes dans le cadre de convois exceptionnels. Les voitures-pilotes sont nécessaires pour prévenir les accidents de circulation. Leur rôle est de sécuriser le passage des convois exceptionnels sur des routes qui sont difficilement praticables tenant compte du trafic existant. Les voitures-pilotes communiquent donc en permanence avec les chauffeurs de convoi afin de limiter tout risque d'accident, notamment lors des horaires d'accueil et de sorties des écoles. Une petite fille de huit ans a été tuée dans ces conditions en février 2019 dans la circonscription de Mme la députée. Aujourd'hui le coût journalier d'une voiture-pilote est d'environ 350 euros, alors que le défaut de voiture-pilote correspond à une amende de 90 euros. En Belgique, l'amende peut aller de 750 à 2 500 euros, ce qui apparaît autrement dissuasif. À ce titre, elle souhaiterait que soit réévaluée la tarification de l'amende liée à l'absence de voitures-pilotes.

Texte de la réponse

Les transports exceptionnels sont soumis à une réglementation plus contraignante que les autres transports routiers de marchandises. Ils sont plus particulièrement soumis aux règles de circulation définies aux articles R. 433-1 à R. 433-5 du code de la route et à l'arrêté du 4 mai 2006 relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque. Leur circulation est soumise à autorisation préfectorale, à l'exception de certains transports exceptionnels de première catégorie soumis à déclaration. Ils ne peuvent circuler que sur des itinéraires ou réseaux autorisés et définis à l'avance et doivent pour certains respecter des vitesses maximales spécifiques, par exemple 40 km/h en agglomération pour un convoi de deuxième catégorie et 30 km/h en agglomération pour un convoi de troisième catégorie. Les modalités d'accompagnement des transports exceptionnels, définies aux articles R. 433-17 à R. 433-20 du code de la route et dans l'arrêté du 4 mai 2006 précité, prévoient selon la configuration du convoi, un véhicule pilote placé à l'avant du convoi, un véhicule pilote et un véhicule de protection arrière ou, pour les convois les plus imposants, un véhicule pilote ainsi qu'un véhicule de protection arrière et un ou plusieurs véhicules de guidage. La consistance de l'accompagnement d'un convoi est décrite dans son arrêté d'autorisation de circuler. Le préfet peut imposer, lorsque des circonstances exceptionnelles le justifient, la présence d'une escorte constituée des forces de l'ordre. L'article R. 433-18 du code de la route prévoit également des obligations de formation pour les conducteurs des véhicules de protection ou de guidage de convois exceptionnels. Le non-respect des prescriptions d'accompagnement ou de



formation sont passibles de contraventions de quatrième classe (amende forfaitaire de 135 euros). Mais les forces de l'ordre peuvent également aller jusqu'à prescrire l'immobilisation du convoi, qui est une mesure représentant un fort impact pour les transporteurs. Le dispositif de sanctions existant apparaît donc proportionné et il n'est pas prévu de le renforcer. Par ailleurs, la législation a récemment évolué afin de protéger davantage les piétons. L'article 52 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit que les emplacements de stationnement situés cinq mètres en amont des passages piétons soient réservés aux seuls cycles et engins de déplacement personnels. Ces dispositions visent à améliorer la visibilité entre les piétons et les conducteurs et prévenir des situations à risques pour les usagers de la route, notamment les plus âgés et les plus jeunes.