



**La Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière,  
Déléguée à la Sécurité Routière**

Paris, le **12 JAN. 2023**  
Réf. : 2023-BSC-0002

**La Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière  
Déléguée à la Sécurité Routière**

à

**Monsieur le Directeur  
du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT)**

**Objet : Réponse concernant le rapport concluant l'enquête technique relative au heurt d'une piétonne par un poids lourd survenu le 4 mai 2021 à Clichy (Hauts-de-Seine)**

Par courrier en date 18 août 2022, vous avez fait parvenir à la Délégation à la Sécurité Routière le rapport concluant l'enquête technique relative au heurt d'une piétonne par un poids lourd survenu le 4 mai 2021 à Clichy (Hauts-de-Seine), et qui a provoqué le décès de cette dernière.

Ce rapport adresse une recommandation, conjointe à la Délégation à la Sécurité Routière (DSR) et à la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), ainsi rédigée : « *Susciter une étude sur les performances des systèmes de détection des usagers vulnérables destinés à équiper les véhicules lourds, visés par les règlements CEE-ONU n°151 et 159, en vue notamment de définir un protocole permettant d'évaluer la proportion de fausses alarmes puis d'appliquer ce protocole à un panel de systèmes commercialisés* ».

Je note en effet que l'enquête conclut que l'accident survenu est imputable à l'absence de perception réciproque, par le conducteur du poids lourd et par la piétonne, notamment liée au fait que la piétonne était mal-entendante et d'une taille (1,52 m) qui ne lui permettait pas d'être vue par le conducteur du poids lourd dans son rétroviseur.

Les règles sur l'équipement des poids lourds en système de détection des usagers vulnérables sont, comme vous le rappelez, définies dans le règlement européen n°2019/2144 du 27 novembre 2019 reprenant et complétant les exigences antérieures figurant dans le règlement n°661/2009 du 13 juillet 2009 qui impose l'équipement d'un système de détection des piétons et des cyclistes se trouvant à proximité immédiate de l'avant ou du côté droit du véhicule afin d'avertir de leur présence et d'éviter une collision avec ces usagers vulnérables de la route.

De plus, au niveau national, le décret n° 2020-1396 du 17 novembre 2020 relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes oblige depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021 les véhicules lourds à être équipés d'une signalisation matérialisant leurs angles morts.

Le rapport mentionne également d'autres systèmes de détection des usagers vulnérables proposés par les constructeurs, dont aucun n'a véritablement donné satisfaction au vu de l'évaluation jugée trop

élevée de « faux positifs » qui peuvent amener le conducteur à négliger l'alarme. Or, pour pouvoir homologuer un système, ce dernier doit avoir un taux de « faux positifs » et de « faux négatifs » très faible.

Cependant, mes services se sont, dès à présent, rapprochés de ceux de la DGEC et ont convenu d'inscrire une étude sur le sujet dans la nouvelle convention DSR/UTAC.

Il conviendra toutefois, avant de lancer des études françaises, de vérifier les travaux internationaux ou européens en cours sur le sujet, notamment dans le groupe international WP29 de la CEE-ONU qui traite de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules et où la France est représentée par la DGEC.

Je reste à votre disposition pour toute information complémentaire.

Florence GUILLAUME

