

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

**POUR UNE MEILLEURE SÉCURITÉ
DE LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS**

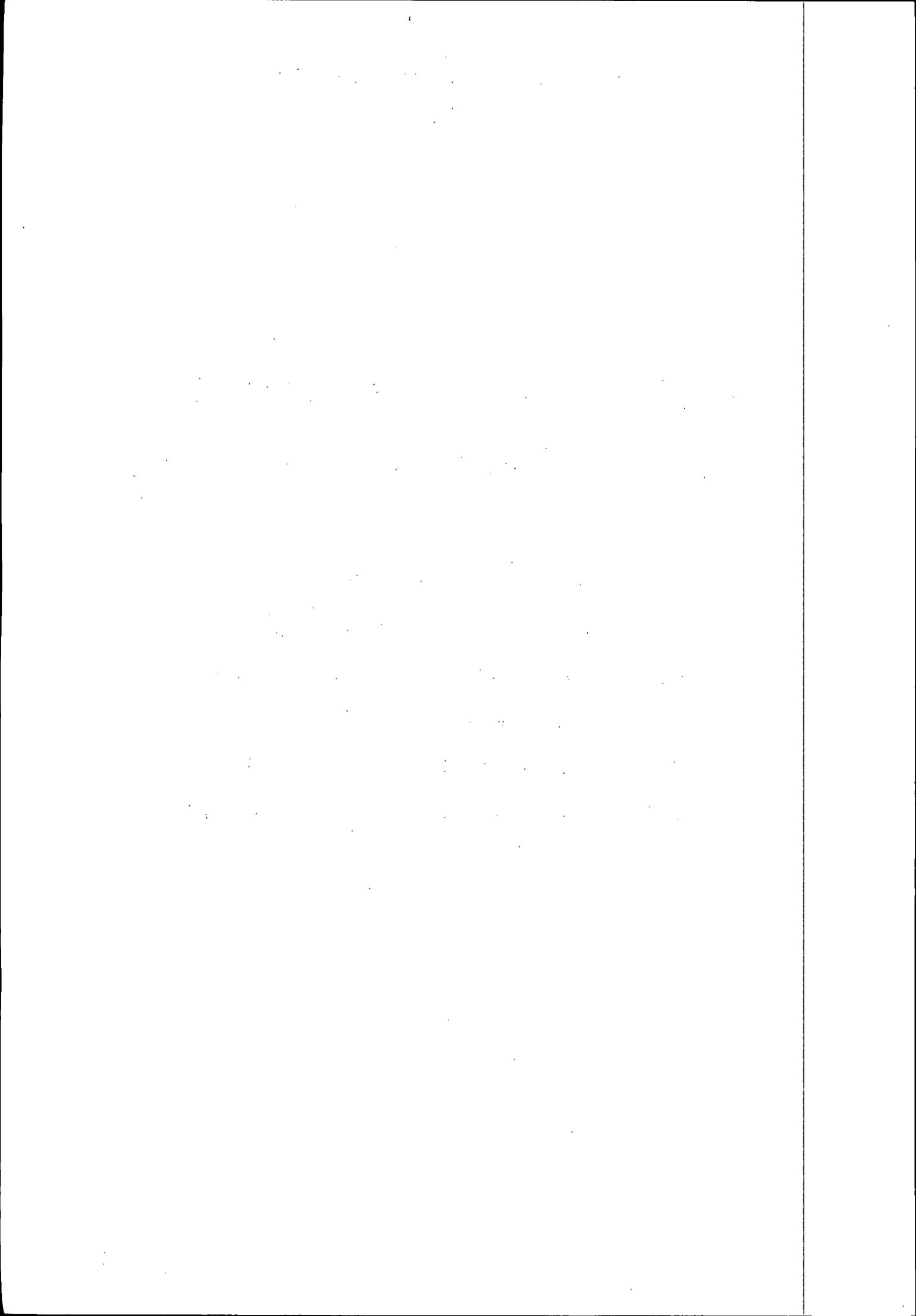
Rapport à Monsieur le Ministre des Transports

Présenté au nom de la Commission sur la
Sécurité de la Circulation des Poids Lourds par

Monsieur Pierre MAYET

Délégué Interministériel à la Sécurité Routière
Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières

Avril 1983



S O M M A I R E

- Allocution de M. Charles FITERMAN, Ministre des Transports

RAPPORT DE PRESENTATION ET DE SYNTHESE DES TRAVAUX DE LA COMMISSION

- Décisions du Conseil des Ministres du 8 décembre 1982
- Résumé des propositions de la commission
- Composition de la commission

SOUS-GROUPE "INFRASTRUCTURES"

. Rapport de synthèse intermédiaire

- Lettre du Président à M. le Ministre des Transports
- Introduction
- Organisation des travaux

- I - Accueil sur les autoroutes
- II - Le péage et ses impacts
- III - Déviations d'agglomérations
- IV - Actions sur les infrastructures

- Rappel des propositions

. Rapport final

- Lettre du Président à M. le Ministre des Transports
- Introduction
- Rappel des principales conclusions

- I - Utilisation optimale des infrastructures
- II - Amélioration de la sécurité sur les diverses infrastructures

- Propositions

. Rapports des différents ateliers

Atelier n°1 : Accueil sur les autoroutes

- I - Amélioration de la qualité des services
- II - Information

Atelier n°2 : Le péage et ses impacts

- I - La suppression du péage
- II - Harmonisation des taux de péage
- III - Unification des conditions de paiement des abonnements
- IV - L'amélioration des conditions de paiement

- Thème complémentaire : dispositions tarifaires pour inciter le contournement des agglomérations par les poids lourds

- Annexes

Atelier n°3 : Le contournement des agglomérations

- I - Les données du problème
- II - Les moyens de le résoudre
- III - Analyse de la situation
- IV - L'action à mener
- V - Propositions

- Les cas particuliers (transports exceptionnels - transports de matières dangereuses)

Atelier n°4 : Adaptation de l'infrastructure et de ses équipements

- I - Les enjeux
- II - Analyse des facteurs accidentogènes
- III - Synthèse et propositions

- Liste des participants

SOUS-GROUPE "VEHICULES"

. Synthèse des travaux et des propositions

- I - Considérations d'ordre général
- II - Résumé des travaux
- III - Résumé des propositions
- IV - Conclusion

- Annexes

. Rapports sur les différents thèmes

Thème n°1 : Limitation par construction de la vitesse

- Introduction

- I - Amélioration des conditions techniques d'homologation des dispositifs limiteurs de vitesse
- II - Niveau de vitesse et catégories de véhicules
- III - Dates d'application
- IV - Proposition

Thème n°2 : Ergonomie du poste de conduite

- I - Note de présentation
- II - Propositions

Thème n°3 : Freinage

- I - Etude de la réglementation
- II - Autres problèmes rencontrés
- III - Solutions envisageables
- IV - Conclusions
- V - Propositions

Thème n°4 : Visites techniques

- I - Visites techniques dans les lieux privés
- II - Conditions des visites techniques
- III - Renforcement du contrôle des véhicules en mauvais état
- IV - Problèmes liés au carnet de signalement
- V - Propositions

Thème n°5 : Agressivité frontale des poids lourds et autocars

Thème n°6 : Amélioration de la visibilité

- I - Visibilité active
- II - Visibilité passive
- III - Visibilité des autres usagers

- Liste des participants

SOUS-GROUPE "CONDITIONS DE TRAVAIL"

- Note de présentation

. Rapports sur les différents thèmes

Thème n°1 : Statistiques des accidents impliquant des véhicules de plus de 3,5 tonnes de P.T.A.C.

- I - Données statistiques
- II - Recueil de l'information

- Annexes

Thème n°2 : Sécurité et formation

- I - Les formations au métier de conducteur routier
- II - Enseignement de la sécurité dans les formations
- III - Professionnalisation du métier de conducteur routier

- Annexes

Thème n°3 : Aspects médicaux

- I - Aptitude à la conduite
- II - Aptitude professionnelle
- III - Différence des aptitudes médicales à la conduite et au travail
- IV - Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail
- V - Propositions

Thème n°4 : Les conditions de travail et de sécurité

- Note de présentation

- I - Les réglementations des conditions de travail
- II - Le contrôle du respect de la réglementation
- III - Les sanctions et leur efficacité

- Annexes

- Liste des participants

ALLOCUTION DE MONSIEUR CHARLES FITERMAN
MINISTRE D'ETAT, MINISTRE DES TRANSPORTS

LORS DE PREMIERE REUNION PLENIERE DE LA
COMMISSION SUR LA SECURITE DE LA
CIRCULATION DES POIDS LOURDS
QUI S'EST TENUE LE 13 AVRIL 1982

Je tiens d'abord à vous remercier tous pour votre présence, qui traduit une volonté commune de répondre à l'attente de millions de français, d'obtenir une régression significative des accidents de circulation routière.

Vous le savez, le Gouvernement a affirmé sa volonté d'agir pour obtenir un progrès sensible en ce domaine. Nul ne saurait en effet se résigner à ce que tant de personnes soient tuées ou blessées sur nos routes, et autoroutes et en agglomérations. C'est là un problème complexe et difficile qui exige une action cohérente et diversifiée.

L'un des aspects de cette importante question que ce groupe de travail aura à aborder est celui de la sécurité des poids lourds. L'actualité, les récentes catastrophes de Péage de Roussillon et de Bellegarde-en-Valserine, ont répandu un climat d'inquiétude préoccupant et souligné l'importance de cet aspect du problème donc l'urgence d'y apporter des réponses.

Les études existantes et les statistiques montrent qu'on ne saurait simplifier le rôle propre des poids lourds dans les accidents de circulation. Il semble bien que les conducteurs de poids lourds ne portent guère de responsabilité particulière dans la masse des accidents. Il ne s'agit donc en rien de mettre quelque usager que ce soit en accusation : tous les usagers ont un problème commun, problème dont il convient d'analyser sérieusement les causes, pour avancer. C'est le seul souci qui doit nous guider.

En même temps, les statistiques révèlent que, sur le réseau national, les poids lourds sont impliqués dans 27,7 % des accidents corporels, alors qu'ils effectuent 15 % des parcours réalisés sur le réseau et que le risque d'implication des poids lourds dans les accidents est du même ordre de grandeur que celui des véhicules légers.

Il convient toutefois d'ajouter que du fait de leur masse et de leurs caractéristiques mécaniques, les accidents qu'ils engendrent sont plus graves que les autres puisque lorsqu'un poids lourd est impliqué le taux de gravité, c'est-à-dire le nombre de morts pour 100 personnes concernées est de 3,5 en milieu urbain et de 6,72 en rase campagne contre respectivement 0,96 et 3,96 pour l'ensemble des accidents dans lesquels sont impliqués des véhicules légers. Grossièrement, ceci revient à dire que lors d'un accident, un poids lourd tue 2 à 4 fois plus qu'un véhicule léger.

Il faut encore indiquer, même si ceci ne revêt pas le caractère tragique des faits qui viennent d'être relatés, qu'un accident de poids lourd constitue généralement une gêne considérable à la circulation dont le coût pour la collectivité peut être particulièrement élevé.

Malgré tous les efforts déjà entrepris et qui ont permis dans les dernières années de réduire la fréquence des accidents de poids lourds beaucoup reste encore à faire.

C'est pourquoi, ainsi qu'il en avait été décidé lors de la dernière réunion du Comité Interministériel sur la Sécurité Routière du 19 décembre 1981, je vous ai réunis ici, professionnels et salariés des Transports, professionnels des véhicules et administrations concernées, pour étudier avec vous les voies de progrès en ce domaine.

J'ai jugé opportun de diviser les actions possibles en trois grands thèmes : les actions concernant les véhicules, les actions concernant l'usage des infrastructures et notamment du réseau autoroutier et les actions concernant les conditions de travail.

Dans chacun de ces domaines les voies à explorer sont nombreuses et des débouchés possibles à très court terme.

En ce qui concerne les véhicules, on peut citer : la limitation de la vitesse maximum par construction ; l'amélioration du freinage et de la sécurité active ; l'amélioration de la protection et du confort des occupants et la sécurité des véhicules très âgés.

Pour ce qui est des infrastructures, il conviendra d'étudier l'accueil sur les autoroutes, les problèmes de péages (niveau et conditions), les reports de trafic consécutifs aux interdictions des traversées d'agglomérations et les problèmes posés par ces interdictions et les adaptations éventuelles de l'infrastructure et de ses équipements.

Pour ce qui est enfin des conditions de travail, il faudra définir les critères à prendre en compte tant aux points de vue juridique et réglementaire que financier, progresser dans la formation professionnelle, dans l'intervention des travailleurs et la protection sociale des conducteurs, notamment en cas de suppression d'autorisation de conduite pour raison médicale.

Pour mener à bien ces travaux, je souhaite que soient constitués trois sous groupes ; un sous-groupe "véhicules" sous la présidence de Monsieur CAUVIN, un sous-groupe "infrastructures" sous la présidence de Monsieur GASCOIN, un sous-groupe "conditions de travail" sous la présidence de Monsieur LEJUEZ.

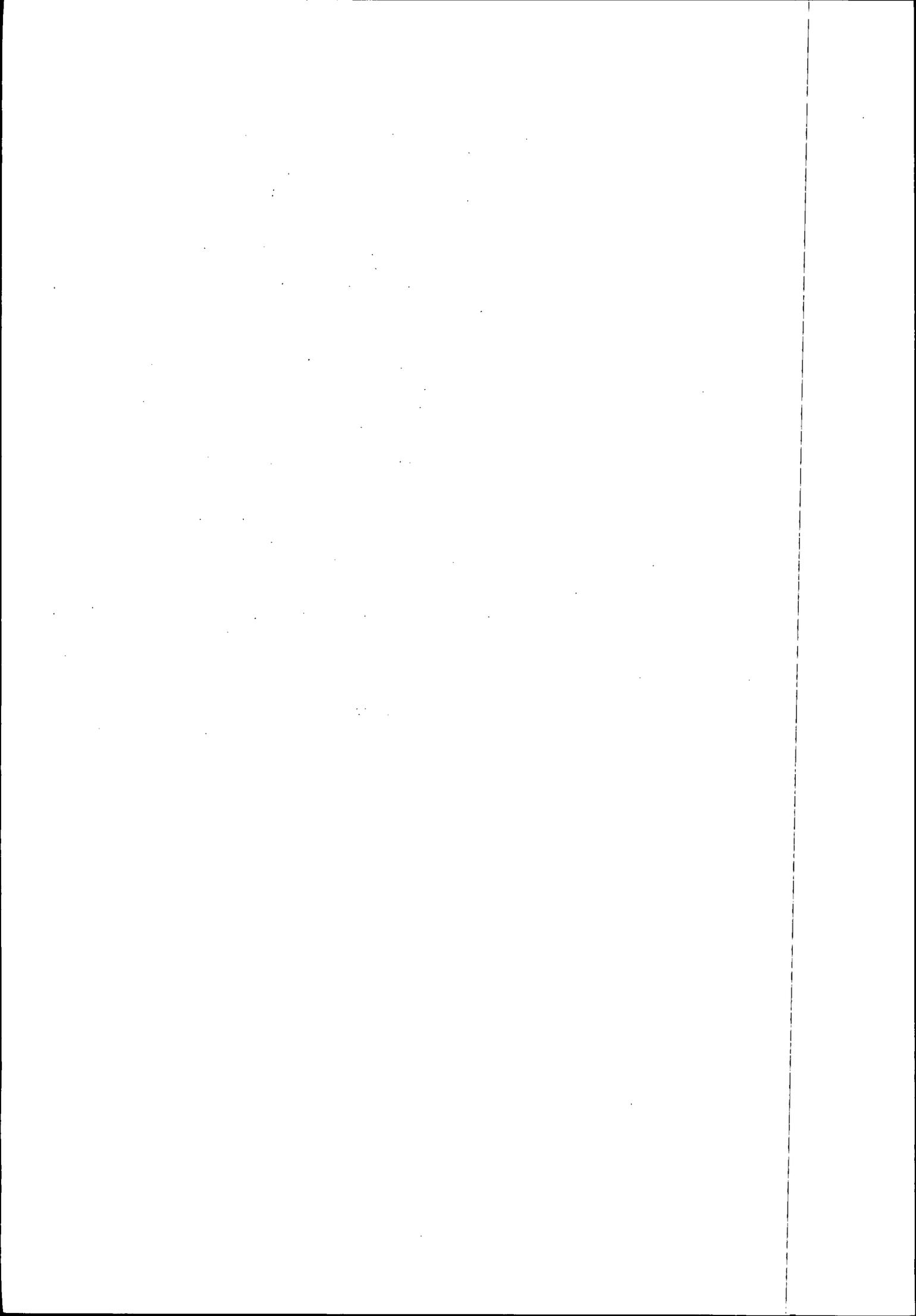
La coordination de l'ensemble des travaux sera assurée par Monsieur MAYET, Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières, que je suis heureux de vous présenter aujourd'hui (pour ceux d'entre vous qui ne le connaissent pas encore) et qui sera assisté par son adjoint Monsieur LEGER.

Je souhaite pouvoir disposer pour la fin de l'année des résultats de vos travaux de façon à ce que les mesures nécessaires puissent être mises en place le plus vite possible. Toutefois, en ce qui concerne l'utilisation des autoroutes, je souhaite disposer de premières propositions dès septembre prochain. C'est en effet un problème particulièrement préoccupant. Il est donc urgent à mes yeux de renforcer notre action en ce domaine de façon efficace.

Je souhaite également que vos travaux soient menés en concertation car la sécurité routière est l'affaire de tous et ne peut être améliorée de façon notable et durable que par une contribution de chacun des acteurs.

Il sera utile que les résultats de vos travaux et les difficultés que vous soulignerez dans l'usage commun de la route soient portés à la connaissance non seulement des professionnels et des Administrations mais aussi de tous les autres usagers de la route.

Je désire donc que dès aujourd'hui et après débat sur ces propositions, soient constitués les sous-groupes que j'ai indiqués et soit dressé leur programme de travail.



**RAPPORT DE PRESENTATION
ET DE SYNTHESE
DES TRAVAUX DE LA COMMISSION
SUR LA SECURITE DE LA CIRCULATION
DES POIDS LOURDS**

INTRODUCTION

La Commission sur la Sécurité de la Circulation des Poids Lourds, présidée par le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières, et assurant une large participation des milieux professionnels - chefs d'entreprise et salariés, gestionnaires et techniciens - et des administrations concernées, a été mise en place le 13 avril 1982 par le Ministre d'Etat, Ministre des Transports afin d'étudier l'ensemble des problèmes de sécurité routière liés à la circulation des véhicules de transports poids lourds et de proposer les mesures de nature à apporter un progrès sensible.

Réunie en formation plénière les 13 avril et 18 octobre 1982, elle a mis fin à ses travaux le 21 février 1983.

L'essentiel de ses travaux a été conduit au sein de trois sous-groupes :

- le sous-groupe "INFRASTRUCTURES", animé par M. GASCOIN ;
- le sous-groupe "VEHICULES", animé par M. GAUVIN ;
- le sous-groupe "CONDITIONS DE TRAVAIL", animé par M. LEJUEZ.

dont les trois rapports font apparaître à la fois l'importance du travail accompli et l'étendue de la participation de divers partenaires ; le nombre et la diversité des mesures proposées vont nourrir durablement un intense travail des administrations et des organismes professionnels pour les mettre en oeuvre.

A la suite du tragique accident de Beaune intervenu durant cette période, le Gouvernement a décidé, lors du Conseil des Ministres du 4 août 1982, de rendre obligatoire la limitation de vitesse par construction des poids lourds de plus de 10 tonnes, dans les conditions évoquées lors des premiers travaux de la Commission. En outre, il décidait la mise en place d'une Commission d'Enquête ad hoc chargée d'en étudier les circonstances et les causes et de proposer des mesures susceptibles d'améliorer la sécurité routière notamment en ce qui concerne les véhicules de transports. A la remise du rapport de cette commission d'enquête, présidée par M. VACQUIER, en septembre 1982, le Ministre d'Etat, Ministre des Transports a demandé que la Commission sur la sécurité de la circulation des poids lourds examine celles des propositions qui la concernent directement et propose une première série de mesures avant la fin de 1982.

Sur la base de cet examen, le Gouvernement a pris un certain nombre de décisions lors du Conseil des Ministres du 8 décembre 1982.

Les circonstances ont ainsi voulu que la commission se trouve étroitement associée, au cours de ses travaux, à la mise en place d'un certain nombre de mesures qu'elle a inspirées ou examinées.

Dans un tel contexte, marqué par l'urgence des problèmes à traiter et par l'importance des évolutions en cours, la qualité de la concertation établie au sein de la commission a permis que les débats au sein des sous-groupes ou de la commission plénière restent confiants et constamment orientés vers des solutions constructives.

Sur un autre plan, la discussion de Loi d'Orientation des Transports Intérieurs a été un événement important pour le dialogue entre les professionnels du transport et les pouvoirs publics. Des questions essentielles et spécialement sensibles ont été traitées en dehors de la commission mais ses membres en ont été informés et les travaux ont pu en tenir compte. Les principes généraux de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs ont été constamment présents à l'esprit des membres de la commission dont les propositions viennent s'inscrire naturellement dans les perspectives de son application.

Pour tracer un tableau cohérent et une synthèse utile de ces travaux, le présent rapport considère à la fois les points dont l'initiative et l'étude sont restés internes à la commission, ceux qui ont été repris dans le rapport de la Commission d'Enquête de Beaune - elle-même inspirée sur un certain nombre de points par les premiers travaux de la Commission poids lourds, et ceux qui ont fait l'objet de décisions gouvernementales.

LA SITUATION ACTUELLE DE LA SECURITE DE LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS

Au sein d'un parc de près de 20 millions de véhicules, les poids lourds, au sens strict du terme (c'est-à-dire véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC, non compris ceux affectés au transport de voyageurs), en constituent une partie relativement réduite, de l'ordre de 600 000 unités en 1980.

En fait, si l'on adopte la position prise en la matière par la Commission d'Enquête sur l'accident de Beaune, on serait plus près de la réalité des choses en prenant une définition plus large, englobant la totalité des véhicules de plus de 3,5 tonnes ainsi que les ensembles de plus de 7 mètres de long. Cette partie du parc représenterait environ 750 000 véhicules en 1980.

Ceci étant, le parcours moyen annuel d'un poids lourd (entre 30 et 35 000 km) est plus du double de celui d'un véhicule léger (entre 12 et 15 000 km), si bien qu'au total, on enregistre environ 25 milliards de véhicules/km pour les poids lourds (y compris les trafics de véhicules étrangers) et 280 milliards de véhicules/km pour les véhicules légers, soit un rapport de plus de 1 à 10 entre les parcours totaux de chacune de ces deux catégories.

En valeur absolue, le nombre des victimes (tués) des accidents dans lesquels sont impliqués des poids lourds est de 2 200 en 1980 sur un total général de 12 500, soit 18 %, proportion qui tend à diminuer très légèrement.

Le taux d'implication des poids lourds dans un accident corporel, au kilomètre parcouru, est sensiblement inférieur à celui des véhicules légers soit :

- entre 60 et 70 aux 100 millions de véh/kms pour les poids lourds
- de l'ordre de 100 pour les véhicules légers.

Mais la gravité des accidents de poids lourds (proportion du nombre des tués à celui des accidents corporels) est près de 3 fois plus importante, ce qui s'explique aisément par la masse des véhicules qui se trouvent impliqués.

Finalement, si l'on considère les taux de tués par rapport à la circulation, on a environ :

- 9 tués par 10^8 véh/kms pour les poids lourds

et

- 4 tués par 10^8 véh/kms pour les véhicules légers.

Si l'on calcule un taux de tués par rapport au parc, on obtient :

- environ 3,5 tués par 1 000 poids lourds

et

- 0,54 tué par 1000 véhicules légers

L'importance de ce chiffre - plus de 3 tués par an par 1 000 véhicules poids lourds en circulation - justifie que l'on se donne l'ambition de le réduire notablement, d'au moins 1/3 en cinq ans afin que le transport poids lourds apporte la contribution qui lui revient dans les progrès d'ensemble de la sécurité routière dont le Gouvernement s'est fixé l'objectif.

Ces données décrivent les effets des accidents ; elles sont sans relation avec la notion de responsabilité. Pour illustrer ce point, on peut rappeler que pour l'ensemble des accidents constatés par la Gendarmerie le taux de responsabilité présumée des conducteurs de poids lourds impliqués est de l'ordre de 40 % et celui des conducteurs de véhicules légers de l'ordre de 60 %.

L'étude des aspects statistiques de la sécurité des poids lourds a fait apparaître la nécessité d'améliorer les moyens de recueil et de traitement des données afin de mieux cerner notamment l'évaluation du parc et celle des parcours.

CONCEPTION D'ENSEMBLE D'UNE POLITIQUE DE PROGRES DE LA SECURITE ROUTIERE POUR LES POIDS LOURDS.

1 - La première leçon apportée par les travaux de la commission se trouve dans la qualité, l'importance et la fécondité de la concertation qu'elle a permise entre les milieux professionnels et l'Administration.

La possibilité de lier étroitement dans la discussion les données économiques, les considérations sociales, les aspects techniques, administratifs et juridiques permet l'élaboration de propositions qui, si elles ne recueillent pas un avis unanime de tous les partenaires, sont de nature à éviter les malentendus ou les erreurs d'appréciation. Leurs effets prévisibles ont été examinés de points de vue suffisamment différents pour qu'il ne puisse y en avoir d'inattendus ou de malencontreux. La méthode de la concertation apparaît comme bien adaptée au traitement des problèmes de la sécurité des poids lourds et, au-delà des travaux de la présente commission, doit être retenue pour tous développements ou approfondissements ultérieurs.

2 - Le caractère essentiellement économique de l'activité du transport impose que toute démarche de progrès sous un angle particulier - ici, celui de la sécurité routière - soit étudiée dans un cadre de réflexion économique et sociale d'ensemble. Aussi les mesures de sécurité

routière doivent-elles être conçues de façon à être positives à tout point de vue aussi bien en ce qui concerne les conditions de travail, les aspects sociaux et la bonne gestion de l'entreprise en tenant compte des caractéristiques propres aux types d'entreprises du secteur public du transport. Ces mesures doivent être également compatibles avec l'efficacité économique de l'activité du transport.

- 3 - La revalorisation du transport sur le plan économique et social, permettant de faire apparaître des améliorations substantielles de la sécurité, se traduira nécessairement par une revalorisation de son image aux yeux des autres usagers de la route ; certaines tensions qui proviennent de la méconnaissance par les automobilistes, les deux-roues et les piétons des conditions de la circulation des poids lourds devraient s'atténuer et disparaître dès lors que les exigences de la sécurité seront notoirement au centre de la pratique professionnelle du transport poids lourds.
- 4 - Les travaux de cette commission ont traité des problèmes spécifiques aux poids lourds. Toutefois, il est clair que tous les conducteurs sont concernés par la sécurité routière. Les autres catégories de véhicules (deux roues et véhicules légers) font l'objet de réflexions similaires au sein d'autres instances.
- 5 - Les progrès de la sécurité des poids lourds peuvent se développer selon deux axes principaux :
 - celui des caractéristiques techniques des véhicules : il est maintenant possible d'envisager l'introduction et le développement dans le parc d'un nouveau véhicule à haut niveau de sécurité et à haute performance économique ;
 - celui du niveau de qualification professionnelle des conducteurs qui doit accompagner et promouvoir une réelle revalorisation de la profession.
- 6 - Mais indépendamment de ces perspectives de transformations importantes des conditions de sécurité du transport, des mesures relatives à l'aménagement de la route et de ses équipements spécialisés pour les poids lourds et aux conditions réglementaires du transport et à leur contrôle sont également proposées.

Les rapports établis par les sous-groupes de travail rassemblent la totalité de ces propositions. Pour la commodité de leur mise en application, ces mesures ont été énumérées et récapitulées dans les documents joints au présent rapport de présentation, lequel n'évoquera que les plus importantes ou les plus significatives d'entre elles.

PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT DE LA ROUTE ET DES CONDITIONS DE LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS

La route est conçue comme un équipement ouvert indifféremment aux divers types de trafic.

Les contraintes physiques inhérentes au trafic poids lourds sont certes bien prises en compte au niveau des caractéristiques techniques, telles que la largeur et l'épaisseur des chaussées, la dimension des voies d'insertion ou l'adjonction de voies spéciales pour véhicules lents.

Pour le reste, il est assez compréhensible que la considération du trafic le plus important - selon le nombre des usagers, celui des véhicules légers - constitue un élément déterminant dans la conception générale de la route. Or, l'importance du point de vue de l'économie et de la sécurité routière du transport poids lourds justifie que l'on soit plus attentif aux problèmes et aux préoccupations spécifiques de cette catégorie.

La route - et plus encore l'autoroute - doivent en particulier être considérées comme des lieux de la vie professionnelle des conducteurs de poids lourds : ils doivent pouvoir y trouver les conditions minimales de sécurité, de commodité, voire de confort.

1 - Le réseau autoroutier

Du fait de l'important niveau de sécurité qu'apporte son caractère de voie spécialisée, l'autoroute apparaît comme l'infrastructure vers laquelle il convient d'orienter tout le trafic lourd qui peut l'emprunter. Le taux de tués - exprimé pour 100 millions de véhicules x kilomètres - n'est que de 2,3 sur les autoroutes, soit très nettement inférieur à celui de l'ensemble du trafic lourd.

La commission, dans son sous-groupe "infrastructures", a recherché les mesures susceptibles de faciliter le report du trafic vers le réseau autoroutier.

La question du péage a ainsi été largement abordée et discutée. Ces débats ont permis de surmonter, de démystifier quelque peu l'approche irrationnelle que se font certains usagers qui voient dans le péage une servitude dissuasive. Or, il est apparu que sous réserve de ne pas dépasser des valeurs extrêmes, le péage est compensé par les divers avantages monétaires ou non qu'apporte l'autoroute. Pour des usagers comme les transporteurs dont les décisions relèvent d'une rationalité économique, l'existence du péage ainsi que son niveau ne constituent pas une donnée dirimante.

Mais il est apparu que les modalités de perception des péages jouaient un rôle beaucoup plus important dans le choix des trajets autoroutiers et pouvaient apparaître comme dissuasives par certains aspects.

La proposition essentielle est la création d'une "carte magnétique inter-autoroutes" permettant à la fois l'harmonisation des modalités de perception et d'abonnement et la plus grande commodité pour les conducteurs et les transporteurs. L'accord des Sociétés d'Autoroutes ayant été recueilli par le Directeur des Routes, la mise en place du matériel nécessaire sur l'ensemble du réseau sera achevée avant la fin de 1984. Dès janvier 1983, un ensemble de mesures de simplification des abonnements (suppression des cautions, différé du paiement pour les abonnements à pré-paiement, institution de cartes de faible valeur) a été mis en vigueur.

Les conditions de vie des conducteurs professionnels sur le réseau autoroutier ont été largement évoquées car elles conditionnent dans une certaine mesure la plus ou moins grande attraction du trafic vers lui.

C'est ainsi qu'un programme de modernisation et d'extension des aires de service anciennes ou saturées a été étudié à l'intention des poids lourds et se trouve d'ailleurs d'ores et déjà engagé. De même, les sociétés concessionnaires ont été incitées à poursuivre leurs efforts en matière de restauration ainsi que dans la recherche de formules d'hébergement mieux adaptées. Des expérimentations sont dès à présent à l'étude sur ce dernier point.

Sur le plan de la conception de l'infrastructure autoroutière, on rappellera que le programme en cours d'élargissement de 2 x 2 à 2 x 3 voies de certaines sections d'autoroutes dont le trafic le justifie constitue une contribution importante à la sécurité de la circulation des poids lourds. Par ailleurs, la conception du raccordement des voies spéciales pour véhicules lents qui sont aménagées dans les zones de forte montée, va être revue dans le sens d'une meilleure sécurité de l'ensemble du trafic.

2 - Le réseau routier

L'aménagement des rocade de contournement des agglomérations a naturellement été cité comme contribuant notablement à la sécurité de la circulation des poids lourds.

A l'occasion de la réalisation des rocade de contournement, il peut apparaître intéressant de réaliser des aires d'accueil à l'entrée des agglomérations.

Le principe de la construction dans un petit nombre de cas de grandes descentes dangereuses d'équipements nouveaux dits "lits d'arrêt" a été retenu.

3 - Les conditions météorologiques

Les mesures décidées par le Gouvernement relatives à la limite des vitesses à respecter par temps de pluie ne concernent pas les poids lourds dont les vitesses autorisées restent en deçà ou au plus égales à ces nouvelles limites. Il est cependant nécessaire que la pratique de la conduite des poids lourds tienne compte des conditions de sécurité réduites du freinage et de la visibilité par temps de pluie ou par chaussée mouillée en réduisant la vitesse pratiquée d'environ 10 km/h afin de se situer toujours au-dessous de la norme imposée aux véhicules légers.

L'étude des expériences lancées dans les régions Nord et Picardie pour améliorer la sécurité de la circulation sur autoroute par temps de brouillard fait apparaître la nécessité pour les poids lourds de réduire leur vitesse, d'accroître les distances de sécurité entre véhicules et de rester le plus strictement possible sur la voie de droite. Pour faciliter l'évaluation des distances et apprécier ainsi la profondeur de visibilité dans le brouillard, de même que la distance de sécurité avec le véhicule précédent, des plaquettes réfléchissantes et des délinéateurs espacés de 50 mètres ont été posés entre Peronne et Lille, aussi bien sur le terre-plein central que sur les accotements. Ce type d'équipement permettant de rendre plus objective l'appréciation des distances, tout en renforçant le guidage optique de la route, devrait être développé et apporter ainsi une contribution à la sécurité.

4 - Les mesures de police de la circulation

La circulation des poids lourds est soumise à un très grand nombre de mesures de police, quelques unes imposées au niveau national, la plupart relevant des pouvoirs de police locaux. Depuis la loi de décentralisation, les pouvoirs de police exercés par les maires et les présidents de Conseils Généraux sont autonomes et exécutoires de plein droit.

Les transporteurs expriment d'ores et déjà leur inquiétude devant la possibilité de voir s'accroître les réelles difficultés actuelles. Le simple problème de l'accès à l'information pertinente sur les mesures en vigueur sur un trajet est difficile à traiter.

La commission estime que l'on ne peut faire l'économie de prévoir une structure permanente de concertation entre les pouvoirs publics (Etat - Départements - Communes) et les professionnels du transport (employeurs, salariés) afin d'apporter aux autorités habilitées à prendre les mesures de police les éléments d'une juste appréciation des conséquences économiques et sociales des mesures envisagées et de leur effet sur le bilan global de la sécurité. Cette instance de concertation doit être située à l'échelle du département.

Mais au delà d'une concertation qui pourrait le plus souvent conduire à une judicieuse harmonisation des mesures de police envisagées dans le contexte de la décentralisation, on peut concevoir des situations où l'intérêt propre d'une collectivité locale s'opposera à l'intérêt de la collectivité nationale, par exemple dans le domaine de la sécurité ou de celui de l'économie de certains transports d'importance nationale. La possibilité pour l'Etat d'assurer un pouvoir de coordination ne peut résulter d'interprétations juridiques ambiguës ou extensives des textes actuels ; seul le législateur pourra, le moment venu, prendre la mesure de cette nécessité et en tirer les conséquences.

Au moment où, pour l'application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs vont se mettre en place diverses instances au plan départemental, consciente que sa proposition de créer une Commission consultative sur la circulation des poids lourds soulève de réelles difficultés, la commission ne peut qu'attirer l'attention sur la gravité du problème et l'urgence des solutions.

Certaines mesures de police locales se traduisent par une interdiction du trafic de nuit pour la traversée des agglomérations afin de protéger les riverains contre le bruit.

Sur les axes nationaux qui traversent un certain nombre d'agglomérations et dont le trafic pourrait se reporter sur une autoroute voisine ou assez proche, ne vaudrait-il pas mieux prévoir une mesure nationale d'interdiction du trafic de nuit, prise après une concertation attentive avec la profession plutôt que de laisser s'instaurer des mesures d'interdiction purement locales, contradictoires ou abusives à l'égard des intérêts économiques en question ?

5 - Evolution de la conception de la route

Le trafic lourd a des spécificités qui doivent être reconnues et prises en compte ; les méthodes et les normes de conception des projets d'aménagement routier et autoroutier doivent les intégrer.

En dehors des points évoqués plus haut, de nombreux autres peuvent être concernés : aménagement de carrefour tenant compte de la dimension des poids lourds, aires de stationnement adaptées, etc. Pour permettre aux services d'améliorer leurs projets du point de vue du trafic des véhicules lourds, il est indispensable que les transporteurs fassent connaître leurs suggestions. Dans le même esprit que le programme REAGIR dont l'un des buts est de suggérer des initiatives d'aménagement de détail, ces suggestions transmises au niveau départemental auprès des Directions Départementales de l'Equipement viendraient renouveler les pratiques d'élaboration et de réalisation des projets.

UNE AVANCEE SIGNIFICATIVE DANS LA SECURITE DES VEHICULES

Les progrès enregistrés dans l'industrie du poids lourd ont permis d'offrir sur le marché des véhicules que l'on peut s'accorder à juger sûrs. Ceci étant, au regard des statistiques d'accidents et notamment de la gravité de ceux où ils sont impliqués, il est possible et souhaitable de franchir de nouvelles étapes vers une meilleure sécurité.

Le sous-groupe "véhicules" à l'issue des cinq réunions qu'il a tenues, propose une liste importante de mesures susceptibles d'améliorer la protection tant des conducteurs des poids lourds que des autres usagers de la route. C'est là reconnaître l'indispensable solidarité qui lie les diverses catégories d'utilisateurs du réseau routier.

1 - Deux mesures fondamentales : le limiteur de vitesse et le frein antibloquant

Conformément aux propositions de la Commission d'Enquête sur l'accident de Beaune et aux premiers travaux du sous-groupe "véhicules", le Gouvernement a confirmé le principe de l'obligation d'équipement des véhicules de plus de 10 tonnes d'un limiteur de vitesse. Les dispositions techniques et administratives correspondantes ont été prises, un calendrier a été arrêté et la notification de cette décision a été adressée à la Commission des Communautés Européennes.

Parallèlement, il est proposé, sur la base d'un très large consensus, de s'engager dans la voie de la généralisation d'une innovation technique majeure, à savoir l'équipement en systèmes de freins antibloquants. A cette fin, un cahier des charges sera élaboré pour le mois d'avril 1983 en vue de l'adoption, dans le cadre européen, de dispositions internationales. Ce système, selon le groupe, pourrait réglementairement faire l'objet d'une mesure d'équipement obligatoire pour les véhicules de transport de matières dangereuses et les poids lourds maxi-code.

2 - Un nouveau poids lourd, plus sûr et plus économique

Equiper les véhicules de plus de 10 tonnes d'un limiteur de vitesse et les poids lourds maxi-code de freins antibloquants ouvre la voie à la définition d'un nouveau véhicule à haut degré de sécurité. Conscient de la nécessité d'accompagner l'équipement en freins antibloquants d'une contrepartie venant compenser l'augmentation du coût du véhicule et considérant l'état des discussions relatives aux poids et dimensions au sein de la CEE, il paraît possible de définir dans le cadre européen un nouveau véhicule devant permettre d'importants progrès sur les plans :

- de la sécurité routière et de la sécurité du travail ;
- de l'économie d'énergie ;
- de l'économie du transport.

Un accord définitif doit être recherché à la suite d'une concertation étroite avec l'ensemble des secteurs concernés sur la définition d'un tel véhicule dont les caractéristiques pourraient être les suivantes :

- essieu de l'ordre de 12 T ;
- PTAC de 40 T., par exemple ;
- limiteur de vitesse obligatoire ;
- freins antibloquants obligatoires ;
- largeur de 2 m 59 ou de 2 m 60 en coque rigide et lisse.

Une innovation de cette nature mettrait la France au premier rang de la recherche et de la politique de sécurité dans le domaine des transports par route.

La commission a estimé nécessaire de rappeler que ces normes techniques ne s'appliquent qu'aux seuls véhicules nationaux. Cependant leur introduction est compatible avec l'équilibre général de la concurrence.

3 - Un contrôle technique renforcé

Soumis depuis 1979 à un contrôle technique annuel, les véhicules de transport de marchandises, soumis à des conditions d'usage difficiles et intenses, restent néanmoins nombreux à présenter de graves déficiences à l'occasion des visites périodiques.

Le sous-groupe propose une périodicité raccourcie (contrôles semestriels) pour les véhicules qui auront fait l'objet de trois contrôles négatifs à l'occasion des visites périodiques normales.

Outre ce renforcement notable dont il est superflu de souligner l'intérêt, le groupe propose que les anomalies de fonctionnement du véhicule soient consignées par le conducteur lui-même, sur un registre de signalement. Une démarche en ce sens sera effectuée auprès du Ministère du Travail.

4 - Des mesures complémentaires

Le sous-groupe s'est attaché à proposer un vaste ensemble de mesures relatives à l'ergonomie du poste de conduite, aux caractéristiques du freinage, de la signalisation, de l'éclairage et de la visibilité des véhicules lourds ainsi qu'à la réduction de l'agressivité frontale des poids lourds. Il convient à ce propos de souligner l'esprit d'ouverture manifesté par l'ensemble des participants, matérialisé notamment par le souhait de voir largement informés aussi bien les entreprises de transport routier que les conducteurs eux-mêmes sur l'ensemble des mesures que pourra retenir le Ministre des Transports.

- 4.1. En ce qui concerne l'ergonomie du poste de conduite, le sous-groupe présente un ensemble de propositions, certaines d'entre elles pouvant se traduire par des mesures à court terme, d'autres nécessitant des études complémentaires propres à éclairer une décision finale dans le moyen ou le long terme.

En premier lieu, il est proposé de créer un groupe technique dont la mission consistera à faire le point sur l'intégralité des problèmes liés à la direction. Pouvant être créé dans le courant du premier trimestre de l'année 1983, ce groupe pourrait prévoir de remettre son rapport dans un délai de six mois.

En second lieu, le sous-groupe souhaite que des études complémentaires, menées en liaison avec des organismes de recherche spécialisés, s'attachent à définir les voies d'une amélioration de la silhouette des cabines en vue de réduire l'agressivité de la partie avant des poids lourds, d'accroître la protection des occupants de ces véhicules et de réduire la consommation d'énergie.

En troisième lieu, le sous-groupe suggère que les problèmes de sécurité liés aux hayons élévateurs ainsi qu'à l'arrimage des charges fassent l'objet de recommandations auprès de l'AFNOR chargée de l'élaboration des normes correspondantes.

De même, il est proposé dans le domaine strict de "l'ergonomie du poste de conduite : confort et sécurité", d'approfondir les connaissances et de développer les études relatives aux facteurs ambiants (bruit, vibrations, facteurs climatiques), au poste de conduite proprement dit, à la connaissance de la population des routiers et à la sécurité secondaire assurée par les véhicules lourds. Il a été jugé souhaitable que ces études soient étendues au poste de travail dans son ensemble. Ce sous-groupe souhaite, en vue d'assurer la cohérence de ces recherches, la création d'une cellule de coordination regroupant sous l'égide de l'administration des personnalités particulièrement compétentes.

Enfin, les membres du sous-groupe estiment qu'une campagne d'information devrait être menée en direction des professionnels routiers pour les alerter, les sensibiliser et les informer sur les questions ayant trait aux accidents lors de la montée et de la descente de la cabine ainsi qu'aux possibilités du réglage du siège de conduite.

- 4.2. Concernant les caractéristiques du freinage, autre que le système de freins antibloquants, le sous-groupe propose une double démarche.

Premièrement, il s'agit d'améliorer, par le biais d'initiatives françaises à Bruxelles, la réglementation européenne s'appliquant à l'efficacité du freinage (rattrapage automatique du jeu de garnitures, freins à ressort sur les véhicules remorqués, limitation de la pression délivrée par le frein de remorque, valve de purge automatique des réservoirs, épurateurs d'air comprimé, harmonisation et réduction des temps de réponse).

Deuxièmement, des recommandations adressées aux syndicats professionnels pourraient utilement rappeler les préconisations d'entretien et de réglage des systèmes de freinage (état de propreté des canalisations et des raccords, réglage et plombage du répartiteur, contrôle de l'usure des garnitures et des tambours).

- 4.3. En matière de signalisation des véhicules lourds, le sous-groupe juge nécessaire de développer des efforts dans une double direction. Il convient d'une part d'améliorer la signalisation des véhicules longs et des véhicules lents et d'autre part de faire progresser la fiabilité des systèmes de signalisation active, notamment la tenue des lampes aux vibrations.

Concernant la visibilité, le sous-groupe recommande l'installation d'un rétroviseur supplémentaire sur le côté droit des poids lourds en vue d'assurer une vision plus complète à proximité des essieux des tracteurs. La France s'est engagée, dès la fin janvier 1983, dans la procédure de modification de la directive communautaire fixant les conditions d'homologation et d'installation des rétroviseurs.

- 4.4. Enfin, il est significatif que le sous-groupe souhaite qu'une large action d'information sur l'ensemble des problèmes afférents aux conditions de confort et de sécurité des transports routiers, soit menée en direction tant des entreprises de transport que des chauffeurs eux-mêmes. Cet esprit d'intense communication ne peut que favoriser le développement d'un dialogue accru et fructueux au sein d'une profession dont l'activité qui la place sous le regard de l'ensemble des usagers de la route, doit s'adapter sans retard à toutes les évolutions de la société.

LA NECESSAIRE REVALORISATION DE LA PROFESSION DE CONDUCTEUR ROUTIER

Mieux aménager la route pour le trafic lourd et renouveler la conception de la sécurité des véhicules sont des axes de travail qui ne peuvent à eux seuls assurer un progrès suffisant de la sécurité. Il faut simultanément élever le niveau d'exigence sur tout ce qui détermine la sécurité de la conduite pratiquée. Les normes imposées à la conduite - normes générales du Code de la Route ou réglementations spécifiques au transport -, les conditions dans lesquelles on vérifie leur application, le niveau des aptitudes physiologiques et médicales des conducteurs ainsi que celui de leur qualification sont autant d'objets de réformes à étudier.

Mais préalablement à l'analyse de ces divers points, le sous-groupe "Conditions de Travail" a souhaité mettre l'accent sur l'utilité d'une meilleure connaissance des accidents et de leurs causes.

Les analyses statistiques réalisées par les sous-groupes "Infrastructures" et "Véhicules" ont fait apparaître un certain nombre de lacunes qui peuvent être comblées par un meilleur échange d'informations entre l'Administration et la profession. De même, les actuels Bulletins d'Analyses d'Accidents Corporels (B.A.A.C.) pourraient utilement être complétés par une fiche spécifique aux poids lourds pour permettre une meilleure saisie des données des accidents qui les impliquent.

La généralisation du programme REAGIR apportera un renouvellement de notre connaissance des accidents, notamment ceux des poids lourds, grâce à la réalisation d'enquêtes techniques sur tous les accidents graves.

Cette multiplication des observations recueillies sur chaque accident devrait constituer un des ressorts efficaces d'une politique de prévention associant pouvoirs publics et profession. Dans cet esprit, des représentants ou experts de la profession pourraient être nommés "Inspecteurs de la Sécurité Routière" par les Commissaires de la République des départements et être ainsi habilités à participer aux commissions d'enquêtes techniques.

Parallèlement, l'extension des moyens d'études des Comités d'Hygiène et de Sécurité amplifierait le mouvement vers une meilleure connaissance des conditions dans lesquelles sont accidentés les professionnels de la route.

1 - Vers le nouveau Code de la Conduite

Sur un plan général, il est envisagé d'élaborer un Code de la Conduite destiné à substituer aux actuelles définitions juridiques et techniques de la manière de conduire données par le Code de la Route, une expression directement accessible aux conducteurs, conforme aux réalités des situations de conduite et à leur diversité.

Ainsi le Code de la Conduite, avant d'être officialisé sous une forme juridique adaptée, doit faire l'objet d'une élaboration associant le plus largement possible tous les conducteurs.

Pour tenir compte du caractère très spécifique de la conduite des poids lourds - fonction économique et nature professionnelle de la conduite, exigences supérieures de sécurité du fait des risques accrus dus à la masse des véhicules, caractéristiques mécaniques et dynamiques particulières - il est indispensable que la profession du Transport participe à l'étude, aux analyses et aux propositions relatives à la partie "poids lourds" du Code de la Conduite.

L'élaboration de telles propositions pourrait être confiée à un groupe de travail organisant la concertation entre la profession et l'administration, prolongeant ainsi sur ce point les travaux de la Commission.

L'observation doit être que les préoccupations concernant les poids lourds ne peuvent être dissociées de celles plus générales concernant l'ensemble des usagers notamment en matière de formation et d'information réciproque en vue d'une meilleure cohabitation.

2 - La réglementation propre aux activités de transport

L'essentiel de cette réglementation spécifique concerne les conditions et la durée du travail, plus particulièrement les durées de conduite et de repos.

Elle résulte directement des règlements européens mais également des textes sur la durée du travail (Code du Travail). Ainsi, le décret du 26 janvier 1983 marque-t-il une étape.

Si personne ne nie l'importance de voir garantir en ce domaine des durées de travail ou des durées de conduite compatibles avec la sécurité, le débat porte sur les conditions d'application de ces normes. En effet, lorsque certaines entreprises peuvent en venir à s'écarter notablement dans la pratique du respect des normes réglementaires, la concurrence économique en est faussée et les entreprises qui, au contraire, les respectent se trouvent pénalisées. L'effort essentiel doit être porté sur le plan de l'application effective des normes européennes et nationales.

Le groupe de travail a mis en évidence l'intérêt et l'importance pour la sécurité de l'unification et de la simplification des normes quels que soient le type de véhicules, la nature du transport et le statut des conducteurs, ceci afin de les rendre plus assimilables par les intéressés et donc mieux respectées.

Par ailleurs, la réglementation devrait être modifiée pour mieux s'adapter aux conditions humaines et techniques du transport dans le sens d'un progrès social.

3 - Les contrôles de l'application de la réglementation et les sanctions

La diversité des services habilités à effectuer les contrôles sur la route justifie que l'on se préoccupe de faire progresser la coordination de leurs interventions.

Des malentendus naissent en effet aujourd'hui de l'accumulation de contrôles dont quelques véhicules peuvent subir la gêne et qui pourrait être évitée par cette coordination.

Mais c'est davantage pour obtenir une meilleure efficacité de l'effort de ces services que cette coordination ouverte vers une concertation avec les services judiciaires doit être développée pour l'essentiel au niveau départemental et régional. L'organisation du choix des lieux et des périodes d'intervention afin d'obtenir l'effet dissuasif maximum, la complémentarité entre les contrôles sur la route et les contrôles en entreprises (portant sur tel ou tel type d'infractions) relèveraient de cette concertation.

Enfin, le constat des pratiques frauduleuses qui entourent l'usage du chronotachygraphe a conduit à envisager l'introduction d'un nouveau dispositif de contrôle plus élaboré, de technologie plus moderne, susceptible d'apporter une contribution plus importante à la gestion interne de l'entreprise. Le développement d'un nouveau chronotachygraphe est donc une priorité ; mais il ne faut pas se dissimuler que la solution à un tel problème ne peut voir le jour qu'à moyen terme. A plus court terme, le groupe propose de numérotter les disques à la fabrication.

Dans le domaine des sanctions, le sous-groupe "Conditions de Travail" a fait un certain nombre d'observations venant rejoindre celles qui sont faites sur un plan général. Il a tenu à marquer que l'efficacité des sanctions dépend pour beaucoup de leur adéquation à la réalité des comportements des différents acteurs.

Les sanctions qui apparaissent les plus efficaces et les mieux adaptées pour les infractions constatées sur route et mettant en cause directement la sécurité routière sont celles de l'immobilisation des véhicules et pour les étrangers de la consignation. L'idée de substituer à un certain nombre de procédures judiciaires, nécessitant de long délais pour aboutir, un mécanisme simple et d'application immédiate (comme celui des amendes forfaitaires) pour le plus grand nombre des cas où l'infraction n'est pas niée, apporterait sûrement un progrès. Dans le même sens, la modification des textes relatifs à la procédure (par exemple ; compétence territoriale des tribunaux, copie des procès-verbaux,...) devrait être entreprise.

Plus généralement, une orientation tendant à "dépénaliser" ce qui peut l'être pour faire place à des mécanismes de contrôles administratifs apparaîtrait mieux adaptée aux infractions relatives à la circulation des poids lourds.

Il n'en reste pas moins que le souhait doit être émis que les magistrats qui ont à traiter de ces questions fassent l'objet d'une information et d'une formation renforcées.

4 - L'aptitude médicale à la conduite

Le niveau des exigences requises pour l'exercice du métier de conducteur routier - associées à une qualification professionnelle sérieuse et entretenue - justifie que soient recherchées les modalités de mieux contrôler les aptitudes physiques et psychophysiologiques à la conduite.

Une étape préalable consisterait, selon le sous-groupe qui a approfondi ces questions, à harmoniser les visites médicales effectuées par les médecins du travail et les médecins du trafic en assurant l'échange nécessaire des informations entre ces deux secteurs de la médecine socio-professionnelle. Aussi apparaît-il judicieux de créer un certificat d'études spéciales de la médecine des transports terrestres.

La récente décision prise par le Conseil des Ministres du 8 décembre 1982, de soumettre tous les titulaires du permis C, C1 ou D à l'obligation d'une visite médicale annuelle va constituer, à partir de sa mise en application, une première étape faisant apparaître le caractère professionnel de ces titres. Un nombre important de titulaires de ces permis qui exercent d'autres activités que la conduite renonceront vraisemblablement à se soumettre à cette obligation et cesseront d'être tentés de reprendre le volant de manière occasionnelle.

Le métier de "conducteur professionnel" sera ainsi mieux protégé contre des pratiques (recours excessif aux conducteurs occasionnels par exemple) dont certaines sont frauduleuses (travail au noir) ou abusives et qui vont directement à l'encontre des objectifs de la sécurité.

D'ores et déjà l'extension aux artisans conducteurs routiers des obligations imposées aux salariés par la réglementation actuelle doit être mise en oeuvre tant en qualité qu'en périodicité.

Dans le même esprit, il est proposé de soumettre les conducteurs routiers à une "surveillance médicale spéciale" conformément à l'arrêté du 11 juillet 1977.

L'attention est également attirée sur la nécessité de mieux contrôler l'entrée dans la profession sur le plan des aptitudes médicales ; ces contrôles médicaux devraient avoir lieu lors de l'orientation professionnelle afin d'éviter des difficultés de reclassement ou reconversion immédiatement après le choix de cette profession.

Après avoir évoqué la difficile question du travail de nuit et ses conséquences sur la sécurité et la santé, le groupe propose l'approfondissement des études en ce domaine mais surtout le développement de l'information et la sensibilisation des entreprises et des conducteurs sur les risques encourus.

La question très délicate et très grave de la consommation d'alcool et celle de médicaments qui concerne également l'ensemble des autres usagers, relève elle aussi du développement d'actions d'information, de sensibilisation et de prévention assurées par le milieu professionnel avec le concours actif des pouvoirs publics.

L'application des mesures de contrôle médical ou les sanctions issues de la loi sur le contrôle de l'alcoolémie dans la circulation routière font apparaître l'importance des décrets d'application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (article 12) qui viendront préciser les conditions dans lesquelles les conducteurs routiers, en cas d'inaptitude médicale permanente, devront être couverts par un régime de protection comportant des prestations sociales et une possibilité de réinsertion professionnelle.

5 - La qualification professionnelle et les permis de conduire

Comme en matière médicale, le Gouvernement a retenu le principe de soumettre les titulaires des permis de conduire C, C1 et D à l'obligation de rendre compte annuellement d'un niveau de pratique professionnelle par un moyen de type "carnet de conduite". Les modalités de la mise en oeuvre de cette mesure importante devront être mises au point par la voie de la concertation. Ce choix, en partie inspiré par les conclusions de la Commission d'Enquête sur l'accident de Beaune, rejoint celui de la "professionnalisation" de la conduite des poids lourds qui va tendre à réduire progressivement l'importance du caractère administratif et formel des permis de conduire au profit des conditions professionnelles (qualification de base, pratique professionnelle, contrôle périodique des aptitudes médicales). Cette approche nouvelle, mettant en évidence la différence de nature entre les conducteurs professionnels des poids lourds et les conducteurs privés des voitures légères, est de nature à contribuer à surmonter d'actuelles incompréhensions et à valoriser l'image des conducteurs professionnels aux yeux des autres catégories d'usagers.

Le premier des moyens de cette "professionnalisation" de la conduite des poids lourds est de concevoir diverses réformes des actuels permis de conduire en ce sens : fixation de seuils minima pour la durée des formations, renforcement des exigences relatives aux questions de sécurité, connaissance des droits sociaux, recyclages, information systématique sur toutes les évolutions de la réglementation. La question des équivalences entre permis devra être réglée afin que les exigences en matière de transport de personnes (permis D) soient de même niveau que celles du permis C1.

Au-delà des réformes du permis de conduire, c'est donc principalement le développement quantitatif des formations longues et le développement qualitatif des formations limitées à la conduite qui doivent être envisagés. La diversité des filières actuelles, de la formation initiale à la formation professionnelle des adultes ou à la formation continue, ne garantit pas que chacune dispose d'une bonne appréciation des besoins de la profession.

Ainsi la formation initiale dispensée par l'Education Nationale ne concerne encore qu'un trop petit nombre d'élèves (guère plus d'un millier) à l'égard des besoins globaux de la profession : sans préjuger des progrès à envisager dans la structure de la formation, la création de nouvelles filières "conducteurs professionnels" dans les lycées d'enseignement professionnel (LEP) doit être d'ores et déjà poursuivie.

De même les formations dispensées par l'AFPA*, l'AFT** et PROMOTRANS*** produisent encore trop peu de diplômés pour qu'on ne souhaite pas leur développement.

Le rôle considérable joué par l'Armée dans la formation des conducteurs poids lourds fait apparaître une réelle différence entre les permis délivrés en corps de troupe (70 000 environ) qui sanctionnent une formation bien conduite mais moins significative du niveau des exigences professionnelles envisagées que les permis délivrés dans l'Arme du Train (2 500 environ) qui semblent sanctionner un processus de sélection plus sévère et une formation plus approfondie. Compte tenu du rôle massif joué par l'Armée dans la délivrance des permis lourds, les réformes à mettre en oeuvre doivent être adaptées à ce fait, comme elles doivent inspirer les évolutions internes à l'Armée de la formation à la conduite.

La préparation aux permis de conduire par les auto-écoles ou par d'autres organismes devra évoluer pour élargir la base et le niveau de la formation dispensée.

Devant la diversité des filières et des niveaux de formation, il convient de prévoir une concertation permanente tripartite entre l'Etat (Transports - Education Nationale - Travail) qui réglemente, la profession (employeurs et salariés) qui exprime ses besoins et les formateurs ; le Ministère des Transports devrait animer cette concertation.

-
- * Association nationale pour la Formation Professionnelle pour Adultes
 - ** Association pour le développement de la Formation Professionnelle dans les transports
 - *** Association pour la Promotion Sociale et la Formation Professionnelle dans les transports routiers

CONCLUSION

L'ensemble des suggestions et propositions émises par la Commission peut constituer la matière qui va inspirer le travail de l'Administration qui a la charge d'en mettre en application le plus grand nombre. La profession se trouve également invitée à un important effort pour intégrer mieux, dans les aspects économiques et sociaux de la gestion, la dimension de la sécurité routière.

La concertation devra se poursuivre sur de nombreux sujets fondamentaux :

- l'élaboration de la partie poids lourds du Code de la Conduite ;
- la mise au point technique du nouveau véhicule à haut degré de sécurité ;
- la recherche des modalités de l'harmonisation des mesures de police (notamment en vue du report de trafic sur les autoroutes) ;
- l'orientation des réformes à apporter aux différents types de formation.

Par les décisions déjà prises, par la généralisation de la prise de conscience des problèmes de sécurité liés à la gestion économique et sociale des Transports, par la fécondité de la concertation conduite au sein du groupe et des sous-groupes, l'année 1982 marquera sans aucun doute un tournant dans l'histoire du transport routier dans notre pays, et dans celle de la sécurité routière.

DECISIONS DU CONSEIL DES MINISTRES

DU 8 DECEMBRE 1982

CONCERNANT SPECIFIQUEMENT LES POIDS LOURDS ET LES VEHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN DE PERSONNES

LA FORMATION DES CONDUCTEURS

Un Code de la Conduite rédigé avec un souci de clarté et de simplicité pour l'usager sera mis au point. Les conducteurs de poids lourds devront justifier d'une pratique régulière minimale de la conduite et passer une visite médicale annuelle.

LES NORMES TECHNIQUES DES VEHICULES

Pour les poids lourds, le limiteur de vitesse sera obligatoire pour les véhicules mis en circulation en France à partir du 1er octobre 1983. La définition d'un nouveau poids lourd plus sûr et plus économique comportant à la fois limiteur de vitesse, freins anti-bloquants et coque rigide et lisse, sera entreprise, en liaison avec la mise au point de poids et de dimensions autorisés dans le cadre européen.

Pour les autocars et les autobus, le renforcement des normes sera poursuivi, notamment en matière de résistance des matériaux au feu et de systèmes d'évacuation. La modernisation du parc d'autocars scolaires sera accélérée grâce à un doublement des prêts correspondants de la Caisse d'Aide à l'Équipement des Collectivités Locales en 1983, et un effort soutenu durant le IXe Plan. Enfin une "boîte noire" indestructible sera rapidement mise au point.

LA POLITIQUE DE CONTROLE

Des formes nouvelles de contrôle coordonné avec les actions de sécurité routière entre les forces de police et de gendarmerie et les services concernés ont été définies.

LES DEPARTS EN VACANCES D'ETE

Il est impératif de parvenir à un meilleur étalement des départs en vacances, et tout particulièrement pour les transports de groupes d'enfants en autocars. A cet effet, ces transports ne pourront avoir lieu les 29 et 30 juillet 1983.

RESUME DES PROPOSITIONS
DE LA COMMISSION SUR LA
SECURITE DE LA CIRCULATION
DES POIDS LOURDS

1 - INFRASTRUCTURES

1.1. Accueil sur les autoroutes

- poursuite des efforts menés en matière d'accueil (restauration et salle de repos) ;
- recherche de nouvelles formules d'hébergement ;
- mise en place de blocs d'information régulièrement espacés.

1.2. Le péage

- adoption de mesures concernant les abonnements : suppression des cautions, différé du paiement pour les abonnements à pré-paiement, instauration sur certaines autoroutes de cartes de faible valeur ;
- mise en place d'une carte magnétique "inter-autoroutes" ;
- meilleure information sur les avantages économiques liés à l'utilisation des autoroutes.

1.3. Déviations d'agglomérations

- amélioration de l'information sur les interdictions de traverse et les itinéraires de contournement ;
- mise en place dans chaque département d'une instance consultative chargée de conseiller les collectivités locales sur les mesures d'interdiction et sur le choix des déviations ;
- poursuite de l'effort de construction de rocades ;
- actions en faveur de la création d'aires d'accueil à l'entrée des agglomérations.

1.4. Actions sur les infrastructures

- adoption d'un programme d'ensemble d'extension et de modernisation des aires anciennes et saturées (axe LILLE-PARIS-LYON-MARSEILLE) ;
- programme d'élargissement d'autoroute de 2 à 3 voies à poursuivre ;
- aménagement des descentes dangereuses (signalisation, voies de détresse, lit d'arrêt) ;
- amélioration de la détection et de la prévention des risques dus au brouillard ;
- modification de la conception des raccordements de voies lentes ;
- intégration plus poussée des préoccupations spécifiques poids lourds dans la conception des projets routiers (carrefours, virages...).

2 - VEHICULES

- amélioration des moyens de recueils et de traitement des données afin de mieux cerner notamment l'évaluation du parc et celle des parcours ;
- amélioration des contrôles techniques : visites biannuelles étendues à tous les véhicules de transports en commun de personnes et périodicité également raccourcie pour les véhicules ayant été refusés à trois visites successives ;
- meilleure utilisation du registre de signalement : recueil d'information sur les anomalies de fonctionnement constatées par le conducteur ;
- amélioration de la visibilité : adjonction d'un rétroviseur de proximité sur le côté droit ;
- amélioration en matière de freinage : rattrapage automatique du jeu des garnitures, trappes de visite des garnitures, harmonisation et réduction des temps de réponse, freins à ressort, valves de purge des réservoirs, épurateur d'air et limitation de la pression des freins de la remorque ;
- préconisations d'entretien et de réglage du dispositif de freinage pour permettre au transporteur de faire un meilleur et plus sûr usage de leurs véhicules ;
- réduction de l'agressivité frontale de l'avant des poids lourds.

3 - CONDITIONS DE TRAVAIL

3.1. Connaissance des accidents

- complément à apporter aux bulletins d'analyses d'accidents corporels de la circulation de la Gendarmerie et de la Police lorsqu'un poids lourds est impliqué ;
- intégration de certains critères spécifiques aux poids lourds dans les enquêtes du programme REAGIR, et établissement d'une synthèse au niveau national ;
- extension des moyens d'étude des Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sur les origines des accidents et sur les maladies professionnelles.

3.2. Aspect médicaux

- mise sous surveillance médicale spéciale de tout conducteur routier ;
- extension aux non-salariés exerçant la profession de conducteur routier des visites de la médecine du travail ;
- reclassement professionnel facilité en cas d'inaptitude médicale ;
- création d'un certificat d'études spéciales de médecine des transports terrestres ;
- information sur la consommation médicamenteuse.

3.3. Formation

- développement des formations professionnelles afin de combler le décalage existant entre les besoins et le nombre de conducteurs professionnels ;
- quel que soit le type de la formation :
 - . augmentation du temps d'apprentissage de la conduite ;
 - . formation complémentaire des titulaires de permis poids lourds devant effectuer des transports de voyageurs ;
- pour les formations au permis de conduire :
 - . fixation d'un seuil minimal impératif de la durée de la formation ;
 - . connaissance impérative des règlements sociaux pour la réussite à l'examen du permis de conduire ;

- . formation complémentaire des titulaires d'un permis militaire désirant l'utiliser professionnellement ;
- initiation dès le jeune âge à la conduite et à l'apprentissage des règles de sécurité ;
- formation et recyclage permanents des conducteurs sur les questions de sécurité, les risques et la façon d'éviter les accidents (stage "gestes et postures") ;
- création de stages de recyclage périodique dont le contenu sera fonction de l'utilisation du permis faite par son titulaire (conducteur professionnel ou occasionnel) ;
- encouragement de la mise en place de moniteurs d'entreprise assurant le perfectionnement des conducteurs ;
- création d'une école de formation de moniteurs de conduite en y associant employeurs, salariés et organismes de formation publics et privés ;
- institutionnalisation au niveau du Ministère des Transports d'une concertation permanente tripartite : Etat, Profession, Formateurs ;
- développement de la recherche pédagogique en liaison avec les organismes existants ;
- information permanente des usagers de la route et des conducteurs au moyen des mass-média sur les questions de sécurité.

Aptitudes physiques

- vérification des aptitudes physiques d'un candidat à exercer le métier de conducteur routier ;
- renforcement de la sélection physique des candidats au permis de conduire.

3.4. Conditions de travail

- assouplissement des normes européennes de conduite et de repos journalier avec pour contrepartie une diminution des durées hebdomadaires et par quatorzaine de conduite et création d'une réglementation des durées et des amplitudes de travail ;
- simplification des normes en les unifiant et ainsi en faciliter la connaissance, la compréhension et donc le respect (ne plus faire de distinction entre les catégories de véhicules ou de transports) ;
- autorisation de fractionner le repos journalier dans certaines conditions (repos pris hors du domicile) ;

- harmonisation de l'organisation des contrôles sur route et limitation de leur durée - utilisation du bulletin de contrôle ;
- organisation de contrôles dans les entreprises pour lesquelles un contrôle sur route aurait mis en évidence de graves infractions mettant en cause la sécurité routière ;
- numérotation des disques pour éviter les fraudes ;
- recherche en vue d'obtenir la manipulation correcte des sélecteurs ;
- définition plus précise des responsabilités respectives entre employeur - salarié - donneur d'ordre, notamment :
 - . en recommandant l'instauration d'un "ordre de route" lorsque le transport s'y prête ;
 - . en faisant figurer dans les documents de bord le nom du responsable légal de l'entreprise ou de son représentant qualifié.
- contrôle accru et poursuite des contrevenants étrangers en leur imposant notamment l'utilisation du chronotachygraphe ;
- modification de l'article 522 du Code de procédure pénale sur la compétence territoriale des tribunaux ;
- sensibilisation de l'appareil judiciaire à l'importance de l'efficacité des sanctions :
 - . formation et information des magistrats ;
 - . réunions périodiques locales avec les corps de contrôle.
- mise en place d'un système de statistiques permettant une bonne connaissance des infractions et des suites données aux procès-verbaux ;
- harmonisation des sanctions judiciaires et graduation des peines en fonction de la gravité des infractions ;
- utilisation plus fréquente de la procédure simplifiée de l'ordonnance pénale ;
- étude de l'instauration d'une amende forfaitaire fixe (timbre-amende de préférence) ;
- recours plus fréquent à la consignation pour les étrangers et à l'immobilisation ;
- instauration en dernier ressort des sanctions administratives si les sanctions pénales sont inefficaces.

COMPOSITION DE LA COMMISSION

MINISTERE DES AFFAIRES SOCIALES ET DE LA SOLIDARITE NATIONALE

- Caisse Nationale de l'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés
- Institut National de Recherche et de Sécurité
- Centre de Médecine du Travail Interprofessionnel

MINISTERE DE L'INTERIEUR ET DE LA DECENTRALISATION

- Direction Générale des Collectivités Locales
- Direction Générale de la Police Nationale
- Direction de la Réglementation et du Contentieux

MINISTERE DES TRANSPORTS

- Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
- Direction des Routes
- Direction des Transports Terrestres
- Inspection Générale spécialisée dans le domaine des Transports et Ouvrages d'art
- Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes
- Organisme National de Sécurité Routière

MINISTERE DE LA JUSTICE

- Direction des Affaires Criminelles et des Grâces

MINISTERE DE LA DEFENSE

- Direction Générale de la Gendarmerie Nationale
- Etat Major de l'Armée de Terre

MINISTERE DE L'EDUCATION NATIONALE

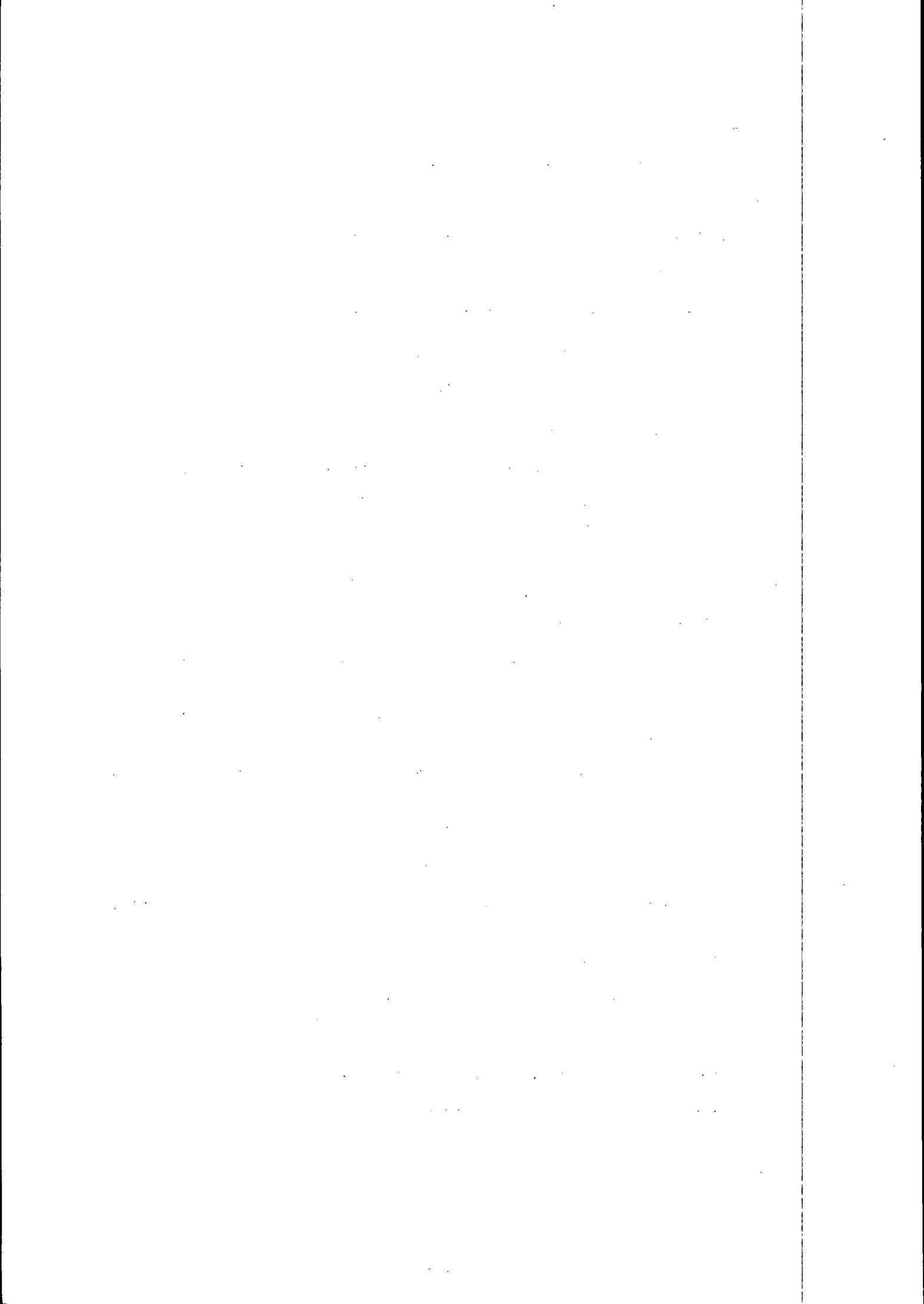
- Direction des Lycées

MINISTERE DE L'INDUSTRIE

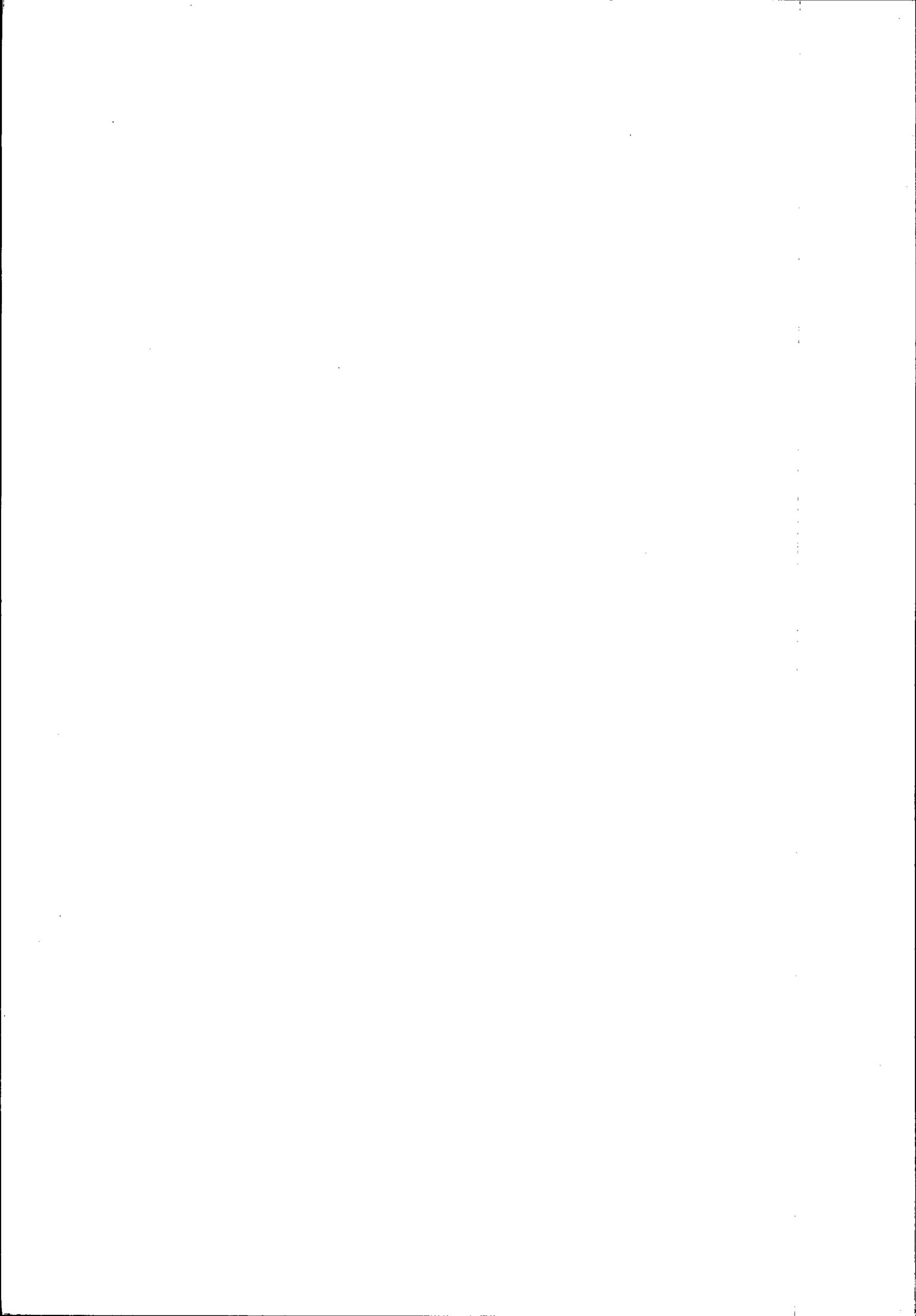
- Direction des Industries Mécaniques, Métallurgiques et Electriques
- Direction de la Qualité et de la Sécurité Industrielle
- Direction Interdépartementale de l'Industrie d'Ile de France

- Association de Défense de l'Enseignement de la Conduite Automobile
- Association pour le Développement de la Formation Professionnelle
- Association bénévole des Sociétés d'Assurance contre les accidents
- Association des Maires de France
- Association Nationale des Restaurateurs et Hôteliers d' Autoroutes
- Association pour la Promotion et la Formation Professionnelle dans les transports routiers .
- Association pour la Sécurité sur les Autoroutes
- Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes
- Chambre Syndicale des Carrossiers Constructeurs
- Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles
- Chambre Syndicale des Constructeurs de Remorques et semi-Remorques
- Chambre Syndicale des Importateurs d'Automobiles de cycles et de Motocycles
- Chambre Syndicale des Loueurs de Véhicules Industriels
- Chambre Syndicale Nationale du Commerce et de la Réparation Automobile
- Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes
- Fédération Générale des Transports et de l'Equipement (CFDT)
- Fédération des Industries d'Equipement pour Véhicules
- Fédération Nationale des Chauffeurs Routiers de Poids Lourds et Assimilés
- Fédération Nationale des Moyens de Transports (CGT)
- Fédération Nationale des Transports (CGT - FO)
- Fédération Nationale des Transporteurs Routiers
- Fédération des Syndicats Chrétiens des Transports (CFTC)

- La Prévention Routière
- Organisme National de Sécurité Routière
- Prévention Sécurité
- Société Centrale d'Equipement du Territoire
- Société SHELL
- Société de l'Autoroute du Sud de la France
- Société de l'Autoroute Rhône et Alpes
- Société de l'Autoroute de la Côte Basque
- Société de l'Autoroute Paris - Est - Lorraine
- Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France
- Société de l'Autoroute Estérel - Côte d'Azur
- Société de l'Autoroute Paris - Normandie
- Société de l'Autoroute Paris - Rhin - Rhône
- Société du Tunnel sur le Mont-Blanc
- Syndicat National de Cadres de Direction et de Maîtrise des Transports (CGC)
- Syndicat National des Distributeurs Spécialisés dans l'Approvisionnement des Collectivités
- Syndicat National de l'Enseignement de la Conduite et de l'Education Routière
- Union des Fédérations de Transport
- Union Nationale des Chauffeurs Professionnels
- Union Nationale des Organisations Syndicales des Transports Routiers Automobiles
- Union Routière de France
- Union Technique de l'Automobile, du Motorcycle et du Cycle
- Union des Transports Publics
- Union des Usagers de Véhicules de Transport Privé
- Union des Transports de Voyageurs



RAPPORT DU SOUS-GROUPE
“INFRASTRUCTURES”



COMMISSION
SUR LA SECURITE
DE LA CIRCULATION
DES POIDS-LOURDS

SOUS-GROUPE "INFRASTRUCTURES"

RAPPORT DE SYNTHÈSE INTERMÉDIAIRE

AVERTISSEMENT :

Ce rapport a été volontairement
laissé dans sa rédaction initiale
(du 24 août 1982) et a simplement
fait l'objet de quelques annotations
de bas de page destinées à assurer
la cohérence avec la version définitive
des rapports par thème.

Rapporteur Général : M. GOUNOT

DECEMBRE 1982

Commission
sur la sécurité
de la circulation
des poids lourds

Sous-Groupe "Infrastructures"

Le 24 Août 1982

Le Président du Sous-Groupe

à Monsieur le Ministre d'Etat
Ministre des Transports

Sous couvert de Monsieur Pierre MAYET
Coordinateur des travaux de la
Commission

En installant le 13 avril dernier les trois sous-groupes de travail chargés d'examiner sous leurs différents aspects les problèmes de sécurité en matière de circulation des poids lourds, vous avez souhaité que le sous-groupe chargé des questions touchant les infrastructures, dont vous avez bien voulu me confier la présidence, vous présente de premières propositions concernant l'utilisation des autoroutes dès le mois de septembre, sans attendre la conclusion de l'ensemble des travaux du groupe, prévue pour la fin de l'année.

Le rapport que j'ai l'honneur de vous remettre ci-joint a pour objet de répondre à cette demande. L'état des réflexions du sous-groupe nous a paru, cela étant, suffisamment avancé pour pouvoir donner à ce rapport un contenu plus vaste, assez proche de celui du rapport définitif. Les études qui se poursuivent actuellement sur quelques points précis devraient permettre par conséquent de le compléter d'ici à la fin de l'année, sans avoir pour autant à en modifier les orientations générales ni les conclusions.

C'est dans ce contexte que nous sommes à même de vous proposer dès à présent un ensemble de mesures, dont certaines à court terme, peu nombreuses mais qui ont paru significatives.

.../...

Je ne reprendrai pas ici la liste de ces mesures qui sont explicitées en détail dans le rapport. Je tenterai en revanche d'en dégager les lignes générales et la philosophie.

L'analyse à laquelle s'est livré le sous-groupe à partir d'un ensemble de données relatives aux accidents de la route montre que, globalement, les poids lourds sont moins dangereux que les véhicules légers au kilomètre parcouru, leur taux d'implication - hors toute notion de responsabilité, il va sans dire - étant en effet sensiblement inférieur à celui de ces derniers.

Ce résultat, qui peut paraître inattendu, doit être complété par une seconde constatation, celle touchant le taux de gravité. Ce dernier, pour sa part, est en effet nettement plus élevé pour les accidents impliquant un poids lourd que pour la moyenne des accidents, l'amplitude de l'écart étant elle-même encore plus forte en agglomération qu'en rase campagne.

Enfin troisième constatation qui est plutôt une confirmation : le taux d'implication sur autoroute, quelle que soit la catégorie de véhicules, est considérablement plus faible que sur route nationale, le gain de sécurité lié à l'emprunt de l'autoroute étant lui-même encore plus élevé pour un véhicule léger que pour un poids lourd, ce qui s'explique vraisemblablement par la différence observée plus haut dans le taux général d'implication de l'une et l'autre des deux catégories.

La réflexion à mener à partir de ces diverses constatations nous a semblé devoir obéir à deux principes :

- ne pas se limiter à l'autoroute, même si celle-ci reste au centre des actions à privilégier, mais prendre également en compte le reste du réseau national ;
- ne pas se limiter aux poids lourds, même si ceux-ci sont au centre des préoccupations, mais prendre également en compte les autres catégories d'usagers, le problème de la sécurité étant un problème global.

C'est dans cet esprit que vous est proposé un ensemble de mesures portant aussi bien sur les améliorations susceptibles d'être apportées à l'infrastructure, en particulier sur le réseau traditionnel, que sur l'utilisation même de celle-ci, notamment pour ce qui est des contournements d'agglomérations.

.../...

Parallèlement, le gain de sécurité qu'offre l'autoroute, en particulier pour les poids lourds, justifie que soient poursuivies et intensifiées les actions de nature à inciter ceux-ci à emprunter plus largement le réseau autoroutier. Une série de mesures vous est proposée en ce sens, portant aussi bien sur les conditions d'abonnement et les modalités du péage - en attendant la suppression à terme de ce dernier - que sur le niveau et la qualité des prestations de tous ordres offertes aux chauffeurs routiers sur les aires de service et de repos. Ces diverses mesures, en facilitant l'emprunt des autoroutes par les poids lourds et en rendant leur utilisation plus attractive - elle est déjà bénéfique par elle-même du fait des gains de temps et des économies de carburant - ne peuvent que contribuer au renforcement de la sécurité.

Mais si l'autoroute est plus sûre, elle ne l'est pas gratuitement, que ce soit au sens propre ou au sens figuré. Aussi largement dimensionnée et équipée qu'elle soit, une infrastructure vaut ce que vaut l'usage qui en est fait ; c'est pourquoi l'on a tenu dans ce rapport à mettre à plusieurs reprises l'accent sur les aspects touchant à l'information et à la formation des conducteurs.

N'ayons pas peur des mots, même s'ils ont l'apparence du lieu commun : oui, il existe vraiment un problème de cohabitation des poids lourds et des véhicules légers, peut-être encore plus sur l'autoroute que sur le réseau traditionnel.

Il ne s'agit pas ici de faire le procès de quiconque, ce qui serait parfaitement dérisoire et stérile. Il s'agit, parce que la sécurité est l'affaire de tous, de prendre conscience d'un état de choses qui va semble-t-il s'aggravant et de tenter d'y porter remède en s'efforçant notamment de modifier les mentalités et les comportements. Nous avons en effet l'impression d'être arrivés à un stade où toutes les améliorations qu'on pourrait encore apporter à cette infrastructure de haut niveau que constitue l'autoroute, risquent de rester lettre morte par le fait qu'elles ne feraient, paradoxalement, qu'encourager le phénomène de "déresponsabilisation" constaté chez un certain nombre de conducteurs.

Des propositions vous sont faites à cet égard, dont certaines, si vous les prenez en considération, appelleront nécessairement une étude spécifique dans la mesure où elles portent sur des questions - par exemple les règles de conduite sur autoroute - qui n'entraient pas au départ dans la mission dévolue au sous-groupe.

Mais, il s'agit peut-être là de l'enseignement majeur découlant des travaux de ce sous-groupe, et c'est pourquoi nous avons cru devoir appeler tout particulièrement votre attention sur ce qui nous a paru être, en fin de compte, l'une des conditions fondamentales de tout gain nouveau de sécurité.

J. GASCOIN

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue le rapport provisoire du sous-groupe "Infrastructures" de la table ronde sur la sécurité liée à la circulation des poids-lourds.

Lors de l'intronisation des travaux de la Commission le 13 avril dernier, Monsieur le Ministre avait en effet fixé l'échéance générale à la fin de l'année, tout en demandant au sous-groupe "infrastructures" de lui remettre des premières propositions pour le mois de septembre.

Compte tenu des circonstances, il a paru souhaitable d'avancer cette date intermédiaire à la fin août.

Le présent rapport constitue donc un rapport préliminaire qui sera confirmé et étoffé dans le rapport définitif.

Afin d'en faciliter la lecture et dans un souci de célérité, ce rapport a été articulé autour des rapports particuliers des quatre ateliers accompagnés de la présente synthèse.

Nous ne reprendrons donc pas dans cette synthèse le détail des travaux mais nous nous limiterons à en préciser la teneur et à en extraire les principales conclusions et propositions.

Après un bref rappel sur l'organisation générale des travaux, nous balayerons ainsi successivement le champ des quatre ateliers avant de clore par un rappel des diverses propositions.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Les actions concernant les infrastructures et leur usage constituent assurément un vaste sujet. Aussi, afin de rendre plus efficaces les travaux du sous-groupe, a-t-il été décidé, dès la séance plénière du 13 avril 1982, de les structurer autour de quatre thèmes privilégiés, découlant d'un constat a priori :

- . Les autoroutes apparaissent plus sûres que le réseau routier traditionnel.

Un premier objectif consiste donc à s'assurer de la bonne répartition du trafic et de l'utilisation optimale du réseau autoroutier.

Cette réflexion nourrira les travaux des deux premiers ateliers.

- . L'autoroute n'étant cependant pas toujours possible, se pose ensuite le problème localisé des déviations d'agglomérations, de leur opportunité et de leur respect éventuel.
- . Enfin, ces mesures d'affectation ne pouvant tout résoudre, le dernier atelier s'est-il attaché au cœur du problème, à savoir la meilleure connaissance des statistiques d'accidents et la recherche conséquente d'amélioration portant sur l'infrastructure elle-même ou sur le comportement des conducteurs, que ce soit sur autoroute ou sur le réseau traditionnel.

Chaque atelier, animé par un rapporteur particulier, réunit à échéances fréquentes les diverses personnes plus spécialement intéressées ou concernées par l'aspect considéré permettant ainsi un véritable travail de fond.

Afin cependant de ne pas diluer ni disperser les travaux du sous-groupe et de permettre l'instauration d'un large débat entre tous les participants, l'ensemble des réflexions des ateliers fut systématiquement évoqué en séance plénière, le sous-groupe avalisant le travail effectué et fixant le cas échéant de nouveaux objectifs.

Les quatre rapports particuliers joints en annexe sont le fruit provisoire de cette réflexion collective et émanent donc bien à ce titre de l'ensemble du sous-groupe.

Quatre réunions plénières purent, par ailleurs, être tenues. Leur rythme témoigne de la dynamique instaurée et de la disponibilité acceptée de l'ensemble des divers participants. Qu'il nous soit ici permis de les en remercier.

Les comptes rendus de ces quatre réunions (26 avril, 14 mai, 14 juin et 28 juillet) sont également joints en annexe.

Le réseau autoroutier, long de 5 250 km, drainait en 1980 44 % de la circulation poids-lourds française (1) exprimée en véhicules kilomètres. Ce

(1) Circulation sur l'ensemble du réseau national, à l'exclusion des réseaux locaux.

résultat qui souligne l'importance économique du réseau autoroutier actuel allait dans le sens d'une amélioration de la sécurité puisque, comme le confirme l'examen (cf. rapport particulier n° 4), la sécurité y est nettement meilleure.

Ce constat est cependant encore insuffisant, l'examen des trafics corroborant le dilemme souvent évoqué suivant lequel le trafic poids-lourds ne s'affecte qu'imparfaitement sur le réseau autoroutier qui lui est offert : si le pourcentage global énoncé ci-dessus est, en effet, passé de 30 % en 1975 à 44 % en 1980, il apparaît en effet que sur les liaisons intéressées par une autoroute, les poids-lourds ne s'affectaient qu'à 63 % (1) environ sur l'autoroute, les 37 % restants préférant la route nationale parallèle.

Les raisons en sont multiples et inégales, une grande disparité apparaissant d'ailleurs entre les autoroutes anciennes et les plus récentes comme si notamment les poids-lourds "boudaient" l'infrastructure nouvelle et mettaient un certain temps à "l'accepter".

Les ateliers n°1 et 2 se sont donc attachés à rechercher les causes de cette relative désaffection et à faire toute proposition permettant une meilleure utilisation de ces infrastructures.

Deux voies furent approfondies : l'accueil et les impacts du péage.

I - L'ACCUEIL SUR LES AUTOROUTES

Cet aspect a déjà fait l'objet de nombreux groupes de travail dont le plus récent fut celui présidé en 1975 par M. l'Ingénieur Général MERLIN.

Le problème, dont le diagnostic est désormais bien connu, trouve son origine dans la particularité de ce qu'il conviendrait d'appeler "l'environnement personnel" du routier pour qui la route n'est pas seulement une infrastructure mais aussi un lieu de travail et de repos.

Parallèlement à la route s'est ainsi créé au fil des temps un "monde de la route" assurant l'accueil des chauffeurs de poids lourds dont le symbole est sans doute constitué par les restaurants "Routiers" bien connus de tous. Ce monde diffus relève essentiellement de l'initiative individuelle et du poids de l'habitude.

(1) Ceci constitue bien sûr une moyenne valable dans le cas où il y a concurrence sur une même liaison entre une autoroute et une route nationale parallèle.

Les autoroutes constituant un espace clos d'où ce monde parallèle était naturellement exclu, le problème de l'accueil des routiers s'est très vite posé au fur et à mesure de l'allongement du réseau autoroutier. Marginal lorsque les tronçons autoroutiers ne constituaient que de courts intermédiaires, ce problème est devenu crucial lorsque, la connexion du réseau aidant, les chauffeurs poids-lourds se mirent à effectuer de longs trajets sur autoroute.

Au centre des réflexions de 1975, ce diagnostic conduisit à l'époque à de nombreuses propositions aujourd'hui pour la plupart suivies d'effet.

C'est donc sous cette dimension de nouveau constat complémentaire que fut engagée la réflexion de l'atelier.

1.1. Diagnostic

La situation est aujourd'hui nettement meilleure, tant en ce qui concerne le repos que la restauration.

Toutes les aires construites depuis 1978 respectant les prescriptions, leur conception n'appelle plus d'observation majeure de la part des utilisateurs poids lourds qui y trouvent des emplacements idoines.

De même, la grande majorité des restaurants offrent une formule adaptée aux routiers. Cette formule est certes souvent livrée sous forme de self-service mais les membres du sous-groupe s'accordent après discussion pour estimer que cet inconvénient n'est pas dirimant et constitue sans doute une nécessaire contrepartie économique.

Certaines aires offrent enfin des salles de repos ou des blocs douches.

Par contre, aucune formule hôtelière adaptée n'est encore proposée aux chauffeurs, résultat d'une totale divergence entre des contraintes financières antinomiques.

1.2. Propositions

L'ensemble de ces propositions a, en fait, un double but : rendre l'autoroute plus attractive (ou moins dissuasive), mais aussi indirectement en améliorant la sécurité par une amélioration des conditions de repos.

1.2.1. Programme d'extension des aires anciennes

Cette proposition, détaillée dans le rapport de l'atelier, constitue aux yeux du groupe l'action n° 1 en matière d'amélioration de l'accueil.

Si les aires récentes donnent satisfaction et si un certain nombre d'aires anciennes ont pu être adaptées à moindre coût ou pourraient encore l'être, l'enquête a en effet mis en évidence sur certains axes anciens très fréquentés, la conjonction défavorable de deux défauts : l'un qualitatif (aires mal conçues mais intransformables dans des conditions réalistes), l'autre quantitatif (saturation chronique liée à la croissance du trafic et extension du réseau).

Le sous-groupe propose l'adaptation d'un programme d'ensemble d'extension, celle-ci permettant du même coup l'amélioration qualitative.

Les sociétés concernées par l'axe LILLE - PARIS - LYON - MARSEILLE ont accepté de dresser un recensement assorti de propositions pour la mi-septembre (1). Il serait alors possible à Monsieur le Ministre d'arrêter (d'ici la fin de l'année un programme dont les délais de mise en oeuvre dépendraient alors des procédures à engager (acquisitions de terrains...)

1.2.2. Suggestions diverses concernant l'accueil

Concernant l'accueil, le sous-groupe propose :

- de poursuivre l'effort en matière de restauration ;
- de mettre à profit les créations, extensions ou rénovations de locaux pour créer des salles de repos.

Concernant l'hébergement, une expérience est suggérée dont la mise en oeuvre et la faisabilité restent à confirmer (modèle d'hébergement à architecture simplifiée).

(1) N.B. Cette date n'a pas été respectée, l'effort de recensement et de programmation apparaissant plus lourd que prévu. Mais, et c'est l'essentiel, une suite a été donnée par les sociétés concernées, en liaison avec la Direction des Routes (cf. rapport final).

De manière générale, le sous-groupe ne peut que se féliciter de toutes les mesures tendant à humaniser les aires de service des autoroutes et à les intégrer dans l'environnement par le biais d'initiatives locales (exemple des "villages" à double visage Route Nationale - Autoroute).

1.2.3. L'information

Quoique pouvant toujours être améliorée, l'information actuelle permet une perception satisfaisante de l'infrastructure dans sa dimension "statique".

Le sous-groupe a, par contre, mis l'accent sur la nécessité de mettre sur pied un système plus dynamique d'information dispensée en "temps réel".

L'idéal serait naturellement une information recevable depuis les véhicules eux-mêmes, mais ceci n'apparaît pas envisageable à court terme.

Il paraît, par contre, possible et réaliste de promouvoir la création de blocs d'information équivalents de certains centres Bison Futé existant actuellement mais plus particulièrement orientés sur les besoins des chauffeurs poids lourds et leur permettant de faire leur "plan de route" : état de la circulation, saturation éventuelle de certaines aires, conditions météorologiques...

Le maillage pourrait en être voisin de 200 km.

Le sous-groupe se félicite par ailleurs de l'équipement prochain en publiphones de l'ensemble des aires.

1.2.4. Dépannage

Le sous-groupe n'a pu que constater la fragilité du système actuel et se propose de poursuivre la réflexion sur ce point sachant que :

- les transporteurs doivent avoir sous certaines conditions la possibilité de se dépanner par eux-mêmes (1) ;
- cette latitude doit cependant être assortie d'un délai, une évacuation obligatoire aux frais du transporteur devant pouvoir être réalisée passée cette limite ;

(1) L'attention est attirée sur le fait que cette faculté n'est pas offerte au conducteur pris individuellement, mais à l'entreprise de transport dans son ensemble, à la condition de passer une convention "d'agrément" avec la société concessionnaire, attestant des moyens et de l'expérience de l'entreprise.

- une autre limitation est celle de la nécessité de disposer de dépanneurs agréés. En cas d'aggravation de la situation et si leur nombre venait encore à diminuer, il pourrait alors être nécessaire d'envisager le recours à d'autres solutions.

II - LE PEAGE ET SES IMPACTS

Il n'appartenait pas au sous-groupe de s'interroger sur la justification du péage et les modes de financement des grandes infrastructures de transport. Le péage étant cependant par essence susceptible d'engendrer des effets dissuasifs, le sous-groupe n'a pu que prendre acte favorablement de la décision gouvernementale visant à l'harmonisation progressive des taux de péage suivant une évolution moyenne légèrement inférieure à celle du coût de la vie, sans renoncer au principe de leur suppression à terme.

Les travaux du sous-groupe se situant volontairement dans le court terme, se sont cependant attachés à l'examen et à l'amélioration de la situation existante ou immédiate.

2.1. Le péage est-il dissuasif ?

Il apparaît à l'examen que, sous réserve de ne pas dépasser certaines valeurs considérées comme "normales", l'existence du péage ne joue pas de rôle dissuasif, comme en témoigne l'importance du trafic circulant déjà sur autoroute.

Ceci est dû à l'existence de nombreux avantages induits par l'utilisation de l'autoroute et venant en compensation du coût du péage.

Le groupe s'est attaché à cerner ces divers avantages mais n'a pu aboutir à aucun chiffrage précis, faute d'accord entre les participants :

- gain de sécurité et gain de confort qui, s'ils contribuent au progrès collectif ne se traduisent effectivement pas en termes monétaires directs pour le transporteur ;
- gain d'entretien assez faible (n'excédant pas a priori 5 cts du kilomètre) si l'on considère la longévité du matériel comme inchangée ;
- gain de consommation d'essence, chiffré à 21 cts du kilomètre lors des tables rondes sur la route et l'énergie de 1981 ;

- gain de temps, difficile à traduire en termes monétaires (gain de productivité...) ;
- réfaction de la taxe à l'essieu, d'influence cependant limitée dans la mesure où elle ne s'applique pas aux porteurs modernes les plus courants.

Les travaux devraient si on l'estime nécessaire, être poursuivis contradictoirement dans cette voie tout en sachant la difficulté d'approche de certains éléments qui, s'ils peuvent être avancés de façon statistique, seront toujours critiquables dans des cas précis.

Les trois seules constatations objectives auxquelles ait pu aboutir le sous-groupe sont les suivantes :

- l'utilisation de l'autoroute procure un avantage économique certain qu'il y aurait intérêt à mieux faire connaître ;
- sur Paris - Lyon cet avantage est suffisant pour compenser le coût du péage tel qu'il résulte des abonnements ;
- à l'inverse certaines autoroutes semblent présenter des taux dissuasifs. (Exemple souvent décrié du dernier tronçon de l'autoroute A.40 entre Châtillon et Annemasse).

2.2. Les modalités de perception du péage

Paradoxalement il est apparu que ce sont les modalités de perception du péage qui peuvent devenir dissuasives, tant est grande l'hétérogénéité des modalités d'abonnement entre les diverses sociétés.

Les transporteurs recourent à l'abonnement pour deux raisons : pour bénéficier de réductions tarifaires bien sûr, mais aussi pour limiter les manutentions de liquidités par les chauffeurs.

Or le système actuel peut s'avérer doublement dissuasif :

- par son hétérogénéité qui peut obliger le transporteur à contracter une multitude d'abonnements différents ;
- par les modalités de certains abonnements obligeant au pré-paiement, ce qui couplé au problème précédent peut conduire à d'importantes immobilisations de trésorerie.

Le sous-groupe constate la nécessité et même l'urgence d'une harmonisation des modalités de paiement et d'abonnement permettant pour les professionnels de disposer réellement d'un réseau autoroutier et non d'un puzzle d'autoroutes.

- 2.2.1. Dans un premier temps le sous-groupe s'était proposé une généralisation rapide du système de post-paiement à réduction progressive pratiqué par les trois sociétés de l'axe Lille - Paris - Lyon - Marseille, système qui semble donner satisfaction aux transporteurs. Mais une telle mesure qui nécessiterait un changement complet de matériel, aurait par là même le grave inconvénient de reporter à un délai indéterminé toute nouvelle étape de transformation et de modernisation.

Or, il est apparu que l'on pouvait envisager à relativement court terme un mode de paiement beaucoup plus performant, la carte magnétique "inter-autoroutes", lequel au surplus n'exclurait pas l'utilisation d'autres moyens de paiement classiques type carte bleue.

Compte tenu des possibilités offertes par cette carte magnétique et de ses perspectives de mise au point, le sous-groupe estime que seule sa généralisation permettra de résoudre l'hétérogénéité actuelle entre les réseaux des diverses sociétés. Il formule donc le vœu qu'un choix homogène soit rapidement fait par les sociétés afin de ne pas laisser passer l'opportunité des prochains changements de matériel et permettre ainsi d'avancer rapidement vers un système moderne et rationnel, sachant que la comptabilité des supports n'hypothèquerait en rien la diversité des politiques commerciales.

Il apparaît que le choix d'un tel système puisse être fait à l'automne et que les premières mises en place puissent intervenir à partir de 1983 pour s'échelonner sur deux ou trois ans (1).

La mise en place de tels équipements relevant des sociétés (sous le contrôle de tutelle usuel), il leurs a été demandé dans le cadre du sous-groupe de faire connaître leurs perspectives particulières d'ici fin septembre afin de permettre à l'automne la confirmation du choix d'un procédé et la fixation d'un calendrier d'ensemble.

- 2.2.2. Dans l'attente de la carte magnétique le sous-groupe présente trois mesures plus ponctuelles mais d'application quasi immédiate (2) :

(1) Ce calendrier a été modifié par la suite, sans toutefois dévier de l'objectif final.

(2) Ces mesures devraient être effectives fin février 1983.

- suppression de la caution parfois demandée lors des abonnements, sous réserve que le paiement s'effectue par prélèvement automatique sur compte bancaire domicilié en France ;
- différé de paiement dans les abonnements à pré-paiement ;
- émission sur certaines sociétés de titres de transport de valeur limitée (carte de tickets) sans réduction mais à post-paiement (ou paiement différé).

Toutes les sociétés concernées ont donné leur accord au sein du groupe.

III - DEVIATIONS D'AGGLOMERATIONS

Conséquence sans doute de la vitesse plus faible, les accidents sont paradoxalement moins graves en agglomération.

Cependant, comme le souligne le rapport particulier n° 4, l'examen statistique confirme l'impression communément admise que les poids lourds y sont plus dangereux puisque le taux de tués y est plus fort que la moyenne (1).

Cette impression de risque qu'engendre la circulation des poids lourds dans certaines agglomérations est entretenue par des accidents heureusement fort rares mais spectaculaires et susceptibles de proportions catastrophiques comme le récent et trop célèbre accident du Péage de Roussillon.

Après avoir recherché les moyens d'améliorer l'affectation générale sur autoroutes, le sous-groupe s'est donc attaché au problème plus ponctuel des déviations de routes nationales au droit des agglomérations et plus spécialement des interdictions de traverse prises par les autorités municipales à l'encontre des poids lourds.

Le premier constat est celui de l'évolution rapide de la jurisprudence. L'ère des premiers pionniers semble aujourd'hui révolue et les "interdictions Poids Lourds" rentrées dans la force de l'habitude, la dernière jurisprudence relative à la traverse d'Orléans apparaissant à cet égard symptomatique du pouvoir aujourd'hui reconnu par les tribunaux aux maires.

(1) Ces notions sont précisées par le rapport de l'atelier n° 4 (dans sa session finale) : les accidents sont plus fréquents en ville mais en moyenne moins graves. Globalement c'est cependant là que le taux de tués au kilomètre est le plus fort, avec accentuation de la dangerosité des poids lourds.

Si ces interdictions contribuent le plus souvent à la sécurité, le sous-groupe estime cependant qu'il ne faut pas aller trop loin et que devant cette multiplication d'arrêtés municipaux une certaine harmonisation et une vision globale s'imposent.

Le sous-groupe propose à cet égard la création d'une commission départementale compétente pour donner, avant toute nouvelle décision, un avis éclairé sur son opportunité et les mesures d'accompagnement éventuelles (problèmes de l'itinéraire de remplacement, problème de continuité d'itinéraire, problèmes de signalisation, intérêt "objectif" de la mesure...).

La saisine de cette commission serait naturellement facultative mais son avis pourrait rapidement servir de référence à la jurisprudence.

Compte tenu des changements liés à la décentralisation, le sous-groupe ne s'est pas prononcé sur la forme exacte à donner à cette commission qui pourrait être autonome ou greffée sur une autre commission existante ou à créer. Il apparaît cependant que la présidence doive en être confiée au Commissaire de la République, représentant de l'Etat dans le département, avec association de représentants du Conseil Général compte tenu de l'importance du réseau des chemins départementaux. Les techniciens compétents et les professionnels devraient naturellement y participer.

Cette commission pourrait également donner certains avis concernant les transports de matières dangereuses sur lesquels l'atelier n° 3 s'est largement penché. Nous n'en rappellerons pas ici les conclusions si ce n'est pour insister sur l'absence d'a priori dont il convient de faire preuve en la matière, tant certaines idées préconçues s'avèrent erronées à l'examen, voire dangereuses ! (1).

Parallèlement à ces propositions d'ordre réglementaire ou méthodologique concernant les interdictions de traverse, le sous-groupe insiste sur la nécessité de prévoir l'accueil des poids-lourds à l'entrée des agglomérations dès lors qu'un itinéraire de déviation est obligatoire. L'existence de parkings et d'éventuelles installations annexes conditionne en effet l'efficacité de la mesure d'interdiction mais aussi la sécurité des usagers par le repos des conducteurs qu'elle permet.

Il convient donc de favoriser et d'encourager les initiatives locales pour la création de telles aires qui, bien conçues, pourraient également induire une réactivation des activités ou des commerces gênés par la déviation.

(1) Nous renverrons cependant le lecteur au rapport particulier de l'atelier n° 3 dont les réflexions sont assez approfondies.

IV - ACTIONS SUR LES INFRASTRUCTURES

4.1. Les autoroutes

Comme nous l'avons déjà évoqué, l'examen des statistiques rappelées dans le rapport particulier n° 4 confirme la meilleure sécurité obtenue sur autoroute puisque le taux d'accidents au kilomètre parcouru y est quatre fois plus faible pour les voitures particulières et deux fois plus faible pour les poids lourds (1).

Les accidents de véhicules isolés y sont extrêmement rares et sont liés essentiellement à des éclatements de pneus ou à l'"assouplissement" des conducteurs, la formation et l'accueil devant permettre d'y remédier.

Toutefois, par la mise en confiance qu'elles génèrent, les autoroutes engendrent des risques nouveaux dès qu'apparaissent des perturbations ou des ruptures de rythme.

Très sûres en régime fluide où aucune règle de cohabitation ou presque n'est nécessaire, elles deviennent plus dangereuses lorsque le trafic atteint un certain seuil générateur d'à-coups et nécessite par là même le respect de nouvelles règles de cohabitation.

Ces seuils de trafic dépendent naturellement des caractéristiques de l'infrastructure, des conditions météorologiques et du comportement des automobilistes comme le témoignent à cet égard les très grandes différences entre la France et l'Allemagne.

La première proposition des membres du sous-groupe a consisté en la création plus systématique d'une 3ème voie. A l'examen, ceci n'est cependant pas une proposition nouvelle. Les études montrent que la 3ème voie est nécessaire en France au-delà d'un seuil de trafic compris entre 30 et 35 000 véh/jour (moyenne annuelle) seuil actuellement atteint par la vallée de la Saône (Autoroute A.6) et par l'autoroute du Nord. Les travaux d'élargissement y sont en cours, répondant ainsi au vœu du sous-groupe.

Compte tenu de la faible cadence de réalisation technique des chantiers de cette nature (15 à 20 km/an) l'accent a cependant été mis sur la nécessité d'en poursuivre le financement sans à coup, suivant les programmes initiaux.

Ces élargissements à trois voies ne constituent cependant pas la panacée, comme l'a trop malheureusement illustrée le tragique accident de Beaune survenu depuis la dernière réunion du sous-groupe.

(1) Ces résultats sont à tempérer (cf. rapport de l'atelier n°4 dans sa version définitive).

Les conclusions de la Commission d'Enquête ne sont pas encore connues mais l'accident a eu lieu sur la voie centrale d'une section nouvellement mise à trois voies, brève sans doute, mais sans qu'il soit pour l'instant établi de lien avec la proximité - toute relative - du rétrécissement en aval. Paradoxalement, plutôt que de résoudre le danger la mise à 3 voies aura donc dans ce cas comme dans bien d'autres, induit une mise en confiance excessive des usagers qui n'auront plus respecté les règles élémentaires de cohabitation.

Plus que par des actions sur l'infrastructure, l'amélioration de la sécurité sur autoroute semble donc passer par la modification de certains comportements et par le respect de certaines règles de cohabitation, essentielles dès que le trafic dépasse une certaine intensité.

Plusieurs points ont été mis en évidence lors des diverses réunions du sous-groupe dont certains ont d'ailleurs déjà été rejoints par les rappels ou mesures évoqués à l'issue du conseil des Ministres du 4 août dernier. Le rapporteur ne peut qu'en prendre acte favorablement au nom du sous-groupe.

4.1.1. Respect de l'interdistance entre les poids-lourds.

Le poids-lourd lancé sur autoroute se caractérise par sa forte inertie nécessitant de longues distances d'arrêt et donc une forte anticipation. Cette anticipation est généralement possible grâce à la position élevée du conducteur qui lui permet de suivre loin devant les fluctuations des véhicules légers. Elle n'est par contre plus possible dès que deux poids-lourds se suivent, le champ de vision du second butant sur le premier. Le respect des interdistances entre poids-lourds est donc absolument nécessaire pour se prémunir d'effets de surprise et de carambolages en chaîne.

Compte tenu des vitesses pratiquées sur autoroute le sous-groupe se demande même s'il ne conviendrait pas de porter cette interdistance des 50 m actuels (fixés par le code de la route indépendamment de l'infrastructure) à 100 m, voire 200 m (1).

. Le respect de cette inter-distance doit pour être possible s'accompagner d'une limitation des dépassements entre poids-lourds, toujours longs et difficiles, parfois nécessaires mais aussi parfois abusifs et liés à des excès de

(1) Ce point semble avoir été fortement controversé par les interlocuteurs extérieurs au sous-groupe, notamment à la suite du rapport de la Commission VACQUIER. Il est évident qu'il ne peut et ne doit pas être dissocié des 2 points suivants (Limitation des dépassements et formation des conducteurs véhicules légers).

vitesse (les poids-lourds circulant non à leur vitesse réglementaire mais à leur vitesse maximale, toujours différente d'un poids-lourd à l'autre).

L'instauration très récente des limiteurs de vitesse devrait répondre à ce souci sous réserve qu'elle soit bien admise par les conducteurs et que ceux-ci n'utilisent pas les faibles marges de réglage de 4 ou 5 km/h pour entreprendre les dépassements encore plus longs et difficiles !...

- Parallèlement à ces propositions concernant les poids-lourds eux-mêmes, le sous-groupe demande que soit assurée une formation minimale des conducteurs de véhicules légers sur les particularités des poids-lourds et les règles de cohabitation qui en découlent. A titre d'exemple la sécurité précédemment évoquée ne servira à rien si à l'instant du freinage des véhicules viennent s'intercaler brutalement devant un poids-lourd, et hypothéquer du même coup sa distance d'arrêt...

Des suggestions analogues pourraient être faites pour les véhicules légers eux-mêmes, dont les vitesses sont parfois très différentes.

Le gain de sécurité apporté par les autoroutes ne l'est pas gratuitement. Il ne peut l'être que par le respect de règles essentielles de cohabitation et de ce qu'il convient en définitive d'appeler des règles de conduite appropriées.

Le sous-groupe insiste donc sur la nécessité d'une information et d'une formation à ce sujet.

Le sous-groupe s'est par ailleurs penché sur deux cas particuliers : le brouillard et les descentes dangereuses.

4.1.2. Le brouillard

Comme l'a malheureusement trop bien illustré l'accident catastrophique de l'autoroute A.7 au nord de Vienne cet hiver, le brouillard peut sur autoroute se révéler excessivement dangereux par la perte brutale de qualité de service qu'il entraîne. "L'impact statistique" en demeure limité mais les accidents qui en découlent peuvent prendre des proportions considérables aussi spectaculaires que catastrophiques.

Le sous-groupe ne peut que faire preuve d'humilité à ce sujet, n'ayant abouti à aucune proposition de solution totalement satisfaisante.

Il demande cependant que les recherches et la réflexion les plus poussées aient lieu rapidement sur ce point qu'on ne peut laisser en l'état.

- le point de base concerne sans doute là encore le respect de certaines règles de conduite, tout automobiliste devant maintenir sa vitesse en rapport avec sa distance de visibilité (et donc notamment les poids-lourds pour les raisons évoquées plus haut) ;
- à cet égard l'équipement en délinéateurs de certaines sections d'autoroutes pourrait être envisagé, permettant un contrôle permanent par l'automobiliste de sa distance de visibilité (sous réserve d'être couplé avec une campagne d'information) (1) ;
- des procédés plus perfectionnés de signalisation doivent être recherchés pour les zones les plus dangereuses, sachant cependant qu'ils ne pourront jamais couvrir tous les cas.

4.1.3. Les descentes dangereuses

Sous réserve des sécurités à prendre sur les véhicules, les descentes ne sont pas dangereuses par elles-mêmes comme le témoignent de nombreuses routes de par le monde beaucoup plus pentues et sinueuses que les descentes rencontrées sur autoroute.

Paradoxalement le risque est là aussi lié à la fausse confiance des conducteurs qui ne perçoivent plus le danger qui les attend et ne prennent pas le comportement qu'il convient.

Le cas trop célèbre de Nice - La Turbie sur l'autoroute A.8 a ainsi montré le risque créé par la conjonction d'une illusion d'optique faussant la perception visuelle de la descente et d'une diminution corrélative des caractéristiques de l'autoroute (aire de péage ou courbe plus sévère...).

La solution réside donc essentiellement en la mise en place d'une signalisation renforcée attirant particulièrement l'attention sur l'existence du danger. Des limitations de vitesse doivent être prises pour les voitures tractant des remorques ou caravanes. Il ne semble pas par contre

(1) D'autant plus nécessaire que, comme beaucoup de mesures, l'équipement en délinéateurs porte en germe, par le confort qu'il procure, un effet pervers consistant en une incitation à une vitesse plus grande.

qu'elles constituent la panacée pour les poids lourds tant est grande la diversité des vitesses à préconiser (certains poids-lourds pouvant devoir descendre à 30 km/h...).

Une action de formation semble plus efficace.

Le sous-groupe a pris acte favorablement du principe de création de lits d'arrêt ou échappatoires dans les cas les plus dangereux, destinés non à décharger les conducteurs de leur vigilance mais simplement à limiter les conséquences catastrophiques d'un accident malheureusement toujours possible. Il demande que l'information correspondante nécessaire soit assurée auprès du public (1).

4.2. Le réseau routier traditionnel

Les règles régissant la conception ou l'exploitation des infrastructures routières sont le fruit d'une longue évolution et résultent de nombreux facteurs autre que celui de la prise en compte spécifique des poids-lourds qui n'en sont que des utilisateurs parmi d'autres.

Loin de conduire à une réflexion générale sur ces règles, le sous-groupe s'est donc essentiellement attaché à les examiner sous l'éclairage spécifique des poids-lourds, parfois insuffisamment pris en compte, afin de déterminer les points les plus sensibles et les améliorations qui pourraient y être apportées.

La démarche résumée dans le rapport particulier n° 4 a consisté à allier un examen statistique à une réflexion plus pragmatique, basée sur l'expérience.

Les propositions sont rassemblées selon leurs conséquences financières, certaines engageant des coûts supplémentaires importants tandis que d'autres relèvent plus d'une prise en compte harmonieuse à la faveur d'aménagements.

En premier lieu le sous-groupe n'a pu que noter le danger particulier engendré par les routes étroites ou bombées, s'agissant en effet d'un problème général dont la portée économique dépassait largement ses prérogatives. On peut noter à cet effet le caractère bénéfique du programme de renforcements coordonnés relatif aux routes nationales.

(1) On peut signaler à cet égard la mise en service du premier lit d'arrêt sur la RN 202 (itinéraire le Fayet-les-Houches assurant le raccordement du tunnel du Mont Blanc à l'autoroute A 40) prévue en janvier 1983.

Au-delà des problèmes classiques de cohabitation, les dangers relatifs aux poids-lourds semblent résulter essentiellement de leur inertie, de leur encombrement et de leur sensibilité particulière aux renversements. Les facteurs accidentogènes en découlent donc naturellement : carrefours, virages, rampes ou descentes, arbres mal élagués...

- concernant les carrefours, le sous-groupe préconise une meilleure vigilance dans le choix des caractéristiques géométriques qui ne permettent pas toujours les manoeuvres des poids-lourds (rayons de braquage, emplacements d'ilôts). Un allongement éventuel de la phase orange de certains feux tricolores, plus en rapport avec le temps de réponse des poids-lourds, est également proposé sur les grands axes. Cette proposition doit cependant rester localisée et complée à une sérieuse auto-discipline des conducteurs (1) ;
- concernant les virages, le sous-groupe préconise une adaptation de la signalisation permettant de mieux percevoir la sévérité éventuelle d'un virage avant de l'aborder. Les nouvelles normes de balisage y répondent partiellement, certaines dispositions complémentaires comme la modulation de la hauteur des panneaux étant par exemple suggérées. Une réflexion complémentaire devrait être poursuivie sur ce point ;
- par la meilleure régulation du trafic qu'elle engendre la création de voies poids-lourds dans les rampes apparaît très positive, son coût étant toutefois à mettre en rapport avec les avantages qui en résultent. Un problème se pose cependant en ce qui concerne la typologie de leur raccordement, généralement traité par perte de priorité de la voie lente. Le sous-groupe demande à ce propos la généralisation des expériences récentes assurant une continuité de la voie lente avec rabattement de la voie rapide ;
- d'autres propositions ponctuelles sont formulées concernant le dimensionnement des points d'arrêt, la visibilité des panneaux, l'entretien de la signalisation, etc...

(1) L'essentiel en la matière étant surtout de disposer pour le réglage des feux d'un personnel compétent.

- . suppression des cautions (sous réserve d'un paiement par prélèvement automatique sur compte bancaire domicilié en France) ;
- . différé de paiement pour les abonnements à pré-paiement ;
- . instauration sur certaines autoroutes de cartes de faible valeur sans réduction mais permettant le post-paiement (pré-paiement différé).

3 - AFIN DE RESOUDRE LES PROBLEMES SOULEVES PAR LA TRAVERSE DES AGGLOMERATIONS

- poursuivre l'effort entrepris pour la construction des rocades et déviations ;
- améliorer parallèlement l'information relative aux interdictions de traverse et à leur mise en oeuvre ;
- installer dans chaque département une commission chargée de donner des avis sur l'opportunité et la mise en oeuvre des interdictions de traverse, afin d'en assurer la nécessaire harmonisation ;
- favoriser à l'entrée des agglomérations déviées la création d'aires de parking et d'accueil permettant l'arrêt et le repos des conducteurs.

4 - AFIN D'AMELIORER L'INFRASTRUCTURE ET L'USAGE QUI EN EST FAIT

4.1. Sur autoroutes

- poursuivre les programmes d'élargissement à 2 x 3 voies au-delà d'un certain seuil de trafic ;
- faire prendre conscience aux usagers par le biais de l'information et de la formation que la conduite sur autoroute nécessite certaines règles élémentaires de cohabitation :
 - . respect des limitations de vitesse, de façon impérieuse en cas de circulation chargée ;
 - . limitation de certains dépassements abusifs entre poids-lourds ;
 - . respect des interdistances, avec une attention particulière au cas des poids lourds (strict respect des 50 m voire plus).

- signalisation des fortes descentes avec renforcement dans les cas de risque de mauvaises perceptions - aménagement de lits d'arrêts ou échappatoires dans les cas extrêmes ;
- réflexion intensive et urgente sur les problèmes liés au brouillard, certaines actions apparaissant possibles à court terme.

De manière générale un effort important de formation et d'information mettant l'accent sur les problèmes de cohabitation entre véhicules de spécificité différente et sur les particularités de la conduite sur "autoroute chargée" paraît fondamental.

4.2. Sur le plan routier en général

- meilleure prise en compte des préoccupations spécifiques des poids-lourds concernant notamment le dimensionnement des carrefours, l'étude des cycles de certains feux, la signalisation des virages, l'entretien et l'élagage...
- modification du principe de raccordement des extrémités de la voie lente, immédiate dans les projets neufs, progressive sur les aménagements existants (là où c'est possible).

COMMISSION
SUR LA SECURITE
DE LA CIRCULATION
DES POIDS-LOURDS

SOUS-GROUPE "INFRASTRUCTURES"

RAPPORT FINAL

Rapporteur Général : M. GOUNOT

DECEMBRE 1982

Commission
sur la Sécurité de la
Circulation des Poids Lourds

Sous-Groupe "Infrastructures"

D.R./C.T. 83 - 84

Le 12 janvier 1983

Le Président du sous-groupe
à Monsieur le Ministre d'Etat
Ministre des Transports

Sous couvert de Monsieur Pierre MAYET
Président du Groupe de Travail

En vous remettant le 24 août dernier le rapport intermédiaire du sous-groupe de travail chargé des questions relatives aux infrastructures, j'indiquais que l'état des réflexions du sous-groupe nous avait paru suffisamment avancé pour pouvoir donner à ce document, malgré son caractère provisoire, un contenu plus vaste que celui qui était envisagé initialement.

Le rapport final que j'ai l'honneur de vous remettre aujourd'hui renferme certes quelques éléments nouveaux, consistant essentiellement en une analyse plus fine des données relatives aux accidents de la route et en une définition plus poussée de certaines mesures susceptibles d'améliorer la détection et la prévention des risques.

Mais il ne remet en cause, ce faisant, ni les orientations générales, ni les conclusions qui étaient celles du rapport intermédiaire, dont il reprend au contraire l'intégralité.

Ainsi se trouvent confirmé l'ensemble des propositions contenues dans ce premier rapport, qu'il s'agisse des actions de nature à inciter les poids lourds à emprunter plus largement le réseau autoroutier,

ou des mesures tendant à l'amélioration des infrastructures ainsi qu'à un meilleur usage de ces dernières, notamment du point de vue du comportement et de la cohabitation des différentes catégories d'usagers.

C'est sur ce dernier point que nous croyons devoir, à nouveau, appeler plus particulièrement votre attention. Les réflexions poursuivies au sein du sous-groupe ont en effet achevé de nous convaincre qu'il s'agissait en l'espèce d'un aspect véritablement fondamental de la sécurité.

J. GASCOIN

INTRODUCTION

Les travaux du sous-groupe "Infrastructures" de la Table Ronde, ou groupe de travail, sur la sécurité liée à la circulation des poids lourds se sont déroulés sur un peu moins de huit mois, du mois d'avril au mois de décembre 1982.

En réponse à la demande expresse formulée par Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre des Transports, lors de l'installation des travaux du groupe le 13 avril 1982, un premier rapport intermédiaire a été présenté dès le 24 août 1982, au terme de quatre mois de réflexion, afin de formuler sans plus attendre une première série de propositions concernant l'utilisation des autoroutes et permettre ainsi l'arrêt d'éventuelles mesures dès l'automne.

Comme le soulignait la lettre de présentation de ce rapport, son contenu s'avérait cependant très proche de celui du rapport définitif, les travaux du groupe ayant déjà permis de dégager l'essentiel des conclusions et de formuler une liste générale de propositions.

Ces propositions ont par ailleurs fait l'objet de nombreux échanges.

Aussi, plutôt que de réécrire un rapport unique, a-t-il paru préférable à l'ensemble des membres du groupe de se limiter à l'écriture d'un rapport final complétant et amendant le rapport de synthèse intermédiaire.

Le présent rapport, qui constitue les conclusions du groupe, est donc articulé autour :

- des quatre rapports particuliers des ateliers relatifs aux thèmes initialement dévolus au sous-groupe :

atelier n°1 : l'accueil des autoroutes

atelier n°2 : le péage et ses impacts

atelier n°3 : le contournement des agglomérations

atelier n°4 : adaptation de l'infrastructure et de ses équipements.

Ce dernier atelier s'étant également attaché à l'approche statistique d'ensemble.

- du rapport de synthèse intermédiaire du 24 août 1982, laissé dans sa rédaction initiale et simplement annoté en bas de page afin d'assurer la cohérence avec la version définitive des rapports par thème et d'éviter les inévitables contradictions qui auraient pu naître avec la suite des travaux.

Certains des rapports particuliers sont très proches de leur rédaction provisoire qui avait été annexée au rapport du 24 août 1982, les ateliers correspondant ayant à l'époque pratiquement achevé leur réflexion. A l'inverse, celui du thème 4 a été profondément refondu afin d'intégrer l'important travail effectué depuis cette date.

! RAPPEL DES PRINCIPALES CONCLUSIONS !

Les travaux du sous-groupe avaient été organisés sur l'assertion a priori que les autoroutes étant plus sûres, il convenait en tout premier lieu d'en favoriser l'utilisation.

Cette assertion a pu être confirmée par l'important travail statistique effectué par l'atelier n°4.

Sous peine de faire double emploi ou de n'en donner qu'une vue partielle et infidèle, nous ne reprendrons pas ici l'ensemble des conclusions de cet atelier et renverrons donc le lecteur au rapport particulier N°4.

Nous nous bornerons à en rappeler les résultats essentiels sous forme de tableaux, afin de mieux clarifier les enjeux.

	Ensemble	Agglomérations	Rase Campagne		
			R.N.	Autoroutes	Total
<u>Parcours Totaux</u> (milliards de véh-km)	335,0	110,0	56	40	225
<u>Taux d'Implication *</u>					
V.L.....	100	220,0	52	15	40
P.L.....	57	120,0	38	18	32
<u>Gravité Moyenne**</u>	5,2	2,7	15,9	11,7	12,7
sans PL//avec PL	4,5 // 14	2,4 // 8,7	113,6//26,5	10,3 // 17	111,7//20,5
<u>Taux de tués ***</u>					
V.L.....	3,4	3,7	5,2	1,1	3,3
P.L.....	6,2	8,0	9,2	2,3	5,5
moyen....	3,7				

* Taux d'implication pour 100 millions de kilomètres parcourus.

** Gravité moyenne : nombre de tués pour 100 accidents, en moyenne puis selon que l'accident implique ou non un P.L.

*** Taux de tués : nombre de tués "impliqués" pour 100 millions de kilomètres parcourus par un V.L. ou un P.L.

Ces chiffres, qui justifient la démarche adoptée par le sous-groupe soulignent également la relativité de certaines assertions concernant la dangerosité des poids lourds et les précautions dont il convient de s'entourer :

- les accidents impliquant des poids lourds s'avèrent effectivement plus graves, notamment en ville où le nombre moyen de tués par accident est multiplié par 3,6 dès lors qu'un poids lourds est impliqué. Ils frappent donc davantage les imaginations et la sensibilité de l'opinion ;
- mais pour autant, à l'exception des autoroutes où les taux d'implication, d'ailleurs très faibles, sont voisins, les poids lourds sont beaucoup moins souvent impliqués dans des accidents que les autres usagers ; le cas extrême étant là aussi rencontré dans les agglomérations, où les poids lourds sont à kilométrage égal moitié moins impliqués que les véhicules légers. Ceci est sans doute dû à l'habitude et à la qualité des conducteurs, ce que le groupe de travail a appelé leur "professionnalisme".

La situation n'est donc pas aussi tranchée que l'on pourrait le croire et l'on comprend aisément que les préoccupations concernant les poids lourds ne pourront être dissociées de préoccupations générales concernant l'ensemble des usagers, notamment en matière de formation et de "cohabitation".

L'enjeu sur les infrastructures va donc s'articuler autour de deux composantes :

- une affectation optimale du trafic sur les infrastructures les plus sûres ;
- un accroissement de la sécurité sur chacune des infrastructures.

I - UTILISATION OPTIMALE DES INFRASTRUCTURES

1.1. Meilleure affectation sur autoroutes

Le réseau autoroutier s'avérant nettement plus sûr, il convient de s'assurer de sa bonne utilisation par une affectation optimale du trafic susceptible de l'emprunter.

Cette utilisation est globalement satisfaisante puisque pour une longueur de 5.250 km le réseau autoroutier drainait déjà en 1980 44 % du trafic lourd supporté par le réseau national (exprimé en véhicules-kilomètres).

Mais cette utilisation n'est pas optimale puisque, lorsqu'existe un itinéraire parallèle, seuls 63 % des poids lourds s'affecteraient en moyenne sur l'autoroute.

Le sous-groupe a donc étudié les deux facteurs les plus fréquemment cités comme susceptibles de jouer un rôle dissuasif et d'expliquer cette évasion de trafic : le péage et l'accueil.

1.1.1. Le péage

Le péage est souvent invoqué comme pénalisant l'usager et constituant une dissuasion pour l'emprunt de l'autoroute.

L'examen montre en fait que sous réserve de ne pas dépasser des valeurs extrêmes le péage est compensé par les divers avantages, monétaires ou non, procurés par l'emprunt de l'autoroute.

Il y aurait donc intérêt à mieux cerner ces avantages et surtout à les mieux faire connaître, afin de démystifier l'approche irrationnelle évoquée ci-dessus et corriger l'idée dissuasive que se font certains usagers du péage.

Paradoxalement l'élément réellement dissuasif du péage réside souvent en ses modalités de perception plus qu'en son montant.

C'est sans doute là l'une des conclusions essentielles de l'atelier n°2, qui nourrit ses principales propositions.

1.1.2. L'accueil

L'insuffisance de l'accueil spécifique offert aux conducteurs de poids lourds sur les autoroutes en comparaison des services traditionnellement assurés le long des routes nationales a constitué dans les premières années un handicap majeur pour une bonne affectation du trafic.

Il apparaît aujourd'hui qu'un effort très important a déjà été consenti pour intégrer cette spécificité et permettre aux conducteurs d'assurer leur conduite, et donc leur travail, dans des conditions satisfaisantes.

Cet effort doit cependant être poursuivi, en veillant notamment à la juste adaptation des équipements à la croissance du trafic. (cf atelier n°1).

1.2. Contournement des agglomérations

C'est naturellement au droit des agglomérations que le problème d'une bonne utilisation des infrastructures se pose avec le plus d'acuité, le passage des poids lourds dans les centres-villes étant particulièrement mal ressenti.

La solution radicale résidera souvent en une interdiction de traverse, obligeant les poids lourds à emprunter un autre itinéraire. Mais pour être fondée et crédible une telle mesure suppose-t-elle encore que cet itinéraire de contournement existe bien et présente moins de risques que l'itinéraire initial. Elle

suppose ensuite que l'interdiction soit connue et clairement indiquée.

Devant la multiplication désordonnée d'interdictions qui fleurit aujourd'hui, et qui, si l'on n'y prenait garde, risquerait fort de s'amplifier à l'heure de la décentralisation, il apparaît indispensable qu'une réflexion cohérente et avisée soit menée, comme cela a déjà été proposé lors du rapport intermédiaire.

Cette réflexion devrait s'étendre aussi au problème particulier des transports de matières dangereuses longuement évoqué par l'atelier n°3.

Lors de la poursuite de ses travaux à l'automne le sous-groupe n'a pu que souligner l'acuité de ses propositions à la lumière de deux affaires ponctuelles dont il a été saisi :

- l'interdiction de circulation, très controversée, prise par les préfets du Rhône et de l'Isère à l'encontre des transports de matières dangereuses entre Vienne, Lyon et Grenoble ;
- l'interdiction, également controversée, opposée à ces mêmes transports pour le franchissement du Tunnel alpin du Fréjus. Il semblerait à ce propos qu'une interdiction trop sévère ait été prise en regard des équipements de sécurité offerts par ce tunnel et des inconvénients et des risques que présentent les itinéraires de déviation.

II - AMELIORATION DE LA SECURITE SUR LES DIVERSES INFRASTRUCTURES

2.1. Réseau traditionnel

A la faveur des travaux d'automne, les réflexions du sous-groupe qui n'avaient été qu'ébauchées dans le rapport intermédiaire ont pu être affinées et mieux structurées, visant à une intégration plus poussée des préoccupations spécifiques poids lourds dans la conception des projets.

Compte tenu du caractère ponctuel des propositions (carrefours, signalisation de virages, feux de circulation, descentes dangereuses, voies supplémentaires banalisées, protection contre les sorties de chaussées, ...) nous renverrons là aussi au rapport particulier de l'atelier n°4, non sans insister sur l'importance pour nombre d'entre elles du volet formation et information.

Se pose naturellement la question du coût de ces mesures et de leur "rentabilité marginale". Le sous-groupe, ne s'estimant pas compétent sur ce point, n'a pas proposé d'arbitrage.

* L'action engagée pour la résorption des "points noirs" rencontre à cet égard tout à fait les préoccupations du sous-groupe.

Il s'est efforcé toutefois dans ses propositions de distinguer celles dont le coût apparaissait faible, voire marginal, tout au moins pour les projets neufs, la reprise de l'existant engendrant quant à elle plus rapidement des problèmes de financement.

2.2. Autoroutes

Le rapport préliminaire avait évoqué abondamment le problème de la sécurité sur les autoroutes, rejoignant en cela le rapport de la Commission VACQUIER et les nombreuses réflexions menées à la suite du tragique accident de Beaune. Nous ne rappellerons donc que les conclusions essentielles des débats.

Les autoroutes sont plus sûres.

La question est alors naturellement de savoir si elles le sont autant qu'elles le devraient, et s'il est possible d'en améliorer encore la sécurité.

Par le niveau de service qu'elles assurent, les autoroutes apportent en régime normal un excellent degré de sécurité. Plus que des améliorations il s'agit à ce niveau d'apporter quelques parachèvements, visant non à modifier la sécurité d'ensemble mais plutôt à pallier quelques imperfections éventuelles :

- . vigilance sur les conditions d'accueil offertes aux poids lourds. Ce point traité par l'atelier n°1 et déjà évoqué au titre de son effet potentiel dissuasif comporte naturellement une préoccupation de sécurité, liée au bon repos des conducteurs amenés à effectuer de longs trajets sur autoroute.
- . retouches ponctuelles, d'ailleurs non propres aux autoroutes, comme la banalisation des sommets de voie spéciale pour véhicules lents et la signalisation des descentes dangereuses avec équipements de détresse éventuels (ce dernier cas étant rarissime sur autoroute et en général déjà bien signalé).
- . équipement éventuel des zones sensibles en délinéateurs ou plots rétroréfléchissants permettant de mieux apprécier les distances de visibilité par temps de brouillard (nous renvoyons sur ce point délicat, qui nécessiterait une importante campagne de sensibilisation afin de ne pas donner lieu à un effet pervers, aux conclusions de l'atelier n°4).

Par contre il apparaît que par la mise en confiance qu'elles génèrent les autoroutes engendrent des risques nouveaux dès qu'apparaissent des perturbations ou des ruptures de rythme.

Or pour limités qu'ils soient, ces risques ne peuvent être supprimés par une action sur la seule infrastructure puisqu'ils sont liés à des incidents toujours possibles, à des pointes exceptionnelles de trafic ou au comportement des usagers.

A ce propos la mise à 2 X 3 voies ne constitue pas une panacée et ne s'avère intéressante et justifiée qu'au delà d'un certain seuil de trafic, en deçà duquel elle n'apporte presque rien, et en tout cas, à dépense égale, des gains de sécurité plus faibles que d'autres aménagements comme des déviations ou des tronçons supplémentaires d'autoroute. Constatant que les élargissements nécessaires sont engagés, le sous-groupe ne peut qu'insister sur l'intérêt de bien les poursuivre.

Plus que par des actions sur l'infrastructure, l'amélioration de la sécurité sur autoroutes passe donc par la modification des comportements et le respect de règles de cohabitation.

Historiquement l'autoroute est encore ressentie par nombre d'usagers comme un monde sans limite où chacun peut donner libre cours à ses velléités. Tolérable ou du moins sans conséquence dans les cas où la circulation reste très fluide et où les problèmes de cohabitation sont limités à des sous-ensembles de quelques véhicules, ce comportement devient anachronique et irresponsable lorsque le trafic s'élève et que le respect de règles minimales de cohabitation devient essentiel pour l'ensemble des usagers.

Le sous-groupe insiste donc sur la nécessité d'une information et d'une formation à ce sujet, qui relève beaucoup plus d'un appel à la responsabilité de chacun que d'un contrôle réglementaire ou répressif.

La base essentielle de ces règles de conduite est celle du respect des interdistances entre véhicules, que ce soit des véhicules légers ou des poids lourds.

En ce qui concerne les véhicules légers, nous ne pouvons à ce titre que renvoyer à l'excellent exercice paru dans la revue de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (n°7 de décembre 1982) tant il est pertinent et mériterait d'être connu de tous les automobilistes. En une seconde, délai moyen de réaction avant d'amorcer un freinage, un véhicule lancé à 130 km/h parcourt 36,1 mètres. Tout conducteur ne respectant pas cette interdistance avec le véhicule qui le précède dans une circulation chargée est donc en sursis, voire en survie ...

Mais respecter les interdistances c'est aussi permettre aux autres de les respecter. Ceci est particulièrement vrai lors des changements de file inopinés où un conducteur inconscient peut venir sans coup férir hypothéquer la marge de sécurité que s'était réservé un autre usager, notamment lorsque celui-ci est un poids lourd.

PROPOSITIONS

Les divers ateliers ont formulé dans le détail de leur rapport de nombreuses propositions d'importance ou de délai de mise en oeuvre éminemment variables.

Les principales propositions ont été rassemblées dans le rapport de synthèse préliminaire du 24 août 1982 joint au présent rapport. Cet inventaire étant toujours d'actualité nous ne le reprendrons pas ici de manière exhaustive.

Certaines mesures étant cependant déjà entrées en application, et un certain nombre de suites amorcées, nous profiterons néanmoins du présent rapport final pour faire le point de l'avancement des propositions majeures et apporter ainsi un éclairage complémentaire et d'actualité au rapport intermédiaire.

En ce qui concerne l'accueil sur les autoroutes, la proposition majeure et la plus directement opérationnelle était assurément celle concernant l'adoption d'un programme de modernisation et d'extension des aires de service anciennes et saturées de l'axe Lille - Paris - Lyon - Marseille.

Les propositions ont été plus longues à établir que ne l'escomptait le sous-groupe au printemps, compte tenu de l'importance du programme à présenter et de l'alternative entre premier programme d'urgence et programme d'ensemble exhaustif.

Les trois sociétés d'autoroute ont néanmoins apporté les suites qui convenaient et étudié ce programme d'extension et de modernisation, assorti de propositions physiques et financières à très court terme. Il leur appartient donc désormais en liaison avec le Ministère des Transports et dans le cadre des procédures financières usuelles d'en assurer la réalisation.

Les trois autres propositions ont déjà fait l'objet d'une lettre circulaire de la Direction des Routes aux sociétés. Certaines expériences sont déjà envisagées dont le sous-groupe ne peut que se féliciter sur les autoroutes A6 et A7.

En ce qui concerne le péage et ses impacts, l'harmonisation des modalités de perception et d'abonnement par la mise en place rapide du système dit de la "carte magnétique inter-autoroutes" constitue assurément l'objectif prioritaire.

Une importante réunion s'est tenue à ce sujet le 1er décembre 1982 avec la participation des diverses sociétés concessionnaires et de l'Association des Sociétés Françaises d'Autouroutes sous la présidence de Monsieur FEVE, Directeur des Routes.

Malgré les difficultés techniques, méthodologiques et financières la mise en place d'un matériel aux normes ISO 2 sur l'ensemble du réseau devrait être effective fin 1984, soit d'ici à 2 ans. Le sous-groupe ne peut que se féliciter d'un tel accord qui répond à son attente.

Les trois mesures ponctuelles seront quant à elles opérationnelles d'ici à fin février 1983.

Enfin la proposition relative à une meilleure connaissance des avantages économiques procurés par l'autoroute semble connaître un écho favorable auprès de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes. L'atelier n°2 a insisté dans ses derniers travaux sur l'importance de cette action et l'intérêt qu'une suite y soit bien apportée.

En ce qui concerne les contournements d'agglomérations, le sous-groupe réitère avec insistance sa proposition 3c relative à la création dans chaque département d'une commission chargée de donner des avis sur l'opportunité et la mise en oeuvre des interdictions de traverse afin d'en assurer la nécessaire harmonisation. Il n'appartenait pas au sous-groupe d'en figer la composition compte tenu de son éclairage fragmentaire du contexte de la décentralisation et de sa méconnaissance des autres commissions qui pourraient être instituées par ailleurs et être à même de jouer parallèlement ce rôle. Mais le besoin de cette commission et de son installation rapide apparaît avec une particulière acuité.

En ce qui concerne les infrastructures et l'usage qui en est fait, le sous-groupe confirme là aussi ses propositions qui s'articulent autour d'une meilleure prise en compte de la spécificité poids lourds dans la conception et l'exploitation des infrastructures et surtout d'un intense effort de formation et d'information sur les règles de cohabitation.

A ce titre, et ce sera notre conclusion, il conviendra de ne pas oublier l'ambiguïté que couvre le terme de poids lourds. Au-delà du "camion" traditionnel, ce terme désigne également les cars, sur lesquels le rapport de la Commission VACQUIER s'est tout particulièrement penché, mais aussi tous les véhicules longs ou articulés comme les voitures tractant des remorques ou des caravanes. Ces derniers, dont les spécificités sont nombreuses, ne sauraient être oubliés dans l'effort de formation et d'information à entreprendre.

o o

o

COMMISSION
SUR LA SECURITE
DE LA CIRCULATION
DES POIDS-LOURDS

SOUS-GROUPE "INFRASTRUCTURES"

ATELIER N°1

L'ACCUEIL sur les AUTOROUTES

Rapporteur : Mme. DAUFES

DECEMBRE 1982

INTRODUCTION

Les recommandations définies dans le présent rapport ont pour but l'amélioration de la qualité des services offerts aux usagers du réseau autoroutier concédé, l'objectif principal étant de privilégier la sécurité, selon les vœux exprimés par Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre des Transports, lors de la constitution du groupe de travail sur le thème "La Sécurité et les Poids Lourds" et dont le sous-groupe de travail chargé plus spécifiquement de "l'accueil sur les autoroutes" est une émanation.

Il s'est avéré que les conclusions du rapport de Monsieur l'Ingénieur Général MERLIN, d'octobre 1975, qui avaient déjà porté sur le même sujet, sont, pour la plupart, encore d'actualité et ont été généralement respectées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Il restait au groupe de travail à poursuivre l'impulsion donnée par le rapport de 1975.

Les propositions qui seront ci-après exprimées reflètent le souci de prendre en compte les besoins spécifiques des conducteurs de véhicules poids lourds, tout en préservant la coexistence entre les diverses catégories d'usagers de l'autoroute et la compatibilité de leurs intérêts.

Amélioration de la qualité de service et de l'information seront les deux axes de recherche étroitement imbriqués :

- l'amélioration de la qualité de service passera par divers points :

- . le repos
- . la restauration
- . le dépannage

- l'information sera examinée sous les angles suivants :

- . information routière
- . information des usagers poids lourds
- . information des usagers véhicules légers
- . téléphone

o o

o

I - AMELIORATION DE LA QUALITE DES SERVICES

1.1. Le repos

Permettre aux conducteurs de véhicules poids lourds de se reposer dans de bonnes conditions, est un facteur de sécurité. Le conducteur détendu n'aura pas à lutter contre la somnolence et sera plus apte à prévenir d'éventuels accidents.

Il est apparu opportun au groupe de travail que les améliorations ne soient pas effectuées dans une seule voie. Le conducteur devrait avoir la possibilité, soit de se reposer à bord de son véhicule, soit de bénéficier des infrastructures d'accueil conçues à son intention.

Le repos en cabine nécessite non seulement l'amélioration de la qualité du stationnement, mais également l'accroissement du nombre de cabines de véhicules poids lourds climatisées et à l'espace habitable suffisant.

1 1.1. Le stationnement

L'ensemble du réseau autoroutier concédé comporte à ce jour 6.100 places de stationnement poids lourds dont 3.300 sur aires de service.

Le groupe de travail a recommandé que les extensions nécessaires des zones de stationnement et que leur amélioration qualitative soient réalisées dans les meilleurs délais.

Dans cette optique, il a été jugé raisonnable de prévoir l'élaboration d'un programme d'aménagements de zones de stationnement poids lourds sur les axes à forte densité de trafic poids lourds (entre autres, LILLE/MARSEILLE...), en liaison avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Ce programme comporterait des propositions précises sur les points suivants :

- le calme ;
- l'ombrage ;
- les conditions d'éclairage ;
- l'amélioration de l'isolement et du confort des aires par des merlons de protection phonique et de sécurité entre l'aire et l'autoroute ;
- les moyens propres à remédier à la saturation chronique de certaines zones de stationnement poids lourds.

Dans une première phase, qui pourrait se dérouler de janvier 1983 à janvier 1984, il serait souhaitable que les aménagements impliquant des investissements minimes soient effectués en privilégiant les aires de service dont le taux de fréquentation par les conducteurs poids lourds est le plus élevé.

Dans une deuxième phase, engagée parallèlement mais nécessairement étalée sur une période plus longue, serait réalisé un programme d'aménagement des zones de stationnement poids lourds sur les aires de repos et de service des axes autoroutiers à forte densité de trafic poids lourds. L'objectif principal devrait être l'augmentation nécessaire de la capacité actuelle de stockage des véhicules poids lourds avec prise en compte éventuelle des problèmes spécifiques liés aux matières dangereuses et impliquerait, dans la plupart des cas, une extension des aires.

1.1.2. L'Hébergement

. Les centres routiers

Les centres routiers, équipés de superstructures d'hébergement et implantés à l'extérieur de l'autoroute, sont actuellement au nombre de 16 avec une capacité pour chacun d'entre eux comprise entre 20 et 40 chambres. A court terme, la construction de 9 centres routiers supplémentaires est programmée.

Ces centres ont été conçus pour pouvoir accueillir les conducteurs à des tarifs d'hébergement proches du taux de remboursement prévu par les conventions collectives. Cependant, de par leur implantation et leurs capacités, ils ne peuvent pas répondre aux besoins de l'ensemble des professionnels de la route et ne sont en pratique utilisés que par les routiers effectuant des opérations de fret.

. L'hébergement sur autoroute

Le réseau autoroutier concédé comprend 7 hôtels de catégories 2 et 3 étoiles : 2 SOFITEL - 2 PIM - 1 EUROMOTEL - 1 MERCURE - 1 AGIP.

Le coût de ces chambres n'est pas compatible avec le taux de remboursement des conducteurs poids lourds, taux qui est actuellement de l'ordre de 59,00 F dont 19,15 F. pour le petit déjeuner.

Cependant, dans le cadre de l'amélioration des conditions de travail, il a été jugé réaliste que l'héberge-

ment du conducteur poids lourds sur autoroute soit à terme envisagé grâce à la fixation d'un remboursement plus ajusté des frais et à une nouvelle conception d'hébergement.

Dans le souci de rendre compatibles les besoins des conducteurs poids lourds et leurs possibilités financières, le groupe de travail a formulé les recommandations suivantes relatives à une expérience d'hébergement sur autoroute.

- il conviendrait de tester sur une aire de service un module à l'architecture simplifiée, comportant des cellules individuelles, des blocs sanitaires communs, une zone "réception-accueil-information-salle de repos" ;
- il serait nécessaire que l'aire de service choisie soit implantée sur un réseau à forte densité de trafic poids lourds et comporte un établissement de restauration dont la clientèle "conducteurs poids lourds" est important. En outre, l'aire devrait bénéficier de possibilités d'extension ;
- il conviendrait que l'accès à un service dans ce nouveau concept hôtelier soit indépendant des autres bien qu'appartenant au même module ;
- il est suggéré que, d'une part la gestion et l'entretien de cet ensemble hôtelier soient confiés, soit au personnel de l'établissement de restauration implanté sur l'aire, soit à une entreprise de services, et que d'autre part, un co-financement de l'établissement soit envisagé sur la base d'une participation financière des diverses parties prenantes ;
- il est estimé souhaitable qu'une étude de marché soit effectuée en liaison avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes et les éventuels candidats, et que la conception intérieure des locaux soit le fruit d'une concertation entre les différents participants financiers et les utilisateurs potentiels ;
- il a été jugé utile qu'un constat ultérieur de cette expérience soit dressé afin de conclure sur la possibilité et l'opportunité de son extension à d'autres points du réseau autoroutier.

1.1.3. Les salles de repos

A ce jour, sur le réseau autoroutier concédé, il a été dénombré :

- 97 établissements de restauration ;
- 236 stations service ;

- 14 % de ces stations service sont exploitées en libre-service intégral ;
- 24 % de ces stations service sont exploitées en service mixte ;
- 62 % de ces stations service offrent un service traditionnel ;
- 11 % des établissements de restauration possèdent une salle de repos ;
- 23 % des stations service comportent une salle de repos.

Sur les axes autoroutiers à forte densité de trafic poids lourds, il conviendrait de mettre à profit la rénovation, l'agrandissement ou la reconstruction des établissements existants pour y inclure une salle de repos.

1.1.4. Les équipements sanitaires

Actuellement, sur le réseau autoroutier concédé, 72 % des stations service et 32 % des restaurants comportent des douches.

Il semble souhaitable que lors de la conception de nouveaux établissements ou à l'occasion de la rénovation des établissements anciens, soient inclus dans la mesure du possible des équipements sanitaires comportant des douches.

Les usagers peuvent déjà se procurer dans la plupart des boutiques de ces établissements des produits d'hygiène. En outre, il serait utile de promouvoir une généralisation de la vente de certains produits de "parapharmacie", afin de pallier en partie l'impossibilité d'une implantation sur autoroutes d'officines de pharmacie, eu égard à la réglementation actuelle du Code de la Santé.

1.2. La restauration

La qualité de l'alimentation est indispensable à la préservation de la résistance physique du professionnel routier. Une nourriture saine, équilibrée et diversifiée, prise dans un cadre favorisant la détente et la communication s'avère nécessaire à l'amélioration des conditions de vie du conducteur de véhicules poids lourds.

- . Depuis 1978, sur les autoroutes concédées, des prélèvements bactériologiques, des contrôles réguliers (en moyenne un tous les deux mois) dont le rôle préventif est accentué et une formation professionnelle du personnel, garantissent à tous les usagers des produits alimentaires dans de bonnes conditions d'hygiène, conditions supérieures à la moyenne nationale.

Cette action continue de formation, de prévention et de contrôle a été mise au point par le Ministère des Transports (Contrôle des Autoroutes) et le Ministère de la Consommation

(Service de la Qualité et de la Répression des Fraudes) avec le soutien et la collaboration des sociétés et des restaurateurs d'autoroutes.

- . Depuis 1979, la plupart des boutiques de stations service et des établissements de restauration proposent en "vente à emporter", des produits alimentaires frais de première nécessité qui permettent de confectionner un repas rapide à base de pain, beurre, charcuterie, fromages, boissons non alcoolisées ... Cette généralisation correspond à l'attente de tous les usagers dans la mesure où le rapport qualité-prix leur est favorable. Dans cette optique, les résultats de "l'opération prix pique-nique autoroute" expérimentée sur l'axe LILLE-MARSEILLE au cours de l'été 1982, pourraient servir de base à d'autres actions de ce type.
- . Les établissements autoroutiers comportent des modes divers de services
 - 40 % sont des restaurants en libre-service ;
 - 24 % offrent un service traditionnel ;
 - 36 % sont des buffets-bars ;
 - outre les grandes chaînes de restauration, 10 % des établissements de restauration sont exploités par des restaurateurs indépendants et 15 % par des compagnies pétrolières.
- . Actuellement, 78 % des restaurants pratiquent des tarifs préférentiels pour les conducteurs poids lourds. Le prix moyen actuel d'un repas pour un conducteur poids lourds est de 35 F. (tarif préférentiel), le taux de remboursement étant de 31 F. Les charges spécifiques des établissements autoroutiers impliquent l'incompatibilité entre un service à table et des prix proches du taux de remboursement des conducteurs de poids lourds.
- . Le groupe de travail a estimé que les responsables de l'Association Nationale des Restaurateurs et Hoteliers d'Autoroutes (A.N.R.H.A.) pouvaient pallier en partie les inconvénients du libre-service en le tempérant par les mesures suivantes :
 - diversification des plats proposés ;
 - généralisation des tarifs préférentiels sur toute la gamme des prestations ;
 - humanisation de l'accueil et du cadre ;
 - il conviendrait que la formation professionnelle inclut l'accueil des conducteurs poids lourds et qu'une plus grande stabilité du personnel soit recherchée ;
 - toutes les créations d'établissements depuis 1975 ne dépassent pas 100 places (à ce jour, 67 % des restaurants ont moins de 100 places). Il est souhaitable que ce dimensionnement persiste à l'avenir ;

- la conception architecturale des établissements récents ou rénovés redistribuant par des claustras l'espace à moindre coût, permet aux conducteurs poids lourds. de bénéficier, s'ils le souhaitent, d'une salle réservée. L'introduction de matériaux naturels (bois, terre cuite...) en décoration recrée une ambiance chaleureuse. Le groupe de travail reconnaît que la généralisation en cours de ce type d'architecture intérieure est un facteur très positif.

Le groupe de travail s'entend pour reconnaître que chaque fois que cela est possible, lors de restructurations ou de constructions nouvelles, il serait souhaitable que des salles réservées soient aménagées. En effet, actuellement seulement 7 % des établissements de restauration pratiquant des tarifs préférentiels pour routiers disposent d'une salle réservée.

Toutefois, face à la diversité des besoins exprimés, le groupe de travail estime qu'une première urgence s'impose et qu'il faut mettre l'accent prioritaire sur la mise en place de salles de repos, plutôt que sur l'aménagement de salles réservées.

1.3. Le dépannage

Le cahier des charges type poids lourds diffusé depuis novembre 1981 aux sociétés concessionnaires d'autoroutes pour application, laisse sous certaines conditions la liberté aux entreprises de transport d'utiliser leurs propres moyens de dépannage.

La concurrence qui est de ce fait instaurée, explique la réticence des dépanneurs agréés poids lourds à accepter sans contrepartie, les astreintes prévues dans le cahier des charges, ce qui n'est pas sans poser de problème.

Afin que la sécurité ne soit pas compromise, il est souhaitable que si l'évacuation du véhicule n'est pas réalisée dans un délai raisonnable, les forces de police prennent l'initiative de l'évacuation. Dans les conditions actuelles, cette évacuation pose néanmoins la question de la prise en charge financière.

A ce jour, le nombre total de dépanneurs agréés poids lourds sur l'ensemble du réseau concédé est de 165, soit en moyenne 1 tous les 30 km. A terme, si la raréfaction des candidatures à l'agrément ne permettait plus de préserver la sécurité, les conditions de dépannage poids lourds sur les autoroutes seraient à revoir. Des solutions comme le recours à la réquisition devraient éventuellement être envisagées.

Le taux des accidents occasionnés par un véhicule poids lourds en panne est minime sur autoroute. Cependant, le groupe de travail propose d'accroître encore la sécurité par une signalisation plus poussée du lieu de la panne que celle effectuée actuellement. A titre d'exemple, il propose l'apposition d'un girophare amovible sur le véhicule ou sur la borne d'appel d'urgence précédent le lieu de la panne, et suggère qu'une étude expérimentale soit effectuée dans cette optique.

II - INFORMATION

2.1. L'information routière destinée à tous les usagers

- . La Direction Générale de la Gendarmerie Nationale, la Direction Générale de la Police Nationale, et le Ministère des Transports ont uni leurs moyens afin d'animer les Centres d'Information Routière : à l'échelon national le Centre National d'Information Routière (C.N.I.R.) à ROSNY-SOUS-BOIS, à l'échelon régional : 7 Centres Régionaux d'Information et de Coordination Routières (C.R.I.C.R.). Ces centres regroupent et traitent l'information routière pour la diffuser par téléphone ou par radiodiffusion.
- . Des opérations ponctuelles ont été menées pour faciliter la fluidité du trafic en périodes de circulation intense :
 - les conseils de "bison futé" ;
 - "l'heure H"
 - l'opération "ATLANTIQUE" (1978 - 1981 - R.N. POITIERS/HENDAYE);
 - l'opération "PALOMAR" (axes PARIS/LYON/MARSEILLE - MULHOUSE/-BEAUNE - LANGRES/DIJON).
- . Des dispositifs nouveaux sont conduits selon deux principes : l'information à domicile, l'information des personnes en déplacement.
 - les systèmes ANTIOPE (T.D.F.) et TELETEL (P.T.T.) donnent à l'utilisateur l'accès entre autres à une banque de données routières ;
 - le système EMERAUDE est étudié par le Ministère des P.T.T. en collaboration avec le Ministère des Transports. Le système projeté permettra aux personnes en déplacement de recevoir sur un récepteur des messages personnels et généraux d'information. Une première expérimentation est prévue en 1983-1984.

2.2. L'information des usagers poids lourds

Le groupe de travail, conscient de la nécessité de donner une information précise et fiable, a exploré des voies nouvelles et a tenu à faire part des propositions suivantes :

- il a été jugé souhaitable que l'opération EMERAUDE précitée serve de support à une information en temps réel des conducteurs poids lourds et leur permette de recevoir en des endroits aménagés ou mieux par émetteur radio, toute information utile concernant la zone traversée : points de saturation, déviations, accidents, travaux, conditions atmosphériques ...
- le groupe de travail a estimé que l'utilisation de la CITIZEN BAND (C.B.) dans la mesure où les canaux utilisés seraient compatibles avec la qualité d'écoute des radios du personnel de sécurité, serait susceptible d'être un moyen privilégié d'information ou d'alerte du conducteur routier ;
- il a été suggéré que les programmes de formation professionnelle incluent des conseils en matière de sécurité propres à la conduite sur autoroute. Il serait opportun d'utiliser les centres routiers pour ce type de formation, étant donné le temps d'attente inemployé imposé aux conducteurs par les opérations de fret ;
- il a été jugé réaliste de suggérer une expérience de bloc-information, comportant un standard téléphonique, un télex et des panneaux d'affichage, tentée en liaison avec l'expérience d'hébergement hôtelier précitée, sur une aire d'autoroute ;
- des journaux et guides spécialisés assurent l'information des conducteurs de véhicules poids lourds. Par contre, la conception et la mise à jour d'un guide autoroutier à l'usage exclusif des conducteurs de poids lourds, sont apparues difficilement réalisables en pratique. Le groupe ne fera donc pas de proposition dans ce sens. Cependant, il a été précisé que les dépliants distribués par les sociétés concessionnaires d'autoroutes devraient inclure des renseignements plus spécifiquement destinés aux conducteurs de poids lourds.

2.3. L'information des usagers véhicules légers

Le groupe de travail soucieux de préserver la coexistence entre les usagers a formulé les propositions suivantes :

- les usagers véhicules légers devraient être informés du fait que les véhicules poids lourds ne se conduisent pas dans les mêmes conditions de souplesse et de rapidité de manoeuvres que les véhicules légers et qu'ils doivent être particulièrement vigilants à leur proximité ;
- les usagers véhicules légers notamment les propriétaires de caravanes, en période estivale devraient faciliter le repos des conducteurs de véhicules poids lourds, par le respect des stationnements réservés. Une information effectuée par la voie des médias et de la Prévention Routière contribuerait à l'amélioration d'une compréhension réciproque ;

2.4. Le téléphone

En liaison avec le Ministère des P.T.T., un programme d'accroissement du parc publiphones sur les aires de repos et de services du réseau autoroutier concédé est en cours de détermination pour 1983-1984, la priorité étant donnée à l'équipement des aires à forte densité de trafic.

Il est apparu opportun au groupe de travail que les lignes de force tracées dans ce rapport soient concrétisées par des programmes d'aménagements à l'horizon 1983 - 1986.

Ces programmes comporteraient un recensement et une esquisse des coûts et seraient présentés à Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre des Transports.

Le groupe de travail a estimé qu'il serait souhaitable d'examiner à la lumière des expériences proposées, l'opportunité d'une éventuelle généralisation ou modulation de ces tests sur le réseau autoroutier concédé.

Les recommandations formulées dans ce rapport ont eu pour objectif de permettre aux nouvelles générations de conducteurs de véhicules poids lourds, désormais familiarisées avec l'univers autoroutier, d'exercer leur profession dans de meilleures conditions même si la conception des infrastructures d'accueil s'éloigne de celle du réseau routier national.

o o

o

COMMISSION
SUR LA SECURITE
DE LA CIRCULATION
DES POIDS LOURDS

SOUS-GROUPE "INFRASTRUCTURES"

ATELIER N°2

LE PEAGE ET SES IMPACTS

Rapporteur : M. FAUQUEUR

DECEMBRE 1982

INTRODUCTION

La création d'un groupe de travail portant sur l'amélioration des conditions du péage proposé aux poids lourds avec pour objectif de rendre plus attrayant l'emprunt des autoroutes, peut paraître, de prime abord, superflue.

En effet, on constate de 1975 à 1980 un taux de progression continue du trafic lourd sur autoroutes plus de deux fois supérieur à celui constaté pour les véhicules légers durant la même période (1). Sur certains axes, notamment sur l'axe Lille-Paris-Marseille, le trafic lourd "déplaçable" s'affecte quasi complètement sur les autoroutes A1, A6, A7.

Par ailleurs, une série de phénomènes se développent et conjuguent leur effets pour accroître encore ce déplacement du trafic sur les autoroutes :

- le développement du réseau lui-même qui en "banalise" et en généralise l'emploi ; d'équipement nouveau et "prestigieux", l'autoroute devient, dans la conscience collective, une route aux caractéristiques différentes et en tous les cas, incomparablement supérieure aux routes traditionnelles, particulièrement adaptée aux besoins des conducteurs qui sont la rapidité et la sécurité.
L'archétype de la liaison routière n'est plus la Nationale mais l'autoroute ;
- le faible poids de péage parmi les autres coûts liés au transport routier de marchandises (2) et sa réduction en francs constants ;
- la multiplication des arrêtés d'interdiction de traverser les agglomérations lorsqu'il existe une voie autoroutière susceptible de servir de déviation ;
- le développement de la réglementation relative au temps et aux conditions de travail dans le secteur du transport routier ;
- et surtout une meilleure appréhension globale de l'ensemble des avantages liés à l'emprunt des autoroutes, lesquels ne se laissent ni aisément sérier ni aisément évaluer.

(1) (cf. annexe : "Note d'analyse - composition du trafic sur le réseau national : D.R.C.R. - SETRA mars 1982.").

(2) (cf. annexe : "Le péage dans les charges d'exploitation").

Face à ce mouvement qui paraît inéluctable, l'attitude qui consisterait à ne pas intervenir pour accélérer le processus qui tend à aboutir à une affectation optimale du trafic lourd sur les autoroutes n'apparaît pas judicieuse.

En effet, les autoroutes étant conçues pour assurer un meilleur niveau de sécurité que celui offert sur les routes traditionnelles, il serait illogique de ne pas tout mettre en oeuvre pour utiliser au mieux et le plus rapidement possible, ces infrastructures dont le coût pour la Nation est extrêmement élevé.

Ensuite, dans le cadre du programme mis en oeuvre par le Gouvernement tendant à une réduction considérable du coût en vies humaines de l'activité économique et sociale que représente la circulation des hommes et des biens, il appartient à l'Etat et aux sociétés concessionnaires de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des autoroutes de réaliser un effort à la mesure de l'enjeu et à la mesure de celui également demandé aux transporteurs routiers. C'est pourquoi cette étude sera accompagnée d'un certain nombre de propositions d'action qui auront pour effet de réduire le coût final du péage. De même, elle rappellera les directions dans lesquelles s'est déjà engagé le Gouvernement qui vise le même objectif.

Ce rapport traitera successivement les quatre thèmes principaux autour desquels se sont déroulés les échanges au cours des six réunions de l'atelier :

- la suppression du péage ;
- l'harmonisation des taux du péage ;
- l'unification des conditions de paiement des abonnements ;
- l'amélioration des conditions d'abonnement actuelles.

o o

o

I - LA SUPPRESSION DU PEAGE

La gratuité de l'accès aux autoroutes constitue la revendication la plus ancienne des transporteurs routiers. Elle n'est pas sans reposer sur des bases sérieuses. Elle se heurte cependant à des contraintes qui, même aménagées, n'autorisent pas sa satisfaction à l'horizon que l'atelier s'est implicitement fixé, c'est-à-dire, le moyen terme. De surcroît, une abolition pure et simple du péage à court terme au profit des poids lourds, compte tenu du mode de financement du réseau autoroutier, n'irait sans doute pas dans le sens d'une réduction de la participation financière du secteur économique concerné à l'effort d'investissement national dans le domaine autoroutier.

1.1. Les critiques adressées au péage

Au niveau des principes, l'instauration d'un péage dans les années 1960 donnant droit d'accès à certains types de routes, apparaît, en quelque sorte, comme une régression de la conception qui régit le rôle de l'Etat à l'égard d'un équipement socio-économique dont la fonction est primordiale pour la vie sociale. En effet, à côté de la défense de la collectivité contre les agressions extérieures, la mise à la disposition de ses membres de voies de communication permettant les échanges entre ceux-ci constitue la fonction "minimale" de l'Etat. Il semblait acquis qu'il n'était pas de leur nature d'être essentiellement financés par les seuls usagers. Tout obstacle physique, tarifaire ou réglementaire aux échanges commerciaux ne peut pas ne pas produire un effet défavorable sur leur volume, sur l'affectation optimale des ressources économiques, donc sur la croissance économique.

L'instauration du péage sur des voies de communication accroît le coût de celles-ci, aussi bien au stade de leur réalisation qu'à celui de leur entretien. Ce surcoût est inclus dans le prix du péage sans aucune contrepartie économique réelle.

L'obligation d'acquitter un péage engendre une sous-utilisation des investissements autoroutiers, entraînant la collectivité à investir dans l'amélioration des voies parallèles, opération rendue nécessaire par une insuffisante affectation du trafic sur l'autoroute. La collectivité engage donc des crédits faisant double emploi au détriment d'investissements routiers neufs.

Ces critiques sont sans doute fondées. Mais, à elles seules, elles ne permettent pas de dégager une approche constructive des solutions qu'il convient de mettre en oeuvre afin de réduire l'impact négatif de l'existence du péage sur l'affectation optimale du trafic sur les voies autoroutières.

1.2. Le constat : un réseau de 4.000 km réalisé en vingt ans.

Les différentes parties de l'activité du transport routier, en dépit des critiques qu'elles émettent à l'encontre du péage, apprécient l'importance des réalisations autoroutières, leurs qualités remarquables et leur contribution déterminante à l'amélioration des conditions de sécurité.

En 1960, 160 km d'autoroute ; en 1981, 4.500 km d'autoroutes de liaison sont ouvertes à la circulation.

Certes, d'autres systèmes de financement et de réalisation auraient pu être mis en place. La prise de conscience tardive du développement des besoins de réalisation de grandes liaisons routières rapides fera porter l'effort financier de la collectivité nationale sur une génération au lieu de deux.

Dans le cadre du système de la concession, il eût été possible d'imaginer d'autres systèmes assurant un mode de financement mieux adapté que celui autorisé par les crédits budgétaires, soumis aux règles de l'annualité et de la non-affectation des recettes aux dépenses. A ce titre, le système mis en oeuvre par la Belgique ne manque pas d'intérêt.

Critiquable dans son principe, le système des autoroutes à péage a été imaginé pour pallier le retard considérable de notre pays dans ce domaine. Il convient d'en limiter dès à présent les effets les plus néfastes et de rapprocher au maximum la date de suppression de celui-ci.

1.3. Les contraintes du système actuel.

Le fondement des difficultés financières que connaît le système autoroutier repose sur l'inadaptation entre, d'une part, la durée de vie de l'investissement (qui, sous réserve de son entretien, est pluri-séculaire), et d'autre part, les conditions des prêts disponibles sur les marchés financiers français, étrangers et internationaux. Ceux-ci voient, en effet, leurs conditions techniques de moins en moins adaptées, puisque les durées d'amortissement du capital sont de l'ordre d'une quinzaine d'années, les taux d'intérêt de 17 % environ et les différés d'amortissement de plus en plus réduits.

La suppression du péage à court terme impliquerait la prise en charge par le budget de l'Etat de 4 milliards de francs environ en 1982, correspondant à un accroissement de la pression fiscale de 0,5 % et ce jusqu'à la fin de la prochaine décennie, soit la moitié du budget d'investissement routier de l'Etat. Sous peine de réduire de moitié la contribution de l'Etat à l'équipement routier de notre pays, une telle solution est bien évidemment irréaliste dans le cadre d'une pression fiscale constante.

Toute solution qui tendrait à faire reposer sur l'ensemble de la collectivité le financement du système autoroutier présenterait des inconvénients de nature :

- politique, puisque l'utilisation du réseau autoroutier n'est pas homogène dans l'espace. De nombreuses régions sont dépourvues de tels équipements, de nombreux trajets ne requérant pas leur utilisation. L'introduction d'un mode de financement par une hausse de la "vignette", du prix du carburant, de la taxe à l'essieu ou de toute autre taxe, irait à l'encontre de la simple équité tant que le réseau n'aura pas été achevé et tant que l'usage de tels équipements ne sera pas harmonieusement réparti dans l'espace ;
- financière, puisque le trafic étranger à notre pays représente environ le quart du produit des péages. Les règles en vigueur au sein de la Communauté Economique Européenne interdisant toute discrimination entre les ressortissants des dix Etats membres, le prélèvement sur les Nationaux français devrait, quelle que soit la forme qu'il prenne, être accru de 20 à 25 % ;
- budgétaire, car le respect de la règle fixant le maximum du déficit budgétaire à 3 % de la production intérieure brute, implique des choix drastiques entre les différentes interventions de l'Etat. Un investissement si coûteux (de l'ordre de 20 millions de francs le kilomètre) dont les effets sur l'amélioration de la circulation routière sont relativement lents (trois ans de construction et cinq ans pour l'affectation "de croisière" du trafic) aurait toutes les chances de ne pas être considéré comme prioritaire dans le cadre de l'action menée pour la relance économique et la lutte contre le chômage ;
- industrielle, pour le secteur des travaux publics lui-même, fonction de la validité de la remarque précédente, mais aussi pour le secteur produisant les différents matériaux d'exploitation, notamment dans la branche électrique et électronique, puisqu'un vaste plan de refonte des modalités du péage qui en facilitera considérablement son acquittement est actuellement à l'étude ;
- sociale enfin, la suppression du péage entraînant ipso-facto la suppression directe de 5.000 emplois de péagers.

Il ressort du constat ci-dessus effectué, que si souhaitable soit-elle, la suppression du péage, étant donné la logique même du système de financement des autoroutes, ne peut être décidée avant l'achèvement du réseau et avant que la charge des emprunts correspondants ne représente un poids tel qu'il puisse être réparti sur l'ensemble des conducteurs ou des contribuables sans heurter les intérêts de la collectivité et les intérêts légitimes des catégories professionnelles concernées.

ACTION CORRESPONDANT AU THEME N°1 : "L'EVOLUTION MOYENNE DES PEAGES SERA
(cf. communiqué du conseil des Ministres du 13 juillet 1982) MODULEE SANS RENONCER AU PRINCIPE DE
LEUR SUPPRESSION A LONG TERME LORSQUE
LES CONDITIONS EN SERONT REUNIES".

La réduction ou la suppression du péage au profit des seuls poids-Lourds
est une proposition qui ne paraît pas devoir être retenue

La suppression, ou même une réduction importante du péage au profit des seuls poids-lourds, pourrait certes constituer une solution aux demandes des organisations professionnelles de transporteurs routiers. Cette proposition n'ayant pas été évoquée au cours des réunions de l'atelier par les porte-paroles de la profession, il est inutile de développer les inconvénients que ne manquerait pas de produire sa mise en oeuvre. Il suffit de remarquer, en cas de réduction du tarif appliqué aux poids-lourds de telle sorte qu'il soit égal à celui des véhicules légers, qu'à recettes constantes, les tarifs correspondants devraient être relevés de plus de 15 %. Ce qui serait sans nul doute l'occasion pour les représentants des automobilistes de faire valoir le fait que, d'une part, l'usure des chaussées provient quasi-exclusivement des poids-lourds et que d'autre part, les surcoûts de construction des chaussées et des ouvrages d'art nécessités par le passage de ces véhicules représentent plus de 40 centimes au kilomètre, soit à lui seul, le tarif moyen kilométrique appliqué aux poids lourds.

Une réduction du coefficient tarifaire, qui oscille actuellement entre 1,5 et 2,5 selon la configuration du véhicule, ne paraît donc pas devoir être envisagée (1), ni a fortiori, la suppression du péage pour ce type d'usagers. Il serait alors nécessaire de revoir l'ensemble de la fiscalité des transports et en particulier le mécanisme de la taxe à l'essieu afin de dégager les moyens de financement défaillants. Elle défavoriserait gravement les transporteurs n'utilisant pas, ou peu, les autoroutes.

o o

o

(1) mais il serait par contre nécessaire d'harmoniser, par réseau et par section d'autoroutes, les coefficients relevant d'une même catégorie de véhicules.

II- HARMONISATION DES TAUX DE PEAGE

La question de l'harmonisation des taux de péage soulève deux types de problèmes : celui de ses modalités de mise en oeuvre et celui de son montant.

2.1. Les modalités de la mise en oeuvre de l'harmonisation des taux de péage

Face à la grande diversité qui règne en ce domaine, les tarifs de base (véhicules légers) à partir desquels sont calculés les tarifs de chaque catégorie de véhicules, s'échelonnant de 19 centimes le kilomètre à 40 centimes pour la section la plus chère, l'une des principales revendications des transporteurs porte sur l'harmonisation de ceux-ci.

Cette mesure est devenue possible à la suite de la décision du Gouvernement de procéder à "la maîtrise publique nationale et régionale de la gestion et de l'extension du réseau" (cf. communiqué du Conseil des Ministres du 16 septembre 1981). En effet, dans le cadre juridique qui régit encore actuellement les rapports entre l'Etat et les sociétés concessionnaires, relations de nature essentiellement contractuelles, la réduction des tarifs pour les sections les plus chères creuserait le déficit de celles qui gèrent les dites-liaisons, et le relèvement des tarifs les plus bas produirait, à l'inverse, des excédents. Il est de ce fait impératif d'assurer des passerelles financières entre les sociétés concessionnaires afin d'assurer un certain équilibre des trésoreries, d'autant que l'harmonisation des péages accentuera leurs disparités.

Une telle mesure requiert, en premier lieu, la maîtrise publique du secteur autoroutier, laquelle devrait être effective courant 1983 pour la plupart des sociétés, mais aussi, en second lieu, un certain délai de l'ordre de trois à quatre ans, afin de permettre un rééquilibrage progressif des péages. En effet, une application trop rapide de cette mesure entraînerait des variations trop importantes des tarifs d'une année sur l'autre (en plus et en moins) pour être supportables par les usagers et par les sociétés concessionnaires.

Il convient de relever que, dès avant la décision du Conseil des Ministres du 16 septembre 1981, les réajustements tarifaires ont été effectués depuis un an, non pas en pourcentage des taux pratiqués sur chaque section mais en pourcentage du prix kilométrique moyen. Cette mesure appliquée pour la seconde fois en mai 1982, a permis un resserrement de l'éventail des tarifs qui est passé de juin 1981 à juin 1982 de 2,35 à 2,10. L'atelier a convenu de proposer la poursuite et l'amplification de ce mouvement.

On peut attendre de l'aboutissement de cette mesure, une amélioration de l'affectation du trafic lourd sur les autoroutes, non seulement parce qu'elle contribuera à rendre plus attractives les conditions du transfert du trafic, mais aussi, parce qu'elle facilitera significativement la gestion de ce poste du compte d'exploitation des transporteurs routiers.

1^è PROPOSITION D'ACTION CORRESPONDANT
AU THEME N°2 :

HARMONISATION PROGRESSIVE DES
PEAGES AU NIVEAU DU TARIF KILOME-
TRIQUE MOYEN

ACTION CORRESPONDANT AU THEME N°2 : "LES TARIFS DE PEAGE SERONT PROGRES-
(cf. communiqué du Conseil des
Ministre du 13 juillet 1982)

SIVEMENT HARMONISES SUR LA BASE D'UN
MEME TARIF DE REFERENCE MODULE POUR
TENIR COMPTE NOTAMMENT DES GRANDS
OUVRAGES".

Compte tenu du fait que l'harmonisation ne se ferait pas sur la base des tarifs kilométriques les plus bas mais sur la base des tarifs moyens, la principale fédération des transporteurs routiers a manifesté sa préférence pour une certaine modulation prenant en compte le caractère difficile de certaines sections.

2.2. Le niveau des péages harmonisés

Existe-t-il un "juste prix" du péage autoroutier ?

Sans doute pas. Selon l'éclairage adopté, le "juste prix" varie entre la gratuité de l'usage de ces voies ou plus précisément la contribution non individualisée au financement de cette sorte d'investissement par l'intermédiaire d'une taxe fiscale ou parafiscale affectée ou non à la construction et à l'entretien des voies autoroutières et le prix "fort" correspondant au surcoût de construction et d'entretien lié à l'accessibilité aux poids-lourds.

Le niveau du péage n'est et ne peut être qu'un prix de compromis fixé à partir de considérations multiples. Ce sont des considérations de principe telles que celles qui séparent les partisans de la fiscalisation des partisans de la tarification à la marge, mais aussi et surtout, des considérations très concrètes à la fois pour les transporteurs : "A partir de quel niveau de péage je préfère emprunter le réseau routier traditionnel, compte tenu des conditions de circulation sur celui-ci" et pour les concessionnaires d'autoroutes : "En-deçà de quel niveau de péage l'équilibre de ma trésorerie nécessite-t-il le recours à des sources de financement extérieures au produit de ma concession".

L'Etat a bien évidemment un rôle fondamental à jouer dans la fixation du niveau du péage dont il fixe l'évolution en se fondant sur l'ordonnance de 1945, dans le cadre de la politique des prix, compte tenu de la situation financière des sociétés concessionnaires. Par l'intermédiaire des avances à la construction et par la mise en jeu de la garantie qu'il a accordée aux trois-quarts des emprunts émis par les sociétés, il arbitre entre les différents modes de contribution au financement de la construction et de l'entretien du réseau : le péage, l'impôt et l'emprunt.

La mission assignée à l'atelier consistant à proposer des modalités de péage de nature à rendre plus incitatif l'emprunt des autoroutes, celui-ci s'est attaché à évaluer le bilan économique global de l'emprunt des autoroutes par les poids lourds, comparativement à l'emprunt de la route parallèle traditionnelle, l'idée sous-jacente à cet exercice étant qu'il existe une assez bonne connaissance des avantages que procure l'utilisation des voies autoroutières, mais une surestimation du poids réel du péage, comparé aux avantages globaux découlant de leur emprunt.

2.3. La détermination du bilan économique de l'emprunt des autoroutes

Ainsi qu'un certain nombre de ses prédécesseurs, l'atelier s'est attaché à mettre en face du coût moyen kilométrique de l'autoroute pour un poids-lourds, lui-même moyen, soit 44 centimes, la réduction des coûts et l'accroissement des gains procurés par l'usage de l'autoroute.

Cet exercice est périlleux à plus d'un titre.

Tout d'abord, sauf à constituer une monographie des avantages comparatifs de chaque section autoroutière, délimitée par deux échangeurs successifs puis par un échangeur sur deux, etc., et l'itinéraire traditionnel concurrent, l'établissement de données moyennes ne correspond jamais à une situation réelle.

Ensuite, dans un modèle exhaustif, devraient être inclus les différents types de véhicules, tenant compte de leurs caractéristiques propres mais aussi des différentes façons de les conduire.

Enfin, si à la rigueur, il est possible, en restant au niveau des données moyennes, d'évaluer la déduction des coûts, tels que ceux liés aux économies réalisées au niveau de la consommation de carburant, de lubrifiant, de l'usure des freins, de la boîte de vitesse ou de l'usure des pneus, par rapport à ceux engendrés sur les routes concurrentes, l'évaluation des gains de confort, de sécurité et de productivité est plus délicate à réaliser, même si les gains en eux-mêmes sont bien perçus.

Les évaluations effectuées aboutissent à des réductions du coût du transport sur autoroute, variant selon l'administration entre 40 à 45 centimes (4) et, selon la F.N.T.R., de l'ordre de 8 à 9 centimes (3).

Une autre façon d'appréhender le bilan économique consiste à adopter non plus une démarche analytique, mais une démarche empirique. Elle consiste à observer le prix que les transporteurs acceptent de payer pour utiliser l'autoroute lorsque le trafic lourd déplaçable s'affecte complètement, ou quasi-complètement. Bien évidemment, un tel niveau de péage de référence n'est qu'indicatif. Il est fonction de nombreux facteurs locaux ou nationaux, tel que l'état de la liaison parallèle, la fonction de la liaison (itinéraire à longue distance, ou d'intérêt essentiellement régional ...).

Si on pose le postulat que la quasi-totalité du trafic déplaçable s'affecte sur la liaison autoroutière Lille-Lyon-Marseille, on en déduit que le péage pratiqué sur cet axe, soit 44 centimes le kilomètre en moyenne pour les poids-lourds, équivaut au moins à la valeur de l'avantage comparatif que retirent les transporteurs de son utilisation. Des enquêtes sur d'autres itinéraires permettraient sans doute d'affiner ce résultat. Il ne s'agit bien entendu que d'une simple approximation. Le seul fait d'appliquer ce tarif moyen à l'ensemble des sections n'aurait pas pour effet de produire une affectation optimale des poids-lourds. En effet, il règne sans doute une certaine inélasticité du trafic à la hausse et à la baisse du péage, tout au moins dans certaines limites ainsi qu'une étude récente le montre. La seule existence d'un péage, si faible soit-il, suffit certainement à éloigner les usagers potentiels de l'autoroute, même au détriment de la rentabilité de leur entreprise.

De même, on constate que le trafic déplaçable met un temps relativement long à s'affecter sur les autoroutes nouvellement ouvertes à la circulation (cinq ans environ).

D'où la nécessité de mieux informer les usagers effectifs et potentiels des avantages économiques, directs et indirects, liés à l'emprunt des autoroutes.

(3) et (4) (cf. annexes "Approche des avantages économiques résultant de l'utilisation des autoroutes").

Compte tenu des délais dont il disposait et surtout de la nature de la mission qui lui était confiée, l'atelier n'a pu engager une étude approfondie du bilan économique de l'emprunt des autoroutes, ceci pour deux raisons :

- . l'éloignement des positions initiales sur l'évaluation de l'avantage comparé (dix centimes au km selon les uns, 60 centimes au km selon les autres) ;
- . la nécessité de recourir, pour rapprocher ces positions, à des études longues et très précises débordant le cadre d'un simple groupe de travail.

C'est pourquoi il apparaît souhaitable, dans le cadre notamment de la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs dont le projet prévoit (article 8 - III -) que les "prix et tarifs sont établis de telle sorte que les coûts économiques réels du transport soient supportés par les entreprises ou personnes pour le compte desquelles il a été exécuté", qu'une étude approfondie soit engagée sans plus attendre sur cette question. Une mission pourrait être confiée en ce sens ou une thèse effectuée sur le thème suivant : analyse économique des avantages comparatifs de l'emprunt des autoroutes pour le transport routier de marchandises.

Un rôle important pourrait être joué par l'Association Française des Sociétés d'Autoroutes pour la conduite de cette réflexion et surtout sa mise en valeur ultérieure.

2^e PROPOSITION D'ACTION CORRESPONDANT
AU THEME N°2 :

ELABORATION D'UNE POLITIQUE
COMMERCIALE FAISANT MIEUX RESSORTIR
LES AVANTAGES LIES A L'EMPRUNT DES
AUTOROUTES.

Une telle action, dont les maîtres d'oeuvre seraient à la fois les sociétés concessionnaires et les organismes les regroupant (Association Française des Autoroutes, Union des Sociétés d'Autoroutes à Péage, Association pour la Sécurité sur les Autoroutes), ferait une large place aux organisations représentatives des transporteurs routiers. Les services compétents du Ministère des Transports pourraient également intervenir au niveau de l'approbation des budgets et des comptes des sociétés concessionnaires. Dès à présent, un groupe de travail tripartite pourrait être constitué dont la mission consisterait à fixer les voies et les moyens de cette action.

Une telle action commerciale produira sans doute des effets sensibles sur le trafic des sections dont le tarif de péage est proche du niveau moyen.

C'est pourquoi, dans le cadre de l'harmonisation des tarifs, il convient dès le prochain réajustement tarifaire de réduire très sensiblement, à recettes globales constantes, les quelques péages les plus élevés exerçant un effet réellement dissuasif.

Le communiqué du Conseil des Ministres du 13 juillet 1982 fait référence à la mise en place d'un tarif de base unique, modulé pour les sections ayant nécessité la construction d'ouvrages particulièrement coûteux. L'atelier s'est prononcé favorablement sur cette décision dont il convient d'en évoquer les principaux aspects.

2.4. La modulation d'un tarif de base unique.

Une telle modulation s'intègre dans le cadre de l'analyse du bilan économique de l'emprunt des autoroutes. En effet, la présence d'ouvrages particulièrement coûteux s'explique soit pour des raisons liées à la configuration des lieux nécessitant le percement de tunnels et la construction de viaducs soit par le fait que la voie traverse une zone urbaine. Dans ces deux cas, l'emprunt de l'autoroute confère à l'utilisateur un avantage bien supérieur à celui que lui procure l'utilisation d'une autoroute de rase-campagne en relief non accidenté. Un taux de péage incluant ces surcoûts, tout en restant suffisamment attractif, ne devrait pas constituer un frein à l'affectation optimale du trafic sur la voie autoroutière.

o o
o

III - UNIFICATION DES CONDITIONS DE PAIEMENT DES ABONNEMENTS

Toutes les sociétés concessionnaires proposent des abonnements aux transporteurs routiers. Ces abonnements sont de deux types :

- celui pratiqué sur plus de la moitié du réseau est à post-paiement et permet une réduction progressive du taux de péage atteignant 30 %. La facture est adressée tous les mois par chaque société qui tient un décompte séparé des trajets effectués sur son propre réseau ;
- celui pratiqué sur l'autre partie du réseau est à pré-paiement. Chaque transporteur acquiert une carte à décompte qu'il paie à l'achat et qui lui donne droit à une réduction immédiate de 30 %. Le transporteur achète, soit un nombre de kilomètres, soit selon les sociétés, un certain nombre de parcours.

Lorsque le transporteur n'utilise qu'un ou deux réseaux d'autoroutes, le système du pré-paiement ne présente guère d'inconvénients si ce n'est celui de devoir payer le prix du péage avant d'avoir parfois utilisé complètement ou même partiellement ses possibilités de trajet.

A l'inverse, le transporteur utilisant plusieurs réseaux et notamment ceux sur lesquels les seules possibilités d'abonnement sont ceux du second type, devra consentir une avance de trésorerie importante, autant de fois, dans certains cas, qu'il possède de camions.

Le transporteur utilisant l'ensemble du réseau devra ainsi détenir une douzaine de cartes différentes d'abonnement affectées, pour nombre d'entre elles, de conditions particulières. Avant chaque trajet sur une longue distance, il devra vérifier s'il a épuisé les possibilités d'utilisation des cartes à pré-paiement et éventuellement en commander un certain nombre. Il devra également confier à ses conducteurs une somme d'argent afin de faire face à l'épuisement de son abonnement, qui par ailleurs peut être soit attaché à un seul véhicule ou bien couvrir l'ensemble des véhicules de la société.

L'uniformisation des conditions de paiement des abonnements sur la base de celles pratiquées sur les autoroutes du premier type pratiquant le post-paiement avec réduction progressive, constitue une revendication tout aussi importante que celle relative à l'harmonisation des péages.

Tout comme la satisfaction de cette dernière demande, l'introduction de l'abonnement à post-paiement dans les mois à venir sur les autoroutes ne le pratiquant pas, présenterait des inconvénients graves pour les sociétés concessionnaires. En effet, elles devraient procéder à une refonte complète de celui-ci et donc engager des dépenses importantes, alors qu'à échéance de trois ou quatre ans selon une étude actuellement en cours de réalisation, l'ensemble des sociétés pourront adopter un système de péage et d'abonnement fondé sur l'utilisation de cartes magnétiques assurant par là-même l'unicité des conditions d'abonnement. Cette unicité des conditions d'abonnement peut également s'accompagner de l'unicité du titre d'abonnement. Une telle possibilité est aux yeux des transporteurs un élément déterminant de l'affectation optimale du trafic lourd sur autoroute. Elle faciliterait considérablement la gestion de leurs abonnements.

PROPOSITIONS D'ACTION CORRESPONDANT
AU THEME N°3 :

UNIFORMISATION DES CONDITIONS
D'ABONNEMENT PAR L'UTILISATION DE
CARTES MAGNETIQUES SUR LA BASE DU
POST-PAIEMENT A REDUCTION PROGRES-
SIVE.

- . Adoption du matériel pouvant traiter les cartes magnétiques ISO 2.
- . Mise en place progressive de ce matériel.
- . Mise en place à la fin 1984 au plus tard de ladite carte d'abonnement fonctionnant selon des principes similaires à ceux présidant à la carte inter-autoroutes commune entre la S.A.P.R.R., la S.A.N.E.F. et l'A.S.F., à savoir :
 - titre unique valable sur l'ensemble du réseau ;
 - réduction progressive par tranche kilométrique décomptée par réseau ;
 - post-paiement ;
 - relevé des parcours et facturation mensuelle par société avec prélèvement bancaire automatique ;
 - maintien des autres modes d'abonnement spécifiques.

Pour ce qui est du très court terme, l'atelier s'est attaché à émettre des propositions visant à la fois à améliorer les conditions du système d'abonnement à post-paiement et à rapprocher dans toute la mesure du possible les conditions concrètes du pré-paiement de celles du post-paiement.

o o
 o

IV - L'AMELIORATION DES CONDITIONS DE PAIEMENT

4.1. L'amélioration des conditions d'abonnement post-paiement

Ce système qui recueille l'agrément des transporteurs présente cependant un inconvénient. Parce qu'il repose sur le règlement par le transporteur une fois le service rendu, il peut engendrer la fraude. Les sociétés pratiquant ce système ont ainsi été conduites à demander le dépôt d'une caution de 3.000 F dans une banque française selon des critères assez mal définis.

Le dépôt d'une telle caution aussi bien pour les transporteurs français que pour les transporteurs étrangers (qui doivent ouvrir un compte en France) peut constituer un frein à l'utilisation fréquente des autoroutes. A l'égard des clients "douteux", la procédure judiciaire offre aux sociétés créancières les moyens de récupérer les "impayés".

1^è PROPOSITION D'ACTION CORRESPONDANT
AU THEME N°4 :

SUPPRESSION DE LA CONSTITUTION DE
CAUTION DANS LE CADRE DE L'ABONNE-
MENT A POST-PAIEMENT.

Le rapprochement des conditions de l'abonnement à pré-paiement de celles de l'abonnement à post-paiement.

Tandis que la procédure du post-paiement permet au transporteur de ne régler le montant de ses passages que tous les mois une fois ceux-ci effectués, le pré-paiement repose sur le système inverse. C'est pourquoi, il est proposé, tout en conservant le système d'exploitation fondé sur le pré-paiement dans l'attente de la généralisation du post-paiement avec carte magnétique, de reporter la date de facturation d'un mois en moyenne à partir du moment de l'achat de l'abonnement, cette facturation étant effectuée par prélèvement sur compte bancaire.

2^è PROPOSITION D'ACTION CORRESPONDANT
AU THEME N°2 :

REPORT D'UN MOIS DE LA DATE DE
FACTURATION DES ABONNEMENTS A
PRE-PAIEMENT.

4.2. La création d'une carte sans réduction permettant les post-paiement
sur les réseaux à pré-paiement

Le système d'abonnement à post-paiement octroie des réductions à taux progressifs. Aucune réduction n'est accordée sur la première tranche de 400 F.

Il est proposé d'introduire à titre d'essai pour une année sur les réseaux pratiquant le pré-paiement, une carte d'une valeur de 400 F qui, sans consentir de réduction, serait proposée aux transporteurs et facturée soit après son utilisation complète, soit à l'issue d'une période de trois mois dans le cas inverse par prélèvement sur compte bancaire. L'utilisateur intermittent bénéficierait ainsi d'une post-facturation.

3^è PROPOSITION D'ACTION CORRESPONDANT
AU THEME N°3

INTRODUCTION D'UNE CARTE DE FAIBLE
VALEUR, SANS REDUCTION PERMETTANT
LE POST-PAIEMENT.

**THEME COMPLEMENTAIRE : DISPOSITIONS TARIFAIRES
DESTINEES A INCITER LES TRANSPORTEURS A EMPRUNTER
LES CONTOURNEMENTS AUTOROUTIERS
DE CERTAINES AGGLOMERATIONS**

Comme cela a déjà été évoqué, l'existence d'un péage peut induire un partage du trafic entre une autoroute et la route qui lui est parallèle.

Au droit des agglomérations, ceci peut conduire à une sous-utilisation de l'autoroute comme itinéraire de déviation. Afin de lutter contre cet inconvénient, des mesures de police sont parfois prises. Toutefois, que ce soit pour pallier leur absence, ou au contraire en assurer l'efficacité, il peut y avoir avantage à envisager une incitation financière, ne serait-ce qu'à titre de contrepartie de l'allongement de parcours souvent consécutif à l'emprunt du contournement autoroutier à péage.

Les collectivités locales intéressées pourraient (un bon exemple est fourni à cet égard par la convention qui lie la ville de Mâcon à la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône) mettre en place avec les sociétés concessionnaires des accords de réduction d'abonnements pour certaines catégories d'usagers, de telle sorte que la prise en charge d'une partie du péage par la collectivité rende l'emprunt de la section autoroutière du contournement plus attractif pour le transporteur routier sans que ce type de mesure ait des répercussions financières négatives pour la société concessionnaire qui aura en effet à faire face, à la suite de l'accroissement corrélatif de la circulation des poids lourds, à des dépenses d'exploitation et d'entretien plus importantes.

L'intérêt d'une telle mesure pourrait être évalué à l'occasion des réunions des commissions départementales consultatives pour la sécurité dans les transports, dont la création est proposée par l'atelier n°3 "contournement des agglomérations".

A N N E X E S

- ANNEXE 1 : "COMPOSITION DU TRAFIC SUR LE RESEAU NATIONAL"
D.R.C.R. - SETRA Mars 1982.
- ANNEXE 2 : "LE PEAGE DANS LES CHARGES D'EXPLOITATION" D.T.T.
1982.
- ANNEXE 3 : AVANTAGES ECONOMIQUES LIES A L'EMPRUNT DES
AUTOROUTES" F.N.T.R. Mai 1982.
- ANNEXE 4 : "LES AVANTAGES ECONOMIQUES LIES A L'EMPRUNT DES
AUTOROUTES" D.R. Août 1982.

S.E.T.R.A.

NOTE D'ANALYSE

MARS 1982

COMPOSITION DU TRAFIC SUR LE
RESEAU NATIONAL

SYNTHESE GENERALE

Sur les routes nationales, le trafic lourds n'a pratiquement pas évolué entre 1975 et 1980 : 946 poids-lourds/jour en 1980 contre 939 poids lourds/jour en 1975, ce qui entraîne une diminution du pourcentage de circulation poids lourds : 13,0 % en 1980 contre 14,5 % en 1975. Cette stagnation du trafic lourd s'explique par la moindre fréquentation par les poids lourds des routes nationales doublées par des autoroutes (1.200 poids lourds/jour en 1980 contre 1.612 poids lourds/jour en 1975), la circulation des poids lourds continuant à augmenter sur les autres routes nationales, légèrement moins rapidement cependant que le trafic des autres catégories de véhicules.

Sur les autoroutes concédées, la croissance du trafic lourd a été importante et continue entre 1975 et 1980 : la part des véhicules lourds sur ce réseau est passée de 13,6 % en 1975 à 17,4 % en 1980.

Sur les autoroutes non concédées, la part du trafic lourd est de 11,5 % en 1980.

Sur le réseau national (routes nationales et ensemble des autoroutes concédées et non concédées) en 1980 les poids lourds représentent 13,5 % du trafic ; sur l'ensemble des routes nationales et des autoroutes concédées ils effectuent 14,1 % des kilomètres parcourus, ce qui correspond à une part de trafic très voisine de celle observée en 1970 (13,7 %) et 1975 (14,3 %).

I - ROUTES NATIONALES (rase campagne et agglomérations de moins de 5.000 habitants.

La composition du trafic sur les routes nationales est obtenue grâce à des comptages manuels, effectués tous les cinq ans (1970 - 1975 - 1980), durant 29 heures de jour et 8 heures de nuit réparties tout au long de l'année et entre les différents jours de la semaine. La répartition du trafic entre 11 catégories de véhicules * est étudiée.

Seule la circulation motorisée correspondant aux catégories c à j est recensée par les compteurs automatiques utilisés pour le recensement annuel du volume de trafic. C'est par rapport à ces trafics que sont calculés les pourcentages figurant ci-dessous.

L'exploitation qui en est faite permet d'obtenir des résultats par catégorie de jour et, pour les jours ouvrables, de jour et de nuit.

1.1. Résultats 1980

. Répartition du trafic

Le pourcentage de circulation poids lourds sur les routes nationales est pour 1980 de 13 %.

La répartition du trafic entre les diverses catégories de véhicules obtenue par catégorie de jour est la suivante :

1980	Deux roues a + b + c*	Voitures particulières d1 + d2*	Camions légers e + f*	Poids lourds g+h+i+j*	Circulation motorisée c à j*
Jours ouvrables de jour	1,9 %	76,5 %	7,4 %	15,0 %	100 %
Jours ouvrables de nuit (22 h à 6 h)	1,2 %	65,0 %	5,9 %	28,8 %	100 %
Jours ouvrables	1,7 %	74,1 %	7,1 %	18,0 %	100 %
Week-end	2,5 %	91,5 %	3,8 %	3,3 %	100 %
Ensemble	2,0 %	79,9 %	6,0 %	13,0 %	100 %

* Catégories de véhicules :

a	: bicyclettes	e	: camionnette : (charge utile < 1,5 t) et tracteurs routiers sans remorque.
b	: cyclomoteurs	f	: camions légers et moyens (charge utile > 1,5 t et < 5 t).
c	: motos et scooters	g	: camions lourds (charge utile > 5 t).
d1	: voitures sans remorque	h	: transports exceptionnels et camions avec deux remorques ou plus.
d2	: voitures avec remorque	i	: tracteurs agricoles.
		j	: véhicules de transport en commun.

Donc, sur les routes nationales, durant les jours ouvrables près d'un véhicule sur 7 le jour et plus d'un véhicule sur 4 la nuit sont des poids lourds.

. Débit journalier moyen (en véhicules/jour)

En 1980, sur les routes nationales, le débit journalier moyen des poids lourds était de 946 véhicules/jour.

Les débits moyens journaliers annuels des diverses catégories de véhicules et par catégorie de jour sont les suivants :

1980	Deux roues a + b + c	Voitures particulières d1 + d2	Camions légers e + f	Poids lourds g+h+i+j	Circulation motorisée c à j
Jours ouvrables de jour	105	4.326	420	850	5.652
Jours ouvrables de nuit (22 h-6 h)	19	990	90	438	1.522
Jours ouvrables	124	5.316	510	1.288	7.174
Week-end	189	6.813	286	244	7.445
Ensemble	145	5.807	437	946	7.263

1.2. Evolution 1970 - 1975 - 1980

. Répartition du trafic

Alors que la composition du trafic des routes nationales n'avait pratiquement pas évolué entre 1970 et 1975, on a observé entre 1975 et 1980 une diminution du pourcentage de circulation poids lourds :

	Deux roues a + b + c	Voitures particulières d1 + d2	Camions légers e + f	Poids lourds g+h+i+j	Circulation motorisée c à j
1970	2,8 %	78,9 %	6,3 %	14,2 %	100 %
1975	2,4 %	77,9 %	6,5 %	14,5 %	100 %
1980	2,0 %	79,9 %	6,0 %	13,0 %	100 %

. Débit journalier moyen (en véhicules/jour)

Sur les routes nationales, entre 1975 et 1980, alors que le débit journalier moyen toutes catégories de véhicules a augmenté de 12,1 %, le débit journalier moyen des poids lourds n'a augmenté que de 0,7 % :

	Deux roues a + b + c	Voitures particulières d1 + d2	Camions légers e + f	Poids lourds g+h+i+j	Circulation motorisée c à j
1970	147	4.200	337	756	5.321
1975	158	5.045	420	939	6.479
Variation 1975/1970	+ 7,5 %	+ 20,1 %	+ 24,6 %	+ 24,2 %	+ 21,8 %
1980	145	5.807	437	946	7.263
Variation 1980/1975	- 8,2 %	+ 15,1 %	+ 4,0 %	+ 0,7 %	+ 12,1 %

1.3. Evolution 1975 - 1980 - R.N. doublées par des autoroutes

Sont considérées comme doublées par des autoroutes, les routes nationales qui l'étaient au 1er janvier 1980, ce qui correspond à 5.172 kilomètres, les routes non doublées étant les autres routes nationales.

. Pourcentage de circulation poids lourds

La diminution du pourcentage de circulation poids lourds observée entre 1975 et 1980 sur les routes nationales s'explique en grande partie par une nette diminution de la part du trafic lourd sur les routes nationales doublées par une autoroute :

	RN doublées par une autoroute	RN non doublées par une autoroute	Ensemble des RN
1975	16,8 %	13,4 %	14,5 %
1980	13,4 %	12,9 %	13,0 %
Evolution 1980/1975	- 3,4 %	- 0,5 %	- 1,5 %

La diminution du pourcentage poids lourds est nettement plus importante pour les routes nationales doublées par une autoroute avant 1975 que pour celles qui l'ont été entre 1975 et 1980 :

	RN doublées par une autoroute avant 1975	RN doublées par une autoroute entre 1975 et 1980	Ensemble des RN doublées par une autoroute
1975	16,2 %	17,8 %	16,8 %
1980	11,9 %	16,3 %	13,4 %
Evolution 1980/1975	- 4,3 %	- 1,5 %	- 3,4 %

. Débit journalier moyen (en véhicules/jour)

La baisse de trafic constatée entre 1975 et 1980 sur les routes nationales doublées par une autoroute a été beaucoup plus importante pour les poids lourds que pour les véhicules légers :

	RN doublées			RN non doublées			Ensemble		
	VL	PL	Total	VL	PL	Total	VL	PL	Total
1975	8.005	1.612	9.617	4.870	756	5.626	5.540	939	6.479
1980	7.761	1.200	8.961	5.924	877	6.801	6.317	946	7.263
Variation 1980/1975	- 3,0 %	- 25,6 %	- 6,8 %	+ 21,6 %	+ 16,0 %	+ 20,9 %	+ 14,0 %	+ 0,7 %	+ 12,1 %

VL : véhicules légers (catégorie c à f)

PL : poids lourds (catégorie g à j)

Alors que sur les routes nationales doublées par une autoroute avant 1975, la circulation des véhicules légers a légèrement augmenté entre 1975 et 1980, sur les routes nationales doublées par une autoroute entre 1975 et 1980, la baisse de trafic concerne les véhicules légers et les poids lourds.

	RN doublées avant 1975			RN doublées entre 1975 et 1980			Ensemble des RN doublées		
	VL	PL	Total	VL	PL	Total	VL	PL	Total
1975	7.869	1.520	9.389	8.265	1.788	10.053	8.005	1.612	9.617
1980	7.958	1.077	9.035	7.384	1.435	8.819	7.761	1.200	8.961
Variation 1980/1975	+ 1,1 %	- 29,1 %	- 3,8 %	- 10,7 %	- 19,7 %	- 12,3 %	- 3,0 %	- 25,6 %	- 6,8 %

II - AUTOROUTES

2.1. Autoroutes concédées

Les données de trafic disponibles pour les autoroutes concédées sont obtenues par exploitation des informations recueillies lors de la perception des péages. Seules deux catégories de véhicules sont disponibles pour ce réseau : les véhicules légers et les poids lourds. La définition de la catégorie poids lourds varie suivant les sociétés concessionnaires, et même parfois d'une année à l'autre pour une même société. Cependant l'incertitude porte uniquement sur les camions légers (de charge utile 1,5 T à 5 T), et les résultats disponibles permettent d'avoir un bon ordre de grandeur de la circulation poids lourds. Seuls, des résultats toutes catégories d'heures et de jour confondues sont disponibles.

. Pourcentage de circulation poids lourds

En 1980, le pourcentage de circulation poids lourds a été sur les autoroutes concédées supérieur à 17 % ; il n'a cessé de croître au cours de ces dernières années :

	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Pourcentage de circulation poids lourds	9,0 %	13,6 %	14,4 %	14,5 %	15,6 %	16,7 %	17,4 %

Ce pourcentage de 17,4 % est calculé sur toutes les catégories de jour confondues. Si l'on tient compte de ce que la circulation des poids lourds est interdite les dimanches et jours de fête, ce résultat signifie qu'en dehors de ces jours, plus d'un véhicule sur 5 est un poids lourds sur les autoroutes concédées.

. Evolution des débits à réseau comparable

La croissance, à réseau comparable, du trafic poids lourds sur les autoroutes concédées a été entre 1975 et 1980 nettement plus rapide que celle du trafic des autres catégories de véhicules :

	1976/75	1977/76	1978/77	1979/78	1980/79
Toutes catégories de véhicules	+ 6,9 %	+ 7,8 %	+ 8,0 %	+ 5,4 %	+ 4,2 %
Poids lourds	+ 16,4 %	+ 14,2 %	+ 19,4 %	+ 12,8 %	+ 8,5 %

2.2. Autoroutes non concédées

Des comptages manuels identiques à ceux effectués sur les routes nationales ont été réalisés, pour la première fois en 1980, sur les autoroutes non concédées. Pour ce réseau, seuls les résultats de 1980 sont donc disponibles.

Pour 1980, le pourcentage de circulation poids lourds sur les autoroutes non concédées est de 11,5 % :

1980	Deux roues c	Voitures particulières d1 + d2	Camions légers e + f	Poids lourds g+h+i+j	Circulation motorisée c à j
Jours ouvrables de jours	0,7 %	80,2 %	6,4 %	12,7 %	100 %
Jours ouvrables de nuit (22 h à 6 h)	0,8 %	69,6 %	5,3 %	24,3 %	100 %
Jours ouvrables	0,7 %	77,9 %	6,2 %	15,2 %	100 %
Week-end	0,8 %	92,8 %	3,6 %	2,8 %	100 %
Ensemble	0,7 %	82,4 %	5,4 %	11,5 %	100 %

Donc, sur les autoroutes non concédées, durant les jours ouvrables, près d'un véhicule sur 8 le jour et près d'un véhicule sur 4 la nuit sont des poids lourds.

III - RESEAU NATIONAL

Comme indiqué ci-dessus, la catégorie de poids lourds recensée n'est pas parfaitement identique pour les autoroutes concédées, et les autres réseaux. L'hétérogénéité des définitions utilisées est cependant suffisamment limitée, pour qu'il soit intéressant d'agrèger les données disponibles pour les différents réseaux.

3.1. Résultats 1980

Sur l'ensemble du réseau national (routes nationales et ensemble des autoroutes), en 1980 les poids lourds effectuent 13,5 % des kilomètres parcourus :

1980	Longueur au 1.1.80	Parcours ttes catégories de véh. en 10 ⁸ véh. x km	Parcours poids lourds en 10 ⁸ véh. x km	Pourcentage de circulation PL
Routes Nationales	24.200 km	619,78	80,57	13,0 %
Autoroutes concédées	3.414 km	197,85	34,43	17,4 %
Autoroutes non concédées	1.481 km	241,71	27,80	11,5 %
Réseau national	29.095 km	1.059,34	142,80	13,5 %

3.2. Evolution 1970 - 1975 - 1980 (routes nationales et autoroutes concédées uniquement à l'exclusion des autoroutes non concédées)

Sur ce réseau, le trafic lourd représente en 1980 14,1 % des kilomètres parcourus et cette proportion a peu varié depuis 1970 :

	1970	1975	Evolution 75/70	1980	Evolution 80/75
Longueur au 1er Janvier	25.039 km	26.022 km	+ 3,9 %	27.614 km	+ 6,1 %
Parcours toutes catégories de véhicules en 10 ⁸ véh. x km	497,47	670,58	+ 34,8 %	817,63	+ 21,9 %
Parcours poids lourds en 10 ⁸ véh. x km	68,30	96,16	+ 40,8 %	115,0	+ 19,6 %
Pourcentage de circulation poids lourds	13,7 %	14,3 %	+ 0,6 %	14,1 %	- 0,2 %

NOTA : Les chiffres ci-dessus, pour les routes nationales et les autoroutes non concédées, ne sont pas tout-à-fait définitifs ; les dernières vérifications en cours ne sont cependant pas susceptibles de remettre en cause l'ordre de grandeur des chiffres présentés ni les conclusions des analyses effectuées.