

SYNTHÈSE DU DOCUMENT DE LA REGION RHONE ALPES (DRE) SUR POIDS LOURDS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Gérard BOUSSAC

Ce document s'appuie sur deux études confiées:

-au CETE LABO de Bron sur les accidents corporels impliquant un poids lourd. L'étude a porté sur 5551 accidents survenus dans la région entre 1986 et 1991.

-à un élève de l'ENTPE chargé de faire une étude qualitative des circonstances des accidents.

L'étude CETE LABO Les accidents de poids lourds sont plus fréquents en Rhône Alpes que sur l'ensemble du territoire, tant en proportion (13,5% au lieu de 6.5%), que pour la fréquence des accidents mortels que non mortels.

L'étude ne donne pas de comparaison avec d'autres régions à fort trafic.

Cette première étude démontre que la gravité des accidents où les poids lourds sont impliqués est nettement supérieure à celle des autres accidents de la circulation routière. Les accidents les plus graves ont lieu dans les petites agglomérations de moins de 2000 habitants, sur le réseau classique (routes nationales et routes départementales), la nuit.

Les vitesses moyennes sont assez largement supérieures à celles prévues par la réglementation. En agglomération, les victimes sont d'abord les piétons et les deux roues légers. Hors agglomération, les utilisateurs de camionnette sont les plus exposés.

Les poids lourds sont responsables dans près de 50% des accidents entre véhicules lourds et poids lourds. Les accidents les plus fréquents ont lieu la nuit puis dans l'ordre décroissant, sur route mouillée, en courbe, en rampe. Cet ordre des causes d'accidents est similaire sur l'ensemble des natures de voies du réseau routier.

Pour d'évidentes raisons de sécurité le rapport préconise d'inciter les poids lourds à utiliser les autoroutes.

La vitesse reste la cause principale de la gravité des accidents. Les tableaux annexés à cette note confirment l'importance des dépassements de la réglementation attribués aux poids lourds : de 40 à 85% de dépassement des vitesses autorisées !

L'étude ENTPE

La deuxième étude faite par un élève en fin d'étude de l'ENTPE renseigne qualitativement sur les circonstances de 123 accidents de Poids Lourds faisant l'objet du programme REAGIR (Enquêtes techniques sur des accidents mortels et propositions de solutions pour y remédier).

Cette étude contient des données socioéconomiques. On peut en retenir :

Le faible niveau de formation des conducteurs routiers. Sur la région seulement 51% des chauffeurs recrutés âgés de 16 à 25 ans ont le niveau 5 (CAP/BEP).

Sur 5000 permis poids lourds délivrés 10% le sont au titre d'une formation CAP/BEP. Les conducteurs routiers sont principalement originaires des petites villes ou de la campagne. Ils ont souvent travaillé dans l'industrie ou dans l'artisanat. Paradoxalement ils ont choisi ce métier pour rester dans leur région d'origine. Ils sont 71% contre 52% pour

SÉCURITÉ

l'ensemble des ouvriers à être propriétaire d'une maison individuelle.

L'âge moyen des conducteurs se situe dans la fourchette 37/40 ans. Le salaire mensuel net moyen est de 10000F tous éléments compris.

Les conditions de travail constituent l'explication essentielle du "turn-over" constaté, 25% des jeunes quittent l'entreprise dans les trois premières années recherchant des conditions de travail moins difficiles. Quelle que soit la taille de l'entreprise les durées de travail varient peu. Les situations les plus favorables se rencontrent dans les transports pour compte propre.

Pour les conducteurs absents 5 jours dans la semaine la conduite représente les 2/3 du temps total qui est de 58,8 heures. Pour ces chauffeurs :

-35% des journées comptent moins de 6 heures de sommeil.

-15% des journées comptent moins de 4 heures de sommeil.

Les conditions de repos dans les cabines sont particulièrement difficiles (isolation phonique et thermique insuffisantes).

Sur le plan économique, l'étude indique une baisse de l'atomisation des entreprises dans les pays du nord de l'Europe, pays où la déréglementation est forte. Par contre dans les pays où la réglementation demeure importante, le nombre de petites entreprises reste élevé, et la place du compte propre prépondérante.

Aux Etats-Unis, à une hausse des accidents lors de la déréglementation, succède semble-t-il, une stabilisation de ceux-ci.

Les données sur l'accidentologie :

Le taux de risque des accidents est faible durant les 4 premières heures de conduite.

Au delà de ce temps le niveau de risque s'élève. Après dix heures de conduite et douze heures d'amplitude le risque d'accident est extrêmement important.

Les risques dus à l'alcool et au tabac augmentent avec la longueur du tour et de l'ancienneté.

En moyenne chaque camion a un sinistre par an (pour 150 000km). Le coût est évalué par les assurances à 80000F pour les sinistres corporels et 8000F pour les dégâts matériels.

Parmi l'ensemble des sinistres, 36% sont des sinistres corporels. La plupart des entreprises ont entre 0,8 et 1,1 sinistre/an/camion.

Les contrôles

46% des 38000 journées contrôlées sur route comprennent une infraction à la durée de conduite journalière, près de 30% au temps de repos journalier.

Les infractions sur route ou en entreprise ayant fait l'objet d'une suite (avertissement ou procès verbal) sont inférieures à 5%.

En dehors d'un point sur la formation, les réflexions et propositions de ces deux études portent sur les aspects techniques touchant aux infrastructures, aux véhicules et aux règles de circulation de ceux-ci.

SÉCURITÉ

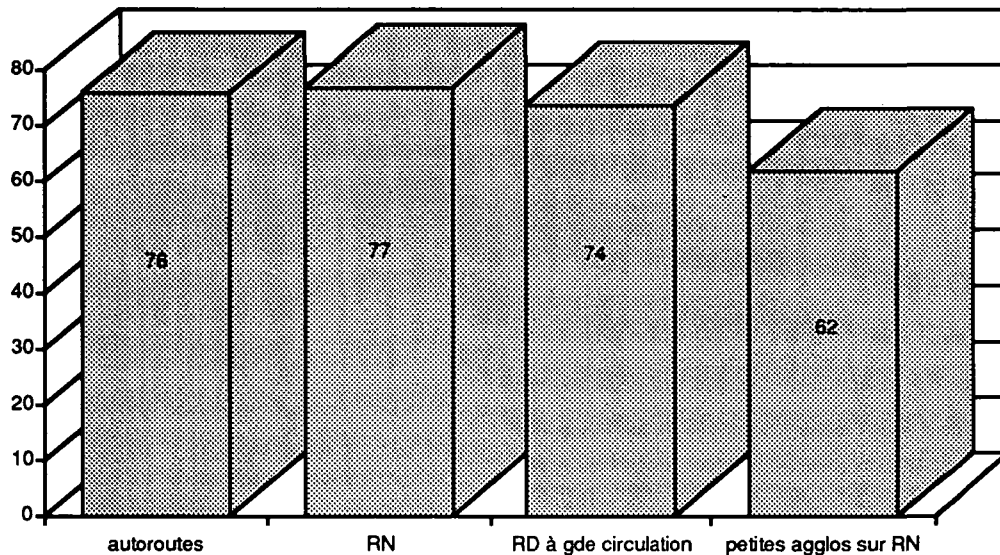
Les poids lourds et la vitesse

Valeurs indicatives des vitesses pratiquées par les plus de 19t de PTRA (1)

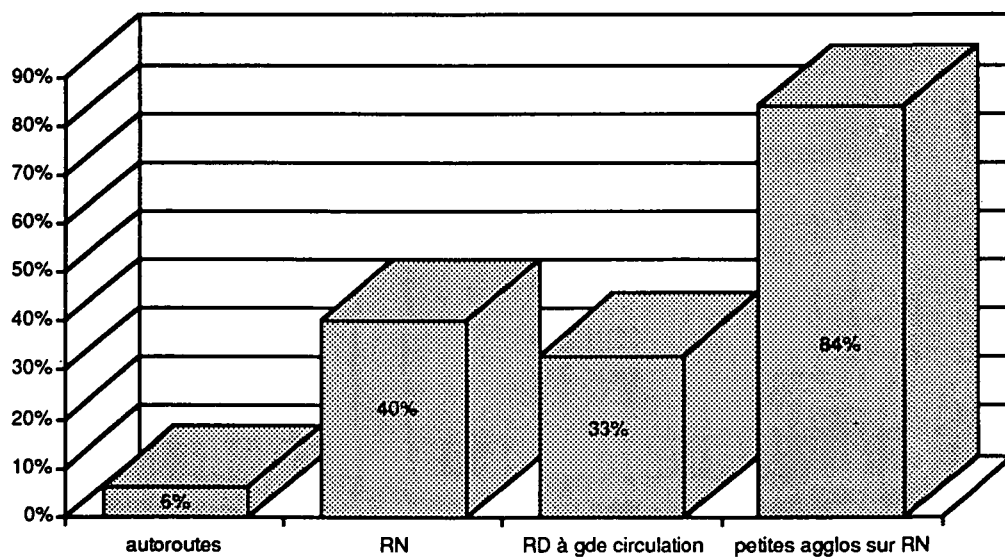
La limitation de vitesse en agglomération était encore de 60 km/h lors des mesures effectuées

Vitesse moyenne

km/h



Pourcentage de dépassement selon le type de voies

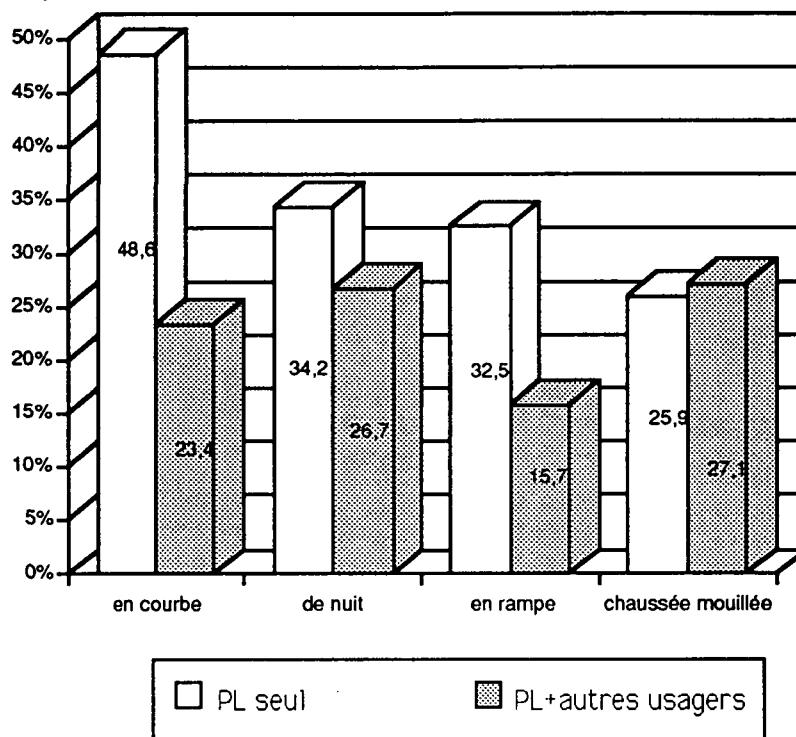


Le problème des vitesses excessives, du point de vue réglementaire, semble donc se poser surtout sur les routes nationales, tout particulièrement en agglomération.

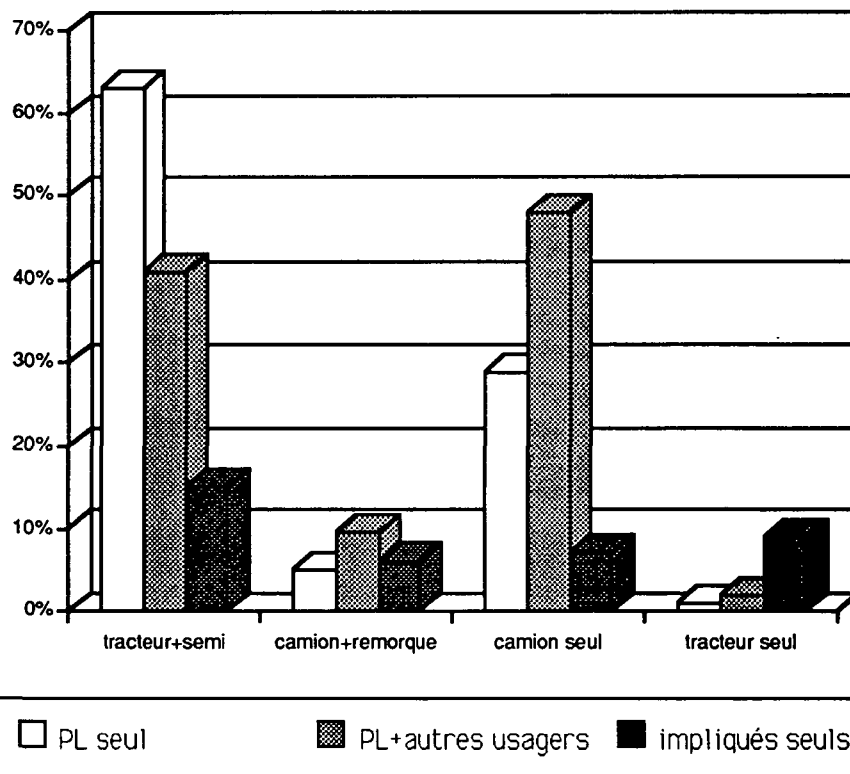
SÉCURITÉ

Les accidents de poids lourds seuls

Ils représentent 11% des accidents de poids lourds.
 Ils sont en moyenne moins graves (216 kF contre 361 kF).
 Ils se produisent plus souvent en courbe, en rampe et la nuit que l'ensemble des accidents de poids lourds.



Proportion d'accidents de PL seul par type de véhicule



Les pourcentages sont exprimés par rapport au total des accidents avec présence des poids lourds dans la région.

Il semble qu'il existe un risque particulier pour les tracteurs + semi-remorque puisque dans 15,2% des accidents où ils sont impliqués, il n'y a aucun autre antagoniste.

L'analyse de ce type d'accident montre qu'il semble lié à une perte de vigilance, car on en observe une forte proportion de 0h à 7h et de légères pointes après les repas (14h-15h) et après 20h.