

Rapport d'étude

Acceptabilité sociale des poids lourds

Situations et politiques en France et à l'étranger

Sommaire

1 - Introduction	6
2 - La situation de la France	8
3 - Synthèse de l'analyse comparative	13
4 - Analyse par question posée	16
5 - Analyse par pays	18
6 - Conclusion.....	18
7 - Annexes.....	19
Bibliographie	34

L'amélioration de l'acceptabilité sociale des poids lourds fait partie des objectifs poursuivis par le ministère de l'Ecologie et un groupe de travail a été constitué dès 2005 dans ce but. L'analyse des situations et politiques à cet égard dans plusieurs grands pays européens et en Amérique du Nord fut l'une des premières actions du groupe. Ses principaux résultats sont présentés dans ce rapport. En décrivant thème par thème la situation des poids lourds dans chacun des pays, qu'il s'agisse de sécurité routière, d'équipements ou d'opinion publique, l'analyse présentée dans ce document permet de comparer les situations à un instant donné (2005). Sans prétendre être exhaustive, cette comparaison apporte un éclairage très utile pour quiconque recherche à améliorer l'acceptabilité sociale des poids lourds.

Rapport d'étude

Acceptabilité sociale des poids lourds

Analyse comparative des situations et politiques à l'étranger

Collection les rapports

Participation à la réalisation de cette étude

Ce rapport d'étude fait la synthèse des principaux enseignements issus d'une enquête menée dans six pays développés et la province du Québec au Canada. L'enquête portant sur le thème de l'acceptabilité sociale des poids lourds a été réalisée en s'appuyant sur le réseau des agents du ministère en poste à l'étranger (dans les missions économiques ou dans le cadre des échanges de fonctionnaires avec des administrations étrangères) et sur les résultats de voyages d'études menés à l'étranger par des services du Ministère (DGR, Sétra).

Le Sétra (Matthieu Bereni) a mené l'analyse et la synthèse des différents apports. Pour leurs contributions sont remerciés :

- Marie Beauchemin (Québec) - Ministère des transports du Québec - Direction du transport routier des marchandises
- Marc Davy (UK) - Échange de fonctionnaire - Department for Transport
- Armand Der-Stepanian (Danemark) - Échange de fonctionnaire - Ministère des Transports et de l'Energie
- Denis Fourmeau (France) – Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables
- Frédéric Léchelon (UK) - Échange de fonctionnaire - Highways Agency
- Angel Martin Lopez (Espagne) – University Institute for Automobile Research
- Pierre Michaux (Espagne) - Conseiller Équipement -Transport Madrid, Ambassade de France à Madrid
- Sébastien Renaud (USA) - Échange de fonctionnaire - Federal Transit Administration
- Dominique Ritz (Allemagne) - Échange de fonctionnaire - BMVBS
- Manuelle Salathé (UK) - Échange de fonctionnaire - Highways Agency
- Bernard Tournour (France) - Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables.

1 - Introduction

1.1 - Contexte

Toutes les prévisions s'accordent pour reconnaître le rôle majeur que continuera de jouer le transport routier de marchandises dans la décennie à venir. Dans un tel contexte et considérant la volonté politique affichée de limiter le nombre d'infrastructures routières nouvelles, la question de la cohabitation entre les différents catégories d'usagers de la route est primordiale.

En France, différentes enquêtes ont montré que cette cohabitation ne se faisait pas dans les meilleures conditions. Les Français considèrent ainsi que les poids lourds sont des véhicules dangereux et gênants. L'époque à laquelle Max Meynier déclamait "les routiers sont sympas" semble définitivement passée.

Pour trouver des solutions, un groupe de travail a été constitué dès 2005 au Ministère de l'Ecologie afin de réunir, sous l'égide du CGPC (Conseil général des ponts et chaussées), les acteurs et tenter de faire le diagnostic des difficultés liées à la cohabitation des poids lourds avec les autres usagers et proposer les solutions adéquates. Parmi les premières demandes de ce groupe figure la réalisation d'une étude benchmarking, ou de parangonnage selon le terme consacré.

Grâce aux concours de plusieurs experts, cette étude propose des clés de compréhension aux situations et politiques appliquées – ou non - dans plusieurs pays vis-à-vis de leur trafic poids lourds. Cette étude serait incomplète sans l'établissement d'un point de repère, d'un référentiel, ce que nous avons pris en compte en répondant pour la France, le plus rigoureusement possible, au questionnaire soumis aux différents correspondants étrangers.

1.2 - Le questionnaire

Nous reproduisons ci-après le questionnaire envoyé. Ces questionnaires ont été renseignés par les différents contacts au cours de l'année 2005. Il faut ici souligner la qualité des réponses apportées, bien que parfois inégale. Chaque fois que le besoin s'est fait sentir, les réponses au questionnaire ont été complétées par différents documents consultables sur l'internet.

« Alors que le transport de marchandises repose largement sur le mode routier, la circulation des poids-lourds (PL) est stigmatisée. Les enquêtes auprès des usagers de la route montrent qu'une grande majorité des usagers considèrent que les PL sont dangereux et constituent une gêne pour la circulation. Or les perspectives à moyen et long terme font état d'une croissance notable du trafic de PL.

Un groupe de travail du ministère a été mis en place afin de répertorier et d'évaluer les mesures susceptibles d'améliorer l'acceptabilité sociale de la circulation des PL par les autres usagers et les riverains, ce qui, de plus, aurait un effet positif sur le fonctionnement du réseau.

Il souhaiterait avoir dans votre pays la réponse aux questions suivantes :

- 1. Définition :** quelle est la définition exacte d'un "poids lourd" dans votre pays de résidence (en France les poids lourds sont les véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3,5 tonnes). De même, il serait intéressant de savoir si les PL sont classés en différentes catégories faisant chacune l'objet de limites de vitesse spécifiques.
- 2. Opinion :** les enquêtes montrent qu'en France les usagers estiment la présence de PL sur le réseau routier dangereuse et gênante. Existe-t-il des données quantitatives et qualitatives sur ce sujet dans le pays étudié ? Détailler par catégories d'infrastructures (autoroutes, chaussées séparées, réseau secondaire..)
- 3. Sécurité :** quelles sont les données sur l'implication des PL dans les accidents de la route et notamment sur le nombre de tués, de blessés graves¹ ? Une politique spécifique de sécurité routière pour les PL existe-t-elle ou est-elle envisagée ?
- 4. Contrôle :** quelle politique de contrôle et de sanctions ? (priorités, moyens..) Quelle est l'organisation du contrôle des PL (à l'image des contrôleurs des transports terrestres en France) ? Quel statut des contrôleurs (de quelle administration dépendent ils ? fédérale ou nationale ?), Quels moyens à leur disposition (nombre d'agents ? équipements de pesage automatique ?), Quels pouvoirs de sanction, modalités d'intervention (interviennent-ils seuls ou sont-ils assistés par les forces de l'ordre...) ? Quelle évaluation en est faite ? (indicateurs, à défaut avis).
- 5. Politiques d'exploitation :** y a-t-il des mesures d'exploitation ou des expérimentations spécifiques pour la circulation des PL? Quelle évaluation en est faite ? Des mesures de type interdiction aux PL de dépasser ont-elles été testées? Dans quelles conditions ? (permanentes, par intermittence, sur quelles longueurs, sur quels types de voies)
- 6. Équipements spécifiques aux PL :** y a-t-il sur le réseau des équipements spécifiques aux PL (stationnement, aires de repos, etc.) ? Comment sont ils financés ? ».

¹ En 2005, année de réalisation de cette étude, la notion de blessé hospitalisé qui a remplacé celle de blessé grave n'était pas encore en vigueur.

2 - La situation de la France

Avant de rechercher à tirer des enseignements de l'analyse des situations rencontrées à l'étranger, il est essentiel de définir une référence pour les comparaisons. L'acceptabilité sociale des poids lourds en France constitue ce point de repère. Différentes études en possession du ministère de l'Écologie permettent de répondre aux questions soulevées dans cette étude.

2.1 - Définitions

Le code de la route français [1] est riche en définitions, notamment son article R311-1.

Une **semi-remorque** est une remorque destinée à être attelée à un autre véhicule de telle manière qu'elle repose en partie sur celui-ci et qu'une partie appréciable de son poids et du poids de son chargement soit supportée par lui (art. R311-1).

Un **véhicule articulé** est un ensemble composé d'un véhicule tracteur et d'une semi-remorque (art. R311-1).

Un **train double** est un ensemble composé d'un véhicule articulé et d'une semi-remorque dont l'avant repose soit sur un avant-train, soit sur le train roulant arrière coulissant de la première semi-remorque qui tient alors lieu d'avant-train (art. R311-1).

Un **train routier** est un ensemble constitué d'un véhicule à moteur auquel est attelée une remorque ou une semi-remorque dont l'avant repose sur un avant-train (art. R311-1).

Une **voiture particulière** est un véhicule à moteur ayant au moins quatre roues, à l'exclusion des quadricycles à moteur, destiné au transport de personnes, qui comporte au plus neuf places assises, y compris celle du conducteur, et dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes.

On en déduit donc que le poids lourd, dans son acceptation la plus générale est un véhicule de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur ou égal à 3,5 tonnes.

2.2 - Opinion

2.2.1 - L'étude CREDOC

Sur la question de l'opinion du public vis-à-vis des poids lourds, l'enquête du Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie (CREDOC) de juin 2005 [2], réalisée pour la Direction générale des routes apporte de nombreuses réponses sur la dangerosité et la gêne occasionnées par les camions. Cette enquête a été réalisée en face à face, auprès d'un échantillon de 2007 personnes, représentatives de la population âgée de 18 ans et plus, sélectionnées selon la méthode des quotas.

Les principaux résultats de cette enquête sont les suivants :

- la présence des PL dans la circulation n'est pas particulièrement bien perçue : 78% des enquêtés estiment que les PL sont dangereux. La dangerosité de ces véhicules est encore plus évoquée chez les non-conducteurs (85% parlent de dangerosité), les femmes, les personnes âgées, les catégories favorisées ;
- la gêne imputée aux poids lourds est inversement proportionnelle à la taille des axes empruntés : 81% des personnes interrogées ressentent une gêne significative² sur les routes départementales, contre 64% sur les grandes routes nationales et 40% sur les autoroutes. Globalement, ce sont 49% des personnes interrogées qui considèrent que les poids lourds provoquent une gêne importante sur les routes ;
- les événements météorologiques comme la pluie (27%) et le brouillard (23%) sont les facteurs les plus aggravants des désagréments causés par la présence des poids lourds. Sont ensuite évoquées l'étroitesse des voies de circulation (20%) et la densité de la circulation (16%). Ce sont surtout les personnes de plus de 40 ans qui se déclarent perturbées par les conditions météorologiques. Les jeunes sont, quant à eux, relativement

² D'après l'enquête, les gênes dites « significatives » regroupent les gênes considérées comme « insupportables » et « importantes » par les Français.

plus sensibles à l'étroitesse des routes et à la densité de la circulation quand il s'agit de cohabiter avec les poids lourds ;

- les comportements les plus ressentis comme des comportements à risque de la part des PL sont le non-respect des distances de sécurité entre les PL et la vitesse excessive.

Par ailleurs, l'enquête fait la distinction entre les gênes dites « insupportables » et celles considérées comme « secondaires ».

Les gênes de comportement dites « **insupportables** » sont :

- le non respect des distances de sécurité entre les PL (43%) ;
- la vitesse excessive de certains PL (43%) ;
- l'utilisation de la file de gauche des autoroutes par les PL (42%) ;
- la difficulté de dépassement des PL sur les routes départementales et nationales (35%).

Les gênes de comportement dites « **secondaires** » sont :

- le manque de visibilité lié au gabarit des poids lourds (26%) ;
- l'idée que les camions ne voient pas les voitures (23%) ;
- les difficultés de dépassement sur les autoroutes (22%) ;
- la différence de taille entre les véhicules lourds et légers (18%).

2.2.2 - Les études complémentaires

Deux autres études complètent ce diaporama des points de vue. Il s'agit de l'étude réalisée en octobre 2006 par IPSOS pour TLF intitulée « L'image du secteur des transports et de la logistique en France » [3] et l'étude auprès du grand public réalisée par IPSOS en novembre 2006, à la demande de Renault Trucks sur « Le transport routier de marchandises et l'image du poids lourds » [4]. Ces deux études ont porté respectivement sur des échantillons d'environ 1000 personnes chacune.

Elles tendent à montrer que :

- les leaders d'opinion (panel d'élus et de journalistes experts) ont une perception du transport routier de marchandises en général plus négative que le grand public : 70% du grand public contre 57% des leaders d'opinion ont plutôt une bonne image du secteur ;
- les leaders d'opinion sont très critiques sur les nuisances du secteur liées à la sécurité routière : 53% du grand public contre 25% des leaders d'opinion estiment que le TRM participe à la lutte pour la sécurité routière ;
- une minorité des français (36%) et des leaders d'opinion (18%) considère que le secteur fait des efforts en matière de lutte contre la pollution ;
- les problématiques du secteur ne sont pas suffisamment prises en compte par les pouvoirs publics et les élus nationaux et locaux (74% grand public / 62% leaders d'opinion) ;
- une majorité des français (54%) et des leaders d'opinion (59%) confirment l'intérêt de promouvoir ce secteur ;
- l'image des poids lourds n'est pas la même que celle des conducteurs routiers. Ainsi l'image des chauffeurs est relativement positive (très bonne ou assez bonne image pour 71% du public interrogé), tandis que celle des poids lourds est plutôt controversée (57% des français ont une image positive, 42% ont une image négative des poids lourds).

2.3 - Sécurité

2.3.1 - L'étude sectorielle de l'ONISR sur l'accidentologie des PL

Les données de la Sécurité Routière sont compilées et publiées annuellement par l'ONISR (Observatoire national interministériel de sécurité routière). Les données de 2004 [5], année de comparaison avec les données des autres pays, sont les suivantes :

- nombre total de tués : 5593 ;
- nombre de tués dans des accidents impliquant au moins un PL : 744 ;
- nombre d'accidents : 85390 ;
- nombre d'accidents impliquant au moins un PL : 4212.

Par ailleurs, l'ONISR publie périodiquement des études sectorielles sur la sécurité routière, dont certaines portent spécifiquement sur le thème des poids lourds. La dernière [6] a été publiée en 2006 et porte sur l'accidentologie des PL en 2005. Ses principales conclusions sont :

- la gravité des accidents impliquant au moins un poids lourd est 2,6 fois supérieure à celle observée pour l'ensemble des accidents ;
- les poids lourds sont moins impliqués que les autres véhicules dans les accidents corporels mais plus dans les accidents mortels ;
- la majorité des accidents impliquant au moins un poids lourd a lieu avec une voiture de tourisme ;
- ils ont lieu le plus souvent hors-intersection, plutôt en rase campagne qu'en milieu urbain, plutôt sur les routes départementales que sur les routes nationales et autoroutes ;
- ils ont lieu essentiellement entre 6 et 18h, du lundi au vendredi ;
- au cours des cinq dernières années, la diminution des accidents impliquant au moins un poids lourd suit la diminution de l'accidentologie générale (-27% entre 2001 et 2005) ;
- les conducteurs de poids lourds sont moins souvent responsables que les autres conducteurs dans les accidents impliquant au moins un poids lourd (d'après le fichier national des accidents, la responsabilité des conducteurs de poids lourds dans les accidents corporels à deux véhicules sans piéton est engagée dans 35% des cas et dans 51% des cas ils sont non responsables).

2.3.2 - L'étude CEESAR – BEA TT sur les accidents mortels impliquant au moins un PL

En 2006, pour le compte du BEA-TT (Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre), le CEESAR (Centre Européen d'Études de Sécurité et d'Analyse des Risques) a analysé 405 procès-verbaux d'accidents mortels en 2004 impliquant au moins un PL [7]. L'analyse montre que :

- les accidents impliquant un PL seul ont fait 42 tués et 1 blessé grave. Ces accidents résultent pour l'essentiel de pertes de contrôle et de déports. Dans près de 80% des cas, l'accident est lié au conducteur. Les causes invoquées sont la vitesse, les malaises et l'hypovigilance. L'infrastructure et le véhicule en lui-même sont très peu incriminés pour expliquer la survenue de l'accident ;
- les accidents PL contre un autre véhicule ont fait 284 tués et près de 50 blessés graves. Si 94% des tués sont des passagers des véhicules adverses, 98% des indemnes sont en revanche des occupants des PL impliqués dans les accidents. Enfin, 83% des blessés graves sont des occupants des véhicules adverses, 17% sont des occupants des PL. Dans plus d'un cas sur deux, ces accidents sont de type fronto-frontale. 1/3 de ces accidents sont de type frontal PL / latéral véhicule adverse. L'analyse de ces accidents montre en outre que la responsabilité des PL est très faiblement engagée (10% des cas). Le facteur humain est de nouveau largement invoqué pour expliquer la survenue de l'accident (90% des cas) ;

- les accidents PL contre un usager vulnérable (piétons, deux roues) ont fait 122 tués et 2 blessés graves. Contrairement aux situations précédentes, la responsabilité des PL est davantage engagée (44% des cas). Le facteur humain explique l'essentiel des accidents. Le rôle de l'angle mort et des vitesses excessives ou inadaptées est plus important dans le cas des accidents entre PL et 2 roues. Dans les situations d'accidents avec les piétons, les principaux facteurs explicatifs semblent être l'âge et l'état de santé du piéton.

2.3.3 - L'étude du CETE Nord-Picardie sur l'exploitation des fichiers BAAC

Le CGPC a commandé en octobre 2005 au Centre d'étude technique du Nord Pas-de-Calais (CETE NP) une exploitation des fichiers BAAC (Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels) entre 1993 et 2003.

Les principales conclusions de cette étude [8] sont :

- le risque d'implication des PL dans les accidents (nombre d'accidents impliquant un PL divisé par le nombre de km parcourus par les PL) baisse moins vite que celui des VL. Si ce taux reste moindre pour les PL par rapport aux VL sur route nationale, il n'en est plus de même sur autoroutes où une inversion a eu lieu à partir de 2002. La proportion de conducteurs de PL impliqués dans les accidents et dont le degré d'alcoolémie est supérieur à la limite réglementaire est largement moins forte que celle des autres conducteurs ;
- les conditions météorologiques n'ont pas d'impact particulier sur l'implication des PL dans les accidents corporels et mortels. C'est essentiellement l'obligation professionnelle des PL de rouler, quelles que soient les conditions météorologiques, qui est à l'origine de l'observation d'un plus grand nombre d'accidents impliquant les PL dans des conditions météorologiques « difficiles » ;
- les conducteurs de PL sont moins souvent responsables dans les accidents dans lesquels ils sont impliqués que les autres catégories d'usagers.

La nationalité des conducteurs n'étant plus codifiée dans les fichiers BAAC depuis 2004, il n'est plus possible d'avoir un niveau des risques en fonction de l'origine des conducteurs. Par ailleurs, les résultats ne pourraient faire l'objet d'une interprétation directe puisque la nature de la voirie empruntée, qui peut sensiblement varier en fonction de la nationalité des conducteurs, doit être prise en compte.

2.4 - Contrôles

Deux types de contrôle ont lieu . sur route et en entreprise [9] :

- sur route, il s'agit essentiellement de vérifier que les véhicules et leurs conducteurs appliquent le code de la route et les différents règlements (vitesse, poids, dimensions, temps de conduite et de repos, état des véhicules et de leurs équipements spécifiques, documents devant se trouver à bord). Ces contrôles sont réalisés par les forces de l'ordre (police nationale, gendarmerie, service des douanes) et par les contrôleurs des transports terrestres (DGMT) avec l'appui des forces de l'ordre.
- en entreprise par les contrôleurs des transports terrestres, les inspecteurs et contrôleurs du travail des transports et les agents des directions régionales de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DRCCRF). Ces contrôles portent principalement sur le respect des temps de travail et de repos, les conditions d'accès à la profession, les conditions de travail, le parc de véhicules et sa situation au regard des visites techniques obligatoires, la lutte contre les prix abusivement bas et le travail illégal.

2.5 - Politiques d'exploitation

Les projets favorisant le report modal du transport routier de marchandises vers les modes maritime, fluvial ou ferroviaire ont fait l'objet et font l'objet d'un soutien fort de la part du ministère de l'Écologie. Ainsi, l'autoroute

ferroviaire alpine mise en service en novembre 2003 permet à des tracteurs et/ou semi-remorques de traverser les Alpes de la Savoie jusqu'à Turin sur des wagons surbaissés. Quatre navettes circulent chaque jour dans chaque sens et parcourent les 175 km de trajet en 3h45.

Depuis septembre 2007, les 1060 kilomètres séparant Perpignan de Bettembourg (Luxembourg) sont reliés par une autoroute ferroviaire. Elle permet le parcours de cette distance en douze à treize heures contre dix-sept à vingt-deux heures par la route, à un prix inférieur d'environ 10%.

Autre service, l'autoroute de la mer Toulon – Rome, mise en service en janvier 2005, la ligne qui permet à quasiment tout type d'ensemble routier de relier Toulon à Rome en moins de quinze heures. Un navire roulier d'une capacité de 2 230 m de linéaire pour du matériel roulant, assure trois navettes hebdomadaires dans chaque sens.

L'interdiction aux poids lourds de dépasser [10] a fait l'objet de plusieurs expérimentations en France (sur l'A4, sur la RN83, sur 150 km d'itinéraire entre Poitiers et Bayonne). Ces interdictions ont été de 2 types : permanentes et par intermittence. Elles ont concerné le réseau routier et autoroutier à 2x2 voies en interurbain. Des seuils de PTAC différents ont été utilisés à chaque fois (de 3,5 à 19 t) ce qui souligne l'importance de la définition d'un poids lourd. Des évaluations approfondies ont eu lieu pour deux de ces trois expérimentations. Une nouvelle expérimentation a eu lieu au cours de l'été 2007 sur l'A7 entre Valence et Montélimar. Cette expérimentation, faisant usage des prévisions de trafic, se rapproche dans l'esprit d'une interdiction de type dynamique.

2.6 - Équipements de la route spécifiques aux PL

Des équipements spécifiques aux PL existent sur le réseau routier. Il s'agit principalement des aires de repos et de service. La présence de ces aires est indispensable pour permettre aux conducteurs de PL de respecter la réglementation sociale européenne dans les transports routiers relative aux temps de conduite et aux temps de repos.

Les difficultés liées à la carence en places de stationnement génèrent des comportements dangereux qui sont pour l'essentiel des stationnements sur les bretelles d'entrée ou de sortie d'aire, et dans les cas les plus graves sur les bandes d'arrêt d'urgence voisines. Au-delà du problème de la responsabilité administrative de l'Etat dont la négligence serait sans doute invoquée en cas d'incident grave, il s'agit en priorité de remédier à une situation qui met en péril la sécurité de tous les usagers de la route.

Les moyens mobilisés par les différents gestionnaires de réseau ne sont pas comparables, autant du point de vue financier que du point de vue réglementaire, c'est pourquoi les situations du réseau concédé et du réseau non concédé sont examinées séparément dans les paragraphes qui suivent.

2.6.1 - Sur le réseau concédé

Le réseau autoroutier concédé est équipé dès l'origine d'aires de repos et de services. La circulaire du 27 octobre 1987 définit la consistance des études à chaque étape : APS, APA pour les autoroutes neuves et synoptique des aires annexes pour les autoroutes en service. Pour les autoroutes neuves et sur l'ensemble de la liaison autoroutière, l'implantation des aires ainsi que le nombre de places de stationnement sont définis dans les schémas synoptiques des aires arrêtés par décision ministérielle au stade de l'avant projet sommaire. C'est ensuite, dans l'APA que le sous-dossier "Aires annexes" décrit pour chacune des aires le potentiel d'accueil des installations projetées, en distinguant les places affectées aux différents types d'usager, et le programme des services offerts.

En ce qui concerne les autoroutes en service, la programmation des investissements à réaliser s'inscrit dans le cadre des relations contractuelles entre l'Etat et les sociétés d'autoroutes. Les sociétés concessionnaires constituent des dossiers synoptiques comprenant une description de la situation existante, un diagnostic de

l'adéquation de l'offre à la demande et les aménagements à prévoir. Des contrats de plan quinquennaux fixent alors, pour chaque société, des objectifs pluriannuels en termes d'offre de stationnement. La répartition des places à réaliser sur les différentes aires est ensuite arrêtée dans un dossier synoptique modificatif.

Les investissements correspondant à ces opérations, qu'il s'agisse de liaisons nouvelles ou d'autoroutes en service, sont à la charge du concessionnaire.

Malgré ces nouvelles constructions, l'offre en stationnement sur le réseau concédé est encore insuffisante et l'on observe fréquemment des PL stationnées sur les bretelles d'accès aux aires et sur les bandes d'arrêt d'urgence aux abords des aires.

2.6.2 - Sur le réseau non concédé

La circulaire du 5 mai 94 définit pour les nouveaux tracés la consistance des études à chaque étape : APSI, APS, études de projet :

- APSI : si le statut de la voie programmée s'y prête, les services aux usagers sont explicités sans être positionnés de façon précise, conformément aux recommandations de l'ICTAAL³ ;
- APS : un plan synoptique, au sens de la circulaire du 23/08/78 mise à jour 21/01/91, permet de situer les aires de repos et de service prévues dans un département par rapport à celles existantes ou prévues dans les départements limitrophes et indique les interdistances pour les projets conduisant à un statut d'autoroute ou de route express, toujours conformément à l'ICTAAL ;
- études de projet : les aires de service et de repos figurent sur le plan général. Sont précisées pour chaque aire la nature des services proposés, le nombre de places de stationnement pour chaque catégorie de véhicules, en les justifiant en fonction des trafics et des interdistances. Pour les aires de service, un bilan économique sommaire permet d'apprécier la part des aménagements et de l'entretien qui pourra être financé par les concessionnaires. Pour les aires de repos, il est fait un bilan des équipements et des surfaces, par nature, à entretenir.

Les investissements sont à la charge de l'Etat pour les aires de repos et du (ou des) concessionnaire pour les aires de service.

Sur le réseau à statut d'autoroute ou de route express existant, il n'existe aucun document, similaire au dossier synoptique pour le réseau concédé, permettant de préparer une éventuelle mise à niveau.

Quant aux routes dépourvues de statut, aucun texte n'impose la réalisation d'aire de stationnement lors de leur construction, ou la mise à niveau en cas d'insuffisance de l'offre en stationnement.

3 - Synthèse de l'analyse comparative

Le tableau suivant contient les données essentielles de l'analyse comparative, obtenues à partir des réponses retournées et complétées par des données plus générales provenant de sources diverses citées en bibliographie.

Il fait la synthèse de l'ensemble des informations collectées, qui sont disponibles en annexe de ce document.

³ L'Instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison, circulaire du 12 décembre 2000, traite de la conception des autoroutes interurbaines, qu'il s'agisse de la réalisation d'infrastructures nouvelles ou de l'aménagement du réseau existant.

	Allemagne	Danemark	Royaume-Uni	Espagne
Données générales				
Population (millions)	82,4	5,4	60,6	40,4
Réseau routier (km)	232 000	72 250	388 000	660 000
Réseau « autoroutier » (km)	12 200	1030	3 520	11000
Définition du PL	PTAC>3,5 t	PTAC>3,5 t	PTAC>3,5 t	PTRA>6t et capacité de charge>3,5t
Opinion				
	<ul style="list-style-type: none"> Perception générale négative Efforts de communication de la part de la profession Désir du ministère des transports d'accroître l'ASPL 	Perception du danger par les conducteurs PL: 1) Pas de forte pression au travail pour les conducteurs 2) Pas de lien entre accidentologie et conditions de travail 3) Diminution du risque avec expérience	Enquête annuelle de la Highways Agency : doléances concernant les PL: 1) Insécurité (difficultés de dépasser les PL, non-respect des distances intervéhiculaire) 2) Encombrement du réseau	
Sécurité				
Nombre de tués total (2004, données CARE)	5 842	369	3 368	4 749
Dont dans accidents impliquant au moins un PL	779	65	449	766
% Tués dans acc avec PL	13,3	17,6	13,3	16,1
Nombre d'accidents	339 310	6 207	214 194	94 009
Dont accidents impliquant au moins un PL (>3,5t)	15 369	394	11958	5 486
% Accidents avec au moins un PL	4,5	6,3	5,6	5,8
Implication des PL dans les accidents	<ul style="list-style-type: none"> Très forte hausse des < 3,5t Baisse pour 3,5t< PTAC < 12t Très forte baisse des > 12t. 	<ul style="list-style-type: none"> Constante depuis 10 ans ; forte baisse des tués (-35%) Principales victimes : véhicules de tourisme et vélos. 	<ul style="list-style-type: none"> En baisse en 2004 par rapport à la période de 94-98, malgré une hausse de 18% du trafic PL 	
Lieu (Données ERSO 2004 si disponibles)	<ul style="list-style-type: none"> 50% en urbain 30% en rase campagne 20% sur autoroute 	<ul style="list-style-type: none"> 42% en urbain 51% en rase campagne 8% sur autoroute 	<ul style="list-style-type: none"> 21% en urbain 58% en rase campagne 13% sur autoroute 	<ul style="list-style-type: none"> 10% en urbain 85% en rase campagne 5% sur autoroute
Responsabilité du conducteur de PL	60% des accidents corporels		35% des accidents	
Causes	<ul style="list-style-type: none"> 13% des cas : non respect des distances intervéhiculaires 12% des cas : vitesses 8,5% de cas : non respect des priorités 		<ul style="list-style-type: none"> Erreurs de conduite Mauvaise qualité de la route, météo, état du PL, circulation de PL étrangers avec volant à gauche 	
Recherche de solutions	<ul style="list-style-type: none"> Extension et évaluation des interdictions de dépassement pour les PL Contrôle des distances intervéhiculaires (recherches de solution technologique) Renforcement des contrôles sur les temps de conduite et l'état des véhicules. 	<ul style="list-style-type: none"> Campagnes portant sur la vulnérabilité des cyclistes lors des virages à droite et le réglage des rétroviseurs Lancement d'une étude sur l'accidentologie impliquant les PL tournant à droite Réglage et utilisation des rétroviseurs de PL Nettoyage des pare-brises. 	<ul style="list-style-type: none"> Campagne contre l'endormissement au volant 	<ul style="list-style-type: none"> Objectif de réduction des accidents de la route avec les entreprises, au travers des plans de prévention des risques de travail
Contrôle				
Confié à	Police de la route par les Landër. Contrôles des PL par des agents fédéraux d'une administration autonome placée sous tutelle du ministère (BAG).	Police de la route assurée par la police nationale danoise.	Contrôle réalisé par une agence du ministère des transports (VOSA). Contrôle non automatisé pour l'instant des PL.	Forces de l'ordre
Développement de la pesée en marche des PL	x	x	✓	x
Politiques d'exploitation				
	<ul style="list-style-type: none"> mise en place d'une taxe PL mesures statiques : interdictions permanentes de dépassement pour les PL et abaissements de vitesses limites mesures dynamiques : détection du niveau de trafic pour chaque catégorie de véhicules et utilisation de PMV pour réguler de manière ponctuelle. 	Expérimentation de relèvement de la vitesse maximale autorisée sur autoroute pour les PL, de 70 à 80 km/h, généralisée à l'ensemble du réseau autoroutier depuis.	<ul style="list-style-type: none"> Expérimentation d'un programme de report modal de la route vers le rail avec compensation du surcoût associé au rail. Projet de recherches et formations visant à améliorer l'efficacité du transport routier en minimisant son impact environnemental. 	Aucune politique d'exploitation spécifique aux PL
Interdiction de dépasser pour les PL	✓ (permanente et dynamique)	✓ (par intermittence)	✓ (par intermittence, expérimentale)	x
Équipements spécifiques aux PL				
	Sur le réseau autoroutier : <ul style="list-style-type: none"> réseau très dense d'aires de repos publiques avec équipements réseau d'aires de repos financées par des exploitants privés, sans accès direct à l'autoroute. Pas d'équipement sur le réseau secondaire.	Deux catégories : <ul style="list-style-type: none"> Sur les aires de repos du réseau routier national -> emplacements spécifiques aux PL Sur l'ensemble du territoire -> des centres de transport privés. 	<ul style="list-style-type: none"> Gestion privée de la plupart des aires de stationnement. Nombre d'aires insuffisant et création de nouvelles aires peu aisée (coût, foncier). Édition d'un guide des aires privées à proximité des voies. 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun projet de création d'aires de repos et de stationnement pour les PL.

Pays-Bas	Québec	États-Unis	France
16,5	7,5	298,4	63,7
134 000	131000	4 165 000	951000
3 270	1970	75 000	10 500
PTAC>3,5 t	PTAC>4,5 t	PTAC>4,5 t	PTAC>3,5 t
<ul style="list-style-type: none"> Conducteurs de PL sensibles aux comportements agressifs. Les PL proposent l'utilisation des BAU et la création de voies supplémentaires Conducteurs VL sensibles à la densité du trafic. Les VL proposent d'interdire aux PL de dépasser sur tout le réseau en heures de pointe 	Enquête de satisfaction auprès des usagers: doléances: <ul style="list-style-type: none"> les dommages au réseau causés par les PL la vitesse excessive des PL le bruit généré en zone urbaine 	Etude universitaire : <ul style="list-style-type: none"> Sentiment de sécurité moindre sur autoroutes en raison du fort trafic PL Désir des PL d'apprendre aux conducteurs de VL la cohabitation avec les PL Conducteurs PL jugés agressifs par les conducteurs VL 	Enquête CREDOC/Direction Générale des Routes : <ul style="list-style-type: none"> 78% des personnes interrogées considèrent que les PL sont dangereux 49% considèrent que les PL provoquent une gêne importante sur les routes
1028	644	37 132	5 593
129	129	4 669	744
12,5	20,0	12,6	13,3
31635	142 936	6 181000	85 390
1240	13 182	4 15 000	4 212
3,9	9,2	6,7	4,9
			<ul style="list-style-type: none"> Constante pour les accidents mortels entre 2001 et 2005; tués en forte baisse (-35,6%)
<ul style="list-style-type: none"> 27% en urbain 48% en rase campagne 25% sur autoroute 	<ul style="list-style-type: none"> 50% des accidents en zones rurales ou forestières 	<ul style="list-style-type: none"> 61% en zone rurale 39% en zone urbaine 	<ul style="list-style-type: none"> 24% en urbain 64% en rase campagne 12% sur autoroute
		50% des accidents (hors acc. Impliquant des PL seuls)	35% des accidents corporels
	<ul style="list-style-type: none"> Vitesse Géométrie routière Conditions climatiques 	Comportement des conducteurs principalement: vitesse; fatigue; hypovigilance; non respect des distances intervéhiculaires; erreurs de conduite	<ul style="list-style-type: none"> Facteur humain dans 90% des accidents entre un PL et un autre véhicule Hypovigilance des conducteurs (VP et PL) Vitesse inadaptée
	<ul style="list-style-type: none"> Renforcement du contrôle des vitesses des PL Programme de détermination des causes de l'accidentologie PL Programme de suivi des comportements des conducteurs PL. 	<ul style="list-style-type: none"> Expérimentation contre la conduite agressive des conducteurs de véhicules de tourisme 	<ul style="list-style-type: none"> Formation continue obligatoire à la sécurité Recherche de gisements de sécurité routière pour les PL avec action du CGPC Extension et évaluation des interdictions de dépassement pour les PL Respect des distances intervéhiculaires et recherche de dispositifs électroniques à cet égard
Forces de l'ordre	Agence du gouvernement québécois : 300 contrôleurs routiers, qui sont à l'origine des agents de la paix. Contrôles sur le réseau routier, dans les postes et aires de contrôle.		Sur routes et en entreprises confié aux contrôleurs des transports terrestres (DGMT) et aux forces de l'ordre.
✓	✓	✗	✓
Programme d'utilisation de la largeur de la voirie: <ul style="list-style-type: none"> ouverture de la bande d'arrêt d'urgence à la circulation, temporairement création d'une voie supplémentaire en réduisant la largeur des autres voies utilisation de profils en travers variables. 	Mise en place d'un réseau de camionnage qui classe le réseau en 3 catégories: <ul style="list-style-type: none"> routes de transit où l'accès est autorisé à tout véhicule lourd routes restreintes où l'accès est autorisé aux PL sous certaines conditions routes interdites aux PL. Restrictions en période de dégel pour les PL.	3 exemples de mesures: <ul style="list-style-type: none"> interdiction de circulation des PL sur les voies rapides des autoroutes interdiction de circulation des PL sur certaines voies rapides urbaines interdiction de TMD sur certaines autoroutes Réflexion pour des voies réservées aux PL sur autoroutes.	<ul style="list-style-type: none"> Projet favorisant le report modal du trafic PL vers la mer et le rail extension de l'interdiction aux PL de dépasser ensemble de réflexions dans le cadre du Grenelle de l'Environnement (redevance kilométrique PL par ex.)
✓ (permanente, par intermittence & dynamique)	✗	✗	✓ (permanente et par intermittence, expérimentale)
	<ul style="list-style-type: none"> Pas d'équipements spécifiques pour les PL. Utilisation des haltes routières traditionnelles. En mode PPP, construction de nouvelles aires de service qui pourraient être spécifiques aux PL. 	<ul style="list-style-type: none"> Stationnement pour les PL sur les aires de repos. Développement d'un projet informant les conducteurs de PL sur la capacité disponible des aires de repos. 	Stationnement pour les PL sur les aires de repos et de service, mais en nombre insuffisant sur plusieurs itinéraires

4 - Analyse par question posée

4.1 - Données générales et définition

Dans le cadre de l'analyse comparative portant sur l'acceptabilité sociale des poids lourds, ce sont six pays développés et d'Europe et d'Amérique du Nord et la province du Québec, aux caractéristiques assez dissemblables, qui ont été « étudiés ». Ces différences portent autant sur l'importance de leur population que sur l'étendue de leurs réseaux routier et autoroutier.

On notera néanmoins une homogénéité concernant la définition du poids lourd, qui est un véhicule de plus de 3,5 t en Europe et de plus de 4,5 tonnes en Amérique du Nord.

4.2 - Opinion

Les PL font l'objet de peu d'études officielles. Si toutefois, des études leur sont consacrées, elles se caractérisent souvent par une volonté manifeste de ne pas aborder le sujet "frontalement". De plus, les PL ne semblent pas susciter de débats de fond dans la plupart des pays.

Néanmoins, il apparaît que les PL sont la plupart du temps associés à une notion de gêne, qui concerne :

- l'insécurité, due principalement à une vitesse excessive ;
- la congestion, aggravée par la présence des PL ;
- l'agressivité des conducteurs de PL envers les conducteurs de VL, et réciproquement.

4.3 - Sécurité

A l'exception du Québec, les données sur l'insécurité routière font de nouveau apparaître une certaine homogénéité, tant au niveau de la proportion de tués dans des accidents impliquant au moins un PL (entre 12,5 et 17,6%) que de la proportion d'accidents impliquant au moins un PL (entre 3,5 et 6,7%). Pour la France⁴, les valeurs sont respectivement de 13,3% et 4,9%. Les données du Québec étant fortement différentes des autres, il convient de s'interroger sur la méthodologie de comptage et de recueil des données pour expliquer un tel écart.

Malgré une certaine disparité du niveau de réponse pour les pays « questionnés », on peut remarquer que :

- les nombres de tués et d'accidents impliquant les PL ont dans l'ensemble chuté depuis une dizaine d'années. Ce constat ne s'applique pas aux véhicules de transport de marchandise de moins de 3,5 tonnes ;
- les réponses au questionnaire ne permettent pas de dresser des conclusions au sujet du partage des responsabilités ou du rôle du lieu et de la catégorie de voirie utilisée lors des accidents impliquant au moins un PL ;
- la vitesse fait partie des causes principalement évoquées pour expliquer l'insécurité routière liée aux PL. Les défauts mécaniques des PL sont minoritairement cités. Les erreurs de conduite, a priori liées à l'état de fatigue des conducteurs sont aussi invoquées ;
- aucune politique de sécurité routière spécifique aux PL n'est menée dans les pays questionnés, à l'exception du Québec, dont l'accidentologie semble très fortement liée au trafic PL et des Etats-Unis qui mènent des

⁴ En 2004, on dénombrait en France, 744 tués dans des accidents impliquant au moins un PL parmi 5593 tués au total, et 4212 accidents impliquant au moins un PL parmi 85390 accidents au total.

expérimentations dans le but de diminuer les comportements agressifs des conducteurs de véhicules particuliers à l'égard des conducteurs de PL.

4.4 - Contrôle

Les PL font peu l'objet de contrôles spécifiques (sous réserve d'un problème d'information à ce sujet des répondants au questionnaire).

Il faut noter que le Royaume-Uni, les Pays-Bas et le Québec, comme la France, développent le dispositif de pesée en marche ou pesée dynamique des PL et dans des conditions d'utilisation similaires (le dispositif permet une pré-sélection des véhicules en surcharge, complété par un contrôle statique sur aires de repos en aval, ou en entreprise).

4.5 - Politique d'exploitation

Les enseignements sont multiples au sujet des politiques d'exploitation, qui semblent bien adaptées aux spécificités de chaque pays.

Dans l'ensemble, deux types de mesures sont utilisées : des mesures statiques qui sont par définition « permanentes », et des mesures dynamiques qui évoluent avec l'intensité du trafic mesurée. Pour l'heure, les mesures statiques sont les plus répandues.

Les politiques d'exploitation s'appuient sur des mesures concernant :

- la vitesse des PL et des VL (abaissement ou relèvement) ;
- les caractéristiques physiques de la voirie (son élargissement ou l'introduction de voies supplémentaires en réduisant la largeur des voies existantes) ;
- l'usage de la voirie (mise en place de l'interdiction de dépasser pour les PL) ;
- le transfert modal de la route vers le rail, les voies fluviales ou la mer.

L'interdiction de dépassement pour les PL est une des mesures les plus communes (4 pays sur 7) bien qu'elle prenne différentes formes (permanente, par intermittence ou dynamique) et que son niveau d'avancement varie également (à l'état expérimental dans 2 pays sur 4, comme en France).

4.6 - Équipements de la route spécifiques aux PL

La plupart des pays semblent être dans la même situation au sujet des aires de repos, avec :

- un réseau d'aires utilisées aussi bien par les PL que les VL sur les grands axes de circulation ;
- un réseau d'aires privées qui sont à proximité des grands axes et d'accès faciles, et qui permettent de mieux contrôler les paramètres fonciers et financiers liés à la gestion de ces aires.

Dans tous les cas, la notion d'information semble primordiale à ce sujet et les solutions britannique (édition d'un guide des aires privées) et américaine (projet d'information en temps réel des capacités disponibles) semblent être des réponses adaptées dans un premier temps.

5 - Analyse par pays

En privilégiant une approche très générale au sujet de l'acceptabilité sociale des PL, cette étude a permis de mettre en avant des ressemblances et des différences entre pays, qui ne se limitent pas à des considérations géographiques.

De manière très sommaire, les éléments présentés dans cette étude font apparaître trois groupes de pays :

- les pays d'Europe du Nord : L'Allemagne, le Royaume-Uni, les Pays Bas et le Danemark ;
- le pays d'Europe du Sud : l'Espagne ;
- les pays d'Amérique du Nord : Etats-Unis et Québec.

Les pays d'Europe du Nord, desquels la France est assez proche dans son rapport aux PL, se caractérisent par une volonté d'améliorer l'acceptabilité sociale des PL. Elle se traduit par la recherche de leviers d'actions aussi bien sociaux que technologiques et la mise au point d'outils de contrôles appropriés. Conscients de l'importance primordiale des enjeux liés à la sécurité routière et à l'utilisation efficace d'un réseau à capacité limitée, ces pays se caractérisent par une volonté forte de compréhension et de maîtrise du trafic VL et PL sur leurs réseaux, ce qui les amène à poursuivre des expérimentations et à encourager les recherches à cet effet. Dans ce contexte, la France se rapproche sur de nombreux points des pays d'Europe du Nord.

Le seul pays d'Europe du Sud étudié, l'Espagne, ne fait pas partie du groupe précédent car il semble, au regard de l'absence de politique de sécurité routière liée aux PL ou de l'absence d'expérimentations spécifiques aux PL, que l'Espagne ne se sente pas aussi concernée par l'acceptabilité sociale des PL.

Enfin, les pays d'Amérique du Nord font face à des problèmes différents. La question de la congestion ne motive pas comme en Europe du Nord des expérimentations d'interdiction de dépassement. L'utilisation plus répandue de véhicules articulés et très longs explique, entre autres, que le Québec et les Etats-Unis font face à des enjeux différents.

6 - Conclusion

Les Français sont catégoriques sur la question des poids lourds qu'ils considèrent dangereux et gênants. C'est donc sans surprise qu'ils ont occupé le devant de la scène lors du Grenelle de l'Environnement qui s'est tenu à la fin de l'année 2007. A moins d'un élargissement des voies existantes qui permettrait une meilleure cohabitation des véhicules, ce que les conclusions du Grenelle ont définitivement exclu, l'amélioration de l'acceptabilité sociale des poids lourds passera par des mesures alternatives telles que l'utilisation de politiques d'exploitation novatrices et le renforcement du report modal de la route vers d'autres modes.

Dans l'attente de ces changements et pour remédier au problème de la dangerosité ressentie des poids lourds, le renforcement des contrôles et la poursuite de l'effort de recherche, notamment sur les dispositifs permettant de prévenir l'hypovigilance des conducteurs routiers, semblent indispensables.

L'examen des situations respectives de plusieurs pays permet de rapprocher la France des pays d'Europe du Nord. Partageant les mêmes préoccupations quant à l'utilisation de réseaux souvent congestionnés, et le même désir de lutter contre l'insécurité routière, les pays d'Europe du Nord trouvent et trouveront un intérêt certain dans l'observation vigilante de leurs différentes expériences afin de tirer rapidement profit des initiatives heureuses des uns et des autres. A la fois observatrice et observée, nul doute que la France continuera d'occuper une place centrale dans les prochaines années.

7 - Annexes

7.1 - Allemagne

Définitions

Comme en France, le PL est un véhicule destiné au transport de marchandises dont le PTAC > 3,5t.

Les règles applicables varient en fonction des caractéristiques du véhicule. Par exemple :

- interdictions de circulation pour les PL > 7,5t ;
- péage autoroutier (LKW Maut) pour les PL > 12t et varie en fonction de la classe d'émission et du nombre d'essieux
- vitesses maximales autorisées variant en fonction du poids du véhicule.

7.1.1 - Opinion

A priori, il n'existe pas d'étude d'opinion officielle en Allemagne sur les PL. Cependant, d'avis général, le trafic PL est plutôt perçu négativement par la population. Il faut noter que les entreprises de transport routier allemandes font des efforts de communication importants et de qualité envers la population pour améliorer l'image du transport routier.

Double constat : le trafic PL est croissant et inévitable. Le ministère des transports allemand souhaite renforcer l'ASPL.

7.1.2 - Sécurité

- Publication d'un rapport public annuel sur l'accidentologie liée aux PL.
- Catégorie de véhicules
- Les données montrent que l'accidentologie du transport de marchandise est très contrastée. Entre 1991 et 2004, les véhicules de transport de marchandise de moins de 3,5 tonnes ont connu une très forte croissance de leur implication (+78%). La part des véhicules de PTAC compris entre 3,5 et 12 tonnes a significativement diminué, alors que l'accidentologie des PL de plus de 12 t a très fortement diminué (-51% pour les plus de 12t sans remorque).
 - **Où**
 - 50% en milieu urbain ;
 - 29% en rase campagne hors autoroute ;
 - 21% sur autoroute.
 - **Responsabilité**

Conducteurs de véhicules routiers de marchandises reconnus responsable dans 58% des accidents corporels. En cas d'accident, le conducteur de PL a cinq fois moins de risque d'être tué que le conducteur de l'autre véhicule.
 - **Causes**
 - 12% vitesse ;
 - 13% non respect des distances intervéhiculaires ;
 - 8,5% non respect des priorités ;
 - 5,5% erreur de conduite dans un virage ;
 - 1,3% alcool.
 - **Mise en place d'une politique de sécurité routière spécifique aux PL :**

Aucune pour l'instant

- Démarches engagées par les différents acteurs de la sécurité routière :
 - Extension et évaluation des interdictions de dépassement PL dans certaines zones ;
 - Mesures pour imposer des intervalles de sécurité entre PL et incitation à installer des dispositifs électroniques d'aide à la conduite à cet égard ;
 - Renforcement des contrôles routiers portant sur les temps de conduite et l'état des véhicules ;
 - Rapide mise en œuvre de la directive 2000/30/EG sur les contrôles techniques et utilisation aux fins de contrôle des aires douanières dorénavant inutilisées aux frontières ;
 - Meilleure formation initiale et continue des conducteurs PL.

7.1.3 - Contrôle

- Police de la route assurée par les Länder.
- Contrôles des PL effectués par des agents fédéraux relevant d'une administration autonome (BAG : Bundesamt für Güterverkehr) placée sous la tutelle du ministère fédéral des transports. Les agents, en uniforme, sont habilités à arrêter les PL sans le recours aux forces de l'ordre.

7.1.4 - Politiques d'exploitation

- Méthode générale : accroître l'efficacité d'ensemble du système de transport et cela en vue de limiter la hausse du trafic.
- Moyens :
 - moins de trajets à vide ;
 - favoriser les modes alternatifs ;
 - tarification de l'usage de l'infrastructure avec la LKW-Maut ;
 - limiter les reports de trafic PL hors du réseau à péage (étude de l'extension de la LKW-Maut au réseau routier secondaire.
- Sur les autoroutes principalement. Deux types de mesures :
 - Statiques : interdictions permanentes de dépassement pour les PL à heures fixes ou mesures spécifiques aux PL lors de travaux, comprenant l'interdiction de dépassement et des abaissements de vitesses limites ;
 - Dynamiques : détection du niveau de trafic pour chaque catégorie de véhicule et utilisation de panneaux à message variable pour afficher des limitations de vitesses conseillées ou obligatoires, des interdictions de doubler, des propositions d'itinéraires.

7.1.5 - Équipements spécifiques aux PL

- Réseau secondaire : pas d'équipements spécifiques.
- Réseau autoroutier : deux catégories :
 - Réseau très dense d'aires de repos publiques avec équipements (stations services, restaurants, etc.), avec une prise en compte croissante du trafic PL (de plus en plus d'emplacements réservés aux PL). Les aires sont prises en charge par le Bund mais leur aménagement et entretien est assuré par les Länder concernés, par délégation du Bund. Ces aires sont en accès direct sur les autoroutes ;
 - Réseau d'aires de repos financées par des exploitants privés. Ces aires ne sont pas en accès direct à l'autoroute. Services aux PL, restaurations, hébergement.

7.2 - Danemark

7.2.1 - Définition

- Comme en France, le PL est un véhicule destiné au transport de marchandises dont le PTAC > 3,5t.

7.2.2 - Opinion

- Absence d'études quantitatives ou qualitatives ;
- Mais une étude de 2000 portant sur la perception du danger et du risque d'accident qu'ont les chauffeurs de PL qui conclut que :
 - Pas de ressenti d'une forte pression au travail par les conducteurs de PL ;
 - Pas de lien entre les conditions de travail et l'accidentologie PL ;
 - Diminution du risque d'accident avec l'expérience.

7.2.3 - Sécurité

- Publication d'un rapport public annuel sur l'accidentologie, comprenant l'accidentologie liée aux PL ;
- **Implication des PL**
 - Dans l'ensemble, depuis dix ans, le nombre de tués dans des accidents au Danemark a fortement diminué (environ 35%). L'implication des PL est restée à peu près constante (environ 20% des accidents mortels impliquent un PL) ;
 - De même, le nombre de blessés graves a fortement diminué (-42%). Le nombre de blessés graves dans des accidents impliquant au moins un PL ayant lui aussi fortement baissé, l'implication des PL dans les accidents entraînant des blessés graves est restée à peu près constante à 7% ;
 - Les victimes les plus fréquentes lors d'accidents impliquant des PL sont des conducteurs de véhicules de tourisme et les cyclistes ;
 - Les collisions avec l'arrière des véhicules PL figurent parmi les accidents les plus fréquents avec les PL.
- **Causes de la gravité des accidents**
 - Non port de la ceinture
- **Mise en place d'une politique de sécurité routière spécifique aux PL :**
 - Nombreuses campagnes ciblées sur les PL (collaboration entre le conseil de la sécurité routière, la direction de la circulation routière et la police nationale) ;
 - Axe de communication : la vulnérabilité des cyclistes lors des mouvements de camions vers la droite ; communication sur le réglage et l'utilisation des rétroviseurs des PL et le nettoyage des pare-brise.
 - Lancement d'une analyse de l'accidentologie liée aux PL tournant à droite pour l'établissement de propositions sur les véhicules, l'infrastructure et les règles de conduite.

7.2.4 - Contrôle

- Police de la route assurée par la Police nationale danoise.
- Campagnes de contrôle du bon réglage des rétroviseurs.

7.2.5 - Politiques d'exploitation

- Deux expérimentations concernant les PL, sur 2 ans :
- Relèvement expérimental de la vitesse maximale autorisée sur autoroutes de 70 à 80 km/h : sur l'ensemble du réseau autoroutier pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes. Conséquences : aucun signe

d'aggravation de l'accidentologie ni d'augmentation de la vitesse moyenne pour les véhicules concernés par la mesure. Depuis, le relèvement de vitesse maximale autorisée pour les véhicules de plus de 3,5t a été généralisé de manière permanente à l'ensemble du réseau autoroutier danois.

- Expérimentation de l'interdiction de dépassement, de type statique (de 6h à 18h en semaine) sur 100 km d'autoroutes, réparties en 11 sections, pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes. L'interdiction de dépassement semble être en mesure d'améliorer les conditions de trafic pour les VL sans pénaliser le trafic PL. De plus, la mesure ne semble pas avoir d'impact notable sur l'accidentologie des sections expérimentales, en comparaison avec les sections de référence. En revanche, les conditions de circulation se sont dégradées en entrée et sortie de sections expérimentales. Extension de cette interdiction de 100 à 215 km au 1er septembre 2005.

7.2.6 - Équipements spécifiques aux PL

- Deux catégories d'équipements :
 - Sur les aires de repos du réseau routier national, des emplacements spécifiques réservés aux PL ;
 - Sur l'ensemble du territoire, des «centres de transport» privés, offrant aux PL ravitaillement, essence, restaurant, repos, garages, etc.

7.3 - Royaume-Uni

7.3.1 - Définition

- Comme en France, le PL est un véhicule destiné au transport de marchandises dont le PTAC > 3,5t ;
- Les règles applicables varient en fonction des caractéristiques du véhicule. Par exemple : vitesses maximales autorisées variant en fonction du poids du véhicule (3,5 t, 7,5t), du nombre de remorques, du caractère articulé ou non.

7.3.2 - Opinion

L'enquête de satisfaction annuelle de la Highways Agency auprès des usagers (sur les réseaux routiers et autoroutiers) permet de faire les constats suivants :

- Deux doléances principales concernant les PL :
 - Insécurité
 - Encombrement du réseau
- La question de l'insécurité est justifiée par :
 - Difficulté pour doubler les PL
 - Non respect des distances intervéhiculaires
 - Création de turbulences d'air (pour les motos notamment).

7.3.3 - Sécurité

- Publication d'un rapport public annuel sur l'accidentologie liée aux PL.
- **Implication des PL**
 - Les PL sont impliqués dans 27% des accidents mortels ou corporels sur les autoroutes et 18% sur les autres voies ;
 - Le taux est plus fort si l'on ne considère que les accidents mortels. Sans distinction de type de voie : 1 accident mortel sur 3 implique un PL.
- Évolution favorable : si l'on compare les données entre la moyenne 94-98 et 2004, on s'aperçoit qu'il y a une diminution de 30% du nombre d'accidents mortels et corporels impliquant des PL alors que le trafic PL a augmenté de 18% dans la même période.
- **Responsabilité**
 - Dans 35% des cas, l'erreur de conduite du chauffeur de PL (erreur d'inattention dans la moitié des cas).
- **Causes**
 - Principale : erreur de conduite ;
 - Secondaires : la qualité de la route, la météo ou l'état du PL ;
 - Circulation de PL étrangers dont le volant est à gauche, et habitués à des règles de conduite et de sécurité différentes.
- **Mise en place d'une politique de sécurité routière spécifique aux PL :**
 - Aucune pour l'instant, si ce n'est la mise en garde contre l'endormissement au volant des professionnels de la route.

7.3.4 - Contrôle

- Mission confiée à une agence du ministère des transports (VOSA, Vehicle and Operator Service Agency).
- Contrôle des PL non automatisé pour l'instant, à l'appréciation des contrôleurs de la VOSA.
- Expérimentations de pesée en marche (WIMS, Weighing in Motion System). Système semblable au projet français. Taux de « réussite » des contrôles passé de 20 à 95%⁵. Le ministère a décidé de la généralisation du système, sur 25 sites pour un coût de 15 millions de livres.

7.3.5 - Politiques d'exploitation

- Expérimentation de l'interdiction de dépassement pour les PL, de type statique (de 7h à 19h) sur 5 km d'autoroutes, pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes, pendant 18 mois. Dans l'ensemble, diminution des temps de trajet pour toutes les catégories de véhicule et large diminution de la proportion de PL circulant sur la voie rapide. Toutefois, il est probable que cette proportion puisse encore être diminuée, par l'intermédiaire du renforcement des contrôles par exemple. En outre, il semblerait que l'interdiction de dépassement ait un impact positif sur l'accidentologie.
- Expérimentation d'un programme de report modal de la route vers le rail avec compensation du surcoût associé au rail.
- Politique de réduction de l'impact sur l'environnement du transport routier par l'intermédiaire de formations sur les techniques de conduite, de lancement de programmes de recherche sur l'accroissement de l'efficacité du transport routier et la réduction de son impact sur l'environnement.
- Projet de lancement de « Low emission zone », visant les véhicules de plus de 3,5 tonnes, sur l'agglomération de Londres : paiement d'une taxe par les véhicules ne respectant pas des seuils maximaux d'émissions.

7.3.6 - Équipements spécifiques aux PL

- Gestion privée de la plupart des aires de stationnement ;
- Nombre d'aires insuffisant (en regard des temps de conduite) ;
- Création de nouvelles aires compromis par le coût (rythme lent de construction à prévoir) ;
- Aménagement des aires existantes difficile car d'avis de gestionnaire privé, les PL occupent beaucoup de places sur les parkings pour de faibles consommations dans les restaurants et magasins ;
- Nouvelle initiative : édition d'un guide recensant toutes les aires privées à proximité des voies, en cinq langues, et abordant les principes de sécurité routière et de comportement au R-U.

⁵ Rapport entre le nombre de véhicules verbalisés et le nombre de véhicules arrêtés.

7.4 - Espagne

7.4.1 - Définition

- Le PL est « un véhicule destiné exclusivement au transport de marchandises, d'un poids maximal autorisé supérieur à 6 tonnes et d'une capacité de charge supérieur à 3,5 tonnes ».

7.4.2 - Opinion

- Absence d'études quantitatives ou qualitatives.

7.4.3 - Sécurité

- Publication d'un rapport public annuel sur l'accidentologie, comprenant l'accidentologie liée aux PL.
- **Implication des PL**
 - Dans l'ensemble, entre 2003 et 2005, le nombre de tués dans des accidents en Espagne a fortement diminué (-17,4%, passant de 4029 à 3329) ;
 - Le nombre de tués parmi les conducteurs de PL est passé de 72 à 50.
- **Mise en place d'une politique de sécurité routière spécifique aux PL :**
 - Absence de politique spécifique de sécurité routière pour les PL dans le Plan Stratégique sur la sécurité routière 2005-2008, élaboré par la direction générale de la circulation du ministère de l'intérieur ;
 - Mais la diminution du nombre d'accidents impliquant au moins un PL fait partie des objectifs du plan.
- **Recommandations**
 - La formation continue, et le recyclage obligatoire des chauffeurs professionnels doit permettre d'améliorer leurs connaissances, leurs comportements et leurs aptitudes dans le sens d'une plus grande sécurité du transport routier ;
 - Des contrôles automatiques et plus efficaces : limiteurs de vitesses, tachygraphes analogiques ou digitaux ;
 - Un dialogue renforcé avec les secteurs professionnels concernés. Les entreprises seront invitées à promouvoir une réduction des accidents de la route au travers de leurs plans de prévention des risques de travail.

7.4.4 - Contrôle

- Aucune politique de contrôle et de sanction spécifique aux PL ;
- Le contrôle des véhicules sur les conditions techniques et les règles de circulation est fait par le Ministère de l'industrie, du commerce et du tourisme par le biais des centres d'inspection technique des véhicules. Ces contrôles ont lieu de façon régulière suivant l'âge du véhicule et le type de véhicule. Les autres contrôles (poids, assurance, dimensions, etc.) est réalisé par le ministère de l'intérieur par le biais de la direction générale du trafic et de la gendarmerie.

7.4.5 - Politiques d'exploitation

- Aucune politique d'exploitation recensée ou d'expérimentations spécifiques concernant la circulation des PL.

7.4.6 - Équipements spécifiques aux PL

- Aucun projet de création d'aires de repos et de stationnement spécifique pour les PL dans le Plan National de la Sécurité Routière ;
- Sur les principales routes il existe des aires de repos avec parfois des emplacements spécifiques pour PL, financés par l'état ;

- Dans certaines municipalités il existe des emplacements destinés aux PL. Ces emplacements peuvent aussi se trouver sur des aires aménagées autour des stations essence, avec restaurants, etc. Ces emplacements peuvent être public ou privé ;
- Les grands centres logistiques et de déchargement sont souvent munis d'aires spéciales pour les poids lourds. Ces aires peuvent être publiques ou privées (majoritairement privées).

7.5 - Pays-Bas

Définition

- Comme en France, le PL est un véhicule destiné au transport de marchandises dont le PTAC > 3,5t.

7.5.1 - Opinion

- Enquêtes de satisfaction pour connaître le sentiment des usagers sur la gestion dynamique des voies et les problèmes rencontrés sur le réseau autoroutier de manière générale (PL ne font pas l'objet de plaintes majeures) ;
- Résultats des enquêtes : les conducteurs de PL sont sensibles aux comportements agressifs, les automobilistes à la densité du trafic ;
- Solution préférée par les automobilistes : l'interdiction de dépasser pour les PL sur tout le réseau pendant les heures de pointe ;
- Solution préférée par les conducteurs de PL : l'utilisation des BAU et la création de voies supplémentaires ;
- Opinion par rapport aux politiques d'exploitation : 90% des automobilistes sont satisfaits des efforts réalisés pour améliorer l'utilisation des routes contre 60% des conducteurs de PL.

7.5.2 - Sécurité

- Absence de données ;

7.5.3 - Contrôle

- Implication des forces de l'ordre dans le contrôle de la surcharge ;
- Pesage statique des PL ;
- Développement du pesage dynamique des PL. 7 sites de pesage dynamiques sur le réseau autoroutier néerlandais. Le système est proche du concept développé en France. Le système dynamique permet une pré-sélection des PL surchargés. Des caméras, couplées à des boucles de détection et des capteurs piézoélectriques mesurent le poids, la longueur et la vitesse des véhicules. L'ensemble est relié à un ordinateur en aval qui informe les forces de l'ordre qui n'ont plus qu'à diriger les PL vers des aires de contrôle avec pesée statique (taux d'efficacité passé de 40 à 80%). Le système permet de générer des statistiques de surcharge. Au cas où les forces de l'ordre ne sont pas présentes, des contrôles en entreprise sont organisés ultérieurement. Par ailleurs, des essais ont lieu actuellement avec un système de pesage en marche multi-capteurs afin de mettre au point un système entièrement automatisé.

7.5.4 - Politiques d'exploitation

- Programme d'utilisation de la largeur des voies : trois possibilités :
 - ouverture de la bande d'arrêt d'urgence à la circulation, temporairement et aux heures de pointe avec utilisation d'une signalisation verticale adaptée ;
 - Création d'une voie de circulation supplémentaire en réduisant la largeur des voies existantes mais avec un marquage permanent ;
 - Utilisation de profils en travers variables permettant d'adapter le nombre de voies au volume de trafic grâce à un marquage au sol dynamique ;
 - Dans tous les cas, interdiction de dépassement pour les PL aux heures de pointe.
- Interdiction dynamique aux poids lourds de dépasser :
 - Mesure prise en juin 1997 sur 187km de sections d'autoroute à 2 voies, étendue aujourd'hui à 1100 km de réseau, dans le but de mieux utiliser la capacité des voies ;
 - L'interdiction peut être fixe (horaires fixés au préalable) ou dynamique (avec utilisation de PMV). L'interdiction est déclenchée lorsque le débit des véhicules est supérieur à un seuil de trafic pré-déterminé. Pareillement, la désactivation a lieu lorsque le débit revient à des niveaux moindres. L'interdiction dynamique permet une augmentation de capacité de l'ordre de 3%.

Gains en termes de vitesse moyenne sur la voie de gauche et en sécurité. Cette mesure est acceptée par 80% des usagers VL et bien acceptée aussi par les conducteurs de PL.

7.5.5 - Équipements spécifiques aux PL

- Absence de données.

7.6 - Québec

7.6.1 - Définition

- Le PL est un véhicule destiné au transport de marchandises dont le PTAC > 4,5t.

7.6.2 - Opinion

- Absence d'enquêtes d'opinion auprès des usagers de la route pour connaître leur opinion sur les PL.
- Le courrier citoyen fait ressortir des doléances concernant :
 - les dommages au réseau causés par les PL ;
 - la vitesse excessive des PL ;
 - le bruit généré en zone urbaine.

7.6.3 - Sécurité

- **Implication des PL**
 - Accidents
 - Nombre total de collisions avec dommages corporels en 2004 : 142 936 ;
 - Nombre total de collisions avec dommages corporels en 2004 impliquant au moins un PL : 13 182 ;
 - **Taux d'implication des PL dans les collisions avec dommages corporels : 9,2%.**
 - Décès
 - Nombre total de tués en 2004 : 644 ;
 - Nombre total de tués dans des accidents impliquant au moins un PL : 129 ;
 - **Taux d'implication des PL dans les décès liés à l'insécurité routière : 20%.**
- **Causes et contexte**
 - Moitié des accidents en zone rurale ou forestière ;
 - 2/3 des accidents mortels et graves en zone de vitesse élevée (>70km/h) ;
 - Plus grande implication des camions articulés sur des sections irrégulières (sinuosité, courbes, etc.) ;
 - Plus grande responsabilité des camions articulés sur les autoroutes et routes nationales ;
 - Grande proportion d'accidents de type impact frontal ;
 - Conditions de circulation particulièrement difficiles en période hivernale.
- **Mise en place d'une politique de sécurité routière spécifique aux PL :**
 - Renforcement du contrôle des vitesses de PL ;
 - Poursuite d'un programme de détermination des causes de l'accidentologie PL ;
 - Poursuite d'un programme de suivi des comportements des conducteurs de PL.

7.6.4 - Contrôle

- Mission confiée à une agence du gouvernement québécois, employant 300 contrôleurs routiers, qui sont à l'origine des agents de la paix ;
- Contrôles ayant lieu sur le réseau routier, dans les postes et aires de contrôles (34 au total), aux frontières ;
- Expérimentations de pesée en marche à la frontière avec les USA. Système semblable au projet français. La présélection des véhicules en infraction permettra aux contrôleurs routiers d'orienter leurs contrôles ;

- Contrôle sur route du respect des normes d'émissions de polluants par les PL ;
- Possibilité de réaliser des enquêtes en entreprise sur la base de la dénonciation.

7.6.5 - Politiques d'exploitation

- Mise en place d'un réseau de camionnage depuis 1996 qui classe le réseau routier en trois types de routes :
 - Les routes de transit où l'accès est autorisé à tout véhicule lourd ;
 - Les routes restreintes où l'accès est autorisé à tout véhicule lourd mais sous certaines conditions (ponts à tonnage réduit, viaduc de faible hauteur, etc.) ;
 - Les routes interdites qui sont fermées à la circulation des PL à l'exception des livraisons locales.
- Le réseau de camionnage a pour objectif de :
 - diriger les véhicules lourds vers un réseau approprié ;
 - faciliter le contrôle routier ;
 - permettre aux municipalités de planifier la circulation des PL ;
 - Permettre au ministère des transports du Québec de cibler les interventions permettant d'améliorer le niveau de service sur les routes les plus utilisées.
- Restrictions en période de dégel : le ministère des transports du Québec fixe chaque année les restrictions de masse des véhicules durant le dégel.
- Pas d'interdiction de dépassement pour les PL.
- Campagnes de mesure du bruit routier généré par les PL en ville : analyses et recommandations seront adressées aux autorités compétentes.

7.6.6 - Équipements spécifiques aux PL

- Pas d'équipements spécifiques pour les PL : ils utilisent les haltes routières existantes. Dans le cadre de la construction de nouvelles aires de services en mode PPP, des aires spécifiques pourraient voir le jour, mais sans plus de précisions à l'heure actuelle.

7.7 - États-Unis

7.7.1 - Définition

- Le PL est un véhicule destiné au transport de marchandises dont le PTAC est approximativement supérieur à 4,5t.

7.7.2 - Opinion

- Données issues d'une étude universitaire :
 - Sentiment de sécurité moindre sur les autoroutes où le trafic PL est le plus important ;
 - Vitesse et inattention considérées comme causes principales d'accident par les VL ;
 - Absence d'apprentissage à la cohabitation avec les PL lors de la formation des conducteurs VL, selon les conducteurs de PL ;
 - Responsabilité engagée des conducteurs de VL, selon les conducteurs de VL eux-mêmes dans 70% des cas ;
 - Conducteurs de PL jugés comme agressifs par les conducteurs VL.

7.7.3 - Sécurité

- Publication d'un rapport public par le Bureau of Transportation Statistics en 2003 ;
- Étude mandatée par le congrès américain (Large trucks Crash Causation Study 2006 [11]).
- **Implication des PL**
 - 37132 tués dans des accidents de la route aux USA en 2003 ;
 - 723 conducteurs de PL tués (2% des tués) ;
 - 4669 tués dans des accidents impliquant au moins un PL (12,5% des tués).
- **Responsabilité**
 - Conducteurs de PL responsables dans 50% des accidents (hors accidents impliquant un PL seul).
- **Données de l'étude 'Large Truck Crash Causation Study' (Federal Motor Carrier Safety Administration)**

Éléments de contexte sur les accidents mortels impliquant au moins un PL (échantillon de 1000 accidents impliquant au moins un PL, d'avril 2001 à décembre 2003).

- 62% des PL étaient de type tracteur + semi-remorque ;
- 4% seulement transportaient des matières dangereuses ;
- dans 76% des cas, l'évènement à l'origine de l'accident est une collision avec un autre accident
- 1% seulement des conducteurs de PL étaient sous l'emprise de substances illicites au moment de l'accident ;
- la vitesse est un élément en cause dans 22% des accidents ;
- Causes de l'accident : (cf. tableau page suivante) :
 - dans 90% des cas, le conducteur (PL ou non) est à l'origine de l'accidentologie ;
 - dans environ 7,5% des cas, le véhicule est incriminé ;
 - dans environ 2,5% des cas, c'est l'environnement qui est en cause.
- **Parmi les principales causes d'accidents liées aux conducteurs**
 - Prise de décision inappropriée (vitesse trop rapide, non respect des distances intervéhiculaires, conduite agressive, virage pris à une vitesse excessive pour les PL en particulier) ;
 - Relâchement de l'attention ;

- Événements liés à la condition physique des conducteurs (problèmes de santé) ;
- Erreurs de conduite (coups de volant, sortie de route)



Une politique de sécurité routière spécifique aux PL a été expérimentée durant 1 an et demi entre 2004 et 2005 dans l'Etat de Washington. Cette politique avait pour objectif de diminuer le nombre de comportements agressifs des conducteurs de VP envers les conducteurs de PL. Intitulée 'Ticketing Aggressive Cars and Trucks' (TACT), le message principal, largement relayé par les médias, s'adressait en particulier aux conducteurs de VP dépassant les PL en leur demandant de laisser un espace suffisant entre leur véhicule et le PL les suivant (en bref, ne pas faire de 'queue de poisson'). L'évaluation de la mesure a montré un très bon niveau de compréhension de l'expérimentation par les conducteurs de VP et un grand succès de la mesure auprès de la population des conducteurs de PL.

7.7.4 - Contrôle

- Mission confiée aux États et gouvernements locaux ;
- Réalisée par la Police (10 000 officiers et inspecteurs affectés à la mission de contrôle. Concernant les officiers, 2/3 sont des officiers locaux et 1/3 sont des officiers fédéraux. Concernant les inspecteurs, ils sont répartis sur 1000 postes d'inspection et de contrôle aux USA) ;
- Patrouilles autoroutières par des officiers de Police ;
- Contrôle des véhicules commerciaux par des inspecteurs spécialisés, affectés à des postes d'inspection et de contrôle de poids en bordure des autoroutes.

7.7.5 - Politiques d'exploitation

- Mesures d'exploitation établies et appliquées par les États et gouvernements locaux ;
- Exemple de mesures rencontrées :
 - Interdiction de circulation des PL sur la voie rapide des autoroutes ;
 - Interdiction de circulation des PL sur certaines voies rapides urbaines ;
 - Interdiction de transport de matières dangereuses sur certaines autoroutes ;
 - Mise en place de vitesses limites différentes pour les PL et les VL ;
 - Interdiction de circulation des PL dont le tonnage est supérieur à un certain seuil.
- Réflexion engagée pour des voies réservées aux PL sur les autoroutes.
- Aucune règle d'interdiction de doubler pour les PL à l'heure actuelle.

7.7.6 - Équipements spécifiques aux PL

- Rampes d'échappement
- Parking pour les PL sur les aires de repos
- Systèmes de péage automatiques
- Développement d'un projet (SmartPark) informant les conducteurs de PL sur la capacité disponible des aires de repos.
- Équipements spécifiques financés sur le budget fédéral.

Figure 1 - Résultats de l'étude 'The Large Truck Crash Causation Study' de la
 Federal Motor Carrier Safety Administration - US Department of Transportation

LTCCS (USA)	Poids lourd		Autre véhicule		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Événements liés à la condition physique du conducteur						
Endormissement	5330	6,8	3755	9,0	9085	7,6
Problème de santé (crise cardiaque, etc.)	3114	4,0	2335	5,6	5449	4,6
Autres	677	0,9	123	0,3	800	0,7
Sous-total	9121	11,7	6213	14,9	15334	12,8
Événements liés à l'effort d'attention du conducteur						
Inattention	4660	6,0	1966	4,7	6626	5,5
Distraction interne au véhicule	2532	3,3	3487	8,4	6019	5,0
Distraction externe au véhicule	1947	2,5	1062	2,6	3009	2,5
Relâchement de la vigilance	9392	12,1	4145	10,0	13537	11,3
Autres	3661	4,7	1760	4,2	5421	4,5
Sous-total	22192	28,5	12420	29,9	34612	29,0
Prise de décision du conducteur						
Vitesse trop rapide	7176	9,2	3786	9,1	10962	9,2
Vitesse trop lente	0	0,0	148	0,4	148	0,1
Mauvais jugement de la vitesse des autres conducteurs	2169	2,8	1700	4,1	3869	3,2
Distance inter-véhiculaire trop faible	3296	4,2	487	1,2	3783	3,2
Mauvaise interprétation de la conduite d'autrui	1325	1,7	877	2,1	2202	1,8
Manoeuvre illégale	3581	4,6	2889	6,9	6470	5,4
Erreur de conduite en cas d'incident (ex: freinage trop brutal)	528	0,7	128	0,3	656	0,5
Conduite agressive	1019	1,3	803	1,9	1822	1,5
Virage pris à une vitesse excessive	9312	12,0	178	0,4	9490	7,9
Autres	1101	1,4	109	0,3	1210	1,0
Sous-total	29507	37,9	11105	26,7	40612	34,0
Erreur de conduite						
Coup de volant	1952	2,5	2503	6,0	4455	3,7
Sortie d'axe du à des difficultés de maintien de la direction	2257	2,9	1008	2,4	3265	2,7
Autres	2971	3,8	4106	9,9	7077	5,9
Sous-total	7180	9,2	7617	18,3	14797	12,4
Problèmes liés au véhicule						
Roues ou pneumatiques	803	1,0	927	2,2	1730	1,4
Freins	3217	4,1	159	0,4	3376	2,8
Direction	69	0,1	0	0,0	69	0,1
Chargement du véhicule	2736	3,5	0	0,0	2736	2,3
Attache de la remorque	19	0,0	0	0,0	19	0,0
Suspensions	803	1,0	0	0,0	803	0,7
Transmission	23	0,0	2	0,0	25	0,0
Autres	118	0,2	488	1,2	606	0,5
Sous-total	7788	10,0	1576	3,8	9364	7,8
Environnement						
Problèmes liés à la signalisation	791	1,0	0	0,0	791	0,7
Manque de visibilité du aux autres véhicules	0	0,0	39	0,1	39	0,0
Géométrie de la route	358	0,5	0	0,0	358	0,3
Adhérence	400	0,5	471	1,1	871	0,7
Sous-total	1549	2,0	510	1,2	2059	1,7
Conditions climatiques						
Brouillard	7	0,0	0	0,0	7	0,0
Rafales de vent	127	0,2	34	0,1	161	0,1
Éblouissement	107	0,1	507	1,2	614	0,5
Sous-total	241	0,3	541	1,3	782	0,7
Autres raisons	261	0,3	1591	3,8	1852	1,6
Sous-total	261	0,3	1591	3,8	1852	1,6
Grand Total	77839	100	41573	100	119412	100

Bibliographie

- [1] Code de la route. Partie réglementaire. Livre III Le Véhicule. Titre Ier Dispositions techniques. Chapitre Ier Dispositions générales et définitions. Article R311-1.
- [2] CREDOC (juin 2005). Enquête sur les « conditions de vie et aspirations des Français ».
- [3] IPSOS (octobre 2006). Enquête réalisée pour TLF sur « L'image du secteur des transports et de la logistique en France ».
- [4] IPSOS (novembre 2006). Enquête réalisée pour Renault Trucks sur « Le transport routier de marchandises et l'image du poids lourds ».
- [5] DSCR/ONISR (2005). La sécurité routière en France : bilan de l'année 2004. Disponible auprès de la documentation française. Téléchargeable sur le site de la documentation française :
<http://www.ladocumentationfrancaise.fr>
- [6] DSCR/ONISR (2005). Les poids lourds et la sécurité routière en France en 2005. Disponible auprès de la documentation française. Téléchargeable sur le site de la sécurité routière :
<http://www.securiteroutiere.gouv.fr>
- [7] CEESAR (avril 2007). Etude réalisée pour le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre sur « Les Procès Verbaux d'accidents mortels ayant impliqué des poids lourds en 2004 ». Téléchargeable sur le site du BEA-TT : <http://www.bea-tt.equipement.gouv.fr>
- [8] TRUFFIER, M. Cété Nord-Picardie (octobre 2005). Exploitation des fichiers BAAC (Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels) recensés sur l'ensemble du réseau routier Français.
- [9] DGMT (mars 2006). Le contrôle des transports routiers de marchandises et de voyageurs. Téléchargeable sur le site du Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables :
<http://www.transports.equipement.gouv.fr>
- [10] BERENI, M. Sétra (août 2007). Note d'information. Interdiction aux poids lourds de dépasser. Eléments d'aide à la décision. Téléchargeable sur le site du Sétra : <http://www.setra.equipement.gouv.fr>
- [11] Federal Motor Carrier Safety Administration (août 2006). The Large Truck Crash Causation Study : an initial overview.

46 avenue
Aristide Briand
BP 100
92225 Bagneux Cedex
France
téléphone :
33 (0)1 46 11 31 31
télécopie :
33 (0)1 46 11 31 69
internet : [www.setra.
equipement.gouv.fr](http://www.setra.equipement.gouv.fr)

Qu'en est-il des autres pays ? Cette question simple est à l'origine de l'analyse comparative présentée dans cette étude. En s'intéressant à la question de l'acceptabilité sociale des poids lourds dans plusieurs grands pays européens et d'Amérique du Nord, de grandes tendances sont dévoilées entre des pays, différents sur certains points, semblables sur d'autres. Si de nombreux progrès restent possibles, la France, à l'image de plusieurs pays d'Europe du Nord, avance sûrement sur la voie d'une meilleure cohabitation sur ses routes des différentes catégories d'usagers, ce qui est rendu nécessaire par la part significative dans le trafic que les poids lourds continueront d'occuper à moyen terme.

Rédacteur

Matthieu BERENI – Sétra/CSTR/OTI

téléphone : 33 (0)1 46 11 30 91 - télécopie : 33 (0)1 45 36 81 91

mél : matthieu.bereni@equipement.gouv.fr

Document consultable et téléchargeable sur les sites web du Sétra :

- Internet : <http://www.setra.equipement.gouv.fr>
- I2 (réseau intranet) : <http://intra.setra.i2>

