

GROUPE DE TRAVAIL
SUR LA SECURITE
LIEE A LA CIRCULATION
DES POIDS-LOURDS

SOUS-GROUPE " INFRASTRUCTURES "

RAPPORT FINAL

Le 30 DECEMBRE 1982

CDAT
8320

Rapport GASCOIN
GOUNOT

Paris, le 30 décembre 1982

Groupe de Travail
sur la Sécurité liée à
la Circulation des POIDS LOURDS

Sous-Groupe "Infrastructures"

Le Rapporteur Général

- Rapport Final -

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 M. 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 de premières 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.
- d'une annexe rassemblant les compte-rendus des réunions du sous-groupe et quelques autres documents.

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 à 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 veh-km)	335	110	56	40	225
<u>Taux d'Implication *</u>					
V.L.	100	220	52	15	40
P.L.	57	120	38	18	32
<u>Gravité Moyenne **</u>	5,2	2,7	15,9	11,7	12,7
sans P.L. // avec P.L.	4,5 // 14	2,4 // 8,7	13,6//26,5	10,3 // 17	11,7//20,5
<u>Taux de tués ***</u>					
V.L.	3,4	3,7	5,2	1,1	3,3
P.L.	6,2	8	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 souligne 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 V.L.. Ceci est sans doute dû à l'habitude et la qualité des conducteurs, et 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.

1 - Utilisation optimale des infrastructures

a - 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'il 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 - Le péage

Le péage est souvent invoqué comme pénalisant l'utilisateur 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.

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).

b - 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 ponctuelle 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 offert par ce tunnel et des inconvénients et des risques que présentent les itinéraires de déviation. (cf compte-rendu de la réunion du 5 novembre 1982).

2 - Amélioration de la sécurité sur les diverses infrastructures

a - 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 P.L. 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 ou 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. 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(*).

b - 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 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 autoroutes.
- . 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 autoroutes et en général déjà bien signalé).
- . Equipement éventuel des zones sensibles en délinéateurs ou plots rétro réfléchissants 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 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.

.../...

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

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 la grande majorité des cas où la circulation reste très fluide et donc les problèmes de cohabitation 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 ou un conducteur inconscient peut venir sans coup férir hypothéquer de 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 de ces propositions ont été rassemblées dans le rapport de synthèse préliminaire du 24 août 1982 joint au présent rapport, en les pages 16 à 18. 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 - Marseilles.

Ces 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 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 autres propositions 1b à 1d 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" (proposition 2c) 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'Autoroutes sous la présidence de M. 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 mesures à court terme objet de la proposition 2 d seront quant à elles opérationnelles d'ici à fin février 1983.

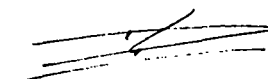
Enfin, la proposition 2 b relative à une meilleure connaissance des avantages économiques procurés par l'autoroute semble connaître un écho favorable auprès de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes. L'atelier n° 2 a insisté dans ses derniers travaux sur l'importance de cette action et l'intérêt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

En ce qui concerne les contournements d'agglomération, le sous-groupe réitère avec insistance sa proposition 3 c 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 P.L. 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.

Le Rapporteur Général



D. GOUNOT