

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

---

ous-Groupe " INFRASTRUCTURE "

---

RAPPORT DE SYNTHESE INTERMEDIAIRE

\*\*\*\*\*

CDAT  
8320

AVERTISSEMENT :

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

Rapport GOUNOT

DECEMBRE 1982

PARIS, le 24 AOUT 1982

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

—  
Sous-Groupe "Infrastructures"

—  
Le Rapporteur Général

RAPPORT DE SYNTHESE INTERMEDIAIRE  
\*\*\*\*\*

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

Lors de l'intronisation des travaux du groupe le 13 Avril dernier, M. le Ministre avait, en effet, fixé l'échéance générale à la fin de l'année, tout en demandant au sous-groupe infrastructure de lui remettre des premières propositions pour le mois de Septembre.

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

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

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

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

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

.../...

ORGANISATION DES TRAVAUX -

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

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

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

Cette réflexion nourrira les travaux des deux premiers ateliers.

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

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

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

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

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

Les compte-rendus de ces quatre réunions (26 Avril, 14 Mai, 14 Juin et 28 Juillet) sont également joints en annexe.

\*  
\*  
\* \* \*

.../...

Le réseau autoroutier long de 5 250 km drainait en 1980 :  
44 % de la circulation poids-lourds française<sup>(1)</sup> exprimée en véhicules kilomètres. Ce résultat qui souligne l'importance économique du réseau autoroutier actuel allait dans le sens d'une amélioration de la sécurité puisque, comme le confirme l'examen (cf rapport particulier n° 4), la sécurité y est nettement meilleure.

Ce constat est cependant encore insuffisant; l'examen des trafics corroborant le dilemme souvent évoqué suivant lequel le trafic poids-lourds ne s'affecte qu'imparfaitement sur le réseau autoroutier qui lui est offert : Si le pourcentage global énoncé ci-dessus est, en effet, passé de 30 % en 1975 à 44 % en 1980, il apparaît en effet que sur les liaisons intéressées par une autoroute, les poids-lourds ne s'affectaient qu'à 63 %<sup>(2)</sup> environ sur l'autoroute, les 37 % restants préférant la route nationale parallèle.

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

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

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

#### 1 - L'Accueil sur les autoroutes -

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

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

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

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

.../...

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

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

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

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

a - Diagnostic -

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

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

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

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

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

b - Propositions -

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

b - 1 - Programme d'extension des aires anciennes -

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

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

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

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

b - 2 - Suggestions diverses concernant l'accueil -

Concernant l'accueil, le sous-groupe propose :

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

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

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

b - 3 - L'Information -

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

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

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

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

Le maillage pourrait en être voisin de 200 Km.

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

.../...

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

b - 4 - Dépannage -

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

- les transporteurs doivent avoir sous certaines conditions la possibilité de se dépanner par eux-mêmes.(1)
- cette latitude doit cependant être assortie d'un délai, une évacuation obligatoire aux frais du transporteur devant pouvoir être réalisée, passée cette limite.
- Une autre limitation est celle de la nécessité de disposer de dépanneurs agréés. En cas d'aggravation de la situation et si leur nombre venait encore à diminuer, il pourrait alors être nécessaire d'envisager le recours à d'autres solutions.

2 - Le péage et ses impacts

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

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

1 - Le péage est-il dissuasif ?

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

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

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

- gain de sécurité et gain de confort qui, s'ils contribuent au progrès collectif ne se traduisent effectivement pas en termes monétaires directs pour le transporteur.
- gain d'entretien assez faible (n'excédant pas a priori 5 cts du kilomètre), si on considère la longévité du matériel comme inchangée.

.../...

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

- gain de consommation d'essence, chiffré à 21 cts du kilomètre lors des tables rondes sur la route et l'énergie de 1981.
- gain de temps, difficile à traduire en termes monétaires (gain de productivité,...).
- refaction de la taxe à l'essieu, d'influence cependant limitée dans la mesure où elle ne s'applique pas aux porteurs modernes les plus courants.

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

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

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

## 2 - Les modalités de perception du péage

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

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

Or ce système actuel peut s'avérer doublement dissuasif :

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3 - Déviations d'Agglomérations

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

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

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

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

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

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

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

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

Compte tenu des changements liés à la décentralisation, le sous-groupe ne s'est pas prononcé sur la forme exacte à donner à cette commission qui pourrait être autonome ou greffée sur une autre commission existante ou à créer. Il apparaît cependant que

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

la présidence doit en être confiée au Commissaire de la République, représentant de l'Etat dans le département, avec association de représentants du Conseil Général compte tenu de l'importance du réseau des chemins départementaux. Les techniciens compétents et les professionnels devraient naturellement y participer.

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

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

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

#### 4 - Actions sur les Infrastructures -

##### a) Les autoroutes

Comme nous l'avons déjà évoqué, l'examen des statistiques rappelées dans le rapport particulier n° 4 confirme la meilleure sécurité obtenue sur autoroute puisque le taux d'accidents au kilomètre parcouru y sont quatre fois plus faibles pour les voitures particulières et deux fois plus faibles pour les poids lourds. (2)

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

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

.../...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Le respect de cette interdistance doit pour être possible s'accompagner d'une limitation des dépassements entre poids-lourds, toujours longs et difficiles, parfois nécessaires, mais aussi parfois abusifs et liés à des excès de vitesse (les poids-lourds circulant non à leur vitesse réglementaire mais à leur vitesse maximale, toujours différente d'un poids-lourd à l'autre).

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

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

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

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

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

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

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

### Le brouillard

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

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

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

- le point de base concerne sans doute là encore le respect de certaines règles de conduite, tout automobiliste devant maintenir sa vitesse en rapport avec sa distance de visibilité (et donc notamment les poids-lourds pour les raisons évoquées plus haut).

- A cet égard l'équipement en délinéateurs de certaines sections d'autoroutes pourrait être envisagé, permettant un contrôle permanent par l'automobiliste de sa distance de visibilité (sous réserve d'être couplé avec une campagne d'information) (1).

- Des procédés plus perfectionnés de signalisation doivent être recherchés pour les zones les plus dangereuses, sachant cependant qu'ils ne pourront jamais couvrir tous les cas.

### Les descentes "dangereuses"

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

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

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

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

La solution réside donc essentiellement en la mise en place d'une signalisation renforcée attirant particulièrement l'attention sur l'existence du danger. Des limitations de vitesse doivent être prises pour les voitures tractant des remorques ou caravanes. Il ne semble pas par contre qu'elles constituent la panacée pour les poids lourds tant est grande la diversité des vitesses à préconiser (certains poids-lourds pouvant devoir descendre à 30 km/h...).

Une action de formation semble plus efficace.

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

b) Le réseau routier traditionnel

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

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

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

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

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

Au delà des problèmes classiques de cohabitation, les dangers relatifs aux poids-lourds semblent résulter .../.

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

essentiellement de leur inertie, de leur encombrement et de leur sensibilité particulière aux renversements. Les facteurs accidentogènes en découlent donc naturellement : carrefours, virages, rampes ou descentes, arbres mal élagués,...

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

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



- Rappel des Propositions -

Nous rappellerons ici de manière synthétique les principales propositions formulées par le sous-groupe :

- 1 - Afin d'améliorer l'accueil sur les autoroutes et les rendre plus attractives et plus sûres.
  - a) Adoption d'un programme de modernisation et d'extension des aires de service anciennes et saturées de certains axes, à commencer par l'axe Lille - Paris - Lyon - Marseille
  - b) Poursuivre l'effort concernant la restauration, et mettre à profit les renovations ou les programmes nouveaux de locaux pour ménager une salle de repos.
  - c) Envisager-certaines expériences concernant l'hébergement (sous réserve d'en vérifier la faisabilité économique).
  - d) Poursuivre les réflexions et les recherches concernant l'information notamment par l'instauration de blocs information régulièrement espacés.
  
- 2 - Afin d'atténuer les éventuels impacts du péage et de ses modalités de perception :
  - a) Assurer l'harmonisation des tarifs sans reconcer à leur suppression à terme.
  - b) Mieux faire connaître les avantages économiques liés à l'utilisation de l'autoroute et venant en compensation du coût apparent du péage.
  - c) Harmoniser les modalités de perception et d'abonnement par la mise en place rapide du système dit de la carte magnétique inter-aurotoutes, en insistant sur la notion d'homogénéité.

Le système technique est en voie de mise au point et des propositions de planning de mises en place doivent être formulées prochainement par les sociétés.
  - d) Dans cette attente mise en place immédiate (fin d'année) de trois mesures poncutelles :
    - . suppression des cautions (sous réserve d'un paiement par prélèvement automatique sur compte bancaire domicilié en France)
    - . différé de paiement pour les abonnements à pré-paiement
    - . instauration sur certaines autoroutes de cartes de faible valeur sans réduction mais permettant le post-paiement (pré-paiement différé).

3 - Afin de résoudre les problèmes soulevés par la traversé des agglomérations :

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

4 - Afin d'améliorer l'infrastructure et l'usage qui en est fait :

a) sur autoroutes

- . poursuivre les programmes d'élargissement à 2 x 3 voies au delà d'un certain seuil de trafic,
- . faire prendre conscience aux usagers par le biais de l'information et de la formation que la conduite sur autoroutes nécessite certaines règles élémentaires de cohabitation :
  - respect des limitations de vitesse, de façon impérative en cas de circulation chargée,
  - limitation de certains dépassements abusifs entre poids lourds,
  - respect des interdistances, avec une attention particulière au cas des poids lourds (strict respect des 50 m voire plus).
- . signalisation des fortes descentes avec renforcement dans les cas de risque de mauvaises perceptions - aménagement de lits d'arrêt ou échappatoires dans les cas extrêmes,
- . réflexion intensive et urgente sur les problèmes liés au brouillard, certains actions apparaissant possibles à court terme.

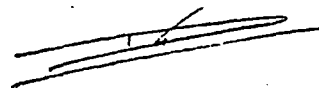
De manière générale un effort important de formation et d'information mettant l'accent sur les problèmes de cohabitation entre véhicules de spécificité différentes et sur les particularités de la conduite sur "autoroute chargée" paraît fondamental.

b) sur le réseau routier en général

Meilleure prise en compte des préoccupations spécifiques des poids lourds concernant notamment le dimensionnement des carrefours, l'étude des cycles de certains feux, la signalisation des virages, l'entretien et l'élargage,...

Modification du principe de raccordement des extrémités de la voie lente, immédiate dans les projets neufs, progressive sur les aménagements existants (là où c'est possible).

Le Rapporteur Général



D. GOUNOT