

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

SOUS-GROUPE " INFRASTRUCTURES "

ANNEXES

DECEMBRE 1982

CDAT
8320

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

SOUS-GROUPE " INFRASTRUCTURES "

ANNEXES

- Discours d'Intronisation de M. le Ministre d'Etat -
Ministre des Transports
(Réunion Plénière du 13 Avril 1982).

- Comptes Rendus des Réunions de Sous-Groupe
 - . 26 Avril
 - . 14 Mai
 - . 14 Juin
 - . 28 Juillet
 - . 5 Novembre
 - . 16 Décembre

- Lettre de Présentation du rapport provisoire à M. le Ministre
en date du 24 Août 1982.

- Liste des Participants aux travaux du sous-groupe.

30 DECEMBRE 1982

1

CHARLES FITERMAN, MINISTRE
D'ETAT, MINISTRE DES TRANSPORTS

RÉUNION PLÉNAIRE SUR LA SÉCURITÉ
DES POIDS LOURDS

MARDI 13 AVRIL 1982

JE TIENS D'ABORD À VOUS REMERCIER TOUS POUR VOTRE PRÉSENCE, QUI TRADUIT UNE VOLONTÉ COMMUNE DE RÉPONDRE À L'ATTENTE DE MILLIONS DE FRANÇAIS, D'OBTENIR UNE RÉGRESSION SIGNIFICATIVE DES ACCIDENTS DE CIRCULATION ROUTIÈRE.

VOUS LE SAVEZ, LE GOUVERNEMENT A AFFIRMÉ SA VOLONTÉ D'AGIR POUR OBTENIR UN PROGRÈS SENSIBLE EN CE DOMAINE. NUL NE SAURAIT EN EFFET SE RÉSIGNER À CE QUE TANT DE PERSONNES SOIENT TUÉES OU BLÉSSÉES SUR NOS ROUTES, AUTOROUTES ET AGGLOMÉRATIONS. C'EST LÀ UN PROBLÈME COMPLEXE, DIFFICILE, ET QUI EXIGE UNE ACTION COHÉRENTE, DIVERSIFIÉE.

C'EST L'UN DES ASPECTS DE CETTE IMPORTANTE QUESTION QUE CE GROUPE DE TRAVAIL AURA À ABORDER : CELLE DE LA SÉCURITÉ DES POIDS LOURDS. L'ACTUALITÉ, LES RÉCENTES CATASTROPHES DE PÉAGE-DE-ROUSSILLON ET DE BELLEGARDE-EN-VALSERINE, ONT

./.

RÉPANDU UN CLIMAT D'INQUIÉTUDE PRÉOCCUPANTE ET SOUÈIGNÉ L'IMPORTANCE DE CET ASPECT DU PROBLÈME DONC L'URGENCE D'Y APPORTER DES RÉPONSES

LES ÉTUDES EXISTANTES ET LES STATISTIQUES, MONTRENT QU'ON NE SAURAIT SIMPLIFIER LE RÔLE PROPRE DES POIDS LOURDS DANS LES ACCIDENTS DE CIRCULATION. IL SEMBLE BIEN QUE LES CONDUCTEURS DE POIDS-LOURDS NE PORTENT GUÈRE DE RESPONSABILITÉ PARTICULIÈRE DANS LA MASSE DES ACCIDENTS. IL NE S'AGIT DONC EN RIEN DE METTRE QUELQU'USAGER QUE CE SOIT EN ACCUSATION : TOUS LES USAGERS ONT UN PROBLÈME COMMUN, PROBLÈME DONT IL CONVIENT D'ANALYSER SÉRIEUSEMENT LES CAUSES, POUR AVANCER. C'EST LE SEUL SOUCI QUI DOIVE NOUS GUIDER.

EN MÊME TEMPS, LES STATISTIQUES RÉVÈLENT QUE, SUR LE RÉSEAU NATIONAL, LES POIDS LOURDS SONT IMPLIQUÉS DANS 27,7 % DES ACCIDENTS CORPORELS, ALORS QU'ILS EFFECTUENT 15 % DES PARCOURS RÉALISÉS SUR LE RÉSEAU ET QUE LE RISQUE D'IMPLICATION DES POIDS LOURDS DANS LES ACCIDENTS EST DU MÊME ORDRE DE GRANDEUR QUE CELUI DES VÉHICULES LÉGERS.

IL CONVIENT TOUTEFOIS D'AJOUTER QUE DU FAIT DE LEUR MASSE ET DE LEURS CARACTÉRISTIQUES MÉCANIQUES, LES ACCIDENTS QU'ILS ENGENDRENT SONT PLUS GRAVES QUE LES AUTRES PUISQUE LORSQU'UN POIDS LOURDS EST IMPLIQUÉ LE TAUX DE GRAVITÉ, C'EST-À-DIRE LE NOMBRE DE MORTS POUR 100 PERSONNES CONCERNÉES EST DE 3,5 EN MILIEU URBAIN ET DE 6,72 EN RASE CAMPAGNE CONTRE

RESPECTIVEMENT 0,96 ET 3,96 POUR L'ENSEMBLE DES ACCIDENTS DANS LESQUELS SONT IMPLIQUÉS DES VÉHICULES LÉGERS. GROSSIÈREMENT, CECI REVIENT À DIRE QUE LORS D'UN ACCIDENT, UN POIDS LOURD TUE 2 À 4 FOIS PLUS QU'UN VÉHICULE LÉGER.

IL FAUT ENCORE INDICER, MÊME SI CECI NE REVÊT PAS LE CARACTÈRE TRAGIQUE DES FAITS QUI VIENNENT D'ÊTRE RELATÉS, QU'UN ACCIDENT DE POIDS LOURDS CONSTITUE GÉNÉRALEMENT UNE GÊNE CONSIDÉRABLE À LA CIRCULATION DONT LE COÛT POUR LA COLLECTIVITÉ PEUT ÊTRE PARTICULIÈREMENT ÉLEVÉ.

MALGRÉ TOUS LES EFFORTS DÉJÀ ENTREPRIS ET QUI ONT PERMIS DANS LES DERNIÈRES ANNÉES DE RÉDUIRE LA FRÉQUENCE DES ACCIDENTS DE POIDS LOURDS, BEAUCOUP RESTE ENCORE À FAIRE.

C'EST POURQUOI, AINSI QU'IL EN AVAIT ÉTÉ DÉCIDÉ LORS DE LA DERNIÈRE RÉUNION DU COMITÉ INTERMINISTÉRIEL SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DU 19 DÉCEMBRE 1981, JE VOUS AI RÉUNIS ICI, PROFESSIONNELS ET SALARIÉS DES TRANSPORTS, PROFESSIONNELS DES VÉHICULES ET ADMINISTRATIONS CONCERNÉES, POUR ÉTUDIER AVEC VOUS LES VOIES DE PROGRÈS EN CE DOMAINE.

J'AI JUGÉ OPPORTUN DE DIVISER LES ACTIONS POSSIBLES EN TROIS GRANDS THÈMES PRINCIPAUX : LES ACTIONS CONCERNANT LES VÉHICULES ; LES ACTIONS CONCERNANT L'USAGE DES INFRASTRUCTURES ET NOTAMMENT DU RÉSEAU AUTOROUTIER ; ET LES ACTIONS CONCERNANT LES CONDITIONS DE TRAVAIL.

DANS CHACUN DE CES DOMAINES LES VOIES À EXPLORER SONT NOMBREUSES ET DES DÉBOUCHÉS POSSIBLES À TRÈS COURT TERME.

EN CE QUI CONCERNE LES VÉHICULES, ON PEUT CITER : LA LIMITATION DE LA VITESSE MAXIMUM PAR CONTRUCTION ; L'AMÉLIORATION DU FREINAGE ET DE LA SÉCURITÉ ACTIVE ; L'AMÉLIORATION DE LA PROTECTION ET DU CONFORT DES OCCUPANTS, ET LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES TRÈS ÂGÉS.

POUR CE QUI EST DES INFRASTRUCTURES, IL CONVIENDRA D'Étudier l'accueil sur les autoroutes, les problèmes des péages (niveau et conditions), les reports de trafic consécutifs aux interdictions des traversées d'agglomérations et les problèmes posés par ces interdictions, et les adaptations éventuelles de l'infrastructures et de ses équipements.

POUR CE QUI EST ENFIN DES CONDITIONS DE TRAVAIL, IL FAUDRA DÉFINIR LES CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE TANT AU POINT DE VUE JURIDIQUE ET RÉGLEMENTAIRE QUE FINANCIER, PROGRESSER DANS LA FORMATION PROFESSIONNELLE, L'INTERVENTION DES TRAVAILLEURS, ET LA PROTECTION SOCIALE DES CONDUCTEURS, NOTAMMENT EN CAS DE SUPPRESSION D'AUTORISATION DE CONDUITE POUR RAISON MÉDICALE.

POUR MENER À BIEN CES TRAVAUX JE SOUHAITE QUE SOIENT CONSTITUÉS TROIS SOUS GROUPES : UN SOUS GROUPE "VÉHICULES" SOUS LA PRÉSIDENTE DE MONSIEUR GAUVIN, UN SOUS GROUPE "INFRASTRUCTURES" SOUS LA PRÉSIDENTE DE MONSIEUR GASCOING ; UN SOUS GROUPE "CONDITIONS DE TRAVAIL" SOUS LA PRÉSIDENTE DE MONSIEUR LE JUEZ.

LA COORDINATION DE L'ENSEMBLE DES TRAVAUX SERA ASSURÉE PAR MONSIEUR MAYET DIRECTEUR DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DÉLÉGUÉ INTERMINISTÉRIEL À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, QUE JE SUIS HEUREUX DE VOUS PRÉSENTER AUJOURD'HUI (POUR CEUX D'ENTRE VOUS QUI NE LE CONNAISSENT PAS ENCORE) ET QUI SERA ASSISTÉ PAR SON ADJOINT MONSIEUR LEGER.

JE SOUHAITE POUVOIR DISPOSER POUR LA FIN DE L'ANNÉE DES RÉSULTATS DE VOS TRAVAUX DE FAÇON À CE QUE LES MESURES NÉCESSAIRE PUISSENT ÊTRE MISES EN PLACE LE PLUS VITE POSSIBLE. TOUTEFOIS, EN CE QUI CONCERNE L'UTILISATION DES AUTOROUTES, JE SOUHAITE DISPOSER DE PREMIÈRES PROPOSITIONS DÈS SEPTEMBRE PROCHAIN. C'EST EN EFFET UN PROBLÈME PARTICULIÈREMENT PRÉOCCUPANT. IL EST DONC URGENT À MES YEUX DE RENFORCER NOTRE ACTION EN CE DOMAINE DE FAÇON EFFICACE.

JE SOUHAITE ÉGALEMENT QUE VOS TRAVAUX SOIENT MENÉS EN CONTACT, CAR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EST L'AFFAIRE DE TOUS ET NE PEUT ÊTRE AMÉLIORÉE DE FAÇON NOTABLE ET DURABLE QUE PAR UNE CONTRIBUTI DE CHACUN DES ACTEURS.

IL SERA UTILE QUE LES RÉSULTATS DE VOS TRAVAUX ET LES DIFFICULTÉS QUE VOUS SOULIGNEREZ DANS L'USAGE COMMUN DE LA ROUTE SONT PORTÉS À LA CONNAISSANCE NON SEULEMENT DES PROFESSIONNELS ET DES ADMINISTRATIONS, MAIS AUSSI DE TOUS LES AUTRES USAGERS DE LA ROUTE

JE DÉSIRE DONC QUE DÈS AUJOURD'HUI ET APRÈS DÉBAT SUR CES PROPOSITIONS, SOIENT CONSTITUÉS LES SOUS-GROUPES QUE J'AI INDIQUÉ ET SOIT DRESSÉ LEUR PROGRAMME DE TRAVAIL.

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

—

SOUS-GROUPE " INFRASTRUCTURE "

—

COMPTES - RENDUS DES REUNIONS DE SOUS-GROUPE

30 DECEMBRE 1982

- Rapporteur du Thème n° 1 : Mme DAUFES, Chef de Division au Service du Contrôle des autoroutes.
- Rapporteur du Thème n° 2 : M. FAUQUEUR, Administrateur Civil, chargé du Bureau RIN/AR à la Direction des Routes.
- Rapporteur du Thème n° 3 : M. TAIEB, Administrateur Civil, Chargé du Bureau REG/2 à la Direction des Routes.
- Rapporteur du Thème n° 4 : M. DETERNE - I.P.C. - Chef de Division au SETRA

M. VISCONTINI, chargé de mission auprès du Sous-Directeur des Investissements, est secrétaire général du sous-Groupe.

M. GASCOIN rappelle les principes qui doivent présider aux travaux du sous-groupe :

- faire le bilan des réflexions antérieures (groupe Le VERT, groupe MERLIN),
- liberté de réflexion des participants,
- toute réflexion sur la sécurité liée à la circulation des poids lourds doit prendre en compte les autres catégories d'usagers, l'éclairage spécifique donné à l'aspect des poids-lourds ne devant pas faire oublier la globalité du problème.

A la suite de cette présentation, un débat général puis un débat par thème s'instaure.

Du débat général, il ressort :

- que le sous-groupe ne doit pas limiter son travail à la sécurité sur les autoroutes et qu'il doit examiner la sécurité sur les routes nationales,
- qu'il y a lieu de tenir compte de la question de la coexistence entre Poids-Lourds et autres catégories d'usagers,
- qu'un bilan des travaux précédents (Le VERT - MERLIN) et des mesures mises en oeuvre doit être effectué, les ateliers ayant pour tâche de faire de nouvelles propositions à partir de ce bilan,
- en ce qui concerne la méthode de travail adoptée, que le sous-groupe est maître des débats et de la démarche à suivre et qu'il indique à chaque atelier les orientations à suivre.

Du débat par thème retenu, il ressort :

- en ce qui concerne le thème n° 1 " accueil sur les autoroutes ",
 - o qu'une comparaison pourrait être effectuée entre les solutions retenues en FRANCE et celles en vigueur à l'étranger,
 - o que les travaux de l'atelier devraient s'orienter vers l'amélioration de l'accueil des routiers sur les aires de service (meilleur restauration, possibilité de se reposer, informations sur l'état du réseau routier, self-service aux stations services, ...).

- en ce qui concerne le thème " le péage ",

- que devra être examinée la question du coût global d'utilisation des autoroutes pour les poids lourds, le niveau de la tarification n'étant qu'un élément parmi d'autres.
- qu'à ce titre, la possibilité d'assouplir les systèmes d'abonnement devrait être approfondie, les modalités de perception de péage apparaissant très importantes.
- que des compensations pourraient être recherchées, par exemple, le niveau des primes d'assurances (gain de sécurité) ou de la tarification des carburants (stations à grands débits)....

- en ce qui concerne le thème n° 3 " Contournement des agglomérations ",

- que les contournements d'agglomération devraient être dotés d'aires de repos aménagées (restauration notamment) pour éviter que les poids lourds ne pénètrent dans les agglomérations,
- que devrait être examinée la question du coût supporté par les véhicules interdits d'agglomération et renvoyés sur autoroute à péage,
- que seront étudiées les impossibilités matérielles de traverser les agglomérations pour certains véhicules du fait d'un arrêté municipal d'interdiction,
- que sera également examiné le problème des véhicules transportant des matières dangereuses.

- en ce qui concerne le thème n° 4 " les adaptations éventuelles de l'infrastructure et de ses équipements "

- que devront être étudiées les causes principales des accidents de lesquels les poids lourds sont impliqués,
- que l'atelier devra examiner les adaptations nécessaires de la signalisation horizontale et verticale, la possibilité de réaliser des aménagements de carrefours plus adaptés aux poids-lourds, celui d'élargir les aires de stationnement sur RN.
- que devraient être examinées certaines mesures telles que l'interdiction aux poids-lourds de la 3^e voie de gauche, le respect des limitations de vitesse, l'aménagement des routes nationales trop étroites, l'implantation de salles de repos dans les bureaux régionaux de fret,

x

x x

La prochaine réunion du sous-groupe est fixée au VENDREDI 14 MAI 1980 à 14 h.30, en principe dans la même salle (salon 109).

Groupe de Travail sur la Sécurité liée à la
Circulation des Poids Lourds

Sous-Groupe "Infrastructures".

Réunion du 14 mai 1982.

M. GASCOIN propose que le sous-groupe entende la synthèse des travaux de chaque atelier, présentée par chacun des rapporteurs, et qu'un débat général ait lieu à l'issue de chaque exposé.

Atelier n° 1 "L'accueil sur les autoroutes"

L'atelier a travaillé à partir des propositions du rapport MERLIN de 1975 et a effectué un constat des réalisations depuis cette date, en s'attachant à avancer de nouvelles propositions sur les différents points qui continuent à faire problème.

Ces points sont pour l'essentiel les suivants :

1°) Pour le repos des chauffeurs :

- le problème de la saturation de certaines aires de service ou de repos : l'atelier va s'attacher à les recenser et à rechercher les moyens de combattre ce phénomène de saturation ;
- celui des obstacles que rencontre l'implantation sur l'autoroute elle-même d'hôtels à prix modéré : il est proposé de rechercher leur développement aux abords de l'autoroute ;

2°) Pour la restauration : la possibilité va être exprimée de développer les salles de restaurant réservées, avec service à table, lequel recueille une nette préférence ;

A moyens limités il semble cependant préférable de donner la priorité au développement de salles de repos réservées à celui de salles de restaurations réservées, la délivrance dans les salles traditionnelles de véritables menus "routiers" constituant une première étape tout à fait acceptable.

3°) Pour le dépannage, le problème primordial est celui de la sécurité ; l'atelier va s'attacher à définir les mesures propres à l'améliorer.

- 4°) Pour l'information, un effort est à entreprendre pour que celle-ci se fasse en grandeur et en temps réels. Sont préconisés, à cet égard : une meilleure utilisation de la météo, un développement du téléphone, l'implantation de blocs d'informations sur certaines aires de service.

Le sous-groupe approuve les orientations proposées. Il demande toutefois qu'un contrat soit pris avec la médecine du travail afin que soit déterminé le caractère positif ou non des salles de repos équipées de télévision. Il souhaite également que soient approfondies les questions d'aménagement des aires de repos (points d'ombrage notamment) et d'information des usagers.

L'utilisation éventuelle de moyens modernes de communication du type "C.B." est également évoquée.

Atelier n° 2 "Le péage".

Le thème du péage a été abordé sous deux aspects :

- l'aspect théorique : le péage n'est qu'un élément dans l'ensemble des coûts de transports qu'il convient de mieux cerner,
- l'aspect pratique : problèmes posés par les abonnements et de façon générale par les modalités de perception.

Sur le premier aspect l'atelier étudie l'impact moyen réel du péage en le resituant au milieu de l'ensemble des coûts qui grèvent le transport routier et des économies ou autres surcoûts que peut induire l'utilisation de l'autoroute. Cette étude apparaît délicate mais semble néanmoins indispensable.

Les compensations liées à la participation financière éventuelle d'autres partenaires "bénéficiaires" sont évoquées : au delà de la refaction de la Taxe à l'Essieu (refaction dont l'atelier pourra étudier toute modification) l'intéressement éventuel des compagnies d'assurances doit être étudié, sous forme d'une meilleure prise en compte dans les tarifs du gain de sécurité lié à l'utilisation des autoroutes.

Sur le second aspect, l'atelier examine l'ensemble des problèmes (prépaiement, multiplicité des cartes d'abonnement, nécessité d'harmoniser les conditions d'abonnement, cautions demandées par les sociétés) et formulera des propositions.

Le sous-groupe prend acte des orientations proposées.

Atelier n° 3 "Le contournement des agglomérations"

Sur proposition du rapporteur, la question d'un éventuel partage du péage entre usagers et collectivités locale en cas de contournement obligatoire des agglomérations par autoroute à péage est renvoyée à l'atelier n° 2.

Les deux principales propositions discutées au sein de l'atelier sont les suivantes :

- implantation d'aires de repos sur les contournements d'agglomérations à l'entrée ou à la sortie de ces derniers, pour éviter que les poids lourds ne pénètrent dans les centres ville ;
- création d'une commission consultative composé de "techniciens qui aurait pour mission de donner un avis au maire sur l'opportunité de prendre ou non un arrêté d'interdiction de traversée de l'agglomération, ainsi que sur le choix d'un itinéraire de déviation.

Après un débat portant sur le financement des aires de repos, sur les attributions et le rôle de la commission consultative, le sous-groupe prend acte des orientations proposées.

Atelier n° 4 " Les adaptations éventuelles de l'infrastructure et de ses équipements "

Les objectifs retenus par l'atelier sont les suivants :

- mettre en évidence, parmi les causes multiples des accidents dans lesquels les poids lourds sont impliqués, les facteurs liés à l'infrastructure et à ses équipements ;
- déduire de cette analyse des propositions pour l'adaptation de l'infrastructure existante (équipement, signalisation, entretien et exploitation), pour la réalisation d'aménagements spécifiques (ponctuels ou répartis sur un axe) et pour la conception des aménagements neufs.

Diverses propositions tendant à l'amélioration de la géométrie, de la signalisation et de l'accueil sur routes ont été examinées.

Du débat au sein du sous-groupe il apparaît que l'atelier :

- devra hiérarchiser les diverses recommandations qu'il avancera en mettant en avant les moins onéreuses ,
- devra étudier le problème de la sécurité sur les autoroutes et des mesures propices à l'améliorer : signalisation avancée de certains dangers type nappe de brouillard (ce point rejoignant celui de l'information), respect des limitations de vitesse des poids-lourds, opportunité d'une 3^e voie au delà d'un certain seuil de trafic P.L. pour des raisons de sécurité et non de simple capacité,...
- devra faire des propositions pour que les "lits d'arrêt" progressivement aménagés sur un certain nombre de sections longues en forte pente soient mieux connus des usagers.

- devra de manière générale se pencher sur les problèmes de cohabitation des P.L. avec les autres usagers : véhicules agricoles, cyclistes ou piétons, V.L.

*

* *

La prochaine réunion du sous-groupe aura lieu en principe le lundi 14 juin à 14 h 30.

Le calendrier des réunions des ateliers est le suivant :

- n° 1 3, 17 et 24 juin
- n° 2 1er et 7 juin
- n° 3 24 mai et 3 ou 4 juin
- n° 4 3 et 24 juin

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

DIRECTION DES ROUTES

~~ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE~~

244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VII^e)
CODE POSTAL 75775 PARIS CEDEX 15
TÉLÉPHONE : 544-39-93 - TELEX 250038 F

C.T.

PARIS, LE - 6 JUIL. 1982

Groupe de Travail sur la Sécurité liée
à la Circulation des Poids Lourds

Sous-Groupe "Infrastructures"

Réunion du 14 juin 1982

Étaient excusés :

- M. DURAND VIEL Chambre Syndicale Nationale
des Constructions de Remorque
et Semi-Remorques.
- M. LE BRET Chambre Syndicale Nationale
des Loueurs de Véhicules
Industriels.
- M. BLANC Direction Générale des
Collectivités Locales au
Ministère de l'Intérieur.

En ouvrant la réunion, M. GASCOIN fait observer
que celle-ci marque la fin d'une première étape des travaux
du sous-groupe, celle du constat.

.../...

Il rappelle également que le Ministre, tout en assignant au groupe de travail la fin de l'année comme échéance de l'ensemble de ses travaux, a cependant demandé au sous-groupe "Infrastructures" de lui faire de premières propositions dès le mois de septembre.

Il considère donc comme essentiel que la présente réunion permette en particulier d'adopter le principe de quelques actions à court terme, dont les modalités seront immédiatement étudiées par les ateliers, de façon que leur mise en oeuvre puisse intervenir aussi rapidement que possible une fois qu'elles auront été agréées par le Ministre.

Cela dit, le calendrier de l'ensemble des travaux reste le suivant :

- pré-rapports des ateliers disponibles pour fin juillet
- rapport provisoire déposé en septembre
- rapport définitif en novembre-décembre

Le sous-groupe passe ensuite à l'examen des travaux des ateliers.

ATELIER n° 1 "L'accueil sur les autoroutes"

- Repos des chauffeurs

L'atelier a constaté que les 2/3 des aires de service ont été réalisées avant 1978, c'est-à-dire avant que les recommandations du rapport MERLIN aient pu se traduire effectivement sur le terrain. Des aménagements sont donc nécessaires (éloignement du parking P.L. par rapport à la chaussée de l'autoroute, implantation de merlons de protection et de rideaux de verdure, etc...) ; sur certaines aires anciennes ces aménagements complémentaires s'avèrent cependant difficiles, faute de place. Plutôt que d'engager une refonte complète de ces aires, coûteuse et peu réaliste, la solution consiste alors en des travaux d'extension, dans la mesure où il se trouve que c'est souvent sur ces mêmes aires que se fait sentir le phénomène de saturation (principalement sur l'axe LILLE-PARIS-LYON-MARSEILLE où 50 % des aires sont dans ce cas).

- Dépannage

L'étude poursuivie à cet égard tend à démontrer qu'il n'y a pas en l'espèce de problème fondamental de sécurité.

- Equipement en téléphone

Toutes les aires de service, mais peu d'aires de repos, disposent de téléphones.

Des engagements ont été pris par le Ministère des P.T.T. pour achever l'équipement en 1983.

- Centres routiers

Dix fonctionnent et six sont projetés.

- Information

L'atelier confirme l'importance des besoins et propose la réalisation de "blocs information" régulièrement répartis (par exemple tous les 200-KM).

L'opportunité de l'équipement de ces centres ou des aires en telex reste controversée.

Après débat, le sous-groupe adopte les dispositions suivantes :

a) Au titre des actions à court terme :

engagement d'un programme de travaux d'aménagement des aires de service les plus saturées. L'atelier va préparer un projet en ce sens, en liaison avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

b) Au titre des autres actions :

- équipement téléphonique : l'atelier fera un recensement des aires de repos à forte fréquentation afin de le communiquer au Ministère des P.T.T.,
- équipement des centres routiers : l'atelier prendra contact avec la DIT afin d'examiner si les centres routiers peuvent apporter une réponse aux problèmes d'hébergement et de restauration.
- des recommandations aux sous-concessionnaires exploitant les aires de service seront proposées pour le développement des salles de repos et des salles réservées.

.../...

ATELIER n° 2 "Le Péage"

L'objectif réalisable à court terme est celui d'une harmonisation des conditions d'abonnement poids lourds.

A plus long terme, il devrait être possible d'unifier les modalités de paiement du péage, par la mise en oeuvre d'une carte magnétique interautoroute.

L'atelier s'est penché également sur les points suivants :

- contournement des agglomérations : la commission consultative préconisée par l'atelier n° 3 "Contournement des agglomérations" pourrait concurremment se pencher, en cas de renvoi du trafic sur une autoroute concédée, sur l'aspect de la répartition des frais de péage ;
- l'impact moyen réel du péage : il est apparu difficile d'évaluer le "bilan global" résultant pour les poids-lourds de l'utilisation de l'autoroute. Si, en effet, les gains de consommation de carburant peuvent être chiffrés, ceux liés à la rapidité, à la sécurité et à la moindre usure du matériel sont moins aisément évaluables.
- la taxe à l'essieu : une modification du système actuel de réfaction qui serait de nature à renforcer l'incitation à l'emprunt de l'autoroute n'apparaît guère praticable à l'examen. Il serait souhaitable en revanche de parvenir à une simplification du système, qui ne comporte en effet pas moins de 4 000 positions tarifaires.

Après débat, le sous-groupe retient comme action à court terme la généralisation de la formule d'abonnement à post-paiement, formule qui dans l'ensemble donne satisfaction aux transporteurs sur les réseaux où elle est déjà pratiquée. L'atelier va étudier avec les sociétés concernées les modalités d'une mise en oeuvre aussi proche que possible de cette mesure, étant précisé que son adoption reste parfaitement compatible avec le maintien de la formule de pré-paiement à tarif réduit, pour les sociétés qui pratiquent cette autre formule.

Parallèlement, une recommandation générale sera faite aux sociétés concessionnaires pour qu'elles développent une politique commerciale.

ATELIER n ° 3 "Le contournement des agglomérations"

L'atelier approfondit sa réflexion sur la proposition d'intervention d'une commission consultative avant toute décision d'interdiction de traversée d'agglomération, sur le point notamment de savoir s'il faut créer une commission nouvelle ou modifier les attributions d'une commission existante.

Il s'est également interrogé sur la question du transport des matières dangereuses. Constatant que le transport par fer ne saurait suffire, l'atelier s'est demandé s'il était opportun de renvoyer les matières dangereuses sur des itinéraires privilégiés (par exemple les autoroutes) leur permettant d'éviter les agglomérations. Cette solution nécessiterait l'équipement adéquat des itinéraires choisis et aboutirait à une forte concentration des risques sur ces itinéraires.

Sur ce thème des transports de matières dangereuses, l'atelier

- étudiera les causes des accidents dus à ce type de transport,
- proposera au sous-groupe que soit développée l'information des sociétés concessionnaires sur les consignes déjà existantes relatives aux matières dangereuses,
- proposera que soit développée l'information sur les places de stationnement des matières dangereuses

Après débat, le sous-groupe de travail :

- retient le principe de l'institution à court terme, vraisemblablement à l'échelon du département, d'une instance consultative chargée de formuler à l'adresse des autorités municipales un avis sur toutes les questions touchant les interdictions éventuelles de traversée d'agglomération (choix et aménagement des itinéraires de déviation, opportunité de l'interdiction, cohérence des différentes interdictions sur une même liaison, problème de la prise en charge du péage, etc...), la question du montage juridico-administratif correspondant étant pour le moment réservée.
- demande à l'atelier de poursuivre sa réflexion sur les matières dangereuses,

.../...

- estime que la création d'aires de service sur les contournements d'agglomération relève d'une action à moyen terme qui est du ressort des collectivités locales.

ATELIER n° 4 "Les adaptations éventuelles de l'infrastructure et de ses équipements"

A partir de données statistiques montrant que les P.L. sont moins dangereux que les V.L. sur le réseau national classique et que les risques d'accidents impliquant un P.L. sont divisés par deux sur autoroute, l'atelier avance les propositions suivantes en distinguant celles qui sont peu onéreuses et celles dont le coût n'est pas négligeable :

- mesures à court terme peu onéreuses

- . informer les usagers de chacune des deux catégories V.L. et P.L. sur la façon dont chacune d'elles ressent la coexistence avec l'autre, ainsi que sur les problèmes de conduite qui se posent respectivement à elles, en égard notamment aux sujétions particulières que comporte la manoeuvre d'un poids-lourd.

- mesures nécessitant des équipements ou des travaux :

- . implantation d'une signalisation particulière, (pour certains virages, pour la traversée de certains sites sensibles au brouillard)
- . élaboration de programmes spécifiques d'aménagements (adaptation des points d'arrêts, réaménagements ponctuels de carrefours ou rectifications localisées sur proposition des services extérieurs, demi-tour accessibles aux P.L.)

- action sur les descentes dangereuses pour lesquelles les études sont en cours. (implantation de lits d'arrêt dans certaines zones).

Après débat, le sous-groupe

- retient au titre des mesures à court terme l'établissement, après recensement des descentes dangereuses, d'un programme des actions possibles sur l'infrastructure (signalisation, lits d'arrêts... étant entendu que les actions sur les véhicules (équipement en ralentisseurs) relèvent du sous-groupe "véhicules",

- recommande que soit développées l'information et la formation des conducteurs,
- demande que soit recensées les zones sujettes au brouillard afin que soient renforcées toutes actions nécessaires, notamment d'information et de mise en garde des usagers.

*

*

*

La prochaine réunion du sous-groupe aura lieu en principe le mercredi 28 juillet 1982 à 14 h 30.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

DIRECTION DES ROUTES

C.T.

244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VII^e)
CODE POSTAL 75775 PARIS CEDEX 16
TÉLÉPHONE : 544-39-93 - TELEX 260038 F

PARIS, LE 10 AOUT 1982

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

Sous-Groupe "Infrastructures"

Réunion du 28 juillet 1982

Etaient excusés :

- M. THEDIE Ingénieur Général Spécialisé
Chargé de la 3ème Mission Spécialisé
dans le domaine Routier.
- M. PECHIN Fédération Nationale des Chauffeurs
Routiers.
- M. MCNDET Association Nationale des
Restaurateurs et Hôteliers
d'Autoroutes.

Conformément au calendrier des travaux rappelé dans le compte-rendu de la réunion du 14 juin, le sous-groupe consacre la séance à l'examen des pré-rapports des ateliers.

ATELIER n° 1 "L'accueil sur les autoroutes"

En l'absence de Mme. DAUFES, rapporteur, M. GASCOIN résume les principales actions proposées par le pré-rapport en les commentant :

a) Actions à court terme

Il est proposé de lancer un programme d'aménagement des aires de service ou de repos construites avant 1978, programme portant prioritairement sur les aires à forte fréquentation, et notamment sur celles qui sont les plus souvent saturées. Ce programme comporterait deux volets :

- pour toutes les aires qui s'y prêtent, aménagements sur place, en général de coût limité et de mise en oeuvre simple, donc réalisables rapidement;
- dans les autres cas extension et nouvel aménagement, ce second volet s'étalant nécessairement sur une période plus longue pour des raisons de procédure (expropriations) et de coût.

Les sociétés concessionnaires vont effectuer un recensement en ce sens et présenteront dès la mi-septembre, à défaut d'un programme détaillé, une esquisse de la consistance et du coût de celui-ci, de manière à permettre au Ministre de prendre les premières décisions.

b) Autres actions

- équipements sanitaires

Sur le réseau ancien, trois sociétés proposent de procéder à des expériences pilotes d'implantation de blocs sanitaires avec douches en annexe d'établissements commerciaux.

Après débat sur la nécessité de tels équipements, il est demandé à l'atelier d'approfondir la réflexion sur ce point.

- hébergement :

Le pré-rapport propose une opération pilote d'hébergement qui consisterait à réaliser sur l'aire de service qui serait choisie un module à l'architecture simplifiée comportant des cellules individuelles, des blocs sanitaires communs et une zone "réception - accueil - information".

Le sous-groupe retient le principe d'une telle expérimentation en demandant toutefois aux sociétés concessionnaires de faire une étude de marché sur sa "faisabilité".

- dépannage :

Conformément aux souhaits de l'atelier, le sous-groupe est d'accord pour laisser au chauffeur routier la liberté de ne pas s'adresser obligatoirement aux dépanneurs agréés. Il est toutefois précisé que dans ce cas, si l'évacuation du véhicule n'est pas réalisée dans un délai raisonnable, les forces de police pourraient s'en charger.

- les autres développements du pré-rapport concernant les salles de repos, l'alimentation, l'information et l'amélioration de la qualité des services reçoivent l'agrément du sous-groupe.

Il est cependant demandé d'apporter un complément sur les centres-routiers.

Par ailleurs, la présentation du pré-rapport nécessite d'être complétée par une partie analysant la situation actuelle et établissant un constat.

ATELIER n° 2 "Le Péage"

L'atelier a présenté un rapport traitant des quatre thèmes principaux qui ont été au centre de ses débats :

- la suppression des péages
- l'harmonisation des taux de péage
- l'unification des conditions de paiement
- l'amélioration des conditions d'abonnement

Ainsi qu'il ressort des récentes déclarations du Gouvernement, la première mesure reste acquise dans son principe mais ne pourra être mise en oeuvre qu'à terme, une fois que les conditions en auront été réunies, tandis que la seconde mesure va pouvoir être progressivement mise en application.

Pour sa part, l'unification des conditions de paiement n'est réalisable qu'à moyen terme compte tenu que cette mesure est indissociable de l'introduction de cartes magnétiques valables sur tout le réseau et nécessitant un renouvellement du matériel de péage.

Mais en attendant la mise en place du nouveau matériel, qui devra être conçu de façon à pouvoir traiter aussi bien la future carte "inter-autoroutes" que les cartes de crédit classiques, ou les cartes magnétiques actuellement en usage dans certaines sociétés, trois mesures concourant à l'amélioration des conditions d'abonnement peuvent être mises en place à très bref délai :

- suppression de la caution qui est exigée à la souscription d'un abonnement à post-paiement, sous réserve de règlement par prélèvement bancaire ;

- report d'un mois de la date de facturation des abonnements à pré-paiement ;

- introduction d'une carte de faible valeur sans réduction avec prélèvement automatique sur compte différé (d'un à trois mois), à l'intention des usagers intermittents ou ne désirant pas recourir à l'abonnement avec pré-paiement.

Le sous-groupe approuve ces trois mesures qui pourraient être mises en place en janvier 1983.

Il demande d'autre part que soit réalisée pour le mois de décembre, une étude propre à chaque société concessionnaire sur les conditions d'introduction des cartes magnétiques pouvant servir de support à l'unification des conditions de paiement. Chaque étude devra préciser sous quel délai le nouveau système peut être mis en place.

ATELIER n° 3 "Le contournement des agglomérations"

L'atelier a présenté un pré-rapport complet qui reflète les discussions intervenues aussi bien en son sein qu'au sein du sous-groupe.

M. TAIEB, rapporteur, résume les deux parties consacrées l'une aux poids lourds et l'autre aux matières dangereuses (analyse de la situation et propositions d'actions).

Les principales propositions de l'atelier sont les suivantes :

- instituer une commission consultative départementale chargée d'étudier, avant toute décision d'interdiction de traversée d'agglomérations frappant les poids lourds ou les matières dangereuses, les conséquences des mesures envisagées et le choix d'un itinéraire de déviation adapté au trafic ;

- favoriser la création d'aires de services à proximité immédiate des agglomérations ou le long des rocades de contournement en tenant compte, pour les matières dangereuses, des risques entraînés par la concentration des véhicules ;

- développer l'information sur les agglomérations interdites de traversée et les itinéraires de déviation ;

- associer la commission départementale consultative à la mise sur pied des contrats d'aménagements de sécurité qu'il est prévu de passer entre l'Etat et les collectivités ;

- encourager l'utilisation de la voie ferrée pour la circulation des matières dangereuses par des embranchements directs du réseau ferré aux grandes usines produisant des produits dangereux ;

- lutter contre les causes matérielles d'accidents (recherche des sections dangereuses et actions de police) ;

- former les agents appelés à intervenir en cas d'accidents où des matières dangereuses sont impliquées (pompiers, agents d'exploitation des aurotoutes).

Au cours du débat au sein du sous-groupe, des réserves sont émises au sujet de la recommandation d'utiliser la voie ferrée pour les matières dangereuses. Il est précisé, qu'en tout état de cause un tel transfert vers le rail ne pourrait rester que marginal par rapport à la totalité des matières dangereuses transportées.

Par ailleurs, tout en approuvant le principe selon lequel la présidence de la commission départementale consultative devrait revenir en tout état de cause au Commissaire de la République, le sous-groupe estime que cette commission devra comporter en son sein au moins un représentant du Conseil Général, le réseau départemental pouvant être directement ou indirectement impliqué par le choix d'itinéraire de déviation.

Enfin, l'accent est mis sur le développement de la formation et de l'information des chauffeurs.

ATELIER n° 4 "Les adaptations éventuelles de l'infrastructure et de ses équipements".

L'atelier a présenté un pré-rapport très développé rappelant les enjeux, analysant les facteurs accidentogènes et proposant une série d'actions.

Parmi les propositions d'actions formulées dans le pré-rapport présenté par M. GAMBARD, l'accent est mis sur :

- l'information et la formation des usagers (connaissance du véhicule, entretien général, respect de la réglementation, spécificité des autres types d'usagers).

- une meilleure utilisation de l'infrastructure (choix des itinéraires, choix des horaires, plans de circulation, mesures d'exploitation du réseau, détection et prévention des risques de brouillard) :

- l'amélioration de l'infrastructure existante comportant des actions

. sur la géométrie (banalisation des voies supplémentaires, création de points d'arrêts, rectification de tracé...)

. sur la signalisation (virages, descentes dangereuses)

. sur les équipements (création de voies de détresse, implantation de barrières, amélioration de l'accueil par création d'aires de repos sur routes nationales)

. sur l'entretien

- l'amélioration de la conception des infrastructures nouvelles.

Au cours du débat, M. GASCOIN constate que le pré-rapport comprend de nombreuses propositions et qu'il convient donc, à partir de celles-ci, de s'efforcer d'élaborer un projet de programme d'actions prioritaires en distinguant les actions à court terme des actions à plus long terme, et en précisant les coûts (au moins les coûts unitaires) ainsi qu'en sélectionnant des actions pilotes.

Certains intervenants attirent à cet égard l'attention sur l'opportunité que pourraient représenter les prochains travaux de renforcement coordonnés.

Des précisions sont apportées d'autre part sur la notion de "taux d'implication" des poids lourds dans les accidents. Le rapport final devra présenter clairement cette notion afin d'éviter tout malentendu (distinction entre "taux d'implication" et "taux de gravité").

Par ailleurs, le sous-groupe demande que l'accent soit mis sur les questions de formation des conducteurs : sujétions particulières de la conduite de P.L. à faire connaître aux conducteurs de V.L., respect des interdistances entre P.L., problème du permis de conduire autocar donné aux détenteurs du permis P.L. sans formation complémentaire, etc...

*

*

*

La prochaine réunion du sous-groupe aura lieu en principe en octobre, après la réunion plénière du groupe sur la sécurité des P.L..

GV/AG

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

DIRECTION DES ROUTES

244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VII^e)
CODE POSTAL 75775 PARIS CEDEX 16
TÉLÉPHONE : 544-39-93 - TELEX 250030 F

C.T.

PARIS, LE 30 NOV. 1982

Groupe de Travail sur la Sécurité
liée à la circulation des Poids Lourds

Sous-Groupe "Infrastructures"

Réunion du 5 novembre 1982

Etaient excusés

- M. THEDIE Ingénieur Général Spécialisé
 Chargé de la 3^e Mission Spécialisée
 dans le Domaine Routier.
- M. MONDET Association Nationale des Restaurateurs
 et Hôtelières d'Autoroutes remplacé
 par M. AUGER.

Monsieur GASCOIN rappelle que depuis la dernière réunion du Sous-Groupe, le 28 juillet dernier, un certain nombre d'évènements sont intervenus :

- l'accident de Beaune,
- le dépôt du rapport provisoire du Sous-Groupe,
- le rapport de la Commission d'Enquête constituée à la suite de l'accident de Beaune (rapport VACQUIER),
- la réunion plénière du Groupe de Travail du 18 octobre 1982.

Le Sous-Groupe constate que le rapport VACQUIER n'a pas d'incidence sur les travaux des ateliers n° 1, 2 et 3 mais que l'atelier n° 4 devrait être amené à confronter certaines de ses propres propositions avec celles contenues dans ce rapport, en ce qui concerne notamment les règles de conduite sur autoroute.

M. GASCOIN suggère qu'il soit procédé à l'analyse thème par thème des propositions du rapport provisoire du Sous-Groupe en évoquant à chaque fois :

- . les suites qui auraient déjà été données,
- . les réactions éventuelles à la formulation des propositions ou à la présentation du rapport provisoire,
- . les suites à donner dans le cadre du Sous-Groupe.

Thème n° 1 "Amélioration de l'Accueil sur les Autoroutes"

a) Adoption d'un programme de modernisation et d'extension des aires de service anciennes et saturées : l'établissement des propositions demandées aux sociétés est en bonne voie.

Le Sous-Groupe est d'accord à ce sujet qu'une attention particulière doit être accordée à une définition physique aussi précise que possible du programme proposé, allant de pair avec le nécessaire chiffrage financier de ce dernier.

b) Restauration - Hébergement - Information.:

Une lettre circulaire du 18 octobre 1982 a été adressée par le Directeur des Routes aux sociétés concessionnaires afin de leur demander de prendre en compte les principales recommandations exprimées à ce sujet dans le rapport provisoire du Sous-Groupe.

Quelques suites ponctuelles sont déjà enregistrées avec satisfaction par le Sous-Groupe, telle la proposition d'implantation d'un centre routier au niveau de Villefranche sur Saône avec double desserte sur l'autoroute et sur la route nationale.

Thème n° 2 "Le Péage"

La proposition 2c relative à la carte magnétique apparaît comme l'une des propositions ayant eu le plus d'écho auprès du Ministre.

La proposition 2 d devrait être opérationnelle à la date voulue (mesures ponctuelles).

Le système de la "carte magnétique" fait l'objet de réflexions approfondies et de nombreux contacts entre les diverses sociétés et la Direction des Routes :

- . problèmes techniques ou "technologiques" .
- . problèmes de gestion
- . spécificité de chaque société.

Une réunion est prévue fin Novembre dans le cadre de cette mise au point.

La proposition 2b devrait faire tout prochainement l'objet de correspondances de la Direction des Routes à l'ASFA.

Thème n° 3 "Le contournement des agglomérations"

Une circulaire est en préparation relative à l'information sur les interdictions existantes.

Le Sous-Groupe évoque un problème local d'interdiction de circulation des matières dangereuses. La proposition est faite par plusieurs participants que les décisions de cette nature soient soumises préalablement à étude d'impact.

Une telle proposition paraît délicate à mettre en oeuvre, étant donné notamment son caractère général et les réformes législatives prévues en la matière (obligation d'enquête publique dès lors qu'il y a étude d'impact). Le problème sera néanmoins examiné par la Direction des Routes.

Thème n° 4 "Les adaptations de l'infrastructure et de ses équipements."

C'est sur ce thème que l'imbrication avec le rapport de la Commission VACQUIER est le plus important.

Le problème des Tunnels alpins a d'autre part été évoqué en séance plénière le 18 octobre. Les professionnels insistent sur la sous-utilisation du Tunnel du Fréjus qui résulte à leurs yeux de l'interdiction de circulation des matières dangereuses, par comparaison avec le tunnel du Mont Blanc, qui est de conception plus ancienne et moins bien équipé.

M. GASCOIN demande à l'atelier n° 3 d'analyser le problème sous l'aspect réglementaire et à l'atelier n° 4 d'étudier ses aspects techniques.

L'atelier n° 4 s'est réuni le 22 septembre pour l'examen des différentes observations émises sur la rédaction provisoire de son rapport. Des modifications touchant la présentation de ce document et l'approfondissement de certains de ses éléments ont été proposées. Elles recueillent l'accord du sous-groupe.

Différents aspects des propositions de cet atelier sont abordés :

- circulation par temps de brouillard = la possibilité de mettre en place des délinéateurs sur autoroute fait l'objet d'un débat. Pour le rapporteur, le délinéateur a l'avantage de marquer la chaussée et de permettre d'évaluer les interdistances entre véhicules ;
- circulation en convoi qui entraîne certains comportements spécifiques des conducteurs ;
- descentes dangereuses : l'état des réflexions à ce sujet permet d'envisager la rédaction d'une note aux DDE.
- cohabitation entre VL et PL : à partir d'un constat identique, on note une différence* entre le Sous-Groupe, qui met plutôt l'accent sur l'aspect des interdistances entre véhicules, et le rapport VACQUIER, qui préconise pour sa part un resserrement des plages de vitesses et l'adoption d'une formule du type "Rail Poids Lourds" dans les zones de trafic intense.

* d'orientation

La question du choix des gabarits des ouvrages d'art sur le réseau routier national est ensuite abordée, sur la base de la note du rapporteur jointe à la dernière convocation. Le court débat confirme la faiblesse de la demande intéressée par des gabarits supérieurs à 4,50 m. (A l'exception des chargements occasionnels de hauteur très variables (pelle, paille,...) le seul cas cité serait celui de camions de la régie Renault dont la hauteur serait de 4,52 m ou 4,53 m). Les réflexions complémentaires pourront être enregistrées par l'atelier n° 4.

*
* *

En ce qui concerne la structure du rapport définitif, il est décidé de reprendre le rapport provisoire en le complétant par les éléments apportés par l'atelier n° 4 et, pour ce qui concerne les thèmes des autres ateliers, en procédant par substitution sur les quelques points, peu nombreux, qui appellent une modification ou un complément.

La prochaine réunion du Sous-Groupe est fixée au jeudi 16 décembre 1982 à 14 h 30.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
—
DIRECTION DES ROUTES
—

244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VII^e)
CODE POSTAL 75775 PARIS CEDEX 16
TÉLÉPHONE : 844-39-93 - TELEX 250038 F

C.T. 82 - 82

PARIS. LE 22 décembre 1982

Groupe de Travail sur la Sécurité
liée à la circulation des Poids Lourds

Sous-Groupe "Infrastructures"

Réunion du 16 décembre 1982

Etaient excusés

- M. DINH, Directeur Général de la société SAPN
- M. de DURFORT, Directeur de la société ACOBA
- M. GENTILE, Délégué Général de la Prévention Routière
- M. MONDET, Secrétaire Général de l'ANRHA, représenté par M. AUGER
- M. MORANCAY, Directeur à la SCET
- M. RICKARD, Délégué Général de l'ASFA, représenté par M. Alain TAULELLE
- M. VLACH, Secrétaire Général de la CSCA

*
* *

M. GASCOIN ouvre la séance en indiquant que cette réunion est la dernière du sous-groupe.

Le groupe de travail en formation plénière va en effet être convoqué dans la seconde quinzaine de janvier, et il convient donc que l'ensemble des rapports des sous-groupes soient déposés auparavant.

.../...

Le respect de cette échéance ne pose pas de problème particulier au sous-groupe Infrastructures puisque, ainsi que la précédente réunion du 5 novembre a permis de le constater, il dispose déjà d'un rapport provisoire dont le contenu est très proche de celui du rapport définitif, et que ce dernier va par conséquent se borner à en actualiser et à en compléter les conclusions.

D'autre part, un certain nombre de mesures à caractère opérationnel ont déjà été prises ou sont en cours d'étude en vue d'une mise en oeuvre de la plupart des propositions formulées par le sous-groupe dans son rapport provisoire, et il en sera bien entendu fait état dans le rapport définitif.

Sous le bénéfice de ces indications d'ordre général, M. GASCOIN propose de faire un dernier point, thème par thème, en vue de la rédaction du rapport final.

Thème n° 1 "L'accueil sur les autoroutes"

Le rapport particulier est en fait terminé, si ce n'est une légère modification à apporter au chapitre du dépannage.

Comme indiqué ci-dessus, le rapport final fera état des mesures déjà prises (mise au point d'un programme d'extension et de modernisation des aires anciennes saturées) ou en cours d'étude (restauration, hébergement, centres routiers).

La question est soulevée des risques inhérents au parking des poids lourds transportant des matières dangereuses. Après échange de vues, et à défaut de solution type applicable à toutes les situations de l'espèce, il est décidé d'introduire dans le rapport final un paragraphe appelant l'attention en tant que de besoin sur cet aspect particulier du problème d'ensemble du transport des matières dangereuses.

Thème n° 2 "Le péage et ses impacts"

Le rapport particulier est pratiquement achevé, à part quelques actualisations ou adjonctions, touchant notamment l'analyse économique des avantages inhérents à l'emprunt de l'autoroute, ainsi que les possibilités d'aménagement des tarifs de péage dans le cas d'interdiction de traversée d'agglomération avec renvoi sur l'autoroute parallèle.

Le point sera fait des mesures déjà prises pour la mise en oeuvre des propositions présentées par le sous-groupe, notamment en ce qui concerne la carte "inter-autoroute", dont la mise en place doit se faire pour fin 1984.

Thème n° 3 " Le contournement des agglomérations"

Le rapport particulier n'appelle quant à lui aucune retouche ou adjonction.

A propos cependant des transports de matières dangereuses, la question des tunnels alpins est à nouveau évoquée. Le rapport final l'abordera, en faisant état du souhait du sous-groupe de voir assouplie la réglementation appliquée en l'espèce au tunnel du Fréjus, réglementation qui est en effet strictement la même que celle en vigueur au tunnel du Mont-Blanc, alors que le premier de ces deux ouvrages offre des caractéristiques et comporte des équipements nettement supérieurs au second.

Thème n° 4 : "L'adaptation de l'infrastructure et de ses équipements"

Le rapport particulier concernant ce thème a été remanié et complété dans le sens qui avait été prévu lors de la précédente réunion du 5 novembre.

Cette nouvelle version, qui a pu être diffusée aux membres du sous-groupe avant la réunion, est présentée et commentée en cours de séance. Elle recueille l'accord du sous-groupe.

Il est convenu, cela étant, que le rapport d'ensemble mettra l'accent sur certains des points traités dans le rapport particulier, notamment en ce qui concerne

- les résultats comparés des données statistiques sur les accidents
- le problème du brouillard et celui des descentes dangereuses
- le problème, fondamental, du comportement des usagers et des règles de conduite et de cohabitation sur autoroute.

* * *

Aucune observation supplémentaire n'étant formulée, M. GASCOIN lève la séance, après avoir remercié l'ensemble des participants du sous-groupe pour leur fructueuse collaboration.

Groupe de Travail
sur la Sécurité liée
à la Circulation des Poids Lourds

Sous Groupe "Infrastructures"

D.R./C.T. 82-62

Le 24 Août 1982

Le Président du Sous Groupe
à Monsieur le Ministre d'Etat
Ministre des Transports

Sous couvert de Monsieur Pierre MAYET
Coordinateur des travaux du Groupe

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



J. GASCOIN

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

—
Sous-Groupe "Infrastructures"
—

Liste des participants

Président	M. GASCOIN	Direction des Routes
Rapporteur Général	M. GOUNOT	Direction des Routes

Rapporteurs des divers ateliers :

Thème 1 :	Mme. DAUFES	R.C.A.
Thème 2 :	M. FAUQUEUR	Direction des Routes
Thème 3 :	M. TAIEB	Direction des Routes
Thème 4 :	M. DETERNE	S.E.T.R.A.

- Direction des Transports Terrestres

- M. LEVY Alain

- Direction de la Règlementation et du Contentieux. Ministère de l'Intérieur

- Mme. SUE

- Direction Générale des Collectivités Locales, Ministère de l'Intérieur

- Direction Générale de la Police Nationale, Ministère de l'Intérieur

- M. TOUSSIROT

- M. BOHER

- Direction Générale de la Gendarmerie Nationale, Ministère de la Défense

- M. CONGE

- Direction des Routes

- M. VISCONTINI

- Mme. FEVRIER

Sous-Direction des Investissements

- Mme. VIAN

- Mme. PAILLIER

Sous-Direction de la Règlementation

- M. GARIN

Contrôle des Autoroutes

- M. GAMBARD

S.E.T.R.A.

- M. LEVY

Sous-Direction des Etudes et des Programmes

- Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière

- M. LEGER

- Melle. BLAZY

- Inspection Générale des Routes

- M. THEDIE

*

*

*

- Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France

- M. DUSSINE

- Société de l'Autoroute Paris - Normandie
- Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône
 - M. GERMAIN
 - M. KATZ
- Société des Autoroutes du Sud de la France
 - M. VIVET
- Société de l'Autoroute Estérel - Côte d'Azur
 - M. BONJOUR
- Société du Tunnel du Mont-Blanc
- Société COFIROUTE
 - M. CYNA
- Société des Autoroutes Rhône et Alpes
 - M. MELIQUE
- Société de l'Autoroute Paris-Est - Lorraine
- Société de l'Autoroute de la Côte Basque
- Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes
 - M. RICKARD
- Association pour la Sécurité sur les Autoroutes
 - M. COSTES
 - M. ABELLAN
 - Mme. GAUVIN
- Service des Autoroutes et Grands Ouvrages de la S.C.E.T.
 - M. MORANCAY
- Fédération Nationale des Transports Routiers
 - M. COLCANAP
- Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles
 - M. PARMEGGIANI
 - M. VINCENT

- Chambre Syndicales Nationale des Loueurs de Véhicules Industriels

- M. LE BRET

- Union des Véhicules de Transport Privé

- M. SATRE
- M. LANDREVILLE

- A.N.R.H.A.

- M. MONDET

- SHELL

- M. MARQUES

*
* *

- Fédération Nationale des Chauffeurs Routiers de Poids Lourds et Assimilés

- M. PECHIN
- M. BERTHIER

- Fédération Nationale des Moyens de Transport (C.G.T.)

- M. CHAMAREL
- M. LECLAVIER

- Fédération Générale des Transports de l'Equipement (C.F.D.T.)

- M. MORSINK
- M. BILLON

- Fédération des Syndicats Chrétiens des Transports (C.F.T.C.)

- Syndicat National des Cadres de Direction et de Maîtrise des Transports (C.G.C.)

- Fédération Nationale Force Ouvrière des Transports (C.G.T.F.O.)

- M. DORIAT

- Union Nationale des Chauffeurs Professionnels

- M. VANDECASTELLE
- M. DEBREYNE

- Union Routière de France

- M. BOMMELAER

- Association des Maires de France

- M. MASSON

- La Prévention Routière

- M. GENTILE

- Organisme National de Sécurité Routière

- M. CARRE

- Chambre Syndicale des Constructeurs de Remorques et Semi-Remorqu

- M. DURAND-VIEL

- Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles

- M. VLACH

- Union des Transports Publics

- M. SARACINO