

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER  
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Délégation à la Sécurité et à la Circulation routières

Sous-direction de l'Action Interministérielle

Bureau de la sécurité de la route et de la circulation

Affaire suivie par : Bernard PELÉ  
Bernard.Pele@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 01 40 81 83 24

Objet : Accident du 19 octobre 2008 sur l'autoroute A4  
à Courcelles-Chaussy.

Paris, le

21 JUL. 2010

La préfète, déléguée à la sécurité et à la  
circulation routières

à

Monsieur le directeur du Bureau d'enquêtes sur  
les accidents de transport terrestre  
Tour Voltaire  
92055 La défense Cedex

Vous m'avez transmis le rapport d'enquête technique sur le carambolage survenu le 19 octobre 2008 sur l'autoroute A4 à Courcelles-Chaussy.

A la suite de cet accident survenu dans des conditions de visibilité très altérées par la présence localisée d'un épais nuage de fumée, ce rapport émet un certain nombre de recommandations sur les moyens de surveillance et d'alerte sur les autoroutes. Une de ces recommandations à la DSCR concerne la mise en œuvre de feux à éclats sur les postes d'appels d'urgence.

Les feux de balisage et d'alerte sont des éléments de signalisation. A ce titre, leurs conditions d'utilisation sont précisées à l'article 13-1, et à l'article 122 pour ce qui concerne la signalisation temporaire, de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière : leur emploi est exclusivement réservé au renforcement de la perception de certains signaux, principalement les panneaux de danger.

J'ajoute que la norme s'appliquant aux réseaux d'appel d'urgence n'autorise pas l'équipement de feux sur les postes d'appel d'urgence. La révision de cette norme qui est en cours ne prévoit pas de modification en la matière.

La position retenue pour la définition de la norme est fondée sur les conclusions d'une étude réalisée en 1997 par l'Association Européenne des Sociétés d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péages qui a relevé que le feu à éclats est compris comme un signal de danger. Aussi, son positionnement sur PAU pouvait entraîner des problèmes de compréhension, confirmés par le rapport que vous m'avez transmis, liés à :

- une focalisation de l'attention sur l'objet signalé et non sur le danger,
- la difficulté de prêter à la borne une fonction différente de sa fonction première,
- une antinomie entre le caractère rassurant de la présence d'un poste d'appel d'urgence et le caractère inquiétant du message que délivrent les feux à éclats.

Copie : SETRA

Présent  
pour  
l'avenir

Cette étude retient par ailleurs qu'en ces circonstances, l'attente des usagers est davantage tournée vers une amélioration de l'information préalable et de la signalisation de position.

Les prochaines modifications de la réglementation sur la signalisation routière donneront aux gestionnaires du réseau routier les moyens de mieux répondre à cette attente.

L'instruction interministérielle sur la signalisation routière doit en effet être complétée par une 9<sup>ème</sup> partie relative à la signalisation dynamique qui précisera les conditions d'utilisation des panneaux à messages variables (PMV) et les modalités d'affichage des nouveaux signaux dits dynamiques.

Parmi ceux-ci, figurent des signaux spécifiques permettant d'alerter les usagers sur les accidents (signal XAK31), le brouillard ou les fumées denses (signal XAK32) ou les bouchons (XAK30). Le message délivré par ces signaux peut être renforcé soit par clignotement soit par des feux d'alerte placés sur les PMV.

En l'absence de PMV, les panneaux correspondants de la signalisation temporaire, qui seront prochainement complétés par un panneau concernant la présence de brouillard ou de fumée, peuvent également être implantés en position et renforcés par des feux d'alerte (KR1 ou tri-flash).

Enfin, il convient de rappeler que les postes d'appel d'urgence qui sont implantés environ tous les 2 km sur le réseau autoroutier sont obligatoirement signalés en position, ou présignalés s'ils ne sont pas visibles en approche, par un panneau spécifique (CE2a). Cette signalisation est complétée par un jalonnement piétonnier (panneau Dp1a et Dp1b implanté tous les 400 m). L'ensemble de cette signalisation ainsi que les PAU sont par ailleurs rétro-réfléchissants.

La préfète, déléguée à la sécurité et à la circulation routières



Michèle MERLI