

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Département Voirie, Espace Public

Lyon, le 29 septembre 2011

Le Directeur du CERTU

à BEA-TT
à l'attention de Monsieur le Directeur
Tour Voltaire
92055 LA DENSE CEDEX

Référence :

Vos réf. : lettre du 7 juillet 2011 de Jean-Baptiste Bouzguès

Affaire suivie par : J.L Reynaud

j-lc.reynaud@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 04 72 74 58 53

Objet : Rapport d'enquête technique sur l'encastrement d'un autocar dans un passage souterrain à gabarit réduit survenu le 5 février 2010 à Rouen en Seine-Maritime

Par votre courrier du 07 juillet 2011 vous m'avez sollicité pour savoir quelle suite le Certu entend donner à la recommandation R3 dans le cadre du rapport d'enquête technique sur l'encastrement d'un autocar dans un passage souterrain à gabarit réduit (PSGR) survenu le 5 février 2010 à Rouen (76).

Cette recommandation qui est adressée au CERTU et à la DSCR, est ainsi rédigée : examiner l'opportunité de rendre obligatoire l'implantation de dispositifs de détection de gabarit en amont de certains types de PSGR.

Actuellement, le guide des carrefours urbains, document technique de référence pour ce type d'aménagement, recommande la mise en place d'un portique de détection, d'une signalisation d'alerte et d'une voie d'évitement en amont des PSGR. Les recommandations techniques sont en tous points conformes à celles préconisées par le BEA-TT dans son rapport. Le Certu a aussi fait des recommandations similaires dans sa note d'information n°18 de décembre 2009 sur la prise en compte des véhicules hors gabarit aux abords des tunnels.

L'opportunité de rendre obligatoire ce dispositif doit être examinée se faire au regard des enjeux de sécurité correspondant à ce type d'accident. L'observation très sommaire des données sur les accidents de 2009 publiées par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), permet d'estimer ces enjeux :

- les accidents d'autocar et de bus représentent :
 - 665 blessés et 5 tués en milieu urbain et interurbain dont 1 tué en urbain
 - 60 bus et autocars accidentés sans tiers en urbain et interurbain (sur 1235 bus et autocars impliqués dans un accident)
- les accidents de poids lourds représentent :
 - 871 blessés et 54 tués dans les PL en milieu urbain et interurbain dont 3 tués en urbain
 - 324 poids lourds accidentés sans tiers en urbain et interurbain (sur 3492 poids lourds impliqué dans un accident) dont 33 mortels (pas d'indication du milieu)

Le nombre potentiel de victimes susceptible d'être concernés par la recommandation est très faible si l'on considère les éléments précédents. Une estimation très sommaire conduit à identifier, en milieu urbain, au maximum 4 tués et environ 75¹ blessés (dans un accident de bus ou de PL sans tiers). Il n'est pas possible d' identifier s'il s'agit d'un PS GR (donnée indisponible dans le BAAC). On peut cependant noter que ce type d'aménagement est assez rare.

Cette analyse technique déconnectée des considérations politiques éventuelles dont l'appréciation ne relève pas du CERTU, conduit à considérer que les gains à espérer en terme de bilan d'accidentalité routière au niveau national sont très réduits, voir marginaux.

D'après cette première approche, le lancement de travaux type "étude d'opportunité" ne semble pas être une priorité au regard de l'objectif d'amélioration du bilan routier national.



Jean-Louis HELARY
Directeur du CERTU

1 Estimation faite à partir du nombre de blessés dans les bus et PL, multiplié par la proportion des véhicules seuls impliqués et par la proportion des accidents en urbain (2/3).