

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, ET DE LA MER
Centre national de 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

Paris, le **24 NOV. 2009**

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

Affaire suivie par : Elisabeth Pouget
elisabeth.pouget@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 01 40 81 81 07 – Fax : 01 40 81 81 00

Objet : Rapport d'enquête technique sur l'accident d'autocar
survenu le 2 juillet 2007 sur la RN85 à Notre-Dame-de-Mésage (38)

Par courrier en date du 17 mars 2009, vous m'avez transmis le rapport d'enquête technique réalisé par le BEA-TT sur l'accident survenu le 22 juillet 2007 à Notre-Dame-de-Mésage, au niveau de la rampe de Laffrey (RN 85), dans le département de l'Isère.

Dans ce document, vous identifiez comme une des causes de l'accident la conduite inappropriée de l'autocar qui, d'une part, circulait dans une descente interdite aux autocars à une vitesse excessive, et, d'autre part, avait un système de freinage en mauvais état de fonctionnement. En conclusion, vous émettez onze recommandations, dont six sont adressées à la DSCR. La DSCR prévoit de donner à chacune de ces recommandations les suites précisées ci-dessous.

R1 : Rendre plus dissuasives les sanctions pour le non respect des interdictions de circulation de certaines catégories de véhicules, notamment en instaurant des sanctions immédiates, telles le retrait immédiat du permis de conduire et l'immobilisation du véhicule.

La DSCR a élaboré, en collaboration avec la DGITM, un projet de décret modifiant et complétant certaines dispositions du code de la route relatives aux sanctions applicables au transport routier de marchandises et au transport en commun de personnes. Ce décret prévoit notamment l'ajout d'un article, relatif aux sanctions en cas de non respect d'une interdiction permanente de circulation. Cette infraction sera punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 4ème classe dans le cas général, et de l'amende prévue pour les contraventions de la 5ème classe lorsque l'interdiction permanente de circulation est motivée par la présence d'une longue descente. La possibilité

d'immobilisation du véhicule est également prévue. Ce projet de décret va être présenté devant le groupe interministériel permanent de la sécurité routière durant l'automne 2009.

R4 : Homologuer dans les meilleurs délais des radars automatiques de contrôle de vitesse distinguant les véhicules lourds des autres véhicules, la rampe de Laffrey pouvant servir utilement de site expérimental.

Le prochain marché de déploiement de dispositifs de contrôle sanction automatisé de la vitesse, dont l'appel d'offre a été lancé cet été, comporte ce type de dispositif.

R5 : Etudier l'intégration dans le contrôle technique des véhicules de transport en commun d'un test d'efficacité des ralentisseurs, hydrauliques et électromagnétiques.

Le contrôle du ralentisseur est prévu au point 1.4.10 de la partie A de l'arrêté ministériel du 17 juillet 2004 modifié relatif au contrôle technique des véhicules lourds. L'instruction technique précise les conditions de vérification du fonctionnement du ralentisseur. Cette vérification est qualitative et prend en compte le caractère optionnel ou obligatoire de la présence du ralentisseur.

L'efficacité du ralentisseur n'est cependant pas mesurée car les conditions dans lesquelles est effectué le contrôle technique ne le permettent pas (la vitesse de rotation des rouleaux des bancs de freinage correspond à une vitesse linéaire de l'ordre de 3 km/h et à cette vitesse l'efficacité du ralentisseur est excessivement réduite). La réglementation européenne relative au freinage des véhicules précise que l'essai de type II bis, c'est-à-dire l'essai qui permet de valider le ralentisseur lorsqu'il existe, doit être réalisé à 30 km/h.

Pour répondre à cette recommandation et voir comment l'efficacité des ralentisseurs pourrait être testée lors du contrôle technique, une étude va être demandée à l'Union Technique de l'Automobile, du Motocycle et du Cycle (UTAC).

R8 : Dans le cadre de la formation à la conduite des véhicules lourds, permis de conduire, formation initiale et formation continue, sensibiliser les conducteurs aux conditions et limites d'emploi des automatismes de conduite, notamment dans les fortes pentes.

Actuellement, dans le cadre du permis de conduire spécifique pour les conducteurs de poids lourds, l'utilisation des dispositifs de freinage et des ralentisseurs est contrôlée. Les inspecteurs ont comme consigne de faire prendre des montées et des descentes lors du passage du permis, afin de vérifier que le candidat sait utiliser ces dispositifs. Il est également prévu une réforme du permis poids lourds, actuellement en cours de préparation, dans laquelle seront davantage prises en compte la connaissance et l'évaluation des commandes de frein et des ralentisseurs. Cette réforme sera mise en œuvre dans le courant de l'année 2010.

Au niveau des formations initiales et continues, les programmes de formation s'adaptent aux programmes du permis de conduire, et elles prennent donc en compte l'apprentissage de l'utilisation des dispositifs de freinage et des ralentisseurs.

R9 : Renforcer les alertes d'incident et d'alarme du conducteur au tableau de bord, sur une perte d'efficacité des organes de freinage et de ralentissement, en proposant un renforcement de la réglementation (directive européenne 71/320) et en exerçant dès maintenant une action incitative auprès des constructeurs.

Vous soulignez que différents événements ne sont pas signalés au conducteur sur le tableau de bord, tels que, par exemple, le manque d'huile dans le ralentisseur hydraulique, la déconnexion du ralentisseur en cas d'élévation de température, ou l'élévation de température des disques de freins.

La réglementation européenne actuelle ne prévoit pas d'indication spécifique pour visualiser la mise en service ni la défaillance des ralentisseurs. Toutefois, cette mise en service est généralement prévue par les constructeurs grâce à un voyant mais cette indication ne présume en rien du fonctionnement effectif du ralentisseur.

Une étude va être demandée à l'UTAC afin de déterminer les causes principales de défaillance des ralentisseurs et les évolutions techniques et réglementaires à mettre en œuvre pour y remédier.

R10 : En liaison avec les opérateurs impliqués dans les systèmes de navigation par GPS (appareils, bases de données routières, logiciels...) recenser et faire prendre en compte les enjeux de sécurité routière. A court terme, viser à la mise sur le marché de navigateurs adaptant la recherche des itinéraires aux types de véhicules (notamment autocars et poids lourds).

Ce type de GPS, muni d'une cartographie spécifique aux poids lourds, existe déjà, et est commercialisé depuis fin 2007. Il se base sur des cartographies qui tiennent compte des hauteurs de ponts, des largeurs de voies et des interdictions locales de circulation des poids lourds.

Par ailleurs, le projet européen Heavyroute, qui s'est déroulé de septembre 2006 à juin 2009, s'est également intéressé à la question. Le but de ce projet, financé en partie par la Commission Européenne, était de développer un système de navigation routière avancée qui proposerait les itinéraires les plus sûrs et les plus rentables pour le transport de fret routier. La DGITM / MTI (Mission des transports intelligents), en liaison avec la DSCR, étudiera les propositions concrètes qui ressortiront de ce projet.

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



Michèle Merli