

Annexe 8 : Tableau présentant le suivi de la mise en œuvre des recommandations émises par le BEA-TT dans le champ des transports routiers

Recommandations émises en 2015

| Date du rapport | Titre de l'enquête | N° | Libellé de la recommandation du BEA-TT | Destinataire | État d'avancement des actions | Suivi |
|-----------------|---|----|---|--------------|--|----------|
| 09/2015 | Chute d'un motocycliste circulant entre deux files de véhicules survenue le 8 avril 2014 sur l'autoroute A6 à Savigny-sur-Orge (91) | R2 | Promouvoir auprès de l'Union européenne et de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU), l'équipement des véhicules de transport de marchandises et de leurs remorques de protections latérales suffisantes pour éviter en toutes circonstances que des usagers vulnérables tombés au sol glissent sous leurs roues. | DGEC | Une étude a été menée afin de proposer une évolution du règlement n°73 en vue de définir de nouvelles règles de montage et de résistance avec des paramètres de déformation adaptés des protections latérales. Des propositions ont été faites et les discussions sont en cours avec l'ensemble des parties prenantes. Le sujet de la vérification de la conformité en contrôle bord de route semble être un élément bloquant. Sujet toujours en cours | En cours |

Recommandations émises en 2021

| Date du rapport | Titre de l'enquête | N° | Libellé de la recommandation du BEA-TT | Destinataire | État d'avancement des actions | Suivi |
|-----------------|---|----|---|--------------|---|---------|
| 09/2021 | Collision entre un camion malaxeur et un véhicule léger survenu le 13 août 2019 sur la RD13 à Bazoches-sur-Guyonne (78) | R1 | Dans le cadre de la révision du règlement n° 13 relatif au freinage des véhicules, proposer de rendre obligatoire l'équipement des camions malaxeurs à plus de 3 essieux avec un système électronique de contrôle de la stabilité comprenant la fonction antirenversement et la fonction de contrôle de la trajectoire. | DGEC | Le règlement CEE-ONU n°13 prévoit, pour les catégories soumises, que la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule comprenne la fonction anti renversement et la fonction de contrôle de la trajectoire. Les camions malaxeurs pourraient être identifiés au niveau de la réglementation relative à l'homologation des véhicules par la carrosserie « bétonneuse». Concernant la recommandation, la DGEC a proposé lors du groupe (GRVA) à Genève, de janvier 2022, de réétudier les exemptions du règlement 13 en vue de rendre obligatoire cette disposition pour les véhicules en question. Une proposition a été faite par la France (obligation de l'ESC aux camions à 4 essieux dont le groupe d'essieux arrière comporte deux essieux moteurs et dont les autres groupes d'essieux sont entièrement non moteurs, y compris les véhicules tout-terrain et adoptée au GRVA de janvier 2023. La modification du Règlement 13 est entrée en vigueur avec une obligation à compter du 1 ^{er} septembre 2026 pour les nouvelles homologations et du 1 ^{er} septembre 2028 pour l'ensemble des camions neufs concernés | Clôturé |

Transports routiers : Recommandations émises en 2022

| Date du rapport | Titre de l'enquête | N° | Libellé de la recommandation du BEA-TT | Destinataire | État d'avancement des actions | Suivi |
|-----------------|--|----|---|--------------------------|--|----------|
| 03/2022 | Sortie de route d'un autocar Flixbus le 4 novembre 2019 sur l'autoroute A1 à Estrées-Deniécourt (80) | R2 | <p>Pour inciter les conducteurs à respecter la vitesse limite de 70 km/h à l'entrée de la courbe de la bretelle de sortie n° 136, renforcer et compléter la signalisation du virage pour signaler son caractère dangereux.</p> <p>Etudier et réaliser le cas échéant l'ajout d'une signalisation verticale de position au « point de sortie au plus tôt » de la bretelle de sortie pour rappeler au conducteurs qu'ils circulent sur une bretelle de sortie.</p> | SANEF | <p>Adjonction de deux panneaux A1a « virage à droite » : en cours</p> <p>Etude d'une adaptation de la séquence de signalisation : terminée</p> <p>Suite à l'étude, décalage d'une vingtaine de mètres vers l'amont de l'ensemble de la séquence de signalisation de la limitation de vitesse.</p> <p>Terminé</p> | Clôturé |
| 08/2022 | Heurt d'une piétonne par un poids lourd le 4 mai 2021 à Clichy (92) | R1 | Susciter une étude sur les performances des systèmes de détection des usagers vulnérables destinés à équiper les véhicules lourds, visés par les règlements CEE-ONU n° 151 et 159, en vue notamment de définir un protocole permettant d'évaluer la proportion de fausses alarmes puis d'appliquer ce protocole à un panel de systèmes commercialisés | DGEC DSR | <p>En réponse à cette recommandation conjointe, la DSR et la DGEC ont commandé une étude à l'UTAC, dans le cadre de la convention UTAC 2023-2024.</p> <p>L'étude est suivie par la DGEC. Selon les informations fournies par la DGEC, elle est en cours de finalisation (essais réalisés). Les résultats sont en cours d'établissement pour juillet 2024.</p> | En cours |
| | | R2 | <p>Étudier de façon concertée une solution technique permettant d'éloigner le débouché de la rue de Neuilly sur le boulevard Jean-Jaurès et le passage piéton situé plus en aval sur le boulevard, en déplaçant l'un ou l'autre de ces éléments, et créer à cette occasion un arrondi de trottoir dans l'angle sud du carrefour.</p> <p>En l'absence de solution technique satisfaisante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Étudier de façon concertée une modification du diagramme de fonctionnement des feux de circulation du carrefour afin de séparer dans le temps les mouvements des véhicules sortant de la rue de Neuilly et les traversées des piétons sur le passage situé en aval sur le boulevard ; - Restaurer les bandes d'éveil de vigilance dégradées dans l'angle sud du carrefour ; - Supprimer la partie du passage piéton débordant au centre du carrefour sur le prolongement de la rue de Neuilly. | Conseil départemental 92 | <p>La solution mise en œuvre a été de supprimer le passage piéton sur lequel l'accident a eu lieu et d'élargir le passage piéton situé en amont du carrefour.</p> <p>De plus, le principe d'une phase spéciale dédiée aux piétons a également été retenu et étudié en concertation avec la commune de Clichy-la-Garenne, qui a par ailleurs supprimé la circulation sur la rue de Villeneuve en vis-à-vis, facilitant aussi la démarche.</p> <p>De manière complémentaire et à plus longue échéance, le principe d'un réaménagement du parvis et de la voirie au droit de l'Hôtel de Ville est envisagé. Un repositionnement de la traversée totalement dissociée de la rue de Neuilly sera examiné dans ce cadre.</p> | Clôturé |

Transports routiers : Recommandations émises en 2023

| Date du rapport | Titre de l'enquête | N° | Libellé de la recommandation du BEA-TT | Destinataire | État d'avancement des actions | Suivi |
|-----------------|--|----|---|--------------|---|----------|
| 04/2023 | Collision entre un autocar et un PL le 27 mai 2021 sur l'autoroute A62 au Mas-d'Agenais (47) | R1 | <p>Introduire dans le règlement CEE-ONU R131 des exigences minimales de performances du système AEBS dans des conditions se rapprochant autant que possible de configurations réelles, en zone urbaine comme en zone inter-urbaine.</p> <p>Proposer une réglementation imposant aux constructeurs l'information des usagers sur les limites d'utilisation des systèmes installés.</p> | DGEC | <p>Dès le prochain groupe de rapporteur du WP29, responsable de ce règlement, mes services proposeront, en lien avec les services techniques expert en ce domaine et notifiés auprès de la CEE-ONU pour le règlement R131, de travailler à une évolution des conditions d'essais.</p> <p>A la lumière des progrès technologiques et des essais réalisés dans d'autres instances, afin de s'assurer d'une meilleure représentativité des conditions rencontrées en situation réelle, l'attention sera portée en particulier sur la notion de décalage entre le véhicule et la cible à détecter. Le sujet a été proposé, il est en cours d'examen par les instances de l'ONU.</p> | En cours |
| | | | | DGCCRF | <p>Réponse reçue le 31/10/2023</p> <p>https://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/dgccrf_mas-dagenais.pdf</p> | Clôturé |
| | | R2 | <p>Poursuivre et renforcer les actions d'information des usagers de l'autoroute de la règle dite du « corridor de sécurité ».</p> | DSR | <p><i>Pas de lettre de réponse de la DSR adressée au BEA-TT suite à l'envoi du rapport</i></p> <p>Une expérimentation d'une signalisation d'information sur la règle du corridor de sécurité est en cours jusqu'en avril 2025 (arrêté du 5 avril 2022).</p> <p>Une campagne de sensibilisation sur la sécurité des intervenants de la route a été lancée le 15 mai 2024. La règle du corridor de sécurité est rappelée à la fin du film « Protéger des vies » de Jean-Xavier de Lestrade.</p> <p>De plus, la mesure 15 du CISR 2023 vise à étudier la faisabilité technique, juridique et organisationnelle d'un nouveau dispositif permettant, à terme, de détecter et sanctionner le non-respect du corridor de sécurité.</p> | En cours |
| | | | | ASFA | <p>Réponse reçue le 20/10/2023</p> <p>https://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/asfa_mas-dagenais.pdf</p> | Clôturé |

Transports routiers : Recommandations émises en 2023 – suite

| Date du rapport | Titre de l'enquête | N° | Libellé de la recommandation du BEA-TT | Destinataire | État d'avancement des actions | Suivi |
|-----------------|--|----|---|--------------|--|----------|
| 04/2023 | Collision entre un autocar et un PL le 27 mai 2021 sur l'autoroute A62 au Mas-d'Agenais (47) | R3 | Conventionner avec les prestataires de services de navigation pour que les événements relatifs à la sécurité routière émanant des exploitants fassent l'objet d'une information et d'une alerte en temps réel par les prestataires privés de services de navigation. | DGITM | En attente de réponse pour 2023 | En cours |
| | | | Ces alertes devront faire l'objet d'un signalement au conducteur distinct de celui des alertes émises par les autres usagers. Un deuxième signalement visuel et sonore sur l'interface de navigation devra être adressé au conducteur quand il s'approche de la zone de l'évènement. | ASFA | Réponse reçue le 20/10/2023 https://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/asfa_mas-dagenais.pdf | Clôturé |
| | | R4 | Permettre aux conducteurs, usagers des outils de navigation, d'émettre des alertes en temps réel sur les événements suivants : - Route temporairement glissante ; - Animal, personne, obstacle, débris sur la route ; - Zone d'accident non sécurisée ; - Travaux routiers de courte durée ; - Visibilité réduite ; - Conducteur en contresens ; - Obstruction non gérée d'une route. | Google | Réponse reçue le 3/11/2023 https://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/google_mas-dagenais.pdf | Clôturé |
| | | | | Coyote | Réponse reçue le 18/07/2023 https://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/coyote_mas-dagenais.pdf | Clôturé |
| 07/2023 | Collision entre un VL et une saleuse le 12 décembre 2021 sur l'autoroute A20 à Nespouls (19) | R1 | - Conduire un travail d'analyse visant à identifier les raisons de l'absence de port de la ceinture de sécurité par les agents d'exploitation des DIR, en y associant notamment des experts en psychologie et en facteurs organisationnels et humains. - Sur la base des conclusions de cette analyse, engager ensuite des actions de sensibilisation des agents d'exploitation à la nécessité du port de la ceinture de sécurité. | DRH | Réponse reçue le 31/05/2024 https://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/nespouls_drh.pdf | Clôturé |

Transports routiers : Recommandations émises en 2023 – suite

| Date du rapport | Titre de l'enquête | N° | Libellé de la recommandation du BEA-TT | Destinataire | État d'avancement des actions | Suivi |
|-----------------|--|----|--|--------------------|--|----------|
| 12/2023 | Accident impliquant un minibus le 12 juillet 2022 rue de Vaugirard à Paris | R1 | Régler les véhicules électriques de transport de voyageurs de manière à ce que l'essentiel du freinage régénératif soit commandé par l'appui sur la pédale de frein. Rendre inactive la fonctionnalité d'accélération intitulée « Booster d'accélération ». | Autocars Dominique | Tout à fait en adéquation avec la recommandation R1. La consigne a déjà été donnée oralement aux conducteurs et régulateurs. Cette consigne verbale va être complétée par une fiche spécifique qui précisera, avec visuel, le bon mode opératoire. | Clôturé |
| | | R2 | Prévoir et dispenser dans les formations existantes pour la conduite de véhicules de transport en commun de personnes (permis de conduire, FIMO, FCO), des modules spécifiques sur la conduite des véhicules électriques et les risques inhérents au freinage régénératif de catégorie A ou modérable avec la pédale d'accélérateur. D'une manière générale, il convient de s'assurer que les conducteurs soient formés aux systèmes de freinage d'une façon théorique puis d'une façon pratique par des essais de freinage réels et appliqués au type de véhicules qu'ils vont être potentiellement amenés à conduire. | AFTRAL | L'AFTRAL propose d'étoffer ses supports de formation afin d'y intégrer une partie plus spécifique et détaillée sur le frein régénératif. Cela permettra aux formateurs de sensibiliser les conducteurs sur l'utilisation de ce dispositif, notamment dans le cadre d'une conduite préventive qui participe à optimiser l'autonomie des véhicules électriques. En effet, l'anticipation du conducteur permet d'utiliser au mieux le frein régénératif, au même titre que le ralentisseur, pour notamment diminuer l'usage du système de frein de service sans pour autant s'y soustraire. Dans le cadre d'un très fort ralentissement voire arrêt complet du véhicule, le frein de service reste le dispositif à utiliser. Les conducteurs ne connaissent pas toujours, voire rarement le type de véhicules qu'ils seront amenés à conduire en entreprise. Ces apports théoriques permettront aux futurs conducteurs d'être sensibilisés à la conduite de ce type de véhicule, avant la mise en main de leur véhicule d'affectation en entreprise. Une offre spécifique réalisable hors formations réglementées et en intra pourra également être développée sur le second semestre 2024. | En cours |

Transports routiers : Recommandations émises en 2023 – suite

| Date du rapport | Titre de l'enquête | N° | Libellé de la recommandation du BEA-TT | Destinataire | État d'avancement des actions | Suivi |
|-----------------|--|----|---|--------------|--|----------|
| 12/2023 | Collision entre un PL et un minibus le 2 septembre 2021 sur l'autoroute A75 à Saint-Poncy (15) | R1 | <p>Établir une instruction nationale spécifique à l'usage du minibus (voire du véhicule personnel) afin de rappeler, aux différents organisateurs (accueil collectif de mineurs – ACM, associations notamment) y ayant recours pour transporter un collectif de personnes, les responsabilités associées et les règles de sécurité et de prévention à prendre pour la préparation et la réalisation de ces déplacements.</p> <p>Mettre en œuvre, à l'attention des organisateurs précités et de leurs conducteurs, une sensibilisation d'envergure sur les risques d'hypovigilance et de manque d'attention lors de la conduite, dont les risques lors des trajets sur autoroute et liés en particulier au manque de sommeil et à l'usage du régulateur de vitesse.</p> | DJEPVA | <p>Réponse reçue le 6/03/2024</p> <p>https://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/saint-poncy_djepva.pdf</p> | En cours |
| | | R2 | <p>Compléter le Code de la route afin de rendre explicite l'obligation d'usage des feux de détresse lorsque le conducteur est contraint de circuler à une vitesse réduite du fait d'une configuration en rampe, assortie d'un seuil caractérisant une vitesse lente sur autoroute, comme pratiqué par exemple en Espagne.</p> | DSR | <p>Opportunité en cours d'étude. Réponse de la DSR au BEA-TT à venir</p> | En cours |

Transports routiers : Recommandations émises en 2023 - suite

| Date du rapport | Titre de l'enquête | N° | Libellé de la recommandation du BEA-TT | Destinataire | État d'avancement des actions | Suivi |
|-----------------|--|----|---|--------------|--|---------|
| 12/2023 | Collision entre un PL et un minibus le 2 septembre 2021 sur l'autoroute A75 à Saint-Poncy (15) | R3 | Mettre en place une sensibilisation des conducteurs de véhicules lourds sur la nécessité de faire usage des feux de détresse, sur autoroute notamment, lorsque la vitesse est fortement réduite du fait d'une configuration en rampe. | AFTRAL | <p>Une sensibilisation des apprenants va être effectuée sur l'ensemble de nos formations du groupe lourd :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Dans un premier temps, une information sera dispensée aux responsables pédagogiques et assistants pédagogiques, -Dans un second temps, les managers et coordinateurs pédagogiques seront informés dans le cadre des rencontres mensuelles en distanciel et veilleront à la mise en oeuvre de cette action de sensibilisation auprès des équipes pédagogiques chargées de sensibiliser, de manière récurrente, l'ensemble des apprenants dès avril/mai 2024. | Clôturé |
| | | | | Promotrans | <p>Les programmes de formation à la conduite de PL et véhicules de transport de personnes (Titres professionnels, permis, FIMO, FCO) intègrent des recommandations en lien avec la sécurité routière, la signalisation et les dangers liés à une conduite en rampe. Au cours des formations (Titres professionnels, permis, FIMO, FCO) il est indiqué aux apprenants de faire usage des feux de détresse en cas de vitesse réduite. Les programmes de formation allient conduite en véhicule et sur simulateur, ce qui permet aux apprenants d'appréhender au mieux ce genre de situation et de les sensibiliser à l'utilisation des feux de détresse.</p> <p>Au regard de la recommandation, trois actions immédiates ont été décidées :</p> <ul style="list-style-type: none"> -une communication à l'ensemble des directeurs de site avec la diffusion d'un support pédagogique réajusté afin de renforcer les axes de sensibilisation en matière de sécurité routière, -une information auprès de l'ensemble des managers pédagogiques via des ateliers distanciel, -une mise à jour des supports pédagogiques avec une diffusion auprès de l'ensemble des formateurs du Groupe Promotrans via la plateforme pédagogique. | Clôturé |

Transports routiers : Recommandations émises en 2023 - suite

| Date du rapport | Titre de l'enquête | N° | Libellé de la recommandation du BEA-TT | Destinataire | État d'avancement des actions | Suivi |
|-----------------|--|----|--|--------------|---|----------|
| 12/2023 | Collision entre un PL et un minibus le 2 septembre 2021 sur l'autoroute A75 à Saint-Poncy (15) | R4 | Actualiser et compléter les éléments de doctrine sur les sections routières à forte rampe, en poursuivant la démarche de révision de la note n° 21 du SETRA, afin que ces sections fassent l'objet d'un suivi, prenant en compte l'accidentologie et l'incidentologie, et d'un meilleur signalement du risque de heurt de véhicule lent. Les réflexions pourraient être conduites à l'image du guide sur l'aménagement des fortes pentes et permettre de faire émerger des solutions intermédiaires pour traiter ce risque en l'absence de VSVL. | DGITM | Réponse reçue le https://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/saint-poncy_dgitm.pdf | En cours |
| | | R5 | Compléter la signalisation relative au risque de heurt de véhicules lents afin qu'elle couvre l'ensemble de la rampe de Massiac et, en fonction des résultats dans le temps du suivi des accidents, envisager d'autres mesures de prévention, telles que l'abaissement de la vitesse réglementaire et l'analyse d'opportunité de mise en place d'une VSVL. Mettre en œuvre cette signalisation sur les autres sections de l'A75 qui le justifient. | DIRMC | Réponse reçue le 22/02/2024 https://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/saint-poncy_dirmc.pdf | Clôturé |