

Paris, le 20 octobre 2023

Le Délégué Général de l'ASFA

Monsieur Jean-Damien Poncet
Directeur du BEA-TT
Grande Arche – Paroi Sud
92055 LA DEFENSE

Monsieur le Directeur,

J'accuse bonne réception du rapport d'enquête réalisée par votre organisme concernant la collision entre un autocar et un poids-lourd arrêté sur l'autoroute A62, survenue le 27 mai 2021 sur la commune du Mas-d'Agenais dans le Lot-et-Garonne, en application des articles L. 1621-1 et suivants du Code des transports.

Le BEA-TT a formulé deux recommandations à l'ASFA dans ce rapport. Je vous prie de trouver ci-dessous les observations qu'appellent ces recommandations :

R2 - poursuivre et renforcer les actions d'information des usagers de l'autoroute de la règle dite du « corridor de sécurité ».

L'information des usagers de la route sur l'évolution des règles relève en premier lieu de la puissance publique.

En complément de son action, l'ASFA et ses membres, soucieuses de la sécurité des usagers et des agents intervenant sur les réseaux autoroutiers travaillent de concert avec les services de l'Etat depuis plusieurs années à une meilleure prise en compte du risque autoroutier, par la lutte contre l'hypovigilance mais aussi par une meilleure connaissance par les usagers de la règle du « corridor de sécurité », outil supplémentaire efficace pour garantir la sécurité des agents autoroutiers, dépanneurs et forces de l'ordre en intervention.

Dans ce cadre, nous conduisons chaque année depuis l'intégration de cette règle dans le Code de la route par décret n° 2018-795 du 17 septembre 2018, plusieurs types d'actions :

- des actions de sensibilisation sont réalisées en partenariat avec des associations et fédérations professionnelles (« Fier d'être dépanneur », Mobilians et FNA) ;
- des campagnes entièrement digitales sont organisées régulièrement autour de la diffusion d'infographies animées ainsi que des vidéos relayées sur l'ensemble des outils digitaux : www.autoroutes.fr, les pages Facebook et LinkedIn, le fil Twitter et la chaîne YouTube ;
- des messages de sécurité routière sont diffusés sur les panneaux à message variable présents sur l'ensemble des sections autoroutières. En parallèle, l'ASFA et les sociétés d'autoroutes participent à des opérations « alternatives à la sanction » à l'initiative des Préfectures et l'AFT ; ces journées permettent de rappeler aux chauffeurs de poids-lourds en infraction que les agents autoroutiers et les

dépanneurs qui interviennent dans le trafic pour garantir leur sécurité lors d'événements sont exposés au manque de vigilance des conducteurs. Il est ainsi souligné l'importance de libérer un espace de sécurité et de s'écarter le plus possible des zones d'intervention, en respectant le « corridor de sécurité ».

L'ASFA a sensibilisé les éditeurs pédagogiques (Code Rousseau, ENPC/EDISER) afin que cette thématique soit intégrée dans les différents supports pédagogiques de formation : questions dans les séries d'examen, informations dans les ouvrages des codes et dans l'animation des cours dispensés au sein des auto-écoles.

Des actions auprès des clients sur les aires sont également régulièrement proposées à l'initiative de chaque société d'autoroutes : expositions de fourgons heurtés avec des messages sur le respect du « corridor de sécurité », marquages sur les fourgons en complément des messages communs affichés sur les panneaux à message variable, campagnes d'affichage spécifiques sur les panneaux à message variable, rubriques dédiées sur les sites Internet avec des relais réguliers sur les réseaux sociaux.

Pour sensibiliser les conducteurs sur autoroutes, un dispositif expérimental validé par la Délégation à la Sécurité Routière a été implanté sur sept sections du réseau VINCI Autoroutes avec une série de trois panneaux marrons espacés tous les 300 mètres qui indiquent chacun un message différent pour rappeler aux usagers la règle du « corridor de sécurité » : le premier informe l'usager de la voie de droite qu'il doit ralentir ; le deuxième qu'il doit mettre son clignotant et changer de voie si possible ; le troisième demande aux conducteurs de respecter la règle du corridor de sécurité.

L'objectif de cette expérimentation en cours d'évaluation est d'intégrer rapidement ces panneaux dans l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR) et de permettre leur déploiement sur l'ensemble du réseau autoroutier.

Afin d'améliorer encore la sécurité des agents intervenant sur des événements, un autre dispositif est en cours d'expérimentation sur certains réseaux autoroutiers concédés : il s'agit de l'utilisation des Flèches Lumineuses d'Urgence (fourgon FLU) sur la Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) pour les interventions sur BAU ou sur voie de droite. L'objectif est le même que pour le corridor de sécurité : mettre le plus de distance possible entre les agents en intervention et les véhicules en circulation.

Enfin, les radios autoroutières 107.7 diffusent très régulièrement des messages de sécurité routière rappelant notamment qu'il est essentiel de respecter le « corridor de sécurité » afin que le personnel autoroutier et les autres intervenants puissent intervenir dans les meilleures conditions.

Nous poursuivons nos efforts de sensibilisation chaque année, déplorant que cette règle ne soit pas encore appliquée systématiquement par les conducteurs sur nos réseaux. Nous relayons également chaque année, la campagne nationale annuelle de communication de la Direction des Mobilités Routières, intitulée cette année « A vous aussi d'écarter le danger » et orientée tout particulièrement vers la sécurité des agents de la route, via les antennes du 107.7 et tous les moyens de communication de notre secteur.

Dans cette lutte permanente que nous menons en faveur de la sécurité routière, un renforcement des contrôles par les forces de l'ordre et l'aggravation des sanctions en cas de manquement à ces

obligations par les conducteurs nous semblent être deux conditions nécessaires au respect de cette règle encore trop peu respectée et nous sollicitons votre soutien en vue de parvenir à faire évoluer les textes en vigueur.

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.

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.

Concernant cette recommandation, conformément au Règlement (UE) n° 886/2013 la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE, dite « Directive STI », relative au déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport et au décret n° 2015-474 du 27 avril 2015 qui précise sept événements ou circonstances couverts par le service d'informations minimales universelles sur la circulation liée à la sécurité routière, les sociétés d'autoroutes mettent à disposition l'ensemble des données requises dans le point d'accès national défini par les services de l'Etat, <http://www.bison-fute.gouv.fr>.

Les Sociétés d'Autoroutes disposent, au travers de leur filiale Autoroutes Trafic, d'une solution intégrée permettant de mettre à disposition en temps réel toutes les informations relatives à la sécurité et aux événements sur les réseaux autoroutiers concédés. Cette solution a été proposée à plusieurs reprises aux principaux prestataires de services de navigation. Aujourd'hui, seule la société Coyote remonte à ses utilisateurs les alertes en temps réel.

Par conséquent, les sociétés d'autoroutes respectent leurs obligations en termes de remontées d'informations d'évènements et vont même au-delà par l'intermédiaire des réseaux sociaux et de partenariats. Toutefois, le signalement au conducteur ne résulte pas des textes en vigueur.

C'est pourquoi l'ASFA et ses membres, s'ils souscrivent à la recommandation R4 du présent rapport du BEA-TT adressée aux principaux prestataires de services de navigation, ne peuvent mettre en œuvre la recommandation R3 susvisée que si les prestataires de services de navigation acceptent de conclure des conventions permettant des alertes en temps réel.



Christophe BOUTIN