

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Paris, le

Direction des services de transports
Sous-direction du travail et des affaires sociales

Note 21 NOV. 2017

à

Monsieur le directeur du BEATT

Affaire suivie par : Christian PRAT
Christian.Prat@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 40 81 67 98
Courriel : ts1.dst.dgitm@developpement-durable.gouv.fr

Objet : rapport du BEATT sur l'accident du 17 août 2015 entre un cycliste et un poids lourd.

Le rapport d'enquête du BEATT sur l'accident mortel entre un cycliste et un camion survenu le 17 août 2015 Paris 9^e met en évidence que la cause principale réside dans la non-détection visuelle du cycliste par le conducteur du poids lourd.

Tirant les conclusions de ce constat, il comporte une recommandation à destination de la DGITM : « Adapter les programmes de formation initiale minimum obligatoire (FIMO) et de formation continue obligatoire (FCO) dans l'objectif de mieux sensibiliser les conducteurs de poids lourds aux risques liés aux angles morts vis-à-vis des usagers vulnérable ».

Les programmes des FIMO et des FCO, formalisés dans les annexes de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs routiers, comportent déjà, un point intitulé « les risques de la route, les facteurs aggravant liés aux véhicules lourds » dans lequel le traitement de la recherche visuelle d'information par les conducteurs et de la bonne utilisation des rétroviseurs trouve sa place. En outre, la séquence de formation pratique en circulation permet d'évaluer la qualité de la prise en compte de l'environnement et de l'anticipation par le conducteur et de lui rappeler, le cas échéant, les bonnes pratiques.

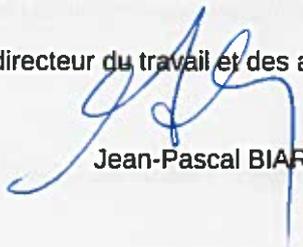
Néanmoins, compte-tenu des enjeux de sécurité routière primordiaux, à l'occasion d'une prochaine modification de l'arrêté, pourrait être introduite plus spécifiquement la notion de prise en compte et de respect des usagers vulnérables par des véhicules de gros gabarit. Cette notion pourrait également viser particulièrement le respect des personnels d'intervention et d'entretien des réseaux routiers, dont l'accidentalité démontre l'exposition aux risques de percussions par des véhicules lourds.

Le rapport du BEATT expose de manière éloquentes les risques d'accidents liés aux « angles morts » sur les poids lourds et l'importance de la recherche visuelle d'informations par le

conducteur, en vision directe et au moyen des rétroviseurs. En outre, les images de l'accident capturées par la vidéo-surveillance sont particulièrement fortes quant aux conséquences potentielles d'une erreur ou d'une insuffisance de précaution de la part du conducteur. Ce cas regrettable pourrait être utilement évoqué, comme exemple illustratif, lors des sessions de formation des conducteurs poids lourds. Il pourrait ainsi constituer un support complémentaire à la valise pédagogique élaborée par le CEREMA relative à la prévention des accidents entre poids lourds et cycliste et piétons en milieu urbain.

Je vous propose donc que ce rapport soit transmis à l'AFT, organisme d'ingénierie et de développement de la formation dans les transports terrestres afin qu'elle puisse apprécier les moyens de le valoriser et de l'utiliser comme étude de cas lors des formations de conducteurs routiers poids lourds.

Le sous-directeur du travail et des affaires sociales


Jean-Pascal BIARD