

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'énergie et du climat

Paris, le

14 JAN. 2016

Service climat et efficacité énergétique

Sous-direction de la sécurité
et émissions des Véhicules

Le Directeur Général de l'Énergie et du Climat

à

Affaire suivie par : Pascal DEVIGNE
courriel : pascal.devigne@developpement-durable.gouv.fr

Monsieur le Directeur du BEA-TT

33 1 33

Objet : Rapport final d'enquête technique sur la chute d'un motocycliste circulant entre deux files survenue le 8 avril 2014 sur l'autoroute A6 à Savigny sur Orge.

Conformément aux dispositions de l'article R-1621-9 du code des Transports, je vous prie de trouver ci-après mes commentaires relatifs à la recommandation R2 contenue dans le rapport cité en objet et concernant ma direction.

Le rapport fait apparaître que le conducteur de la motocyclette qui circulait entre deux files a été heurté par un véhicule, a glissé au sol puis sous les roues arrières d'un ensemble routier.

La semi-remorque était équipée de barres latérales dites « pare-cycliste » installées conformément à la réglementation notamment pour ce qui concerne l'espace libre entre le sol et la partie inférieure de la barre latérale. Cette hauteur de 52 cm était inférieure à la hauteur maximale de 60cm applicable compte tenu de la date de mise en circulation du véhicule remorqué. Cette hauteur est désormais limitée à 55 cm.

Malgré cette protection latérale le motocycliste a glissé sous la barre.

Le BEA-TT indique que la réglementation internationale relative à cet équipement a évolué mais qu'elle demeure perfectible notamment pour ce qui concerne la hauteur libre au dessus du sol et que de nouveaux dispositifs de protection pourraient être envisagés.

La recommandation R2 est rédigé comme suit :

Recommandation R2 (DGEC): 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.

Les prescriptions internationales sont prévues dans le règlement n° 73 série 01 d'amendement, annexé à l'accord du 20 mars 1958 .

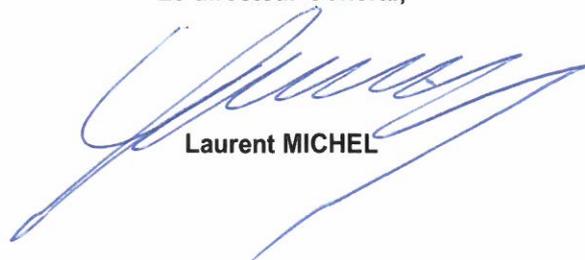
Comme toutes évolutions, les propositions d'amélioration doivent être justifiées et compatibles avec l'usage des véhicules.

En effet les critères dimensionnels du montage des barres latérales ne doivent pas limiter l'usage des véhicules afin d'éviter le recours à des dérogations aboutissant à des exemptions de montage.

Afin de soutenir une éventuelle évolution du règlement 73, il est nécessaire de réaliser une étude technique afin de définir les nouvelles règles de montage, de mesurer leur ratio coût/bénéfice et déterminer les incompatibilités techniques selon les différents usages et catégories de véhicules.

J'ai décidé de solliciter L'UTAC pour la réalisation de cette étude.

Le directeur Général,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Laurent MICHEL', is written over the typed name. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Laurent MICHEL

REG/HCS	Dispositif de protection latérale des véhicules de catégories N2/N3/O3/O4	Etude relative à l'amélioration des critères dimensionnels des dispositifs de protection latérale prévus dans le règlement UNECE 73	38 409€	Haute	Non
---------	---	---	---------	-------	-----

Avant-projet ayant pour but de déterminer les améliorations pouvant être apportées aux dispositifs de protection latérale équipant obligatoirement les véhicules conformément à la réglementation applicable afin d'optimiser la protection des usagers vulnérables de la route

Contexte :

Pour faire suite à un accident mortel de deux roues ayant été écrasé par la remorque d'un poids lourds, le BEA-TT a formulé deux recommandations dont celle de 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.

Programme des travaux :

Ce projet se décompose en plusieurs phases afin d'évaluer l'environnement de ce type d'accident et les évolutions possibles de la réglementation applicable à la réception des véhicules.

Ces différentes phases sont :

- Analyse accidentologie avec les organismes spécialisés dans ce domaine ;
- Analyse de la situation dans d'autres pays européens ;
- Analyse de l'état de l'art avec l'industrie (règles de conception des véhicules, conditions de circulation, analyse des accidents, ...) ;
- Analyse des cahiers des charges applicables pour la conception des infrastructures routières (rupture de pente, accès aux espaces de parking, accès aux bateaux, angle de rampe, ...) ;
- Analyse des normes applicables pour les barrières de sécurité conçues pour retenir les usagers de 2 roues en cas de chute ;
- Comparatif avec les prescriptions applicables aux autres dispositifs de protection avant et arrière équipant les poids lourds et leurs remorques ; l'objectif de ces dispositifs étant toutefois différents car conçus pour protéger les véhicules de catégorie M1 ;
- Rédaction de recommandations pour l'amélioration de la réglementation existante.

Montant des travaux : 38409,00 € H.T.