

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

Direction générale des infrastructures, des transports
et de la mer

La Défense, le - 8 JAN. 2014

Direction des infrastructures de transport

Le directeur général des infrastructures, des
transports et de la mer

Sous-direction de la gestion du réseau routier
non concédé et du trafic

à

Monsieur le directeur du BEA-TT

Nos réf. : DEP2013-1004

Affaire suivie par : Jérôme WEYD
jerome.weyd@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 40 81 10 52 - Fax : 01 40 81 19 30
Courriel : Grt.Grn.Dit.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr

Objet : rapport d'enquête technique sur la collision entre un camion citerne et un camion de protection d'un chantier survenue le 24 avril 2012 sur la RN12 à Plounévez-Moëdec dans les Côtes-d'Armor.

Vous trouverez ci-après la réponse de la DGITM aux recommandations formulées dans le rapport d'enquête visé en objet ainsi qu'une observation complémentaire.

Recommandation R1 : sur la base d'une évaluation des expérimentations conduites sur l'utilisation, en position d'avertissement, de flèches lumineuses de rabattement (FLR) déportées, établir les prescriptions techniques conditionnant leur emploi dans le cadre de chantiers mobiles réalisés sous circulation.

Recommandation R2 : dresser le bilan de l'existant et étudier des dispositifs d'alerte non uniquement visuels susceptibles de restaurer une vigilance insuffisante des conducteurs dans la partie amont des chantiers routiers dont la signalisation comporte des flèches lumineuses de rabattement.

Sur ces deux recommandations, la DGITM/DIT/GRT mobilisera, d'une part, la Commission Nationale de l'Innovation des Matériels (CNIM) aux fins de réaliser l'évaluation des expérimentations conduites tant relatives aux FLR déportées qu'aux dispositifs d'alerte des conducteurs et, d'autre part, le SETRA, intégré au futur CEREMA à partir du 1^{er} janvier 2014, afin qu'il propose les préconisations techniques d'emploi de ces dispositifs dans le cadre de chantiers fixes ou mobiles sous circulation.

Des actions sont d'ores et déjà conduites sur ces deux thématiques :

- introduction au catalogue de l'UGAP de FLR déportées pouvant être acquises par les Directions Interdépartementales des Routes (DIR),
- expérimentation de bandes sonores amovibles en amont des FLR pour alerter les usagers,
- projet SCOOP@F, que la DGITM pilote, de déploiement de systèmes coopératifs entre l'infrastructure et les véhicules, permettant aux conducteurs de recevoir notamment des alertes à l'approche des chantiers.

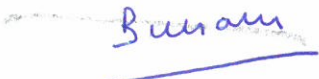
Sur des thématiques très proches concourant à l'amélioration de la sécurité sur les chantiers, la DGITM fait également intervenir la CNIM sur des systèmes permettant d'avertir les agents travaillant sur la route d'une intrusion de véhicule dans un balisage ou une zone de chantier et a participé en 2012, en lien avec la DSCR, à des expérimentations de prototypes de radars de chantiers permettant d'apaiser la conduite des usagers sur les zones de chantier.

Les préconisations de la CNIM et du SETRA feront l'objet, après validation par la DGITM, d'instructions à destination des gestionnaires d'infrastructures que sont les DIR.

La proposition émise par le BEA-TT de donner consigne aux agents conduisant un véhicule portant ou tractant une FLR de maintenir leur ceinture de sécurité attachée s'ils ne descendent pas du véhicule pour participer à l'intervention de courte durée justifiant le balisage par FLR doit également être prise en compte.

Toutefois, le fait de ne pas descendre du véhicule pose question. Sa justification par une probabilité plus faible d'être victime d'un accident en restant à l'intérieur du véhicule qu'en circulant à pied sur la BAU doit être analysée dans la mesure où la FLR d'avertissement – et son véhicule tracteur en l'absence de FLR déportée – doit réglementairement se situer à cheval sur la bande de rive pour la neutralisation de la voie de droite et sur la voie de gauche pour la neutralisation de celle-ci. Les ensembles tracteur+FLR empiètent donc sensiblement ou totalement sur la voie circulée et sont ainsi exposés directement au risque de collision. C'est a fortiori le cas également pour la FLR de position et son tracteur.

Il semble donc nécessaire que la DGITM réinterroge les pratiques des DIR et se détermine sur le bien fondé de rester dans le poste de conduite d'un engin tractant une FLR en avertissement ou en position au sein d'un balisage de chantier mobile.


Daniel BURSAUX