

60 tonnes

Camions: conséquences du relèvement de la limite de poids de 40 à 60 tonnes

Impressum

Editeur	bpa – Bureau de prévention des accidents Case postale 8236 CH-3001 Berne Tél. +41 31 390 22 22 Fax +41 31 390 22 30 info@bpa.ch www.bpa.ch
Auteur	Gianantonio Scaramuzza, ing. dipl. EPF, collaborateur scientifique Recherche, bpa
© bpa 2010	Tous droits réservés; reproduction (photocopie, p. ex.), enregistrement et diffusion autorisés avec mention de la source (cf. proposition). Traduit de l'allemand. En cas de divergences, la version allemande fait foi. Pour une meilleure lisibilité, seule la forme masculine est employée dans le présent rapport, étant entendu qu'elle comprend aussi les femmes. Nous vous remercions de votre compréhension.
Proposition d'indication de la source	bpa – Bureau de prévention des accidents. <i>Camions: conséquences du relèvement de la limite de poids de 40 à 60 tonnes</i> . Berne: bpa; 2010. Prise de position du bpa.

Table des matières

Impressum	3
Table des matières	4
I. Contexte	5
II. Accidentalité des camions	6
III. Conséquences possibles de l'autorisation des 60 tonnes	7
1. Avantages	7
2. Désavantages	7
2.1 Quantité de trafic	7
2.2 Sécurité routière	7
2.3 Infrastructure	8
IV. Résumé	9
V. Bibliographie	10

I. Contexte

En Suisse et en Europe, le poids maximal autorisé est de 40 tonnes pour les camions; la largeur maximale de 2,55 m, la hauteur de 4,00 m et la longueur de 18,75 m.

Depuis quelques années, d'aucuns revendiquent un assouplissement de ces limites en vigueur aujourd'hui. En l'espèce, il est notamment fait référence aux pays scandinaves (p. ex. la Suède), où l'utilisation de véhicules d'une longueur de 24 m et d'un poids de 60 tonnes est déjà autorisée.

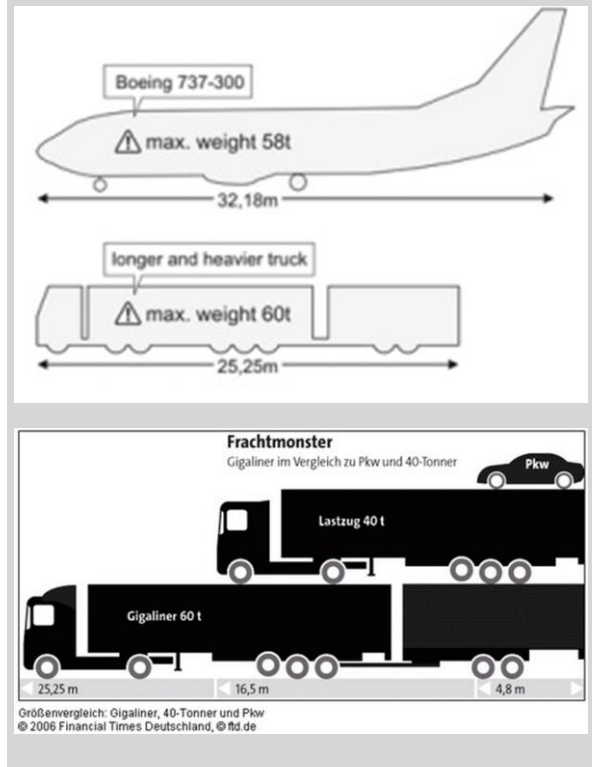
L'idée: de trois camions d'un poids total admissible de 40 tonnes et d'une longueur de 16,50 m ou de 18,75 m, il résulte une combinaison de deux camions de 60 tonnes chacun et d'une longueur de 25,25 m, appelés aussi gigaliner ou méga-camions (illustration 1).

Le Conseil fédéral s'est exprimé contre l'introduction des 60 tonnes en Suisse, réagissant positivement à l'interpellation «Pas de mastodontes sur les routes suisses». Les autorités cantonales ont aussi répondu à diverses interpellations cantonales (Tessin, Berne, Lucerne) dans le sens du Conseil fédéral.

Actuellement, plusieurs länder allemands et les Pays-Bas réalisent des essais-pilotes. En France, de tels essais sont prévus. Le gouvernement suédois examine actuellement les avantages de revenir aux camions européens standards par rapport aux coûts, à l'usure des routes et à la sécurité.

Il semble peu probable que la Suisse autorise prochainement les 60 tonnes. Néanmoins, il est indispensable d'évaluer les conséquences auxquelles s'attendre.

Illustration 1
Comparaison des dimensions des 60 tonnes



II. Accidentalité des camions

Les accidents impliquant des camions/tracteurs à sellette ont connu une évolution réjouissante depuis 1992 (comme l'accidentalité en général). De 2004 à 2008, 39 usagers antagonistes ont été tués en moyenne chaque année lors de collisions avec des camions (près de 10% de tous les usagers de la route tués) et 159 grièvement blessés.

Si les accidents impliquant des camions sont relativement rares, la gravité des blessures qu'ils occasionnent chez les usagers antagonistes – notamment non motorisés – est supérieure à la moyenne. Un piéton sur 9 et 1 cycliste sur 13 décèdent des suites des blessures consécutives à la collision. A titre de comparaison: en cas de collision avec une voiture de tourisme, le risque de succomber aux blessures est divisé par 4 pour les piétons et même par 9 pour les cyclistes.

Les occupants des camions subissent des dommages en premier lieu dans les pertes de maîtrise,

mais aussi dans les tamponnements; les usagers antagonistes par contre principalement dans les accidents de changement de direction, croisements longitudinaux et tamponnements.

Les statistiques allemandes montrent par exemple que sur les autoroutes, les camions sont impliqués dans 37% des décès et que 7% de toutes les morts survenant sur les autoroutes sont imputables à un tamponnement impliquant un camion. En dehors du réseau autoroutier, il s'agit en premier lieu des accidents dans les carrefours (croisements et débouchés) et lors de dépassements (notamment hors localité). En localité, les piétons et les deux-roues légers sont les plus menacés.

En 2005, la limite de poids a été relevée de 28 à 40 t en Suisse. Cette mesure n'a jamais fait l'objet d'une évaluation. Les illustrations 2 et 3 ne permettent pas de conclusions sur la sécurité routière.

Illustration 2
Evolution du nombre d'usagers antagonistes tués lors de collisions avec un camion, 1992–2008

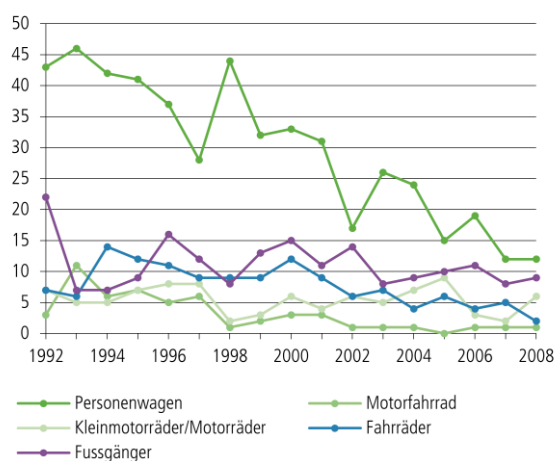
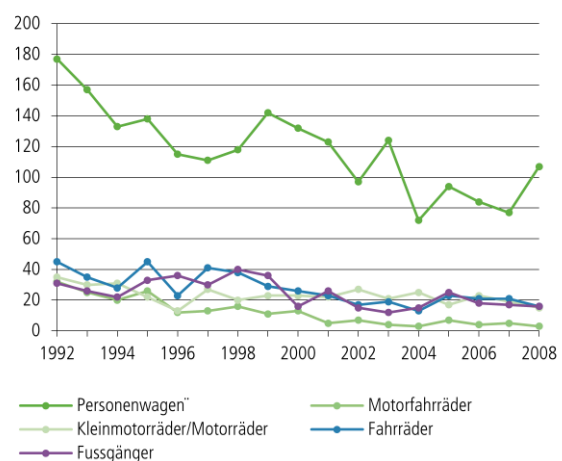


Illustration 3
Evolution du nombre d'usagers antagonistes grièvement blessés lors de collisions avec un camion, 1992–2008



Source: OFS, accidents de la route enregistrés par la police

III. Conséquences possibles de l'autorisation des 60 tonnes

1. Avantages

L'autorisation des 60 tonnes pourrait temporairement receler certains avantages:

- Moins de trajets
- Economie d'énergie et diminution des nuisances environnementales
- Hausse de la rentabilité (p. ex. grâce à une réduction de personnel)
- Diminution des bouchons et du trafic poids lourds sur les autoroutes

2. Désavantages

2.1 Quantité de trafic

A moyen ou long terme, une autorisation des 60 tonnes pourrait avoir pour conséquence un transfert du rail vers la route. Dès lors, le volume du trafic de camions ne diminuerait pas, sauf si d'autres mesures incitatives entraient en vigueur.

Actuellement, on ne peut guère évaluer les conséquences d'un recours aux 60 tonnes pour la distribution finale des marchandises.

2.2 Sécurité routière

A l'avenir, la sécurité routière sera notamment fonction de la répercussion de l'autorisation des 60 tonnes sur la composition de la flotte des véhicules utilitaires. Les prestations de transport et la répartition modale en particulier auront une influence substantielle sur l'accidentalité.

Il n'est pas possible de procéder à une évaluation définitive de la sécurité routière. Il faut toutefois tenir compte des faits suivants:

- En cas de collision avec un train routier (p. ex. un 60 tonnes), il faut s'attendre à des suites d'accident nettement plus graves (l'énergie cinétique est supérieure de 50% à celle des 40 tonnes).
- Une longueur plus importante peut aussi avoir des conséquences pour les accidents lors de dépassements (temps plus long pour le dépassement).
- La gravité des accidents en cas de tamponnement avec un camion est plus importante (p. ex. collision dans une colonne à l'arrêt).
- Les 60 tonnes ayant besoin de plus d'espace (courbe intérieure) pour bifurquer (à droite) et les véhicules étant plus longs, la vue d'ensemble (angle mort) est limitée.
- Les dispositifs de sécurité actuels (glissières de sécurité) ne sont pas prévus pour une collision avec des véhicules plus longs et/ou lourds qu'aujourd'hui.
- En cas d'incendie, un chargement plus important peut prolonger et intensifier le sinistre (p. ex. dans un tunnel).
- A court terme, la fréquence des accidents impliquant des camions pourrait diminuer en raison de leur nombre plus restreint.
- A moyen ou long terme, un transfert éventuel du rail vers la route pourrait entraîner une hausse du nombre d'accidents impliquant des camions.

- En conclusion, il faut supposer que l'autorisation des 60 tonnes ne générera aucun risque fondamentalement nouveau.

transversales dans les virages et des dommages causés au marquage et survenant aussi plus rapidement en raison des manœuvres nécessaires pour bifurquer.

2.3 Infrastructure

D'une manière générale, on peut observer que l'ensemble des **normes** dans la circulation routière (normes VSS et SIA) ne sont pas prévues pour des véhicules ayant les dimensions et le poids des méga-camions.

Enfin, il faut tenir compte du fait que la **géométrie** actuelle de l'ensemble de l'infrastructure ou presque n'est pas prévue pour des camions de cette longueur (surlargeur en courbe, ronds-points, croisements en général). Aussi le recours aux 60 tonnes n'est-il guère envisageable en dehors des autoroutes.

Une autorisation des 60 tonnes aurait plusieurs incidences infrastructurelles:

D'une manière générale, il faudrait vérifier la capacité de charge des **ponts**. Certains ouvrages (anciens) ne devraient pas satisfaire aux exigences de sécurité pour de tels tonnages. En tout cas, il faudrait s'attendre à un amortissement par épuisement clairement plus important des ponts.

L'équipement de sécurité des **tunnels** devrait absolument être contrôlé (p. ex. en raison d'une charge calorifique plus élevée).

Aucune assertion définitive n'est possible sur la **structure de la chaussée**. Si l'on part de l'idée que la charge par essieu est plus faible pour les 60 tonnes, il faut s'attendre à une diminution des dommages dus aux ornières. Il faut toutefois compter avec des dommages infrastructurels et, partant, avec des réparations et des travaux d'entretien. S'ajoutent d'importantes contraintes

IV. Résumé

Les 60 tonnes font sens dans des régions disposant d'une infrastructure ferroviaire insuffisante pour le transport de marchandises à longue distance. En Europe centrale, où le réseau ferroviaire est dense et les espaces restreints, cela provoquerait probablement un changement de la répartition modale.

Selon toute vraisemblance, l'autorisation des 60 tonnes susciterait des problèmes infrastructurels et des risques en matière de sécurité routière. Il faudrait notamment s'attendre à une augmentation de la gravité des accidents en cas de collision avec des usagers de la route vulnérables, de dépassement hors localité et de tamponnement sur les autoroutes.

Actuellement, une autorisation est déconseillée sous l'angle de la sécurité routière.

V. Bibliographie

ADAC. *Die Supertrucks – Belastung statt Entlastung: Eine kritische Betrachtung aus Sicht des ADAC e.V.*. München: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC); 2007. ADAC-Positionspapier.

Cavegn M, Achermann Stürmer Y, Niemann S. *Rapport SINUS 2008: Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2007*. Berne: bpa – Bureau de prévention des accidents; 2008.

Glaeser KP, Kaschner R, Lerner M, Roder K, Weber R, Wolf A, Zander U. Unfallgeschehen. *Auswirkungen von neuen Fahrzeugkonzepten auf die Infrastruktur des Bundesfernstrassennetzes*. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Strassenwesen; 2006. Schlussbericht; 93–107.

Thoma J. *Auswirkungen 28/40 Tonnen-Fahrzeuge auf die Verkehrssicherheit*. Berne: bpa – Bureau de prévention des accidents; 2001.

ATE. *Gigaliner – der VCS sagt Nein zu den 60-Tönnern*. Herzogenbuchsee: ATE Association transports et environnement; 2009. www.verkehrsclub.ch/de/politik-kampagnen/nein-zu-6'-toennern.html. Accès le 15.07.2009.