

Dépassement interdit aux camions sur les autoroutes

Une mesure de sécurité routière judicieuse?

Berne, 2009

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 |
| Contact | Uwe Ewert, Dr phil., collaborateur scientifique Recherche, bpa |
| © bpa 2009 | Tous droits réservés; reproduction (photocopie, p. ex.), enregistrement et diffusion autorisés avec mention de la source. 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. |
| Proposition d'indication de la source | bpa – Bureau de prévention des accidents. <i>Dépassement interdit aux camions sur les autoroutes: une mesure de sécurité routière judicieuse?</i> Berne: bpa; 2009. Prise de position du bpa. |

Sommaire

| | | |
|------|-------------------------|----|
| I. | Introduction | 6 |
| II. | Etudes | 7 |
| III. | Accidentalité en Suisse | 9 |
| IV. | Conclusion | 10 |
| | Sources | 11 |

I. Introduction

A diverses reprises, des organisations et des particuliers ont demandé une interdiction générale de dépassement pour les camions sur les autoroutes. Cette mesure pourrait-elle contribuer à augmenter la sécurité routière? La présente prise de position tente de répondre à cette question.

L'interdiction de dépasser, pour les camions, a déjà été introduite dans plusieurs pays. C'est le cas au Royaume-Uni, Pays-Bas et Belgique. Toutefois, dans la plupart des cas, il s'agit d'interdictions de dépasser limitées dans le temps et dans l'espace. Dans le canton d'Argovie, sur l'A1 entre Rothrist et Safenwil, une interdiction de dépassement dynamique, en grande partie commandée automatiquement, a été testée sur trois tronçons. Selon le tronçon, l'interdiction de dépasser était surtout en vigueur le matin et le soir, mais quelquefois aussi pendant toute la matinée. Les principaux résultats sont les suivants: l'interdiction de dépasser a été respectée, les vitesses sur la voie normale ont diminué d'environ 1 km/h et, sur la voie de dépassement, les vitesses ont augmenté de 1 à 2 km/h. En ce qui concerne les accidents, aucun changement n'a pu être observé [1].

Récemment, en Allemagne, une interdiction de dépassement générale a été discutée et ... rejetée.

Toutefois, la plupart du temps, l'objectif premier de l'interdiction de dépasser n'est pas la sécurité du trafic mais sa fluidité soit que, sur la voie de dépassement, les voitures de tourisme soient moins gênées par les camions qui roulent plus lentement.

II. Etudes

Le thème de l'interdiction de dépasser pour les camions n'est pas nouveau. Des travaux sur ce sujet ont été entrepris dès le début des années 90. Lühder semble être un des premiers à s'être penché sur le problème. Néanmoins, il n'a pas analysé les effets sur la sécurité routière [2].

Brilon et Drews ont noté que l'interdiction de dépasser pour les camions produisait les changements suivants [3]:

- augmentation de la vitesse des voitures de tourisme
- faible ralentissement de la vitesse des camions
- Les modifications de vitesses diffèrent selon qu'il s'agit d'une montée ou d'une descente (descente: augmentation de la vitesse la plus importante pour les voitures de tourisme, diminution la plus faible pour les poids lourds; montée: augmentation la plus faible pour les voitures de tourisme, diminution la plus forte pour les camions)
- meilleure fluidité du trafic
- pratiquement pas de changement en ce qui concerne les accidents
- pas de changement concernant les émissions polluantes

De ce fait, Brilon et Drews concluent qu'il n'y a pas de raison impérative d'introduire une interdiction de dépasser pour les camions sur les autoroutes. Ils recommandent de décider au cas par cas, en ayant une très bonne connaissance de la situation locale.

L'étude de Keller, Spangler, Thormann et Glas se réfère à l'autoroute A8 ouest en Bavière [4]. Diffé-

rentes combinaisons d'interdiction de dépasser pour les camions et de limitation de vitesse à 120 km/h ont été introduites sur divers tronçons et à différents moments. En 2000, sur un tronçon (tronçon 2) une interdiction de dépasser pour les camions a été introduite, mais seulement pendant la journée. Par rapport à l'année d'avant, le nombre d'accidents a diminué (passant de 155 à 139). De plus, l'année d'après, une limitation de vitesse de 120 km/h pendant la journée a été introduite pour les voitures de tourisme. Suite à cette mesure, le nombre d'accidents a encore diminué pour s'établir à 121. En ce qui concerne les accidents avec dommages corporels, en 2000, lorsque l'interdiction de dépasser pour les camions a été introduite, une légère augmentation des accidents avec dommages corporels a été observée (malheureusement, le texte original ne la quantifie pas de manière exacte). La même année, le nombre d'accidents dans le trafic lourd est resté identique, mais il y eut plus d'accidents avec d'autres véhicules – comparé aussi bien à l'année précédente qu'à l'année suivante, lorsque, en plus, la limitation de vitesse à 120 km/h pour les voitures de tourisme pendant la journée a été introduite (accidents trafic lourd: 27, 28, 28; accidents autre véhicules: 61, 72, 62).

Les auteurs en concluent que l'introduction du 120 km/h de 6 à 20 h, en lien avec l'interdiction de dépasser pour les camions pendant les mêmes heures n'a pas produit d'effets positifs supplémentaires sur l'accidentalité.

Köll, Bader et Schmutzhard documentent les effets d'une interdiction de dépasser pour les camions sur un tronçon de 36,5 km sur l'autoroute de l'Inntal [5]. Ils ont constaté que les vitesses des voitures de tourisme ont nettement augmenté – en moyenne de 110 km/h à 125 km/h sur la voie de dépassement. Les vitesses des poids lourds ont diminué de 3 km/h. Comparativement à d'autres études, le nombre de changements de voies a diminué d'environ 40%. 83% des automobilistes trouvaient l'interdiction de dépasser pour les camions agréable alors que 62% des camionneurs la trouvaient gênante. Aucune conclusion n'a été tirée relativement à la sécurité routière.

Robatsch, Weiss et Stefan ont analysé 23 tronçons d'autoroute en Autriche sur lesquels une interdiction de dépasser pour les camions avait été introduite [6]. 12 de ces tronçons ont été étudiés. Sur 5 des 12 tronçons analysés, il y eut de nettes améliorations et sur 6 tronçons, il n'y eut pas de changement. Sur un tronçon, il y eut aussi bien des améliorations que des détériorations. En ce qui concerne l'accidentalité, l'introduction de l'interdiction de dépasser a entraîné les modifications suivantes: la fréquence du nombre de tamponnements a nettement diminué, mais les autres types d'accidents ont légèrement augmenté. Il est quelque peu regrettable que la signification des fréquences, taux et pourcentages n'ait pas été testée (ou pas présentée). La gravité des accidents semble changer quelque peu. Le nombre de tués et de blessés légers a augmenté alors que celui des blessés graves ainsi que des blessés dont la gravité des blessures n'est pas connue a diminué. Les résultats autrichiens indiquent plutôt une amélioration de la sécurité routière.

Le travail de Trimmel [7] nous vient aussi d'Autriche. Pour un tronçon de 34 km sur l'autoroute ouest A1 en Basse-Autriche, il arrive à la conclusion que l'accidentalité a connu des améliorations considérables après l'introduction, à la fin de l'année 1996, de l'interdiction de dépasser pour les camions. Son bilan (non exhaustif) est le suivant:

- 11 accidents de moins par année
- 16 accidentés de moins par année
- diminution de 16% de la gravité moyenne des accidents
- économie de 5,5 millions de schillings autrichiens par année (env. 690 000 CHF) sur les coûts des accidents

Dans sa conclusion, Trimmel constate que

- une contribution importante à la sécurité routière peut être fournie,
- pour certains volumes de trafic, les vitesses de parcours augmentent,
- les vitesses moyennes des voitures de tourisme augmentent et qu'il y a plus d'excès de vitesse sur la voie de dépassement.

En 2004, le BAST (Bundesanstalt für Strassenwesen = Institut fédéral des recherches routières, Allemagne) a publié une étude sur l'accidentalité des poids lourds de plus de 12 t [8]. Entre 1995 et 2001, il a constaté que quelque 200 à 300 accidents de dépassement avec dommages corporels par année étaient causés par des camions de plus de 12 t. Le nombre de tués se situait entre 1 et 6 par année et celui des blessés graves entre 50 et 62. Du fait du peu de gravité des accidents (sic!), Assing arrive à la conclusion qu'une interdiction générale de dépasser pour les poids lourds n'est pas justifiée.

III. Accidentalité en Suisse

Au cours des 16 dernières années, 137 personnes, soit environ 9 par année (mais avec de fortes variations annuelles [entre 2 et 17]) ont perdu la vie suite à un accident avec un poids lourd ou un semi-remorque sur les autoroutes suisses. Les occupants de camions ne représentent que 10% des tués et les piétons un autre 10%. Les autres tués sont d'autres usagers de la route motorisés. L'analyse des types d'accidents révèle qu'avec 53 cas mortels en 16 ans, les tamponnements viennent en tête, suivis par les pertes de maîtrise. Sur les 40 personnes tuées dans ce type d'accident, 30 n'étaient pas des occupants de poids lourds.

IV. Conclusion

De manière générale, les études qui existent sur le thème de l'interdiction de dépasser pour les camions sur les autoroutes sont méthodologiquement plutôt faibles. Tendanciellement, les résultats montrent pas ou peu d'effets, mais occasionnellement aussi des effets nettement positifs sur l'accidentalité. On ne connaît pratiquement pas de résultats négatifs.

Il en va autrement des vitesses. Sur la voie de gauche, les vitesses de marche augmentent nettement. Cela pourrait être la raison pour laquelle l'acceptation de cette mesure est grande parmi les automobilistes. On ne s'étonnera guère de l'acceptation nettement moindre chez les camionneurs. La vitesse de leurs véhicules diminue légèrement lorsque la chaussée est plane ou en descente, et même nettement en montée.

Lors d'accidents avec des camions, et du fait de la masse importante de ces derniers, l'autre partie impliquée dans l'accident est plus en danger que les occupants des poids lourds eux-mêmes. De ce point de vue, il serait judicieux de séparer spatialement le trafic poids lourds de celui des voitures de tourisme. Une interdiction de dépasser pour les camions sur les autoroutes pourrait contribuer à améliorer la sécurité routière en ce qui concerne les collisions des poids lourds avec d'autres véhicules. Toutefois, étant donné que le nombre d'accidents avec des poids lourds est plutôt faible, cette contribution serait modeste. En contrepartie, vu qu'on peut s'attendre à une augmentation des vitesses sur la voie de gauche, le nombre d'accidents de

voitures de tourisme et leur gravité pourrait augmenter sur cette voie.

Etant donné que, du point de vue de la sécurité routière, l'importance d'une interdiction de dépasser pour les camions sur les autoroutes est faible, le bpa ne voit actuellement pas de nécessité urgente d'agir.

Sources

- [1] Arbeitsgemeinschaft Bühlmann, Marty + Partner AG. *Lastwagen Überholverbot. Pilotprojekt A1 Rothrist – Safenwil: Verkehrstechnische Untersuchung Auswirkungen LKW-Überholverbot*. Aarau: Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt; 2007.
- [2] Lühder M. Lkw-Überholverbote auf Bundesautobahnen. *Strassenverkehrstechnik*. 1990;34(2):60–65.
- [3] Brilon W, Drews O. *Verkehrliche und ökologische Auswirkungen der Anordnung von Überholverböten für LKW auf Autobahnen*. Bonn: Bundesministerium für Verkehr -BMV-, Abteilung Strassenbau; 1996. Forschung Strassenbau und Strassenverkehrstechnik 731.
- [4] Keller H, Spangler, Thormann B, Glas F. *A8 West: Endbericht zur verkehrstechnischen Begleituntersuchung und wissenschaftlichen Bewertung der ab 1.2.2001 auf der A8/West zwischen München und Leipheim versuchsweise angeordneten Verkehrsregelung Tempo 100km/h und Lkw-Überholverbot*. München: Bayerisches Staatsministerium des Inneren, Autobahndirektion Südbayern. Fachgebiet Verkehrstechnik und Verkehrsplanung. Technische Universität München.; 2002.
- [5] Köll H, Bader M, Schmutzhard L. Auswirkungen und Akzeptanz des Lkw-Überholverbotes am Beispiel der A12 Inntal Autobahn. *Strassenverkehrstechnik*. 1997;(10):489–497.
- [6] Robatsch K, Weiss V, Stefan Ch. *LKW-Unfallgeschehen nach der Strassenart und Ermittlung von Unfallkenngrössen auf Autobahnen*. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; 2003.
- [7] Trimmel P. *Effizienzuntersuchung der LKW-Überholverbote 7,5 t auf Autobahnen in Niederösterreich*. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit; 1998. Verkehr in Österreich 25.
- [8] Assing K. *Unfallgeschehen mit schweren LKW über 12 t*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag N. W. Verlag für neue Wissenschaft; 2004. Mensch und Sicherheit 156.