

RÉSOLUTION N° 93/4 SUR LA SÉCURITÉ DES POIDS LOURDS EN CIRCULATION ROUTIÈRE

[CEMT/CM(93)4/FINAL]

Le Conseil des Ministres, réuni à Noordwijk, les 26 et 27 mai 1993,

SE RÉFÉRANT au rapport CEMT/CM(93)3 sur « La sécurité des poids lourds en circulation routière » ;

ESTIMANT que le renforcement de la sécurité routière est l'un des éléments essentiels d'une politique globale des transports en Europe ;

OBSERVANT l'évolution du trafic international de marchandises et la part prépondérante assurée par la route ;

NOTANT que, seule une politique de sécurité routière intégrée - prenant en compte l'ensemble des composantes : conducteur, véhicule, infrastructure – et diversifiée – incorporant dès lors : formation, réglementation, contrôle, sanction, communication – est susceptible d'assurer l'écoulement du trafic dans des conditions optimales de fluidité et de sécurité ;

INVITE LES PAYS MEMBRES :

Données statistiques

1. À affiner la collecte des données sur la composition, le volume et la répartition du trafic lourd, en vue d'identifier les actions concrètes à engager.
2. À harmoniser les bases de données statistiques d'accident, pour rendre possible une comparaison au niveau international.

Formation du conducteur

3. À veiller à ce qu'une certaine maturité soit atteinte pour la conduite professionnelle des véhicules les plus lourds. Ce besoin peut être satisfait par la fixation d'un âge minimal (21 ans par exemple), ou par l'acquisition d'une expérience professionnelle ou par une formation professionnelle appropriée (apprentissage).

4. À introduire ou maintenir un examen médical approfondi avant l'obtention du permis de conduire de catégorie C et à promouvoir un contrôle régulier en période de validité de ce permis.
5. À harmoniser les conditions d'accès à la profession, tant en ce qui concerne la formation préalable que la délivrance du permis de conduire.
6. À développer la formation professionnelle appropriée, et généraliser les cours de recyclage et la formation continue en y associant les entreprises, les fédérations et les syndicats professionnels.

Dispositions techniques des véhicules

7. À promouvoir l'extension des dispositifs de sécurité tels que le limiteur de vitesse et ceux qui permettent d'améliorer le champ de vision du conducteur et la visibilité du véhicule.
8. À favoriser l'ensemble des recherches dans ce domaine ainsi que dans celui de la communication entre le conducteur et les autorités qui gèrent la circulation, via le véhicule.

Infrastructures

9. À développer les infrastructures routières fréquemment utilisées par les véhicules lourds en fonction de leurs exigences et de leurs caractéristiques propres, ainsi que des équipements et des matériaux qui permettent de réduire les problèmes nés de la coexistence de trafics lourd et léger – glissières de sécurité, revêtements drainants.
10. À aménager des infrastructures auxiliaires (aires de repos, aires de stationnement) pour un meilleur confort et donc une meilleure sécurité des conducteurs de poids lourds.
11. À étudier, pour des raisons de sécurité, l'opportunité de mieux utiliser les capacités de transport de marchandises offertes par le réseau ferroviaire et le réseau des voies navigables existant.

Réglementation

12. À harmoniser les critères de restriction de circulation des poids lourds et limiter les dérogations.
13. À envisager l'harmonisation des règles de comportement, ainsi que les temps de conduite et de repos sur la base de définitions communes¹.

Contrôles et sanctions

14. À mettre en place les moyens matériels et en personnel permettant d'assurer l'efficacité optimale des contrôles et à diversifier les contrôles sur route ou en entreprises, en particulier, concernant le respect de la réglementation sociale.
15. À étendre la responsabilité au donneur d'ordre en cas d'infraction constatée.
16. À développer l'entraide judiciaire et renforcer la coopération entre Etats, pour permettre, sur le plan international, la reconnaissance et l'exécution des déchéances du droit de conduire.

1. L'Allemagne et le Royaume-Uni ont émis une réserve sur ce point en faisant remarquer que cela affectait le principe de subsidiarité tel qu'il est défini au sein des Communautés Européennes.

Communication et sensibilisation

17. À favoriser l'échange d'informations entre pays sur les conditions de circulation et les dispositifs de sécurité et de secours qu'un chauffeur de poids lourd en circulation internationale, peut rencontrer sur son itinéraire.
18. À favoriser un environnement de sécurité routière dans les entreprises, avec la participation des organisations et des fédérations professionnelles.
19. À promouvoir toute campagne ou action de prévention destinée plus particulièrement aux poids lourds.

CHARGE le Comité des Suppléants de veiller à la mise en œuvre de cette résolution et de rapporter, en temps opportun, sur son application.

LA SÉCURITÉ DES POIDS LOURDS EN CIRCULATION ROUTIÈRE

[CEMT/CM(93)3]

Lors de l'examen de son programme de travail, le Comité de la Sécurité Routière a remarqué que le rôle des poids lourds dans les accidents de la route n'avait jamais été traité dans l'enceinte de la CEMT. Ce sujet revêt cependant une importance certaine, ne serait-ce qu'en liaison avec la création d'un marché libre pour les transports routiers de marchandises à l'intérieur des Communautés Européennes, accentuée par l'ouverture des frontières à l'est de l'Europe. Etant donné l'enjeu de ce sujet d'une part, en termes de sécurité routière, et d'autre part, en raison de ses aspects politiques évidents, le Comité est convenu d'élaborer un rapport d'ensemble sur ce thème.

À cette fin, un questionnaire a été élaboré et adressé à tous les pays Membres de la CEMT courant 1991. Le grand nombre des réponses reçues tend à prouver l'intérêt que ce sujet suscite dans les différents pays. C'est sur leur base que plusieurs délégations ont contribué à l'élaboration du rapport présenté ci-après. C'est ainsi que :

- Les délégations allemande et autrichienne ont préparé le Chapitre I « Introduction et statistiques ».
- La délégation luxembourgeoise s'est chargée des Chapitres II « La formation du conducteur et son statut social » et VII « Les campagnes de sensibilisation en matière de sécurité routière dans le domaine des poids lourds ».
- La délégation française était responsable des Chapitres III « Les dispositions techniques du véhicule » et V « Réglementation ».
- La délégation suisse s'est occupée des Chapitres IV « Infrastructures et sécurité routière » et VI « Contrôles et sanctions ».

Ces délégations se sont ensuite réunies en comité de rédaction pour harmoniser la présentation des différents chapitres et préparer un projet de Résolution qui a reçu l'aval du Comité lors de sa dernière session en mars 1993.

CHAPITRE I

INTRODUCTION ET STATISTIQUES

1. Introduction

Le poids lourd a conquis un rôle important dans le trafic national et international, en tant que moyen de transport de marchandises individuel. Ce succès s'explique, entre autres, par sa capacité à s'adapter de façon optimale selon la nature du transport, par la possibilité de charger et de livrer à domicile ainsi que par des coûts de transport relativement faibles pour l'utilisateur. Les statistiques de la CEMT indiquent que, dans la plupart des pays, les poids lourds assurent près de 60 à 65 % du volume de transport alors que la part du rail se situe généralement au-dessous de 10 %. Toutefois le train transporte les marchandises sur des distances beaucoup plus longues et la voie navigable, lorsqu'elle existe, peut présenter une alternative économiquement et écologiquement intéressante pour des marchandises spécifiques. L'évolution récente du trafic international des marchandises, qui accompagne la réalisation de l'espace économique européen et l'ouverture des frontières de l'Est, laisse cependant prévoir une poursuite de l'essor vigoureux du transport routier dans ce domaine.

D'après les données de l'OCDE, le parc européen de poids lourds s'élève à environ 16 millions de véhicules. Les poids lourds représentent ainsi quelque 8 à 10 % du parc de véhicules routiers et assurent environ 15 % des prestations kilométriques du transport routier. En moyenne, au cours des dernières décennies, leur activité a augmenté de 40 à 60 %, cette progression étant nettement plus importante sur certaines liaisons.

L'évaluation des risques créés par le trafic de poids lourds impose de distinguer les risques liés aux conducteurs, ceux associés au parc de véhicules (état technique) et ceux qui découlent des conditions de circulation, par exemple des infrastructures. Sur le plan national et international, les efforts ont été jusqu'à maintenant consacrés essentiellement à la formation des conducteurs et à l'amélioration technique des véhicules. Pour ce qui est de la modification des conditions de circulation, en revanche, peu de mesures coordonnées ont été prises jusqu'à présent ; il existe donc encore une grande marge de manoeuvre dans ce domaine. Les actions à mettre en oeuvre passent par un renforcement de la coopération internationale. Les risques liés aux poids lourds ne peuvent être en aucun cas traités en faisant abstraction du contexte économique, c'est-à-dire de l'accroissement du trafic engendré par l'activité économique. Il ne faut pas non plus oublier la nature des marchandises transportées, qui, parfois, présentent des risques élevés.

Les mesures visant à améliorer la sécurité des conducteurs ne peuvent être prises qu'en tenant compte du contexte social. La pression grandissante de la concurrence et les contraintes de délai qui s'exercent dans le secteur des transports génèrent des conditions de travail difficiles pouvant entraîner des dépassements du temps de conduite ou des excès de fatigue. Ces conducteurs peuvent ainsi être amenés à commettre des excès de vitesse par souci de respect des délais de livraison.

Le tonnage des poids lourds varie entre 3.5 et 40 tonnes. La tendance à mettre en circulation des camions de plus en plus lourds se poursuit, car elle permet d'augmenter la charge utile. Assurer la sécurité routière impose de prendre en compte le problème général posé par l'hétérogénéité du trafic qui mêle différentes catégories de véhicules. Les cycles, les voitures particulières, ainsi que les poids lourds et les bus doivent se partager la chaussée. Le rapport de poids, entre les poids lourds et les autres véhicules, est de 40 à 1, voire plus. Ce rapport est décrit par certains auteurs scientifiques comme traduisant "l'agressivité des poids lourds en termes de forme et de masse". Un autre facteur de risque réside dans les écarts de vitesse entre les voitures particulières et les poids lourds qui peuvent atteindre, sur certaines catégories de routes, 50 km/h et même davantage. Cette situation pose des problèmes considérables à la maîtrise de la sécurité passive des poids lourds. Pour ce qui est de la sécurité active des camions, des progrès très importants ont été réalisés dans la suspension et le freinage (suspension pneumatique, ABS, freins à disque). La sécurité du chargement continue de soulever de grosses difficultés, dues notamment à la position parfois très haute et instable du centre de gravité, surtout lorsque les poids lourds circulent à des vitesses excessives.

Lors du dimensionnement des routes, les plus gros véhicules, c'est-à-dire les poids lourds, servent à définir la largeur de la chaussée, les rayons de courbure et l'aménagement de pentes spécialement calculées. Cependant, la base de données, contenant les caractéristiques du trafic poids lourd, est insuffisante, comme l'a constaté aussi l'OCDE dans l'établissement de comparaisons entre pays. Les données proviennent des organisations les plus diverses et reposent également sur des bases différentes. Comme les possibilités de créer de nouvelles infrastructures routières dans les pays fortement industrialisés demeurent très limitées, le succès de l'établissement d'un trafic international dépend de la maîtrise du trafic actuel sur le réseau routier existant. Pour ce faire, on a besoin de données récentes et des technologies de l'information correspondantes qui permettent leur échange entre pays. Ceci a d'autant plus d'importance que l'on attend un développement du trafic routier de la création d'un Espace Economique Européen. Pour des raisons de sécurité, il conviendrait en outre de faire en sorte que soient davantage prises en compte les capacités de transport de marchandises offertes par le réseau ferroviaire et le réseau de voies navigables existant. Il est clair, en effet, que le rail et la voie navigable présentent une sécurité bien supérieure à la route. Une stratégie de coopération, telle qu'elle se développe dans plusieurs pays, particulièrement dans l'arc alpin, par exemple dans la conception allemande du trafic des années quatre-vingt-dix ou comme dans le concept de trafic intégré autrichien et suisse, peut apporter, dans ce domaine, des améliorations à long terme.

2. Statistiques d'accident concernant les poids lourds

La principale difficulté rencontrée dans les comparaisons statistiques internationales, quelques qu'elles soient, réside dans l'emploi de bases de données différentes. La définition du terme poids lourd lui-même est déjà une source de confusion car elle intègre parfois des véhicules de moins de 3.5 tonnes. De même, les définitions des catégories de véhicules telles que véhicules tracteurs, tracteurs, autocars et autobus ou véhicules spéciaux, ne sont pas homogènes. D'autres disparités concernent l'enregistrement des victimes d'accidents impliquant des poids lourds. Certains pays n'indiquent, au nombre des victimes, que celles comptant parmi les occupants du poids lourd, alors que les dommages subis par les passagers des autres véhicules impliqués dans l'accident (généralement des voitures particulières) sont aussi beaucoup plus importants.

Les informations utilisées pour établir les statistiques d'accident sont issues des questionnaires de la CEMT et des données de l'OCDE. L'Allemagne, l'Autriche, la France et la Suisse ont fourni des analyses détaillées des statistiques d'accident concernant le transport de marchandises.

Les données disponibles et comparables pour huit pays, sont reproduites dans le tableau ci-après et montrent que les poids lourds sont impliqués dans 8.1 % des accidents de la route. Suivant les pays, ce taux fluctue entre 5.5 et 10 %. La probabilité d'accident, variable selon le type de route, se situe plutôt au-dessous de celle des voitures particulières. Cependant, la gravité de ces accidents, liée à la différence de poids précédemment évoquée entre les véhicules impliqués, est impressionnante. Le risque, pour une victime de l'accident d'être gravement blessée ou tuée, est 4 fois plus élevé pour les occupants des autres véhicules que pour ceux du poids lourd. En moyenne, les camions sont impliqués dans 15.3 % des accidents mortels.

D'après les données allemandes, autrichiennes et françaises, les risques d'accident avec dommages corporels sont particulièrement importants hors des agglomérations et sur autoroute. En France, hors agglomération, on enregistre 23 morts pour 100 accidents impliquant des poids lourds. Sur les autoroutes autrichiennes, 27 % des accidents, ayant fait des blessés ou des morts, mettent en jeu des poids lourds. Sur les autoroutes allemandes, pour une même distance parcourue, les poids lourds sont environ deux fois plus souvent impliqués dans des accidents mortels que les voitures particulières. La différence de poids, comme l'écart de vitesse entre les poids lourds et les automobiles, ainsi que le rapport entre les deux, peuvent être invoquées pour expliquer l'extrême gravité des accidents.

Dans la plupart des pays, on observe une stabilisation ou une augmentation du nombre d'accidents mettant en jeu des camions. Le Danemark fait exception avec une baisse de 25 % de 1985 à 1989, période pendant laquelle la gravité des accidents s'est accrue.

La typologie des accidents de poids lourds montre que les erreurs de conduite et l'absorption d'alcool sont moins fréquentes que dans les accidents de voitures particulières. Ils résultent plus souvent d'un excès de fatigue ou d'une collision par l'arrière. Généralement, les accidents de poids lourds mettent en jeu deux conducteurs ou davantage. Les autres véhicules mis en cause dans l'accident sont le plus souvent des voitures particulières. D'après les données françaises, les poids lourds sont moins concernés que les autres catégories de véhicule par les accidents aux croisements. En revanche, on relève sur les autoroutes allemandes un nombre particulièrement élevé d'accidents nocturnes faisant intervenir des camions. Sur ces mêmes autoroutes, les carambolages impliquant des poids lourds sont également particulièrement graves. Si les camions ne sont impliqués que dans un tiers environ de ces gros accidents, ils sont cependant responsables de deux tiers des morts et de la moitié des blessés graves dus à ce type d'accidents. Les rapports de police concernant les autoroutes allemandes mentionnent une part de responsabilité particulièrement élevée des conducteurs de véhicules de transport de marchandises dans les collisions par l'arrière. Cette situation s'explique par la capacité de freinage limitée des poids lourds par rapport aux voitures particulières. Une autre source allemande permet de comparer les taux de mortalité (probabilité d'être blessé mortellement lors d'un accident de la circulation) liés aux collisions voitures particulières/poids lourds et aux chocs entre voitures particulières. On peut constater que, par rapport aux collisions entre voitures particulières, le taux de mortalité pour les collisions frontales avec un poids lourd est six fois plus élevé, pour les collisions latérales, quinze fois plus élevé et, pour les collisions par l'arrière, quatre-vingts fois plus élevé.

Un type d'accident est particulièrement caractéristique de la circulation des poids lourds en agglomération : lorsque le conducteur de poids lourd tourne à droite, il arrive que, faute de visibilité, il renverse le deux-roues circulant sur sa droite. Cet accident est presque toujours mortel. Les poids lourds qui stationnent en agglomération et ne sont pas convenablement éclairés, notamment parce que les déflecteurs du véhicule sont sales ou que l'éclairage public est déficient, constituent aussi un danger non négligeable.

Certains accidents de poids lourds font intervenir des véhicules de transport de matières dangereuses. Ce type d'accident présente un risque particulièrement élevé, sachant que ses conséquences peuvent être beaucoup plus graves que pour un véhicule de transport de marchandises ordinaire. Comme ces transports représentent une part limitée de l'ensemble des mouvements, il est impossible d'établir, à partir des faibles statistiques d'accidents, une évaluation exacte du risque réel. Il faut donc déterminer théoriquement le risque potentiel, mais aussi procéder à un échange de données international sur le trafic ainsi que sur les circonstances et les conséquences des accidents de la circulation. L'élaboration de mesures correctives, destinées à limiter ces conséquences, nécessite la connaissance précise des transports actuels (quel transport emprunte, à un moment donné, quel tronçon de route). Dans ce domaine, un échange d'informations entre pays sur les dispositifs de sécurité et de secours qu'un chauffeur de poids lourd, en circulation internationale, pourrait rencontrer sur son itinéraire, s'avère indispensable.

Réponse au questionnaire CEMT -- Accidents de poids lourds (données 1989)

Pays	Données globales				Données spéciales : accidents impliquant des véhicules lourds et des victimes															
	Accidents avec victimes	Victimes			Accidents avec victimes	Victimes														
		Tués	Graves	Légers		Dans les véhicules lourds			Dans les voitures particulières			Motocycles			Bicyclettes			Piétons		
						Tués	Graves	Légers	Tués	Graves	Légers	Tués	Graves	Légers	Tués	Graves	Légers	Tués	Graves	Légers
A	46 565	1 402	20 699	39 924	4 723	33	491	997	145	1 144	2 223	34	224	315	13	121	184	37	203	255
B(t)	62 982	1 993	18 308	68 368	4 765	61	444	2 145	1 187	10 090	44 147	212	3 268	9 952	197	1 826	6 130	292	1 782	4 254
CH	31 084	925	11 939	18 220	4 255	7	43	117	41	191	351	19	96	81	12	33	29	11	41	27
D(1)	343 604	7 995	107 848	341 549	30 457	137	1 842	6 255	483	3 501	18 690	9 897	617	990	106	727	1 492	122	582	740
DK	9 922	670	7 266	4 379	753	9	50	38	71	252	162	18	56	11	22	75	27	18	21	12
E(2)	109 804	7 188	52 418	116 993	6 539	199	680	1 551	758	1 957	3 377	99	253	262	16	22	39	III	160	122
F	170 590	10 528	55 086	180 913	10 840	180	678	2 024	1 152	2 596	6 457	156	429	730	56	129	200	150	226	324
GB (1)	253 969	5 230	61 903	266 142	14 775	73	719	2 878	460	2 443	8 348	89	404	673	38	219	517	181	474	876
IRL (1)	6 075	460		8 170	990	21	233	394	31		803	13		82	14		78		–	–
N	8 494	381	1 661	9 829	672	4	20	135	49	67	483	4	10	29	2	4	15	II	19	32
NL	44 061	1 456	13 660	36 638	6 164	52	368	1 074	127	601	1 215	50	332	832	86	346	702	31	105	171

1. Données véhicules lourds pour 1988.
2. [<3.5 tonnes] + [>3.5 tonnes].

CHAPITRE II

LA FORMATION DU CONDUCTEUR ET SON STATUT SOCIAL

1. Introduction

Il faut entendre par formation, la préparation à la profession de conducteur de véhicules lourds destinés au transport de marchandises ; cette formation comprend tout aussi bien la préparation au permis de conduire de la catégorie C et de ses sous-catégories éventuelles avec ou sans remorque, la formation au certificat de capacité pour les conducteurs de matières dangereuses (ADR), la fréquentation de cours de formation continue ou de recyclage ainsi que toute formation obligatoire ou facultative apte à favoriser les qualités, les aptitudes et les connaissances du conducteur de véhicules lourds.

L'objet de ce rapport est en premier lieu d'étudier les moyens d'améliorer, en particulier par une meilleure formation des conducteurs, la sécurité de la circulation des poids lourds, sans négliger les aspects sociaux dans la profession de chauffeur routier, dont l'incidence sur la sécurité est primordiale et doit donc être étudiée conjointement avec les aspects plus directement liés à la sécurité.

2. Filières de formation

La formation du conducteur, peut-être encore plus que l'infrastructure routière, les réglementations techniques du véhicule et les réglementations auxquelles sont soumis les conducteurs, mais également l'ensemble des professionnels du transport routier, a un impact important sur la sécurité.

La formation du conducteur de poids lourds dont un des éléments obligatoires est l'obtention du permis de conduire de la catégorie C ou de la catégorie appropriée au type de véhicule, est assurée dans l'ensemble des pays de la CEMT, de trois manières différentes :

Par l'apprentissage au métier de chauffeur routier

Cet apprentissage est assuré, soit en milieu scolaire, en partenariat avec la profession, dès l'âge de 14-15 ans, sur une période de 3-4 ans, soit par des centres de formation professionnelle.

Il est concrétisé par l'obtention d'un diplôme professionnel, dont la conduite du véhicule est un volet important, mais qui comporte également une formation à l'ensemble des aspects liés à la profession : réglementation sociale, mécanique, etc.

En Suisse, par exemple, le taux de fréquentation de ces centres est de 10 %. En 1989, la République Fédérale d'Allemagne avait 420 000 chauffeurs de camion. Selon les connaissances du centre de formation professionnelle pour la circulation routière (Berufbildungszentrum für den Strassenverkehr e. V.) sur ces 420 000 chauffeurs, seuls 35 000 avaient une formation de chauffeur professionnel.

Par l'armée

Où, pendant leur période de service national, les jeunes peuvent suivre une formation à la conduite des véhicules lourds, et acquérir une certaine expérience de la conduite. Le permis militaire attribué selon des modalités comparables au permis de conduire civil est ensuite transformé, soit par simple formalité administrative, soit après un examen théorique complémentaire, en permis de conduire.

Par la préparation directe à l'examen du permis de conduire de la catégorie C

Dispensée généralement par les auto-écoles ou écoles de formation spécialisées. Les modalités de préparation et de passage de l'examen en vue de l'obtention de ce permis de conduire sont soumises à des règles particulières quant à l'âge, les normes médicales, les contenus de formation et les épreuves de l'examen.

3. Conditions d'accès au permis de conduire de catégorie C

a) *L'âge minimum* pour accéder au permis de conduire de la catégorie C se situe dans les pays de la CEMT entre 18 et 21 ans. La nécessité d'être titulaire d'un permis C est normalement d'ordre professionnel. C'est pourquoi l'âge d'accès se situe parfois à 18 ans, alors que l'intérêt de la sécurité routière exigerait une plus grande maturité et donc un âge plus élevé, surtout pour la conduite des véhicules les plus lourds, dans la mesure toutefois où le conducteur n'a pas suivi la filière de l'apprentissage professionnel.

b) Détention préalable du permis de conduire de la catégorie B

La majorité des pays permettent un accès direct au permis poids lourds, donc sans obligation de détention préalable d'un permis de conduire de voitures particulières et, par conséquent, sans expérience de conduite. Cela ne donne pas forcément satisfaction puisque la conduite professionnelle des poids lourds paraît a priori plus difficile et donc présuppose une certaine expérience de conduite. Cet anachronisme devrait disparaître en partie dans les années à venir, avec la nouvelle directive CEE relative au permis de conduire (Directive 91/439 du 29 juillet 1991) qui prévoit de ne délivrer un permis de conduire de la catégorie C qu'aux conducteurs déjà titulaires d'un permis de la catégorie B. Il faut noter cependant que la durée de la détention préalable n'est pas définie.

c) Examen médical

Les résultats de l'enquête ont montré, que dans la très grande majorité des pays membres de la CEMT, avant de se présenter à l'apprentissage et à la formation pour le permis C, le candidat doit se soumettre à un examen médical destiné à déceler d'éventuelles déficiences physiques ou psychiques qui pourraient être incompatibles avec la conduite de véhicules lourds donc s'opposer à la délivrance du permis de conduire. Cet examen est effectué par un médecin ou un institut spécialisé et non par du personnel médical auxiliaire.

En revanche, il semblerait que les conditions physiques minimales requises, comme la valeur de l'acuité visuelle, l'intégralité des membres, les crises d'épilepsie, etc. ne sont pas encore suffisamment harmonisées. La nouvelle Directive CEE, citée au point 3b) ci-dessus, offre toutefois une base pour des critères d'harmonisation. Elle doit entrer en vigueur en 1996. Il s'avère nécessaire pour l'ensemble des pays d'avoir des examens médicaux approfondis, à intervalles réguliers, soit lors du renouvellement du permis de conduire, soit à d'autres moments, fixés par réglementation nationale.

Beaucoup de pays ont introduit les examens médicaux périodiques, selon des modalités et des fréquences différentes.

On parle d'examen médical "simple" ou "approfondi", sans savoir précisément ce que recouvrent ces qualificatifs. En tout état de cause, il s'avère nécessaire d'approfondir la qualité des examens médicaux initiaux et d'introduire des examens selon des périodicités à définir en vue de vérifier que les conducteurs satisfassent toujours aux normes minimales fixées. Le résultat de ces examens périodiques constitue un préalable à la pérennisation du droit de conduire les véhicules lourds.

d) La durée de validité et, par corollaire, le renouvellement ou la prorogation du permis de conduire est un autre volet de l'enquête.

Même si un permis à durée de validité permanente facilite la démarche administrative, il est nécessaire de tenir compte de l'évolution, au fil de l'âge, des conditions physiques et psychiques, qui peuvent être bonnes lors de l'obtention du permis de conduire, et auront naturellement tendance à se modifier et à diminuer. A partir d'un certain âge, qu'il est bien sûr difficile de fixer arbitrairement, pour tenir compte des spécificités de chaque individu, la vision et l'ouïe, mais aussi certaines capacités comme les réflexes peuvent être amoindries sans être entièrement compensées par l'expérience de la conduite.

La majeure partie des pays connaît le principe d'une durée de validité limitée, soit sous forme de renouvellement périodique du permis de conduire, soit sous forme d'un contrôle médical subséquent, soit par la combinaison de ces deux formalités. Les dates d'échéance varient sensiblement.

e) Limite d'aptitude

Certains pays ont également fixé une limite d'âge au-delà de laquelle le permis de la catégorie C ne peut plus être délivré et le droit de conduire des véhicules lourds est suspendu. D'autres pays estiment ne pas avoir besoin de recourir à cette limite d'âge ; trois pays sont d'avis qu'il est inopportun de renouveler le permis de conduire de 65, 70 ou 75 ans, prenant en compte le fait qu'à partir d'un certain âge le titulaire s'est normalement retiré de l'activité professionnelle et n'a donc plus besoin, sauf à titre personnel et très occasionnel, de son permis de catégorie C.

4. Examens

Le but de l'examen est de contrôler l'acquisition des connaissances théoriques et pratiques nécessaires pour conduire un véhicule lourd en toute sécurité et pouvoir accéder à la profession de conducteur routier dans les meilleures conditions.

En particulier, le conducteur devra avoir une connaissance générale sur le rôle du transport routier, son organisation ainsi que les règles spécifiques qui lui sont applicables, sur les règles élémentaires de sécurité liées au véhicule, sur les comportements en cas d'accident. De même, il devra acquérir les connaissances élémentaires de mécanique.

L'examen se décompose généralement en deux parties :

- Une partie théorique.
- Une partie pratique, elle-même souvent divisée en deux épreuves: la première hors circulation et la seconde en circulation.

Catégories de permis

Dans tous les pays, la conduite d'un véhicule lourd de transport de marchandises dont le poids maximal autorisé excède 3 500 kg (7 700 livres) conformément aux dispositions de la Convention de Vienne sur les règles de circulation, est conditionnée par l'obtention du permis de conduire de la catégorie C.

Dans certains pays, la conduite des véhicules articulés, généralement d'un poids total autorisé de fort tonnage, est conditionnée par l'obtention d'un permis de conduire de la catégorie E, définie également dans la Convention de Vienne.

Contenus de formation et contenus des épreuves de l'examen du permis de conduire

Dans beaucoup de pays, les dispositions nationales précisent les connaissances minimales qui doivent être dispensées lors de la formation et vérifiées lors de l'examen. Ces connaissances portent généralement sur :

- Le véhicule : le conducteur, outre les dispositions réglementaires, doit connaître l'emplacement, le principe de fonctionnement et éventuellement l'entretien des organes essentiels et des équipements du véhicule et doit être en mesure de déceler les pannes les plus fréquentes.
- Le transport routier : le conducteur doit connaître la signification, les conditions de délivrance, de validité et d'utilisation des différents documents réglementaires exigés pour la conduite d'un véhicule affecté à ce transport.
- Le conducteur : doit être sensibilisé aux facteurs intervenant sur son état physique, et au risque engendré par l'inexpérience.
- Les usagers : le candidat au permis de conduire de la catégorie C doit connaître les caractéristiques spécifiques des autres usagers (piétons, usagers de deux-roues, automobilistes, etc.) et évaluer les risques qu'ils engendrent pour eux. Il doit savoir prendre les dispositions nécessaires en cas d'accident ou d'incident de la route.
- La conduite du véhicule : le conducteur doit être capable de maîtriser son véhicule dans les diverses situations de conduite : préparer son trajet, s'installer au poste de conduite, se positionner sur la chaussée, adapter son allure aux conditions normales et particulières de trafic.

Modalités de déroulement des épreuves du permis de conduire

Beaucoup de pays définissent les caractéristiques techniques minimales (dimensions, poids total autorisé) des véhicules d'examen sur lesquels sont passées les épreuves pratiques en vue de l'obtention du permis de conduire de la catégorie C, afin que ce véhicule soit le plus proche des véhicules en circulation.

La durée des épreuves est fixée par chaque pays dans la réglementation nationale, mais doit être suffisante pour vérifier que le candidat a acquis les connaissances nécessaires.

La durée des examens théorique et pratique varie également de façon appréciable ; dans la majorité des pays, une plus grande importance est accordée à l'examen théorique qu'à l'examen pratique ; la

durée de la partie théorique est en moyenne de 30 minutes par examen, 60 minutes dans certains pays. Une discussion académique sur les deux philosophies serait vaine, alors que le choix propre de chaque pays semble résulter de traditions et de pratiques administratives adaptées aux moeurs de ces pays. Il serait néanmoins utile de réfléchir, si la partie pratique de l'examen ne devrait pas prévaloir sur la partie théorique.

5. Formation continue, recyclage et statut social

En dehors de la formation classique, qui mène au permis de conduire, le chauffeur professionnel a encore la possibilité ou même l'obligation de suivre des cours de perfectionnement ou de recyclage.

En effet, la profession est en perpétuelle évolution du fait des modifications constantes des conditions dans lesquelles s'effectue le transport, des conditions de concurrence de plus en plus contraignantes entre modes de transport et entre transporteurs, de l'évolution des réglementations et de la conjoncture économique.

Les conflits récents, très spectaculaires en France, qui ont opposé les autorités publiques et les professionnels ont mis en évidence les problèmes de la profession et ont souligné la nécessité de rechercher des solutions. Les conflits ont aussi réaffirmé l'importance sociale et économique que joue le transport en général et le transport routier en particulier dans la vie économique, nationale et internationale. Les chauffeurs routiers ont montré à cette occasion leur détermination à obtenir une évolution des conditions d'exercice de leur profession. La formation a souvent été évoquée comme un des éléments majeurs.

Pour le transport de matières dangereuses, il faut constater que le certificat de formation spéciale pour le transport de matières dangereuses (ADR) est quasiment généralisé ; ceci constitue sans doute un progrès pour ce genre de transports.

Pour sensibiliser et récompenser le chauffeur qui se soumet à des cours de perfectionnement, certaines entreprises offrent des conditions d'emploi sécurisantes. Dans la plus grande partie des pays, le chauffeur bénéficie d'un engagement sous contrat collectif garanti pour une période plus ou moins longue. Cette sécurité d'emploi peut avoir des effets très bénéfiques sur la vie familiale du conducteur mais aussi sur son comportement social et professionnel, lui permettant d'exercer sa profession dans les meilleures conditions de sécurité.

6. Conclusions

Quoique la formation au métier de chauffeur de poids lourd ait connu, au cours des dernières années, dans de nombreux pays, une amélioration notable, certaines déficiences et carences sont encore à déplorer et méritent donc une attention particulière de la part des gouvernements.

Parmi les dispositions à étudier ou à promouvoir en vue de l'amélioration de cette formation, on peut citer :

- La nécessité d'une certaine maturité pour la conduite professionnelle des véhicules les plus lourds ; ce besoin peut être satisfait par : la fixation d'un âge minimal (21 ans, par exemple), l'acquisition d'une expérience professionnelle ou une formation professionnelle appropriée (apprentissage).
- Le maintien ou l'introduction d'un examen médical approfondi avant l'obtention du permis de conduire et de contrôles réguliers en période de validité du permis de conduire.

- La nécessité de détenir déjà le permis de la catégorie B pour pouvoir se présenter aux épreuves en vue de l'examen du permis de la catégorie C selon un délai à définir.
- Le développement de l'apprentissage professionnel approprié à l'instar de celui qui existe pour tous les autres métiers et professions.
- La généralisation des cours de recyclage et de formation continue.
- L'intégration et l'association à ces deux types de formation des entreprises, des fédérations et des syndicats professionnels.
- L'encouragement d'une finalité sociale de la formation encadrée et récompensée par un programme social tels que contrat collectif, primes, congé, retraite anticipée ou autres.

CHAPITRE III

LES DISPOSITIONS TECHNIQUES DU VÉHICULE

1. Introduction

La réglementation à laquelle sont soumis les poids lourds en tant que véhicules, est avant tout internationale.

La réglementation technique à laquelle doivent se soumettre les véhicules pour être admis en circulation internationale, est fixée par la Convention de Vienne sur les règles de circulation routière.

Ces dispositions sont complétées par des règles techniques définies par l'ONU. Les règlements communautaires qui conduiront dans les prochaines années à la mise en vigueur de la réception communautaire, doivent naturellement être en conformité avec la réglementation internationale, telle la Convention de Vienne.

Outre ces règles techniques en vigueur lors de la construction des véhicules, la réglementation vise à fixer les normes de poids et dimensions des véhicules et les règles de contrôle technique.

Nous n'aborderons pas dans ce rapport l'ensemble de ces règles techniques, même si le souci de la sécurité n'est pas absent de ces préoccupations. Nous limiterons notre étude à l'examen d'équipements supplémentaires ayant un impact direct sur la sécurité.

Le questionnaire établi à cette occasion pour connaître la réglementation en vigueur dans les différents pays Membres de la CEMT, présente une liste d'équipements additionnels qui n'a pas l'ambition d'être exhaustive, surtout si l'on veut y intégrer dans l'avenir, des dispositifs nouveaux nés des évolutions technologiques particulièrement prometteuses dans ce domaine. Cependant, cette liste permet d'avoir une image assez précise de ce que l'on peut envisager raisonnablement dans un proche avenir. C'est sur les différents éléments de cette liste que s'articule le présent chapitre.

Ils peuvent être subdivisés en trois groupes :

- Les dispositifs ou aménagements annexes dont le but est d'éviter les accidents ou d'en amoindrir les conséquences, en améliorant les performances techniques des véhicules, en facilitant la tâche de conduite du conducteur, ou en accroissant la visibilité du véhicule à destination des autres usagers de la route.
- Les dispositifs facilitant le respect des réglementations auxquelles sont soumis les véhicules lourds et leurs conducteurs.
- Les dispositifs visant à sauvegarder l'état du véhicule.

2. Les dispositifs visant à diminuer le risque et la gravité des accidents

a) *Amélioration des caractéristiques techniques des véhicules*

De nombreux pays ont adopté des dispositions nationales visant à :

Améliorer la stabilité du véhicule et ainsi réduire les risques de renversement :

- Soit en améliorant les conditions d'arrimage des chargements.
- Soit pour les véhicules citernes, en fixant des normes de cloisonnement de manière à réduire le phénomène de ballonnement du liquide à l'intérieur de la citerne pouvant conduire à un renversement.
- Soit en fixant une hauteur maximale en proportion de la largeur hors tout du véhicule, qui peut différer d'un pays à l'autre.

Augmenter la fiabilité du freinage

- Par l'introduction obligatoire d'un système ABS conformément à la réglementation communautaire qui le prévoit à partir de 12 tonnes et dans une moindre mesure d'un système anti-dérapiage.
- Par la définition de caractéristiques particulières des pneumatiques.
- Par la présence obligatoire d'un ralentisseur de vitesse particulièrement efficace dans les descentes à forte pente.
- Par des dispositifs visant à régler automatiquement la puissance de freinage de la remorque, pour éviter les mises en portefeuilles.

Diminuer les conséquences des chocs

- Par l'introduction :
 - À l'avant, de pare-chocs plus élastiques et de la fixation d'une barre anti-encastrement empêchant les véhicules plus bas, voitures particulières ou deux-roues de s'encastrent sous le poids lourd.
 - À l'arrière, également de barres anti-encastrement, pratique généralisée sur tous les poids lourds dans la majorité des pays.
 - Sur les parties latérales, des protections particulières visant à empêcher également en cas de choc latéral l'encastrement des véhicules.

Des progrès sont encore à effectuer pour améliorer en particulier la résistance de la structure en cas de chocs.

b) Les dispositifs visant à faciliter la tâche de conduite et à réduire le risque d'accident

Ils concernent principalement :

- **L'agrandissement du champ de vision** du conducteur par l'obligation de deux, voire trois, rétroviseurs extérieurs, de caractéristiques et en particulier de dimensions suffisantes pour augmenter le champ de vision et diminuer, voire supprimer, l'angle mort.

Peu de pays ont introduit des dispositifs supplémentaires, visant à faire disparaître complètement l'angle mort qui peut être à l'origine d'accidents mortels (cf. Chap. I). Ni des dispositions communautaires, ni même les règlements de l'ONU/CEE ne rendent d'ailleurs ces dispositifs obligatoires ni n'en définissent de manière précise les caractéristiques techniques. Des études sont en cours dont les conclusions sont attendues avec beaucoup d'intérêt, car ce point fait l'objet de nombreuses préoccupations.

L'adjonction d'une caméra placée à l'arrière du véhicule, avec écran sur le tableau de bord permettant de visionner directement du poste de conduite ce qui se passe derrière le véhicule, en particulier lors des manoeuvres de marche arrière est souvent citée comme un dispositif devant être généralisé mais aujourd'hui aucun pays n'en a introduit l'obligation. Seuls quelques véhicules, de manière isolée en sont équipés.

- **La mise en place** d'un dispositif sonore signalant aux autres usagers l'utilisation de la marche arrière par le conducteur et/ou d'un dispositif ultrason signalant au conducteur un obstacle qui se trouve à proximité immédiate de l'arrière de son véhicule.
- **L'amélioration de l'ergonomie** de la tâche de conduite est une préoccupation majeure. Aussi bien l'agencement et la visibilité des indications fournies par le tableau de bord, que l'aménagement même de la cabine, font l'objet de réglementations précises.

Que ce soit par la fixation de dimensions minimales de la cabine, permettant non seulement d'accomplir la tâche de conduite de manière aisée, mais aussi de permettre une qualité du repos lors des arrêts par des caractéristiques de la couchette adéquates, que par la facilité d'accès à la cabine, tout ce qui améliore le confort du conducteur est une préoccupation fortement présente dans tous les pays, mais qui mérite encore d'être développée.

À noter que la direction assistée, autre moyen de faciliter la tâche de conduite, est généralisée sur tous les poids lourds.

c) Amélioration de la visibilité du véhicule

De nombreuses dispositions ont été prises au niveau national, en conformité dans la majeure partie des cas, avec les dispositions communautaires et internationales, pour améliorer la vision nocturne des conducteurs par un éclairage satisfaisant et pour rendre plus visibles les poids lourds de nuit ou lorsque la visibilité est réduite du fait de conditions météorologiques défavorables.

Les normes fixées pour la qualité et la puissance des lampes des feux, comme l'éclairage des plaques arrière, l'emploi de catadioptrés, les feux de marche arrière, l'obligation du feu brouillard arrière, les dispositifs de signalisation par matériaux rétro réfléchissants sur les parties latérales arrière du véhicule, ont pour objectif non seulement d'accroître la visibilité des poids lourds et d'en signaler la présence et le déplacement, mais aussi de mieux en définir le gabarit et les dimensions pour les autres usagers.

Enfin, le marquage latéral des poids lourds par des dispositions rétro réfléchissantes qui les rendent plus visibles dans les carrefours, ou lorsqu'ils effectuent des manoeuvres devrait être généralisé, en particulier, sur les véhicules de grande longueur.

d) Bien que n'entrant pas dans la catégorie des dispositifs visant à améliorer la visibilité du véhicule, il faut citer comme élément pour la sécurité, la généralisation des bavettes anti-projections qui diminuent les risques dus à une perte de visibilité, pour les véhicules qui suivent ou doublent les poids lourds.

3. Systèmes d'aide au respect de la réglementation

Depuis quelques années ont été introduits sur les véhicules des dispositifs techniques destinés à assurer le respect de certaines réglementations ou à en faciliter le contrôle.

a) Limiteurs de vitesse

En vue de limiter la vitesse des véhicules, quelques pays ont introduit l'obligation d'installer sur les poids lourds d'un certain tonnage des dispositifs visant à limiter la vitesse à une valeur plafond.

Cette disposition a été adoptée par la Communauté Européenne pour les véhicules de plus de 12 t en fixant à 90 km/h la valeur limite de la vitesse que les poids lourds, grâce à ce dispositif technique, ne pourront dépasser.

La généralisation de l'installation de limiteurs de vitesse sur les véhicules les plus lourds est souhaitable, conformément à l'esprit de la Résolution n° 91/5 adoptée en 1991 par les Ministres de la CEMT.

b) Tachygraphe

Le chrono tachygraphe, sur lequel sont enregistrées en continu les durées de conduite et de repos ainsi que les vitesses pratiquées, dont la lecture permet de vérifier le respect de la réglementation existante en la matière, équipe tous les poids lourds dans pratiquement tous les pays.

Ces dispositifs répondent à des normes communautaires ou nationales qui légitiment les données enregistrées et réduisent, voire annulent, les possibilités de fraude. La généralisation de la pose et de l'emploi de ce type de dispositif est déjà prévue dans la Résolution n° 90/1 de la CEMT.

c) Systèmes électroniques ou laser

L'industrie automobile développe actuellement des dispositifs laser au radar qui permettent le respect automatique d'une distance de sécurité minimale entre véhicules.

Ces nouvelles technologies présentent un intérêt particulier pour les poids lourds dont les collisions par l'arrière sont fréquentes, surtout par temps de brouillard (cf. Chap. I).

4. Les dispositions visant à sauvegarder l'état du véhicule

Si toute la conception du véhicule, comme l'équipement en dispositifs divers, vise à assurer la sécurité du conducteur, du chargement et des autres usagers de la route, il y a lieu de veiller qu'au cours du temps, les éléments principaux comme les équipements sont dans un état suffisant pour assurer leur fonction.

Depuis de nombreuses années, les poids lourds doivent se soumettre à un contrôle technique périodique visant à vérifier l'état du véhicule, selon des dispositions communautaires ou nationales. La périodicité de ces contrôles est plus rigoureuse que pour les véhicules légers.

5. Conclusion

La majorité des règles techniques évoquées dans ce chapitre, font l'objet de dispositions communautaires et même pour certaines d'entre elles, de règlements internationaux et devraient donc être généralisées. Des évolutions, tenant compte des innovations techniques (telles qu'elles se dessinent au sein des programmes DRIVE, PROMETHEUS, etc.) seront nécessaires. De la même manière, la nécessité de nouveaux dispositifs ou d'améliorations supplémentaires se feront jour dans les années futures pour s'adapter aux nouvelles conditions de trafic, en améliorer la fluidité, tout en sauvegardant et en augmentant la sécurité et le confort du conducteur qui sera dans l'avenir un complément indispensable à la sécurité, pour ne parler que d'elle.

CHAPITRE IV

INFRASTRUCTURES ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1. Introduction

Dans ce chapitre, on entend par infrastructure routière non seulement les problèmes liés à la construction des routes, c'est-à-dire leur revêtement, la géométrie, les caractéristiques du tracé, etc. mais encore les infrastructures auxiliaires, telles que les aires de service et de repos, les places de stationnement, les plates-formes de fret, les installations de contrôle. En revanche, l'utilisation des infrastructures existantes, les mesures de gestion du trafic, notamment par les restrictions de circulation, les systèmes de feux coordonnés ou la détermination d'itinéraires, seront examinés dans le Chapitre V « Réglementation ».

2. Conception, construction et équipement de la route

Pour assurer un trafic sûr des véhicules lourds, la route doit satisfaire à certaines exigences physiques et techniques. Il ne conviendra pas dans le cadre de ce rapport de procéder à l'analyse détaillée des caractéristiques et normes de construction des routes affectées au trafic de véhicules lourds ; il s'agit simplement de rappeler certains principes et de dégager certaines recommandations à la lumière de recherches scientifiques nationales ou menées en coopération internationale.

a) Conception

- L'un des problèmes majeurs qui se pose en matière d'infrastructure routière réside dans le fait que les exigences techniques auxquelles les chaussées doivent satisfaire, diffèrent selon qu'il s'agit de voitures particulières ou de véhicules lourds. En effet, des facteurs tels que le poids, les dimensions, les comportements en phase d'accélération ou de freinage, les conditions de visibilité, l'adhérence au sol et l'énergie cinétique influent sur la construction de la route. Les responsables de la planification en sont bien conscients. Non seulement ces exigences posées par les diverses catégories de véhicules ne se recouvrent pas, mais elles se révèlent parfois contradictoires, de sorte qu'une optimisation s'impose après pondération des exigences. Pour effectuer cette évaluation, il faut toutefois bien connaître les différents courants de circulation des véhicules lourds et leurs besoins spécifiques, ceci dès le début de la planification. C'est ainsi seulement que l'on pourra tenir compte des caractéristiques des poids lourds qui affectent le plus la conception géométrique de la route, savoir notamment les particularités de freinage, le seuil de retournement, la largeur du véhicule ainsi que – s'agissant des carrefours et des échangeurs – la tendance au roulis et le déport. Mais même dans ce cas, il ne sera pas toujours possible de garantir une fois pour toutes des infrastructures optimales, dès lors que les volumes de trafic et les courants de circulation peuvent être modifiés par des mesures de gestion ou de nouvelles infrastructures routières qui peuvent provoquer sur certains tronçons de route un

accroissement sensible – supérieur aux prévisions initiales – de la circulation des poids lourds, engendrer une usure prématurée du revêtement de la chaussée – telle que la formation d’ornières par exemple – et être la cause d’accidents. Or, il faut bien admettre que le développement du trafic des marchandises a été sous-évalué, ces dernières années, dans la plupart des pays d’Europe occidentale. La recherche de méthodes plus fiables et, partant, plus précises de prévisions de trafic, contribuerait donc de façon importante à la prévention des accidents de la route.

b) Construction, revêtement des chaussées

- Un des problèmes typiques de la coexistence entre véhicules légers et lourds est la projection d’eau par les véhicules lourds, qui diminue considérablement la visibilité des conducteurs d’automobiles. Ce problème peut être atténué non seulement par la mise en place de dispositifs anti-projection sur le véhicule (cf. Chap. III "Véhicule"), mais également par la mise au point de revêtements ouverts qui éliminent rapidement l’eau de la surface de la chaussée. Ce meilleur drainage de l’eau réduit non seulement les projections et les éclaboussures des véhicules, mais aussi les risques d’hydroplanage et l’éblouissement de nuit, par temps humide et donc les risques d’accident. Il résulte de plusieurs études scientifiques que ces enrobés ouverts devaient être appliqués de préférence sur les autoroutes chargées (plus de 35 000 véhicules par jour) et sur les sections de routes où l’eau pose des problèmes spéciaux (viaducs, etc.) ainsi que sur les routes dont la nuisance sonore est reconnue, dès lors que ces revêtements ont pour effet également de réduire le bruit de roulement et de mieux absorber le son par tous les temps. Toutefois, ces enrobés ont aussi leurs inconvénients (abrègement de la durée de vie du revêtement, coûts plus élevés, légère diminution de la résistance aux glissements par temps sec).

c) Equipements

- Une autre question liée à la coexistence des véhicules lourds et légers concerne les accidents impliquant des véhicules qui sortent de la route. Lorsque des véhicules lourds traversent le terre-plein central, ils sont souvent impliqués dans des collisions graves. Cela pose le problème des glissières de sécurité qui ne sont pas encore toujours efficaces de manière égale pour les véhicules lourds et les véhicules légers. En effet, les glissières plus résistantes, qui retiennent les véhicules lourds, peuvent renvoyer les véhicules légers sur la chaussée, alors que les glissières plus flexibles ne retiennent pas les véhicules lourds. Aussi des recherches ont-elles été menées sur la base d’essais en vraie grandeur notamment, en vue de mettre au point des glissières efficaces pour les deux types de véhicules. Leur emploi tend aujourd’hui à se généraliser. De même, des solutions techniques sont-elles recherchées afin de protéger les chauffeurs de véhicules lourds lors d’impacts sur des angles plus dangereux, sur des ouvrages d’art ou sur des rives pentues.
- Par ailleurs, il n’est pas rare que des véhicules lourds se trouvent en difficulté dans de fortes descentes supérieures à 3 ou 4 pour cent, notamment parce que le conducteur n’a pas freiné suffisamment tôt, ou en raison d’une défektivité technique du système de freinage qui a été très sollicité. Dans ce cas, le chauffeur cherche à mettre un terme à sa course infernale, mais les solutions qui se présentent à lui sont limitées (freiner contre une paroi rocheuse, sortir de la route sur un chemin annexe en rampe de préférence). Aussi, l’une des solutions consiste à aménager dans les longues descentes à forte pente des "voies de détresse" qui permettent au véhicule en perte de s’immobiliser dans un lit de gravier. On relèvera au passage que

l'approche de ces voies de détresse doit être très bien signalée et que les chauffeurs devraient être informés et formés sur la façon d'utiliser ces lits d'arrêt.

- Bien que les incendies soient plutôt rares dans les tunnels, leurs conséquences sont en revanche très graves en particulier lorsque des véhicules lourds sont impliqués. Aussi, des mesures préventives doivent-elles être prises, en particulier en aménageant des installations de surveillance et de lutte contre les incendies.
- Signalons enfin que les endroits et tronçons critiques du réseau emprunté par de nombreux véhicules lourds devraient faire l'objet d'analyses statiques périodiques, afin d'identifier les mesures qui permettront d'améliorer la sécurité et la fluidité des véhicules lourds.

3. Infrastructures auxiliaires

La sécurité et l'efficacité des transports de véhicules lourds dépendent non seulement des exigences physiques et techniques ou des normes de construction auxquelles la route doit satisfaire, mais encore d'infrastructures auxiliaires adéquates. On examinera brièvement, dans ce paragraphe, les principales installations annexes qui sont l'un des éléments importants de la chaîne des transports, voire les aires de service et de repos, les zones de stationnement pour les véhicules lourds et les plates-formes de fret.

a) Aires de service et de repos

Dans tous les pays Membres de la CEMT, le réseau autoroutier est équipé d'aires de service, avec postes d'essence, restaurant, kiosque, équipements sanitaires, téléphones et possibilité de stationnement séparé pour véhicules lourds de marchandises, autocars et voitures particulières. Entre ces aires de service, on trouve également des aires de repos dont la disposition est en principe analogue aux aires de service, mais qui n'ont ni restaurant ni poste d'essence. Le choix des emplacements de ces aires de service et de repos tient à de multiples facteurs tels que la nécessité de faire le plein de carburant à intervalles réguliers, le confort, la sécurité des usagers de la route, la disponibilité et les coûts du terrain. La distance entre ces aires varie, selon les pays, entre 10 et 60 km. Ainsi, en Allemagne et en Belgique, par exemple, les stations sont espacées de 25 km environ, alors qu'au Royaume-Uni, on en trouve tous les 50 km et tous les 20 km sur des routes très fréquentées. Lors de la conception et de l'aménagement de ces aires de service ou de repos, il convient d'accorder une attention toute particulière à la sécurité des accès et sorties des véhicules, à la sécurité des cargaisons en stationnement et de veiller à ce qu'elles disposent d'un nombre suffisant de places de parc, en particulier pour les véhicules lourds de marchandises et les autocars.

b) Les places de stationnement pour véhicules lourds

Dans les centres urbains, nombre de pays ont réservé spécialement des emplacements pour les véhicules lourds, notamment pour la nuit ou les fins de semaine. Les contraintes qui pèsent sur le stationnement des véhicules lourds paraissent cependant assez différentes de celles des véhicules particuliers et les conditions varient en fonction du moment de la journée. S'agissant des poids lourds, il serait souhaitable, pour des raisons de sécurité routière et de tranquillité des chauffeurs, que les emplacements de stationnement soient situés à proximité, mais à l'écart des itinéraires empruntés. Ils devraient être desservis par des systèmes de transport collectifs, disposer de téléphones publics et de dispositifs de lutte contre l'incendie. En outre, ils devraient également être protégés contre le vol.

c) *Les plates-formes de fret*

Les plates-formes de fret sont des endroits spéciaux réservés à la réception, l'expédition, la réexpédition, le stockage ou l'échange des marchandises. Dès lors que bien souvent ces plates-formes sont conçues, construites et exploitées par des entreprises privées, il existe peu de données relatives aux considérations d'accès, d'environnement, de pollution, etc. En tout état de cause, il apparaît que, pour des motifs de sécurité, ces plates-formes exigent un accès adéquat et doivent avoir les caractéristiques géométriques ainsi qu'une capacité portante appropriée à la chaussée ; en outre, elles doivent être compatibles avec l'environnement et les structures urbaines actuelles.

4. Conclusions

La sécurité requiert que les routes empruntées par des véhicules lourds soient adaptées à leurs exigences et caractéristiques tels que les dimensions, le poids, le seuil de retournement ou les distances de freinage. Les planificateurs doivent dès lors bien connaître les divers courants et volumes de circulation et disposer à cet effet de méthodes fiables de prévision de trafic.

Par ailleurs, un certain nombre de mesures prises au niveau de la construction de la route et de ses équipements permettent de réduire les risques d'accidents dus à la coexistence des véhicules lourds et légers. Il s'agit en particulier de l'utilisation de revêtements ouverts qui diminuent la gêne due aux projections d'eau, la mise en place généralisée de glissières de sécurité adaptées tant aux poids lourds qu'aux véhicules légers, la construction de voies de détresse, etc. Enfin, des infrastructures auxiliaires bien conçues et adaptées permettent également d'accroître la sécurité et l'efficacité des transports de marchandises.

CHAPITRE V

RÉGLEMENTATION

1. Introduction

L'usage de la route et de la voie publique en général, est régi par des dispositions législatives et réglementaires fixant :

- D'une part, les conditions d'admission à la circulation des véhicules et des personnes.
- D'autre part, les règles de circulation comprenant les règles de comportement auxquelles doivent se conformer les conducteurs, les réglementations liées à la gestion du trafic et celles relevant de l'aspect social de la profession de chauffeur routier.

Les véhicules de transport de marchandises que nous appellerons les "poids lourds" dans la suite de ce chapitre, sont soumis aux règles communes à tous les autres véhicules ou conducteurs, comme le respect des feux tricolores pour ne citer qu'un exemple.

Pour tenir compte des spécificités inhérentes soit aux caractéristiques mêmes des véhicules lourds, soit aux conditions particulières liées à la fonction transport de marchandises, dans lesquelles les véhicules sont amenés à se déplacer et les conducteurs à effectuer la tâche de conduite (fonction économique, existence de contrat, professionnalisme du conducteur), des réglementations particulières viennent s'ajouter aux règles communes, et parfois modifier certaines d'entre elles, pour s'adapter à ces caractéristiques et à ces conditions.

Parmi ces mesures, une distinction a été faite entre celles prises de manière unilatérale par les Etats et celles résultant soit de dispositions communautaires en la matière, soit de réglementations internationales.

L'objet de ce chapitre n'est pas de présenter de manière exhaustive l'ensemble des règles auxquelles sont soumis les poids lourds, mais uniquement celles ayant une incidence importante sur la sécurité, en vue d'identifier les mesures qui seraient encore à prendre, à harmoniser ou à étendre à l'ensemble des pays Membres de la CEMT.

Les conditions d'admission à la circulation des véhicules et des personnes sont généralement liées aux caractéristiques techniques des véhicules, règles d'immatriculation et conditions de délivrance du permis de conduire ou celles relatives à l'accès à la profession de chauffeur routier traitées dans d'autres chapitres de ce rapport. Elles ne sont donc pas développées ici.

2. Les règles de circulation

Parmi les réglementations en vigueur dans les pays Membres, il faut distinguer les règles de comportement, les mesures concernant la gestion du trafic et les règlements d'ordre social régissant l'accomplissement de la profession de conducteur routier.

a) *Règles de comportement*

De manière générale, les règles de comportement en vigueur sont naturellement conformes aux dispositions prescrites dans les conventions internationales, dites Conventions de Vienne, sur les règles de circulation.

Limitations de vitesse

Dans tous les pays, les poids lourds sont soumis à des limites supérieures de vitesse, variables selon les types de réseaux routiers, et le poids maximal autorisé des véhicules. Elles sont généralement inférieures à celles imposées aux voitures particulières.

On peut noter toutefois une certaine disparité des limitations prescrites dans les différents pays pour les mêmes catégories de routes et pour les mêmes types de véhicules. Ainsi, la valeur limite varie de 70 km/h à 100 km/h sur autoroute, la majorité des pays ayant opté pour les valeurs de 80 km/h ou 90 km/h.

En agglomération, la limite de la vitesse est celle fixée pour toutes les catégories de véhicules sans distinction pour les poids lourds, soit 50 km/h. Dans certains pays, toutefois, une vitesse plus basse (40 km/h) est imposée pour les véhicules transportant des matières dangereuses.

Cette disparité des valeurs limites entre pays, si elle peut s'expliquer dans certains cas par des différences liées aux caractéristiques topographiques et des équipements infrastructurels, trouve moins de justification quand il s'agit des limites de tonnage auxquelles elles s'appliquent. Cependant, il faut remarquer que dans chaque pays ces réglementations s'intègrent à tout un ensemble de règles applicables au transport de marchandises en vigueur depuis longtemps, élaborées en un temps où une harmonisation des règles, en dehors de celle induite par l'application des conventions internationales, n'était pas une priorité.

Alors que pour les véhicules lourds, personne ne conteste l'opportunité des limites de vitesse ni leur impact positif sur la sécurité, la complexité de la réglementation et les différences constatées dans les valeurs des limites de vitesse imposées, ne facilitent pas le respect de ces réglementations, et encore moins leur contrôle, alors que le trafic international de marchandises se développe de plus en plus.

Une harmonisation de ces valeurs limites, définies selon des caractéristiques des véhicules et des catégories de route parfaitement identifiées et reconnues par tous, accompagnée d'une simplification de la réglementation, devraient permettre d'améliorer le respect de ces mesures et donc accroître la sécurité.

Parallèlement, certains pays en nombre très restreint aujourd'hui, puisqu'il s'agit exclusivement de l'ancienne République Fédérative Tchèque et Slovaque et de la France, ont introduit dans leur réglementation, l'obligation pour les poids lourds d'être équipés de dispositifs limiteurs de vitesse, ne permettant pas physiquement de dépasser une certaine vitesse.

Cette obligation, assortie d'un cahier des charges définissant les caractéristiques techniques auxquelles doivent répondre ces dispositifs, s'appliquera dès le 1er janvier 1995 à tous les véhicules de

plus de 12 tonnes immatriculés dans les États membres de la Communauté Européenne, selon la Directive 92/6CEE du 10 février 1992. D'autres pays Membres de la CEMT, tels que l'Autriche, adopteront des dispositions nationales identiques.

Cette généralisation à l'ensemble des pays Membres de la CEMT, fondée sur des critères de tonnage et de valeur limite identiques, contribuerait non seulement, par la suppression des vitesses pratiquées les plus élevées, à améliorer la sécurité, mais constituerait également une première étape vers l'harmonisation des limites de vitesse souhaitée ci-dessus, et favoriserait le développement technologique de dispositifs inviolables introduits dès la conception des véhicules.

Taux d'alcoolémie

L'alcoolémie au volant représente, dans beaucoup de pays, un problème moins important, car moins fréquent, pour les conducteurs de poids lourds que pour les autres conducteurs. Le caractère professionnel du chauffeur routier, son temps de présence sur la route et les risques inhérents à la masse de véhicule en cas d'accident, plaident cependant en faveur d'une réglementation efficace.

Il existe un taux légal d'alcoolémie compatible avec la conduite automobile dans tous les pays Membres, à l'exception du Maroc. Ce taux, applicable à tous les conducteurs quel que soit le véhicule, varie de la valeur 0 en Pologne à un maximum de 0.8 ‰² dans le sang, en passant par la valeur de 0.2 ‰ en Suède ou 0.5 ‰ dans un certain nombre de pays.

Peu de pays ont introduit pour les conducteurs de poids lourds des taux différents de ceux en vigueur pour les autres conducteurs d'automobiles, à l'exception de l'Espagne qui a fixé un taux légal de 0.5 ‰ dans le sang pour les chauffeurs de poids lourds, ainsi qu'un taux de 0.3 ‰ pour le transport de matières dangereuses, alors que le taux général pour les autres conducteurs est de 0.8 ‰ dans le sang.

La disparité de ces valeurs du taux légal entre les pays, même si elle peut être justifiée en partie par des différences sociologiques de consommation d'alcool, ne facilite pas le respect de cette réglementation.

Aujourd'hui, plus personne ne conteste le rôle néfaste de l'alcool dans la conduite automobile et par conséquent, de manière générale, la légitimité de la réglementation.

Interdistance entre véhicules

Outre l'application de la règle générale, inscrite dans tous les codes de la route nationaux, d'adapter sa conduite aux conditions du trafic et en particulier de respecter les distances avec les autres véhicules,

-
2. Dans la plupart des pays Membres de la CEMT, on utilise la mesure g/l. Le résultat de cette mesure étant légèrement différent d'un pays à l'autre, on utilisera dans la suite de ce chapitre la mesure ‰.

Beaucoup souhaitent la fixation d'un taux légal d'alcoolémie à 0.5 ‰ dans le sang, voire même un taux zéro.

Un projet de Directive communautaire préconise l'harmonisation de ce taux sur la valeur de 0.5 ‰ dans le sang sans distinction entre conducteur de poids lourds et autres

Il faut toutefois remarquer que la mesure de l'alcoolémie par analyse d'haleine et la définition d'un taux légal correspondant exprimé en grammes par litre d'air expiré, se généralise progressivement en remplacement de la mesure dans le sang, ce qui permettra dans l'avenir de multiplier les contrôles en diminuant les contraintes physiques, et donc d'augmenter l'efficacité de ces dispositions.

la fixation d'une distance minimale à respecter entre deux véhicules qui se suivent n'existe que dans peu de pays.

Quand une valeur chiffrée a été fixée, elle s'applique généralement à tous les véhicules et est exprimée en mètres ou en secondes. Moins de pays encore ont introduit une valeur particulière en ce qui concerne les poids lourds.

Il semble cependant que ce problème de l'interdistance entre véhicules devienne de plus en plus préoccupant, car on constate une tendance générale des véhicules à se suivre de trop près. Une réflexion plus approfondie pourrait être engagée dans un avenir proche, pour évaluer la nécessité de fixer des règles précises et de déterminer les valeurs adéquates.

Ceintures de sécurité

Un certain nombre de pays a déjà introduit l'obligation de pose et de port de la ceinture de sécurité sur les véhicules lourds ou envisage de le faire. Cette mesure pourrait avoir des effets bénéfiques sur la sécurité du conducteur.

b) Mesures de gestion du trafic

Les différentes mesures en vigueur dans ce domaine ont pour objectif majeur d'assurer la fluidité du trafic, notamment du trafic des poids lourds, de manière à réduire les temps d'attente inutiles, dans des conditions de sécurité maximales pour l'ensemble de la circulation. Parmi les mesures les plus souvent mises en œuvre, on distingue :

- Les itinéraires conseillés ou obligatoires pour les poids lourds, soit pour contourner les centres des villes, soit pour éviter certains passages aux caractéristiques physiques ne permettant pas de supporter la charge des véhicules lourds (passages étroits, ponts, etc.), qui sont ouverts et signalés de manière permanente ou de manière occasionnelle pour faire face à des congestions de trafic ponctuelles.
- Les itinéraires obligatoires pour certaines catégories de véhicules, en fonction de la nature de la marchandise transportée : matières dangereuses notamment.
- Diverses dispositions de portée locale, liées à l'infrastructure ou à l'équipement des routes et rues qui sont mises en œuvre pour faciliter la circulation, notamment en milieu urbain net dont bénéficient également les poids lourds : règles de stationnement, cycles des feux, signalisation variable, etc.
- Les restrictions de stationnement des poids lourds en milieu urbain sont instaurées dans certains pays, selon différents critères :
 - Soit pendant certaines périodes bien déterminées : la nuit, le dimanche ou durant certaines tranches horaires.
 - Soit en des zones spécifiques : zones résidentielles, alentours des hôpitaux.
 - Soit pour des véhicules particuliers définis en fonction de leur tonnage.

Là aussi, on constate une hétérogénéité dans l'existence et la nature des critères retenus pour prescrire ces restrictions.

Les restrictions de circulation constituent un volet important des réglementations auxquelles sont soumis les poids lourds, notamment du fait de leur incidence sur la vie économique.

L'existence de restrictions de circulation applicables aux poids lourds est assez générale, même si quelques pays comme la Belgique, la Finlande, le Luxembourg et la Suède n'en appliquent aucune.

Ces restrictions de circulation concernent les véhicules d'un certain tonnage, pendant certaines périodes (généralement les fins de semaine), et sur une partie plus ou moins étendue du réseau routier.

Elles sont accompagnées de mesures dérogatoires, générales pour certaines catégories de marchandises, mais aussi de dérogations ponctuelles délivrées par les autorités locales.

Elles sont justifiées par un souci de fluidité de la circulation pendant les périodes où la circulation automobile des voitures particulières est la plus intense, par un souci de sécurité en évitant la mixité des trafics poids lourds/voitures particulières et par un besoin de respect de l'environnement et des réglementations sociales.

Une grande disparité existe entre les restrictions imposées dans les différents pays. Elles concernent non seulement les tonnages des véhicules, les catégories de réseaux où elles s'imposent, mais surtout les périodes où elles sont effectives. Ainsi, si les interdictions de circulation sont généralement prescrites pour les jours de fin de semaine, les horaires de début et de fin de la période de restriction diffèrent entre pays limitrophes, ce qui a pour conséquence de perturber fortement le trafic de marchandises à l'approche de ces périodes et d'occasionner des attentes aux frontières préjudiciables à l'ensemble de l'économie. De plus, pour éviter les créneaux horaires d'interdiction de circulation, cela peut perturber le respect des réglementations liées à la vitesse ou aux temps de conduite et de repos. Cette disparité est également souvent évoquée comme raison d'une demande de dérogation, qui si elles sont trop nombreuses, rendent complètement inefficace la mesure d'interdiction de circuler.

Lors du débat sur la gestion du trafic routier à l'occasion du Conseil des Ministres de la CEMT du mois de novembre 1992 à Paris, les Ministres se sont prononcés en faveur d'une harmonisation de ces restrictions de circulation. Pour cela, il reste à définir d'un commun accord les critères sur lesquels doivent se fonder ces restrictions de circulation et les modalités précises susceptibles d'être acceptées par tous.

c) Réglementation sociale

Tous les pays ont introduit une réglementation fixant les temps maximaux de conduite ininterrompue journalière, hebdomadaire et mensuelle et les temps de repos. Elle peut n'être que nationale ou obéir aux dispositions communautaires adoptées en la matière, ou suivre les règles internationales.

De manière générale, les véhicules concernés par une telle réglementation, sont ceux d'une masse supérieure à 3.5 t et même ceux de plus de 2 t en Allemagne.

Les exemptions à cette règle concernent le plus souvent les véhicules de service public, de la Police ou de l'Armée et les véhicules médicaux ou de service d'urgence.

Les durées des temps de conduite ou de repos diffèrent entre les pays par exemple, de 3 à 5 heures pour les temps de conduite ininterrompue de 8 à 10 heures pour les temps de conduite journaliers.

De même la durée minimale du repos journalier varie de 9 à 11 heures, et la durée de repos hebdomadaire de 32 à 45 heures.

Dans la majeure partie des pays, les employeurs ont des obligations et se doivent de veiller au respect de ces règles par les chauffeurs de leur entreprise, sous peine d'être sanctionnés et voir leur responsabilité engagée en cas d'accident.

En terme de sécurité, mais aussi de concurrence, il y a lieu de promouvoir une harmonisation de ces temps de conduite et de repos, sur des bases scientifiques analysant les baisses de vigilance. Il conviendrait également d'adopter une définition commune des termes conduite et repos, en particulier il faudrait définir lequel de ces termes couvre les travaux de chargement et déchargement, les formalités administratives diverses et l'ensemble des tâches qui ne sont pas à proprement parler de la conduite de véhicules, mais qui sont effectuées par les chauffeurs routiers et sont comptabilisés dans les temps de travail.

3. Conclusions

Bien que fortement développée dans tous les pays, la réglementation à laquelle sont soumis les poids lourds en matière de circulation, de règles de comportement ou de règles sociales, connaît encore quelques lacunes et souffre de l'hétérogénéité que l'on constate entre pays. Un effort d'harmonisation de ces règles, pour une meilleure compréhension par les chauffeurs de poids lourds et donc pour un meilleur respect, reste à développer entre pays Membres de la CEMT.

CHAPITRE VI

CONTRÔLES ET SANCTIONS

1. Introduction

Le besoin d'imposer un minimum de règles de la circulation s'est manifesté très tôt. Il s'agissait à la fois de garantir la sécurité des divers usagers de la route et d'organiser les relations entre eux, de manière à éviter les accidents. Dès les débuts de l'ère automobile, tous les États ont donc établi un code des règles de la circulation routière.

Cependant, force est d'admettre – et l'expérience le prouve – qu'à elles seules, les mesures réglementaires décidées par les gouvernements sont loin d'être suffisantes et qu'elles sont d'autant plus efficaces que leur application est bien contrôlée et que les contrevenants courent le risque d'être identifiés et punis.

Un questionnaire a été envoyé à tous les pays Membres afin de connaître la situation actuelle en la matière et de dégager les méthodes, mesures et moyens adéquats de surveillance et de sanctions permettant d'obtenir un respect satisfaisant des règles de circulation.

2. Contrôles

Un certain niveau de surveillance et de contrôle du trafic permet non seulement de repérer les conducteurs qui ont une conduite dangereuse ou irresponsable, mais encore d'influencer le comportement des usagers de la route.

Il est aujourd'hui reconnu que la tâche des organes de contrôle doit être de deux ordres :

- Le premier est préventif et éducatif. La police doit avant tout empêcher la réalisation d'infractions, aider les usagers de la route et leur apprendre à se comporter correctement dans la circulation.
- Le second, en revanche, a un caractère répressif. Les services de police doivent faire en sorte que les contrevenants soient dénoncés lorsqu'une infraction a été constatée.

Selon la structure politique et administrative des divers États, l'organisation des contrôles relève du pouvoir central, des régions ou encore des autorités locales.

Des contrôles généraux de la circulation (permis de conduire et de circulation, état du véhicule, pneus, phares, clignotants), contrôles qui touchent donc également les poids lourds, ont lieu dans tous les

pays ayant répondu au questionnaire. Dans deux tiers d'entre eux, ces contrôles sont fréquents alors qu'ils ne sont qu'occasionnels dans le tiers restant.

Trois pays sur quatre organisent des contrôles spécifiques des poids lourds (permis de conduire et de circulation, état du véhicule, dépistage de l'alcoolémie, temps de conduite et de repos, fonctionnement du tachygraphe). Le chargement et le poids des véhicules ainsi que les transports de marchandises dangereuses font l'objet de contrôles dans tous les pays. Ils sont occasionnels dans trois pays sur quatre et, dans un sur deux, le chauffeur a le droit de poursuivre sa route sans devoir décharger la marchandise excédentaire ; partout ailleurs, il est tenu de décharger l'excédent. Quant au fonctionnement du limiteur de vitesse, il ne fait l'objet d'un contrôle que dans trois pays (E, F et GB).

Pour ce qui est de la collaboration entre organes appartenant à la même administration et ceux d'administrations différentes, elle est jugée satisfaisante par deux tiers des pays en question. En outre, tous les États consultés souhaitent recevoir un avis officiel lorsque la police d'un Etat étranger constate qu'un véhicule immatriculé dans leur pays présente des défauts techniques évidentes. Presque partout, il existe d'ailleurs un organisme central auquel ces avis peuvent être communiqués. Dans 75 % des cas, le contrôle de la remise en état des véhicules présentant des défauts techniques incombe aux autorités compétentes en matière d'immatriculation ; dans les autres, cette tâche est confiée à la police.

Enfin, dans environ deux tiers des pays en question, les autorités (organe de police, inspecteurs du travail) sont en droit de procéder, à l'improviste, à des contrôles dans les entreprises pour vérifier si les conducteurs ont dûment respecté les dispositions réglementaires concernant le temps de conduite et de repos ainsi que, dans certains cas, les limitations de vitesse. A cet effet, ils peuvent consulter les disques de tachygraphe, les lettres de voiture, les factures, etc.

Les résultats de l'enquête effectuée auprès des Membres de la CEMT permettent de constater que pratiquement tous effectuent des contrôles spécifiques des poids lourds, en mettant surtout l'accent sur le respect des prescriptions applicables en matière de durée de la conduite et du repos (tachygraphe), de chargement, de poids et de transport des marchandises dangereuses. Cependant, l'expérience montre que, bien souvent, les chauffeurs disposant d'un émetteur-récepteur radio (CB) dans leur véhicule s'informent mutuellement et parviennent ainsi à déjouer les contrôles de la police, soit en réduisant leur vitesse avant les postes d'interception, soit en empruntant un autre itinéraire ou en garant leur véhicule sur une aire de repos.

L'efficacité des services de surveillance dépend largement des effectifs des divers corps de police, des équipements dont ils disposent (véhicules, appareils radar, balances, etc.) ainsi que de la bonne formation professionnelle du personnel chargé d'utiliser ces appareils et d'effectuer certains contrôles techniques des véhicules. Cependant, en raison des difficultés financières auxquelles les pouvoirs publics sont actuellement confrontés à tous les niveaux, les moyens en hommes et en équipements mis à la disposition des organes de police font inmanquablement l'objet de restrictions.

En dépit des difficultés dues aux restrictions budgétaires, il est indispensable que les autorités responsables de la sécurité routière s'efforcent de maintenir les moyens de contrôle à un niveau optimum, en obtenant le meilleur rapport coût/efficacité. Aussi faut-il absolument procéder à des contrôles qualitatifs et sélectifs et concentrer les efforts sur les infractions les plus dangereuses pour la sécurité routière : celles relatives aux prescriptions qui régissent la durée de la conduite et du repos ainsi que les pauses, les transports de marchandises dangereuses, la conduite en état d'ébriété ainsi que les vitesses et les poids maxima autorisés. De plus, les contrôles doivent être organisés de manière à être rapides, sûrs, coordonnés et efficaces.

3. Sanctions

Le but des sanctions est d'amener l'auteur de l'infraction à respecter les prescriptions en vigueur et à modifier son comportement en conséquence. Pour que ce but puisse être atteint, il faut toutefois que la sanction soit prononcée assez rapidement après la constatation de l'infraction. En effet, lorsque le délai entre l'infraction et la sanction est trop long, celle-ci ne peut plus guère avoir d'influence sur le comportement futur du contrevenant.

Certains pays appliquent ou étudient des techniques nouvelles pour accélérer le traitement des cas d'infractions et décharger les tribunaux, à savoir :

La dépenalisation des infractions qui n'entraînent pas de mise en danger grave, c'est-à-dire :

- Le remplacement des amendes pénales par des sanctions administratives, ce qui permet des sanctions rapides et plus efficaces du point de vue de la sécurité routière.
- La perception directe et immédiate du montant de l'amende par les organes de contrôle routier (s'il s'agit d'infractions mineures).
- La création d'un fichier central informatisé des infractions (permettant de repérer plus facilement les récidivistes).

En outre, la sanction doit être proportionnelle à la gravité de la faute et à la mise en danger. Aussi certains pays ont-ils prévu des sanctions de niveaux différents pour les diverses infractions au code de la route, en tenant compte essentiellement du danger créé par l'infraction. Au surplus, il convient de donner une large publicité aux opérations de surveillance et de répression, afin que celles-ci conservent un caractère dissuasif.

Les réponses reçues montrent qu'il existe de grandes disparités en ce qui concerne les sanctions pénales et administratives.

Dans la majorité des pays, certaines infractions (notamment aux limitations de vitesse ou à la réglementation sur le temps de conduite et de repos) peuvent être constatées puis sanctionnées par la lecture des disques du tachygraphe et, dans environ deux tiers d'entre eux, non seulement sur route mais encore dans les entreprises. En cas de constatation de plusieurs infractions de même nature, sur une période donnée, les sanctions sont cumulatives dans près de la moitié des pays ayant répondu au questionnaire.

L'employeur ou le donneur d'ordre qui a incité le chauffeur à commettre une infraction ou qui ne l'en a pas empêché est, dans un pays sur deux, passible de la même peine que le conducteur. En Allemagne, la peine prononcée est même plus lourde, pour tenir compte de l'avantage financier obtenu par l'employeur.

Dans la grande majorité des pays qui ont répondu au questionnaire, les chauffeurs professionnels qui circulent à une vitesse excessive ou en état d'ébriété ne sont pas punis plus sévèrement, sur le plan pénal, que les autres conducteurs ayant commis les mêmes infractions.

L'enquête a également révélé qu'en cas d'infractions constatées à l'étranger, l'entraide judiciaire internationale en matière pénale est encore difficilement accordée. Il en va de même des effets internationaux de la déchéance du droit de conduire. Dans seulement la moitié des pays, les autorités retirent le permis au conducteur qui a commis une infraction dans un État étranger et qui, pour ce motif,

est déchu du droit de conduire dans cet État, et cela, comme si les faits et circonstances ayant entraîné la restriction du droit de conduire s'étaient produits sur leur territoire.

4. Conclusions

L'expérience des pays européens en matière de contrôles spécifiques des poids lourds et de sanctions, telle qu'elle est résumée dans le présent chapitre, à la lumière des réponses au questionnaire, permet de constater que les recommandations antérieures du Conseil des Ministres ont généralement été mises en pratique et que, dans la mesure de ses possibilités, chaque pays procède régulièrement à de tels contrôles.

Cependant, la fréquence des contrôles étant un facteur essentiel de dissuasion, il est indispensable que, dans chaque pays, les contrôles des poids lourds soient intensifiés et affinés, afin d'obtenir un respect satisfaisant des règles de circulation routière.

A cet effet, il conviendrait notamment de :

- Contrôler plus souvent la durée de la conduite, du repos quotidien et des pauses, non seulement sur route mais également dans les entreprises. C'est le moyen le plus efficace pour obtenir que les prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos soient bien observées. On contribuerait ainsi à renforcer la sécurité routière et à sauvegarder la santé des conducteurs professionnels eux-mêmes.
- Prévoir la possibilité de sanctionner également l'employeur ou le donneur d'ordre qui a incité, ou n'a pas empêché, le chauffeur de commettre une infraction.
- Accroître l'efficacité des contrôles en diversifiant les procédures et les matériels.
- Mettre l'accent sur la rapidité d'exécution des peines et faire en sorte qu'une large publicité soit accordée aux opérations de contrôle et de répression des infractions qui compromettent gravement la sécurité routière.
- Poursuivre les contrôles techniques nécessaires au maintien de la sécurité des routes et du territoire national.
- Mieux assurer l'entraide judiciaire et renforcer la coopération entre Etats, pour permettre, sur le plan international, la reconnaissance et l'exécution des déchéances du droit de conduire.
- Développer la coopération entre Etats en vue d'obtenir une harmonisation en matière de contrôles et de sanctions applicables aux conducteurs de poids lourds.

CHAPITRE VII

LES CAMPAGNES DE SENSIBILISATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LE DOMAINE DES POIDS LOURDS

Au cours de la dernière décennie, l'idée de combattre l'insécurité routière par l'information et la sensibilisation a petit à petit fait son chemin. La réglementation, la signalisation, voire même la répression ont fait apparaître certaines limites comme l'ont fait apparaître les rapports successifs sur le comportement humain puis sur les politiques décentralisées de sécurité routière ; il faut se servir d'autres stratégies à titre de complémentarité, pour relayer et renforcer le rôle de l'État. Tous les pays utilisent les moyens de l'information, de l'éducation et de la sensibilisation pour lutter contre les accidents de la route dans tous les domaines, et en particulier sur le trafic lourd. A force de répéter certaines règles de prudence, on peut s'attendre à ce qu'elles entrent dans les habitudes normales des usagers et deviennent des réflexes automatiques. Des sondages "après campagne" menés dans certains pays, laissent entrevoir des changements de comportement dans la bonne direction. Il est vrai que cette progression est lente, mais constante.

Les campagnes de sensibilisation sont d'une manière générale, considérées comme un moyen de complémentarité indispensable pour promouvoir la sécurité. Cela a d'ailleurs été abondamment développé dans le rapport traitant des moyens d'infléchir les comportements humains pour améliorer la sécurité routière [CEMT/CM(86)15].

En particulier, il faut absolument insister sur la nécessité de sensibiliser l'ensemble des partenaires, à savoir : l'État, les entreprises, les professionnels et leurs fédérations, et de développer les actions menées conjointement. Il s'agit donc de promouvoir la préoccupation de sécurité routière au niveau des professionnels du transport, par les conducteurs et pour les conducteurs, dans leurs entreprises et avec leurs patrons.

Les campagnes de sensibilisation peuvent être organisées par l'État au niveau national et régional ou local. L'initiative privée des entreprises, des organisations syndicales et patronales est cependant loin d'être négligeable. Dans certains pays, elle est même quelquefois prépondérante.

En ce qui concerne plus particulièrement les conducteurs de poids lourds, le choix des thèmes et des messages porte essentiellement sur le domaine social, les temps de conduite et de repos, le chargement et le déchargement des marchandises, plus spécialement celles ayant un caractère nuisible ou dangereux, ainsi que sur les risques qu'ils font courir aux autres usagers de la route, en particulier les piétons et les deux-roues.

Dans de nombreux pays, les chauffeurs qui suivent les conseils qu'on leur donne, qui acceptent le message et sont prêts à modifier ou à adapter leur comportement et à réduire ainsi les risques d'accident,

peuvent profiter de certains avantages de la part de leur assurance (bonus/malus), de leur entreprise (primes ou jours de repos) et des avantages sociaux accordés par l'État (congé, préretraite).

Concrètement, les stratégies suivantes peuvent être envisagées pour obtenir cette sensibilisation :

- Créer et promouvoir un environnement de sécurité routière dans les entreprises, par les organisations et les fédérations professionnelles.
- Prendre des engagements de part et d'autre, notamment en invitant les partenaires à signer des chartes de solidarité pour agir concrètement dans le sens de la sécurité.
- Accentuer le rôle des partenaires sociaux.
- Éveiller l'attention des conducteurs sur leurs responsabilités dans l'exercice de leur métier, en tant que chauffeur, exécuteur de services et gardien des biens matériels et des biens sociaux.
- Les rendre attentifs à la prévention des accidents, en organisant des concours d'idées et en développant le dialogue au sein des entreprises et des organismes professionnels.
- Prévoir pour les conducteurs salariés un système de récompenses et d'incitations diverses.
- Promouvoir le rôle des associations d'usagers et des fédérations professionnelles.