MOBILITÉS
magazine
Thématique

Sécurité et Sûreté

Le cadre juridique et organisationnel. BEA-TT, quinze années d'enquête. PASSAGES À NIVEAUX, faire remonter les informations. FORMATION, dualité entre les dernières règles de sécurité routière et la réglementation de la durée du travail et de repos.

Hors-série thématique N°6 – Octobre 2020

Pour anticiper l'avenir, vous pouvez,

acheter une boule de cristal à 172€

Ou pour le même prix,

vous abonner à Mobilités Magazine

qui vous accompagnera tout au long de l'année

Bulletin d'abonnement

☐ Je m'abonne à Mobilités Magazine, et je bénéficie pendant un an de 11 numéros+ 4 numéros hors-série de la revue

France Métropolitaine 172€ Outremer et étranger 202€

Je joins mon règlement

MOBILITÉS magazine

☐ par chèque à l'ordre de *TG PRESS*

☐ par carte bancaire (sauf American express)

n° : └┴┴┴┘└┴┴┴┘└┴┴┴┘└┴┴┴┘

expire fin : └┴┴┴┘ Date et signature obligatoires

cryptogramme n° : └┴┴┘

3 derniers chiffres figurant au dos de votre carte (barette 3 cases)

☐ Je règle par mandat administratif à réception de facture et je joins un bon de commande

☐ Je souhaite recevoir une facture en retour au nom de .....

A l'adresse : .....

Mes coordonnées : ☐ Mme ☐ Mlle ☐ M.

Nom : ..... Prénom : .....

Société : .....

Adresse : ☐ professionnelle ☐ personnelle

(recommandé, afin de vous assurer une meilleure réception)

.....

Code postal : └┴┴┴┴┘ Ville : .....

Pays : .....

Fonction : .....

Tél. : ☐ professionnel ☐ personnel └┴┴┴┴┴┴┴┴┴┘

Email : .....

Siret : ..... TVA intra. : .....

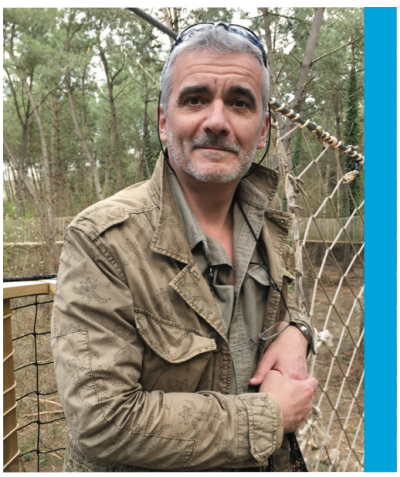
Retournez ce bulletin par courier à

Mobilités Magazine, 9 rue du Gué - 92500 Rueil Malmaison

mobilitésmagazine.com

Roulez tranquille

Puisque l'heure semble être à la fin des faux-semblants dans l'univers somme toute très policé de la politique en matière de sûreté et de sécurité, *Mobilités Magazine*, prenant les devants comme souvent, s'est attaché à travers ce nouveau hors-série à mettre en lumière quelques-unes des problématiques rencontrées dans ces deux domaines par les transports collectifs en général, et le transport routier de voyageurs en particulier. Pourquoi mettre l'accent sur ce secteur spécifique ? En matière de sûreté, l'autocar n'est clairement pas le moyen plus soumis à ce que d'aucuns appellent « l'ensauvagement de la société ». Ce sont en effet plutôt les transports urbains qui sont au premier rang d'un phénomène qui a par exemple endeuillé Bayonne en cet été 2020. Pourtant, dans le TRV comme ailleurs, se posent des questions d'évolutions sociétales, de réglementations, d'organisations et de responsabilités. Questions auxquelles nous tentons ici de fournir des éléments de réponses.



Du côté de la sécurité, là encore, l'autocar se doit d'être considéré comme un des modes de transport parmi les plus sûrs qui soient, comme le prouvent chaque année les statistiques en matière d'accidentologie. En revanche, tout accident, parce qu'il est impressionnant, voire dramatique, jette une ombre sur ce mode et en fait parfois oublier tous les avantages. Dans cette optique, votre magazine s'est penché sur quinze années d'enquêtes du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transports terrestres (BEA-TT), pour comprendre et mettre en lumière les ressorts qui conduisent parfois au drame dans le TRV.

Gouvernez c'est prévoir dit-on (d'un pays comme d'une entreprise). Et prévoir c'est avant tout comprendre. Deux adages qui motivent depuis sa création toute l'équipe de *Mobilités Magazine*, et que nous avons une fois de plus tenté d'appliquer à ces domaines particuliers que sont la sûreté et la sécurité.

PIERRE COSSARD

P.6

P.12

P.28

P.30

Sommaire

P.6 **Sécurité et sûreté**

Le cadre juridique et organisationnel de la sécurité à la sûreté

Il ne faut pas confondre sûreté et sécurité. L'atteinte à la sûreté dans les transports publics se définit par des actes malveillants, motivés par une intention volontaire de nuire à autrui, ou à des biens matériels. Quant à la sécurité, elle concerne les événements involontaires, accidentels et naturels.

P.12 **BEA-TT**

Accidentologie : les enseignements du BEA-TT

Le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transports terrestres (BEA-TT) est une autorité administrative, extra-judiciaire, qui a finalité à comprendre les origines des accidents corporels majeurs survenant sur le réseau français. La lecture de quinze années d'enquêtes impliquant des autocars est riche d'enseignements et donne quelques tendances.

P.28 **Passages à niveaux**

Faire remonter les informations du terrain

Les passages à niveaux ne représentent pas tous le même niveau de danger pour les utilisateurs de la route. Convois exceptionnels et autocars sont les véhicules les plus susceptibles de rester bloqués sur ces obstacles. Depuis 2019, SNCF Réseau et la FNTV travaillent de concert sur ce sujet.

P.30 **Formation**

Le rôle de la formation

La formation initiale et continue des conducteurs joue un rôle moteur, puisqu'elle permet à ces derniers de maîtriser les règles de sécurité routière et de sécurité à l'arrêt, en matière de conduite, ainsi que les réglementations relatives à la durée du travail et aux temps de conduite et de repos. Quant à la dualité de la sécurité et de la sûreté, des actions innovantes en matière de formation relèvent un défi à la mesure de la politique sécuritaire des enjeux de transport et de mobilités.

MOBILITÉS magazine Thématique

TG PRESS **N°Hors série thématique - Octobre 2020**
Mobilités magazine
est une publication de TG Press
SAS au capital de 100 000 euros
R.C.S. Paris -SIREN 824 861 876
Siège social : 9 rue du Gué
92500 Rueil Malmaison

Président et Directeur des publications :
Pierre Cossard
pcossard.tgpress@gmail.com
Directrice commerciale :
Laurence Fournet **07 82 22 45 14**
lfournet.tgpress@gmail.com
Ont collaboré à ce numéro : Jean-Philippe Pastre ; Claude Cybille.
Contact rédaction : mobilites.mag@gmail.com

Conception maquette/Rédacteur graphique :
Jean-Pierre Harosteguy
Rédactrice graphique : Isabelle Elie
Publicité et Annonces :
publicite.tgpress@gmail.com
Abonnement : un an/11 numéros+4 Hors-série : 172 € TTC - abt.tgpress@gmail.com
Prix au numéro : 15,65 € TTC
Impression :
Deklic graphique
17 rue de l'Encensement - ZA de l'Encensement
88200 Saint-Nabord
Tel. : 03 29 69 15 00 - contact@deklic.fr
Numéro de CPPAP : 0219T93309
ISSN : 2552-2094 - Dépôt légal à parution

Copyright TG Press 2017
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.

Retrouvez toute l'actualité sur www.mobilitesmagazine.com

SANS VOYAGEURS
POLICE
MUNICIPALE

Jussieu
J'y RESTE

Le cadre juridique et organisationnel de la sécurité à la sûreté

Il ne faut pas confondre sûreté et sécurité. L'atteinte à la sûreté dans les transports publics se définit par des actes malveillants, motivés par une intention volontaire de nuire à autrui, ou à des biens matériels. Quant à la sécurité, elle concerne les événements involontaires, accidentels et naturels.

La loi de prévention et de lutte contre les incivilités, les atteintes à la sécurité publique et le terrorisme dans les transports collectifs de voyageurs, dite loi Savary, a été publié le 23 mars 2016. Cette loi poursuit un triple objectif :

- renforcer la prévention des attentats dans les transports en commun
- lutter contre la fraude
- s'attaquer aux violences faîtes aux femmes.

Afin de prévenir les risques d'attentats, les agents de réseaux de transports publics peuvent désormais procéder à des palpations de sécurité, ainsi qu'à l'inspection et à la fouille des bagages, et ce de façon générale et aléatoire. Ces agents, ont par ailleurs la possibilité, de réaliser ces contrôles en civil. En cas de refus d'obtempérer, les voyageurs récalcitrants pourront se voir refuser l'accès au transport ou être contraints d'y descendre. Pour réduire le risque d'infiltration de personnes en voie de radicalisation où susceptibles d'être en lien avec un groupe terroriste, le processus de recrutement des employés affiliés aux services stratégiques peuvent faire l'objet d'un examen renforcé. Le décret numéro 2016 541 du 03/5/2016, relatif à la sûreté aux règles de conduite dans les transports ferroviaires où guidés, et certains autres transports publics définit les mesures de police applicables aux transports ferroviaires ou guidés et aux services publics réguliers et à la demande de transport routier de personnes. Il précise les règles de conduite à respecter et les comportements prohibés, précise les pouvoirs des agents susceptibles de constater et/ou de faire cesser les infractions et énonce les sanctions correspondantes. Il comporte notamment des dispositions relatives à l'indemnité forfaitaire due par un contrevenant dans le cadre de la procédure de transaction prévue par le code de procédure pénale.

« La délinquance, tout comme la population, est devenue mobile, utilisant les moyens et les voies de communication pour se déplacer. La gendarmerie se doit d'être dans une démarche innovante et pro active pour surveiller toutes ces mobilités »

Colonel Jérôme Bisognin, coordonnateur de la sécurité des mobilités à la DGGN

Plus récemment, le décret n° 2019- 726 du 09/07/2019 codifie les dispositions réglementaires relatives à la police du transport ferroviaire où guidé, au service interne de sécurité de la SNCF, de la Régie autonome des transports parisiens et d'autres services internes de sécurité. Il comporte des dispositions relatives, à la possibilité de port et transport d'armes à feu individuel, par les militaires escortant une unité dans les trains commerciaux.

Organisation des services

Par ailleurs, dans les transports en commun, un certain nombre de réseaux ont mis place une police de transport qui a pour mission d'assurer la sécurité des voyageurs des biens et des équi-

pements dans les réseaux de transport en commun. Elle est composée de différents services placés sous l'autorité de la police nationale ou de la gendarmerie, qui travaillent en collaboration, pour lutter contre la délinquance. Les liaisons franciliennes sont sécurisées par la sous-direction régionale de la police des transports (SDRPT) de la préfecture de police de Paris. La SDRPT dispose de 1200 policiers répartis en brigades des réseaux franciliens (BRF) et peut bénéficier du renfort des forces de la gendarmerie mobile, des compagnies républicaines de sécurité (CRS) et des forces militaires placées sous son autorité. Elle coordonne également l'action des 1400 agents du service de sûreté de la SNCF (SUGE) et le groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) de la RATP. Certaines grandes agglomérations comme Marseille, Lyon, Lille ont créé un service interdépartemental de sécurité des transports en commun, pour agir aux côtés de la brigade des chemins de fer zonale dans les transports locaux (bus, métro, tramway).

Certaines polices municipales comme Rennes ou Orléans possèdent la compétence de sécurisation des transports au sein de leur ville ou de leur intercommunalité. La loi du 22/3/2016 autorisent en effet les policiers municipaux à effectuer des contrôles et dresser des procès-verbaux pour un nombre élargi d'infractions (absence de titre de transport, fausse adresse ou identité lors d'un contrôle, outrage envers les agents, non-respect du règlement de la compagnie de transport dans les transports collectifs, et ce, non seulement sur le territoire de la commune mais également sur celui « *des communes formant un ensemble d'un seul tenant* ».

La direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI) joue également un rôle dans la lutte contre les différents trafic de personnes. Les douaniers procèdent pour cela, à des contrôles d'identité et ont le droit d'ouvrir et de fouiller les cartons de marchandises et les bagages.

Les policiers CRS peut également mener des opérations de sécurisation ou de lutte contre l'immigration irrégulière, via les réseaux de transport sous l'autorité des forces de police.

Le rôle de la gendarmerie

Par son maillage territorial la gendarmerie nationale joue un rôle majeur dans la surveillance et le contrôle des déplacements . Elle doit apporter une réponse stratégique et opérationnelle aux besoins de mobilité des personnes, des biens, des entreprises et des administrations, tout en appréhendant la dimension numérique « *La délinquance, tout comme la population, est devenue mobile, utilisant les moyens et les voies de communication pour se déplacer. La gendarmerie se doit d'être dans une démarche innovante et pro active pour surveiller toutes ces mobilités* », explique le colonel Jérôme Bisognin, coordonnateur de la sécurité des mobilités à la DGGN. Pour ce faire, elle s'appuie entre autres sur la loi d'orientation des mobilités (LOM) publiée le 26/12/2019 offrant notamment au groupe citoyen des solutions de déplacement adaptés à leurs attentes et aux enjeux sécuritaires et environnementaux.

Ainsi, des services conjoints entre la gendarmerie départementale et la sécurité ferroviaire (d'ores et déjà mis en place en Île-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes, Hauts-de-France et SUD) vont se

L'information voyageurs en temps réel fait partie des « attentes clients » pour tous les réseaux urbains.

généraliser au niveau national. Il en est de même pour les actions menées sur les lignes de bus interurbaines (comme en Île-de-France et à Saint-Étienne, Toulon, Lyon et Bourges). Ces dispositifs poursuivent une mission commune : assurer une présence visible et rassurante, tout en renouant le contact avec les usagers dans cet environnement particulier.

La gendarmerie nationale est dans la capacité d'informer à tous les échelons territoriaux de commandement une réponse opérationnelle.

Le centre national de la sécurité des mobilités (CNSM) créé en 2017 est devenu, entre autres, un outil de prévention avec l'intégration d'une analyse de risque offrant ainsi une aide supplémentaire aux opérations.

Depuis 2018, plus de 20 conventions ont été signées entre l'institution et les différents acteurs de la mobilité. Elles ont notamment permis de développer un dialogue stratégique au niveau central et de conduire des actions opérationnelles en métropole et en outre-mer (échange d'informations, suivi des transports dans les différents domaines, contrôle coordonné, organisation des exercices et partage d'expériences). Pour intégrer cette dynamique, la gendarmerie nationale a annoncé

le 19 décembre 2019 la création de treize centres régionaux de la sécurité des mobilités (dont sept avec attribution zonale).

À titre expérimental, en Région Grand-Est, la création de groupes locaux placés sous l'autorité des escadrons départementaux, organisent des contrôles sur les grands axes routiers du département. Les groupes locaux participent à la lutte anti-terroriste dans le cadre de la sécurité des mobilités.

Les collectivités territoriales : chef de file de la sécurité et de la sûreté

L'organisation des mobilités en France va progressivement se transformer, notamment grâce à la refondation de la compétence mobilité, qui vise à permettre une couverture intégrale de l'ensemble du territoire en autorités organisatrices de la mobilité, d'ici le 1er juillet 2021. C'est aujourd'hui la responsabilité des nouveaux exécutifs locaux.

La région est chargée d'organiser les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, afin d'assurer une continuité territoriale dans les mobilités quotidiennes. Cette mission s'exerce suivant plusieurs aspects : la définition de l'offre (dessertes, horaires, tarification...), la création et l'exploitation des pôles d'échanges multimodaux et la gestion des situations perturbées, le recensement et le partage des bonnes pratiques ainsi que l'appui à toutes les autorités organisatrices. Ces missions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité, que chaque région pourra définir selon le contexte et les enjeux locaux, en lien avec les AOM situées en leur sein. Cette coordination pourra prendre la forme de contrats opérationnels de mobilité entre les régions et les autorités organisatrices, auxquelles pourront s'associer les départements. En outre, les AOM peuvent recourir à la mise en place d'un contrat d'objectifs sécurité. Ce dispositif n'a pas rencontré à ce jour un vif succès mais pourrait devenir obligatoire avec la prochaine loi d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure, attendue au second semestre 2020. Pour Ile-de-France Mobilités, il faut renforcer la sécurité dans les bus de grande couronne. Une des mesures phares, a été depuis 2018, la descente de bus à la demande. Le recrutement d'agents privés, pour un budget de 10 M€ par an, atteste d'un vraie politique de sécurité locale. A l'instar d'Ile-de-France Mobilités, toutes les AOM ne se sont pas « emparées » de la politique de sûreté au sein de leurs territoires. Les appels d'offres devraient définir, noir sur blanc, les engagements contractuels à déployer. Ainsi l'ordonnance n°2020-934 du 29 juillet 2020 a été publiée dans le code des transports pour réorganiser les dispositions relatives à la sûreté dans les transports.

L'article L.1631-1 incite les AOM à prendre en charge leurs responsabilités en matière de sécurité intérieure. « *Dans le cadre des compétences de transport de passagers dévolues par la loi aux autorités organisatrices de transport de voyageurs, les exploitants de services de transport soumis aux dispositions de la deuxième partie du présent code sont tenus d'assurer la sûreté des personnes et des biens transportés conformément aux cahiers des charges fixés par les autorités organisatrices de transport* ». L'article L.1631-2 encourage les exploitants à mettre en œuvre des moyens dédiés à la sécurité : « *Les exploitants mentionnés à l'article L.1631-1 peuvent se doter de services internes de sécurité...* ». L'article 6 fait référence à des « *dispositifs techniques de prévention des atteintes à la sûreté des transports* » et « *aux recours à des équipes cynotechniques* ».

Quid du transport interurbain

La sécurité et la sûreté des transports routiers dans le transport de voyageurs est l'un des axes prioritaires de la politique menée par le Gouvernement et les fédérations professionnelles, notamment la FNTV, en faveur de la lutte contre l'insécurité routière. Afin de garantir, entre autres, la sécurité des enfants transportés par autocar scolaire, le Gouvernement a pris un certain nombre de mesures, dont notamment l'obligation d'équipement et le port de la ceinture de sécurité dans les autocars, la baisse du seuil autorisé d'alcoolémie à 0,2 gramme par litre de sang pour les conducteurs ou encore l'équipement des autocars en éthylotests anti-démarrage. La France n'a toutefois pas choisi d'adopter un véhicule spécifique au transport scolaire comme il en existe en Amérique du Nord mais de maintenir leur polyvalence d'exploitation afin de s'assurer de pouvoir couvrir l'ensemble des besoins quotidiens en véhicules de transport en commun.

Obligations & Mesures	Caractéristiques
Information des passager	À compter du 1er janvier 2022 les entreprises doivent informer les passagers des autocars, des règles de sécurité à bord et desconsignes d'évacuation
Emport des vélos	À compter du 1er juillet 2021 les autocars neufs affectés aux services réguliers de transports de voyageurs, devront permettre l'emport de cinq vélos non démontés.
Poursuivre les efforts en mamtière de sécurité du transport scolaire	• Aménager et pré-signaler à 150 m, à l'attention des autres utilisateurs de la voirie, les points d'arrêts de lignes et services réguliers de voyageurs en zone non urbaine. • Accroître la formation et la sensibilisation des jeunes à la sécurité dans les transports dès les premières classes...
Sensibiliser les établissements scolaires aux enjeux de la sûreté	Création d'un volet "sûreté" en relation avec les services de la Police nationale et la gendarmerie avec le soutien de l'ANATEEP afin d'aboutir àdes exercices et des entraînements progressifs.
Sensibiliser les chefs d'entreprise à la sûreté	Mettre en place des actions de sensibilisation avec les forces de l'ordre afin d'accompagner les chefs d'entreprises dans leurs démarches de prévention de la radicalisation.
Ceinture de sécurité	Les enfants doivent porter la ceinture de sécurité dès que leur morphologie le permet (3 ans)
Position des angles morts	À compter du 1er janvier 2021, les véhicules de plus de 3.5 tonnes sont équipés d'une signalisation matérialisant la position des angles morts apposée sur celui-ci.
Sécurité des points d'arrêt	À l'initiative de la FNTV, l'article L. 3114-2 du code des transports relatif aux points d'arrêts des services routiers réguliers, est complété afin de rappeler que les aménagements situés sur la chaussée doivent permettre la prise en charge et la dépose des passagers en toute sécurité. Par ailleurs, les arrêts des transports scolaires situés hors agglomération, devront obligatoirement être pré-signalés. Un décret viendra préciser les modalités de cette signalisation.
Contrôle automatisé du poids des véhicules lourds	L'article 103 de la LOM introduit une disposition dans le code de la route permettant les contrôles automatisés s'agissant de la constatation des infractions au poids maximum autorisé des véhicules de transport en commun de personnes.
Passages à niveau	La LOM introduit dans le code des transports, une obligation pour les véhicules de transport public collectif, d'être équipés d'un dispositif d'information sur la circulation, fixe ou amovible, permettant de signaler la présence d'un passage à niveau. Cette obligation ne s'applique pas aux services réguliers, pour lesquels les conducteurs connaissent à l'avance l'emplacement des passages à niveau. Cette mesure ne pouvant être efficace que dans la mesure où les fournisseurs de GPS auront intégré les données fournies par SNCF Réseau, elle deviendra obligatoire 6 mois après la publication de la LOM, soit le 26 juin 2020. (depuis fin juin 2020 ,un délai supplémentaire est accordé compte tenu des difficultés techniques rencontrés par les fournisseurs susvisés). Recherche d'itinéraire alternatif (article 124) La LOM fait obligation aux autorités organisatrices de la mobilité de rechercher des itinéraires alternatifs réduisant le nombre de franchissements de passages à niveau. Elles devront par ailleurs notifier aux gestionnaires de voirie et de réseau ainsi qu'aux préfets de départements les franchissements résiduels qui perdurent. Ces derniers devront mettre en place les instances de concertation nécessaires.
Atteintes à caractère sexiste	Les exploitants des services transport établissent un bilan annuel des atteintes à caractère sexiste. Ce bilan sera rendu public par le ministre des transports. La convention qui lie l'AOM et l'exploitant, définit les modalités selon lesquelles des actions de formation à la prévention des violences et atteintes sexistes dans les transports collectifs, sont intégrées dans la formation des personnels en relation avec les usagers.
Étiquetage des bagages	La LOM introduit à l'article L 3116-1-1 du code des transports une obligation d'étiquetage des bagages transportés lors des services routiers internationaux. Cette mesure vient compléter l'obligation existante pour les services réguliers de passagers, en l'étendant aux services occasionnels. Les bagages concernés sont ceux placés en soute qui doivent comporter de manière visible les nom et prénom du voyageur.

Il existe d'ores et déjà plusieurs mesures, de nature à permettre une meilleure identification des véhicules. Ainsi, l'arrêté du 2 juillet 1982, relatif aux transports en commun de personnes, impose l'usage obligatoire à l'avant et à l'arrière d'un pictogramme signalant le transport d'enfants et permettant la reconnaissance de l'autocar utilisé en transport scolaire. Ce pictogramme est muni d'un éclairage pour signaler la montée ou la descente des enfants. De même, des bandes réfléchissantes sur l'arrière et les côtés du véhicule sont proposées par les constructeurs. Ces dispositifs, qui améliorent la perception par les autres usagers de la route, sont exigés par une majorité des autorités organisatrices de mobilité dans leurs cahiers des charges. Par ailleurs, des dispositions existent pour appeler la vigilance des automobilistes aux abords des points d'arrêt des autocars. Afin d'accroître la sécurité des usagers en traversée et à leur approche, la plupart des arrêts sont matérialisés sur la chaussée par un marquage approprié et accompagné de panneaux de signalisation assortis d'une limitation de vitesse.
De surcroît, aux termes de l'article R. 413-17 du code de la route, les usagers de la route doivent réduire leur vitesse lors du croisement des véhicules affectés au transport d'enfants.

La loi LOM et la convention de coordination de la sécurité : obligations et mesures à déployer par les opérateurs transport
Un des volets des Assises nationales de la Mobilité, qui se sont terminées en décembre 2017, proposait de préciser les besoins en matière de transports, et d'identifier les leviers pour y répondre. Les conclusions de cette concertation, menée sous l'égide du gouvernement et du ministère chargé des Transports, ont servi à la préparation de la loi d'orientation des mobilités prévue au premier semestre 2018.
L'atelier thématique « *Mobilités plus sûres, réduire les accidents et les risques* », sous la présidence de Gilles Savary, ancien parlementaire, s'est intéressé à la fois à la sécurité des différents modes de transport (risques d'accident), et à la sûreté (atteinte aux biens et aux personnes). En octobre 2019, la FNTV et le Ministère de l'intérieur ont signé une convention relative à la coordination de la sécurité dans le transport routier de voyageurs. Un des enjeux majeurs est de renforcer le coordination opérationnelle entre forces de sécurité et opérateurs de transport. La FNTV, les Directions générales de la gendarmerie et de la police nationale et la Préfecture de Paris, sont chargées de l'exécution de cette convention cadre. Sur cette base, les régions de gendarmerie, les coordonnateurs zonaux de la direction centrale de la sécurité publique, la sous-direction régionale de la police des transports et les unions régionales de la FNTV, sont invités à décliner cette démarche par des conventions d'application, adaptées aux particularités territoriales et aux plans de sécurisation des transports.
Depuis la loi LOM en décembre 2019 et la convention susvisée ont défini les obligations et les mesures ad hoc relevant des activités de transport et de mobilités des opérateurs de mobilité et des autocaristes.
Le tableau ci-contre en illustre les modalités d'application.

Un guide pour la sécurité des transports scolaires

Pour que leur trajet se fasse en toute sécurité, plusieurs acteurs concernés se sont réunis et viennent de publier en septembre 2020, le Guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires.
Le document de 63 pages a été rédigé par l'ANATEEP (Association Nationale pour les Transports Éducatifs de l'Enseignement Public), la FNTV, le GART, l'Assemblée des Départements de France (ADF), Les Régions de France et les services de l'État. Il a été validé par la Direction de la sécurité routière (Ministère de l'intérieur), la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (Ministère de la transition écologique et solidaire) et la Direction générale de l'enseignement scolaire (Ministère de l'éducation nationale). L'édition 2020 intègre les évolutions législatives, réglementaires, jurisprudentielles et organisationnelles qui ont eu lieu ces dernières années. Le document diffuse les bonnes pratiques pour le transport scolaire, et a vocation, à accompagner les organisateurs dans leurs décisions. Les sujets abordés sont le rôle des autorités organisatrices, la sécurité liée au véhicule, le rôle du conducteur, la phase de montée et descente des passagers, la notion de qualité de trajet et la nécessaire coordination avec l'éducation nationale.

Claude CIBILLE
Consultant www.ecmobilites.com

SIGNAL
AUTOMATIQUE

SNCF
ENTREVOIE LARGE

Accidentologie : les enseignements du BEA-TT

Le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transports terrestres (BEA-TT) est une autorité administrative, extra-judiciaire, qui a finalité à comprendre les origines des accidents corporels majeurs survenant sur le réseau français. La lecture de quinze années d'enquêtes impliquant des autocars est riche d'enseignements et donne quelques tendances.

Alors que les médias de masse, les services du Premier ministre, ceux du Ministère de l'Intérieur (dont dépend la Sécurité Routière), y vont joyeusement de raccourcis en effet d'annonces et autres « éléments de langages » autour des questions de sécurité routière (voir à ce sujet *Mobilités Magazine n°12*), il existe une institution infiniment plus sérieuse et discrète : le Bureau d'Enquêtes sur les accidents de transports terrestres (BEA-TT). Intégré au sein de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et dépendant du Ministère de la transition écologie et solidaire, il dispose de deux directions, une en charge des transports guidés et une seconde dédiée aux transports routiers et fluviaux. Autorité administrative, le BEAT-TT a été créé en 2004 consécutivement à la loi votée en janvier 2002 suite au dramatique incendie du Mont Blanc où 39 personnes perdirent la vie le 24 mars 1999. Il s'agit d'un organisme permanent spécialisé bénéficiant d'un droit d'accès à tous les éléments utiles à l'enquête (bien que certaines autorités judiciaires fassent de l'obstruction, comme ce fut le cas pour l'enquête de l'accident de car de Charolles en janvier 2017).

Cette loi affirme également les principes d'indépendance des enquêteurs et de publicité des rapports d'enquêtes. Elle a été codifiée aux articles L. 1621-1 à 1622-2 du code des transports. De même, le décret le décret d'application de 2004 créant officiellement le BEA-TT a été codifié aux articles R. 1621-1 à 1621-26 du code des transports.

La démarche

La démarche du BEA-TT, reprend, à un niveau élevé d'expertise, l'initiative des enquêtes REAGIR créées en 1983 et animées par les Intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR). Elles furent remplacées en 2004 par le dispositif ECPA (Enquêtes comprendre pour agir). Malheureusement, ce dernier dispositif est tombé en désuétude, faute de volonté politique, tant au niveau de la Sécurité Routière qu'au niveau des Préfectures. Les IDSR n'étant plus, désormais, que des missi-dominici bénévoles, supplétifs de l'administration, chargés de diffuser la bonne parole officielle en matière de sécurité routière. De toute cette démarche de compréhension des accidents, ne subsiste plus que le BEA-TT doté d'effectifs limités, puisque pour les transports routiers,

l'équipe d'enquêteurs technique ne comprend que quatre personnes pour la France !
Le BEA-TT, rédige donc des rapports d'enquêtes lorsqu'il est saisi par les autorités administratives ou quand il l'estime utile (auto-saisine). A ce jour deux enquêtes concernent des accidents impliquent des autocars : incendie en circulation au Coudray-Montceaux en mars 2019 et une sortie de route suivie de renversement d'autocar en novembre 2019 à Estrées-Deniecourt. Il a évidemment enquêté sur le terrible accident de Puysseguin survenu en octobre 2015. Tous ses rapports sont ensuite publiés et le lecteur curieux, mais au moral d'acier, pourra les consulter sur son site. Le BEA-TT peut aussi publier de sa propre initiative des études thématiques, dont la dernière date de 2015 et analyse de manière particulièrement détaillée les systèmes de freinage et de ralentissement des autocars. Comme feues les enquêtes ECPA, il s'agit ici de comprendre les enchaînements qui conduisent aux accidents corporels. Le BEA-TT peut publier des recommandations et interroger de façon formelle toute partie prenante. La lecture des rapports ayant impliqué un autocar permet d'identifier plusieurs tendances. Nous en avons relevé six : les accidents liés à des questions d'ergonomie ; le rôle essentiel de la ceinture de sécurité, tant pour le conducteur que pour les passagers ; les questions liés à l'évacuation des passagers d'un autocar ; les enjeux de formation ; les pièges de la conduite hivernale ou en montagne ; la question des fraudes aux temps de conduite et de repos. Nous en ajouterons une, de notre propre initiative : la question de la conception de certaines barrières de péages.

Jean-Philippe Pastre

Les accidents li d'ergonomie

Pour les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR), outre les stupéfiants comme le cannabis, un des sujets majeurs de préoccupation relève des « distracteurs ». Distraction dûe au téléphone portable bien sûr, mais aussi par la faute des constructeurs automobiles qui font proliférer écrans tactiles de grand format dotés de fonctions de couplage et synchronisation avec les smartphones présents à bord. Ne parlons pas de marques qui imposent l'usage de l'écran tactile pour simplement modifier un réglage de chauffage ou de ventilation ! En autocar, les sources de perte d'attention sont également légion les requêtes des passagers bien sûr, mais aussi la manipulation des lecteurs DVD. C'est d'ailleurs l'hypothèse la plus sérieuse expliquant le dramatique accident du 13 mars 2012 survenu en Suisse avec un autocar Belge dans le tunnel de Sierre sur l'A9 dans le Valais. Ce qui nous amène au sujet de l'ergonomie des commandes. Les essais et prises en mains de *Mobilités Magazine* furent l'occasion de constater à plusieurs reprises la petitesse des touches des systèmes d'info-divertissement (notamment la ligne Bosch Professionnal3). Mais d'autres commandes, pourtant d'utilisation plus fréquentes, recèlent des pièges. Le BEA-TT s'est intéressé à l'ergonomie des ralentisseurs et programmateurs de vi-

és à des questions

Des drames provoqués ou aggravés par des erreurs d'interprétation ou de manipulation, le BEA en a une liste « longue comme ça » (souvenez-vous du crash du mont Saint-Odile ou du vol Rio Paris). Il en va de même pour les autocars étudiés par le BEA-TT qui a réalisé une excellente étude publiée en octobre 2015 autour de ces sujets d'ergonomie. Car à bord des véhicules modernes, les sources de distraction et d'erreurs ne manquent pas.

tesse dans une étude très détaillée publiée en octobre 2015, intitulée *Régulation de vitesse et freinage des autocars, analyse d'accidents, étude de l'ergonomie des commandes et recommandations*. Elle reprend trois cas dramatiques : Notre-dame-de-Mésage le 22 juillet 2007 , Quimper le 17 mars 2012 et La Garde le 16 avril 2013. On pourrait y ajouter Loos-Plage, survenu ultérieurement, mais dont les circonstances rappellent étrangement celles de l'accident de Quimper. Comme pour les incendies, la cause du drame implique plusieurs facteurs venant s'additionner. Mais, à chaque fois dans les cas étudiés, le BEA-TT relève que l'ergonomie des commandes a joué un rôle défavorable. Les auteurs procèdent ensuite à une étude comparée de différents autocars de tourisme commercialisés en France en 2015. Il s'agit de détailler en particulier leurs commandes de ralentisseur secondaire et de programmateur de vitesse. Le BEA-TT tire des conclusions sévères : « *(...) une ergonomie médiocre des commandes manuelles du régulateur de vitesse et du ralentisseur, qui regroupe sur une même manette des fonctions de sécurité et d'aide à la conduite (...) une formation insuffisante des conducteurs professionnels (à l'usage de ces dispositifs, NDLR). Les commandes de ces dispositifs ne sont pas normalisées ce qui nuit à leur prise en mains par les conducteurs d'un pool de véhicules* » . Si l'action sur le frein de service ou le ralentisseur met automatiquement le programmateur en mode « pause » le piège, paradoxalement, se met alors en place . Comme le relève le BEA-TT dans son étude, certains autocars n'ont aucun témoin d'activation du programmateur de vitesse ! Or, il faudrait, à-minima un voyant précisant que le programmateur est en veille (prêt à agir, avec une vitesse de consigne en mémoire) et un témoin précisant que le véhicule est sous contrôle du programmateur (mode actif). Le premier cité est décisif : car, si par inadvertance, en raison de la complexité des leviers, le conducteur active la touche « Resume » le programmateur de vitesse reprendra la main et cherchera à rejoindre la vitesse de consigne mémorisée ! Assurément dangereux dans une descente ou à l'approche d'un rond-point ! Ce scénario semble être le cas des accidents de Quimper puis de Loos-Plage. Si Van Hool a eu une réaction exemplaire en modifiant, pour l'année-modèle suivant la recommandation du BEA-TT, ses commandes de programmateur de vitesse (abandonnant le levier multi-fonctions pour des touches séparées au volant) les constructeurs ont entre-temps accentué la complexité des dispositifs. C'est le cas avec l'apparition, en plus du programmateur « simple », de

L'information voyageurs en temps réel fait partie des « attentes clients » pour tous les réseaux urbains.

programmateurs avec fonction ACC (Adaptative Cruise Control asservi à un radar).

Boîtes robotisées, attention danger !

Dans le cas du drame de La Garde (Isère), les boîtes robotisées apparaissent comme potentiellement dangereuses si le conducteur se repose sur l'automatisme intégral de celles-ci. Il faudrait pouvoir aisément repasser en sélection manuelle des changements de rapports. Et faire en sorte que ce mode ne soit pas simplement temporisé (comme chez certains constructeurs). Ceci explique pourquoi, en montagne, les boites manuelles ont gardé la préférence de nombreux autocaristes. Parmi les dernières évolutions de ces boîtes robotisées, les fonctions de mise en roue libre automatiques ne sont pas les moins redoutables. Elles peuvent se révéler également traîtresses si l'autocar décide de lui-même d'activer ce mode à l'approche d'une courbe. Aux conducteurs de délibérément inhiber cette fonction à l'approche des virages. Encore faut-il savoir le faire ! Là encore, une normalisation des commandes et des modes d'action pour couper temporairement cette mise en roue libre serait judicieuse. L'étude du BEA-TT d'octobre 2015 est, on le voit, plus que jamais d'une grande actualité.

JEAN-PHILIPPE PASTRE

Le rôle essent de la ceinture

Les panneaux signalant les virages dangereux peuvent, en fonction de leur taille, provoquer de mauvaises interprétations de la part des systèmes de freinage automatique d'urgence (AEBS) qui les confondent avec un véhicule immobilisé. Le conducteur de l'autocar ne peut rien faire puisque l'AEBS prend la main d'autorité, avec toutes les conséquences que cela peut avoir pour les passagers... et les véhicules suiveurs !

C'est une longue litanie : à chaque fois que le BEA-TT a réalisé une étude d'accident grave, il est apparu systématiquement que des passagers ont été projetés dans l'habitacle, voire éjectés de l'autocar. Avec des conséquences graves.

iel de sécurité

Il y a les tenants de la ceinture 3 points et ceux de la ceinture 2 points. Le BEA-TT ne va pas disserter sur ces querelles de théologiens. Le débat n'a pas lieu : il est évident que la ceinture 3 points est plus efficace, l'idéal étant le système 4 points monté à bord d'un Renault Twizy (ceinture 3 points plus sangle de maintien scapulaire côté opposé). Sa doctrine est plus basique : l'objectif c'est que les passagers ne soient pas écrasés par l'autocar en cas d'éjection, ni gravement blessés en étant projetés dans l'habitacle même. Pour cela, une ceinture 2 points suffit. L'enjeu est qu'ils puissent demeurer conscients et en mesure d'évacuer le véhicule dès que possible. Dans chaque rapport du BEA-TT, ou presque, les témoignages recueillis attestent que les conducteurs ont rappelé l'importance de boucler la ceinture de sécurité. Mais les voyageurs n'en ont généralement cure, alors qu'ils le feraient dans une voiture. Or le BEA-TT a relevé dans la majorité des cas étudiés, que les passagers ceinturés réchappaient à la mort ou aux blessures les plus graves. Dans le rapport relatif au renversement d'un autocar à Sausheim (haut-Rhin), le BEA-TT relève que « *la majorité des blessures provoquées par cet accident résulte de chocs contre le mobilier intérieur de l'autocar ou contre des objets qui se trouvaient dans son habitacle, sur lesquels les passagers concernés ont été projetés faute d'être retenus par une ceinture de sécurité* ». Un facteur psychologique explique peut-être cela : le sentiment d'invulnérabilité dans un autocar. L'autocar, s'il est conduit par un conducteur expérimenté, est plus proche des sensations du monde ferroviaire que de l'aérien. C'est grand, confortable, lourd, et en prime on sous-estime systématiquement la vitesse de croisière lorsque l'on est assis à bord. Pour sensibiliser les voyageurs, qu'ils soient occasionnels ou réguliers, chaque action compte. Cela fait 10 ans que son port est obligatoire mais, en 2018 seuls 4% seulement des enfants la bouclaient (étude des Pays de la Loire en 2018) ! Ainsi, Volvo Buses livre-t-il en série avec ses véhicules des cartes plastifiées Volvo Safety Card, sur le modèle du transport aérien, à placer dans chaque filet porte-magazines. Initiative également partagée par la FNTV. Ces fiches rappellent l'emplacement des issues de secours et leur fonctionnement ainsi que l'ordre idéal d'évacuation de l'autocar. Mais comment faire prendre conscience de cet enjeu ?

La preuve par l'expérience

Relevons également une autre initiative de la mission Sécurité Routière de la Direction Départementale des Territoires de Saône-et-Loire qui, à la suggestion de Georges Truchot, coordinateur IDSR71, avait fait venir le car pédagogique de la société Agora Formation en décembre 2018 dans 3 collèges du département. A raison de 12 collégiens par session de 20 minutes, et sous l'égide de Francis Jacobde, intervenant d'Agora Formation, cela représente lors de cet événement un peu plus de 110 élèves par demi-journée. Loin du discours théorique sur l'importance du port de la ceinture de sécurité, les élèves sont placés dans la situation d'un car couché dans un fossé. Apprentissage du comportement à avoir, importance de l'entre-aide (notamment pour défaire les boucles de ceintures des passagers et retrouver des repères spatiaux), bon usage des issues de secours, tout est passé en revue... et mis en pratique ! Au collège Robert Doisneau de Chalon-sur-Saône, les élèves ont commencé à évacuer le véhicule entre 43 secondes et 1 mn 03 secondes après mise sur le flanc. Certains jeunes adolescents initialement impatients de faire « *un tour de manège* » le reconnaissent après coup : « *c'est flippant !* ». Plus habituel de la part des services de l'Etat, dès lors que l'on parle de sécurité routière, le recours à « la peur du gendarme », d'où de fréquents passages en collèges des hommes en bleu pour tenter d'éduquer les jeunes quant à l'importance du port de la ceinture de sécurité. Et leur rappeler que son usage est

L'évacu enjeu v

Dans plusieurs accidents graves, le BEA-TT a relevé la complexité qu'il y avait à évacuer un autocar couché ou en feu. Complexité accrue dans le cas des double-étages, dont le BEA-TT semble dresser un véritable réquisitoire.

Le BEA-TT, dans les accidents de Dardilly, Sausheim et Puysseguin, a relevé les difficultés à procéder à l'évacuation des passagers. Même lorsqu'il n'y a pas de victimes corporelles, comme dans le cas de l'incendie survenu devant la barrière de péage de Chignin sur la commune de Les Marches. L'évacuation, complexe dans le cas d'un renversement, devient encore plus ardue avec un autocar à impériale. On comprend dès lors les réticences du BEA-TT à l'égard de ces véhicules, et celle-ci est partagée par certains constructeurs comme Iveco Bus. Le BEA-TT, très tôt,

obligatoire. Les opérateurs et autorités organisatrices prennent aussi l'initiative. Ainsi les filiales du Groupe Keolis du secteur Languedoc, Keolis Courriers du Midi et Keolis Alès, organisèrent une tournée du car pédagogique d'Agora Formations dans les départements de l'Hérault et du Gard en novembre 2018, en partenariat avec le Syndicat Mixte d'Hérault Transport et de l'Agglomération d'Alès. Transdev pour sa part, fait passer à environ 300 enfants de la Région des Pays de la Loire, l'épreuve du car renversé, à Nantes, Angers, Laval et Le Mans. En leur enseignant dans la foulée les règles d'évacuation d'un autocar pas seulement quand il se couche, mais aussi tout simplement, en cas de panne. « *L'accidentologie est un sujet sur lequel nous travaillons toutes les pistes d'amélioration. Et le premier facteur de sécurité pour des enfants est le port de la ceinture* », indiquait alors en juin 2018 Philippe Grall, directeur de CTA à Nantes, une filiale de Transdev en Loire-Atlantique. Plus récemment, d'autres incitations sont apparues sur le principe des « nudges » : ce sont des housses de ceintures qui rappelaient l'importance de sa (bonne) utilisation.

La ceinture, utile même après un choc

La ceinture de sécurité peut aussi être utilisée pour sécuriser l'extraction des victimes afin d'éviter des traumatismes neuro-moteurs grâce à l'utilisation du système E-Rescue développé en Espagne et adopté par le groupe ALSA. L'E-Rescue permet, après solidarisation complète par bandages du passager au siège, d'extraire l'ensemble assise et dossier avec le blessé assis. Cela limite le risque de traumatismes supplémentaires.

L'astuce de l'E-Rescue repose sur une platine de fixation entre piètement et armature du siège permettant de désolidariser le siège par les services de secours. Les organisateurs des Journées d'Interventions sur Véhicules au sein du SDIS86 considèrent que ce dispositif a un réel intérêt pour les équipes médicales des sapeurs-pompiers.

Plus que le coût, le handicap du système concerne le poids supplémentaire à ajouter à chaque siège. Si un équipementier voulait bien intégrer le E-Rescue dans ses armatures, des gains significatifs pourraient être faits à ce poste.

Jean-Philippe Pastre

ation des autocars : un ital en double-étage

s'est étonné du régime dérogatoire dont bénéficient les autocars double-étages vis-à-vis du règlement ECE 66 et de sa version mise à jour ECE R66-2. Ce règlement définit les critères d'homologation des véhicules en matière de résistance structurelle en cas de retournement. Le règlement R66-2 ayant sévérisé le critère de charge applicable lors du test, puisque l'on prend désormais la masse en charge et non plus à vide du véhicule. Mais les autocars à impériale en sont étrangement dispensés ! A plusieurs reprises, le BEA-TT a demandé dans ses recommandations que ces véhicules passent ces critères d'homologation, sans succès jusqu'à présent.

En outre, se pose de façon aigüe celle de l'évacuation. Ainsi dans le cas de l'incendie du 23 février 2008, le BEA-TT note « *l'unique escalier existant pour évacuer l'étage. (...) L'incendie de la soute à bagages a suivi celui du compartiment moteur, une trappe d'accès reliant les deux volumes. (...) L'incendie de l'habitacle s'est propagé de l'arrière jusqu'à l'avant par l'étage supérieur* ». En matière de conception des issues de secours, « *les prescriptions correspondantes sont contenues dans le § 7.6 de l'Annexe I de la Directive2001/85/CE sus-mentionnée, ainsi que dans l'Annexe VIII, pour le cas particulier des véhicules à impériale. Pour les véhicules de « classe III », c'est à dire conçus exclusivement pour le transport de passagers assis (ce qui est le cas de l'autocar concerné par le présent rapport). Le nombre minimal de portes que doit comporter un véhicule est de deux : soit deux portes de service, soit une porte de service et une porte de secours. La ou les portes de service doivent être situées du côté correspondant au sens de circulation dans le pays où le véhicule doit recevoir une licence d'exploitation. Au moins une porte de service doit être située dans la moitié avant du véhicule. En outre, tout véhicule de transport en commun de personnes doit comporter un nombre minimum d'issues, constituées par les portes (...) et les fenêtres de secours (l'ensemble des trappes d'évacuation compte également pour une issue de secours). Dans le cas des véhicules à impériale, le couloir de l'étage doit être relié par un ou plusieurs escaliers intérieurs à un espace desservant une porte de service ou au couloir du premier niveau, à moins de trois mètres d'une porte de service. En outre, deux, ou au moins un escalier et un «demi-escalier» intérieur, doivent équiper les véhicules de la classe III transportant*

plus de 30 passagers dans l'impériale (un «demi-escalier» étant défini comme un escalier qui, de l'impériale, débouche sur une issue de secours) ».

L'absence de baie vitrée arrière rend l'évacuation d'un autocar double-étage complexe pour les passagers situés dans le niveau inférieur, car le pare-brise en verre feuilleté ne peut pas être brisé avec les marteaux brise-vitre de bord. Dans le cas de Sausheim, le BEA-TT a fait également une très fâcheuse découverte : « *deux trappes de toit destinées à faciliter l'évacuation des passagers lorsque le véhicule est couché sur ses portes de service (...) étaient collées à leur support avec du mastic, apparemment pour pallier des défauts d'étanchéité* ». *Et ce n'était pas tout : « la porte de secours située à l'arrière gauche du niveau supérieur, dite porte-parachute en raison de la haute marche qu'il faut descendre pour atteindre le sol* » avait eu sa poignée d'ouverture enlevée ! Trois des six issues de secours de l'étage supérieur étaient donc condamnées. De ce fait, les nombreux occupants de l'étage ont été contraints de gagner l'avant du véhicule, en enjambant les objets projetés et les débris, pour sortir par le pare-brise dont la vitre avait été cassée de l'extérieur (à coup de pioche !) par les premières personnes arrivées sur les lieux. Pour les secours, l'autre enjeu est le nombre de passagers. Reprenons le rapport du BEA-TT consécutif à au renversement de Sausheim : « *Les autocars à étage permettent de transporter jusqu'à plus de 90 passagers, contre environ une soixantaine pour leurs homologues à un seul niveau. Ils se différencient de ces derniers par une plus grande hauteur (...) ainsi que par une position de leur centre de gravité qui est, à due proportion, encore plus élevée, car la majorité de leurs sièges est installée à l'étage supérieur. De ce fait, ces autocars sont réputés pour leur tendance au roulis et pour leur moindre stabilité dans les situations d'urgence. Probablement pour prévenir ou contrer ces particularités, les nouveaux modèles sont souvent équipés de suspensions pilotées qui s'adaptent non seulement à la charge transportée mais également à la conduite pratiquée. Les autocars à étage doivent répondre aux mêmes exigences de stabilité que leurs homologues à un seul niveau. Ces exigences sont communes à tous les États de l'Union européenne depuis l'entrée en vigueur, le 1er novembre 2011, du règlement (CE) n°661/2009 du parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 qui a harmonisé au niveau communautaire les conditions d'homologation des véhicules de transport en commun de personnes. Ainsi, au titre de ce règlement, les autocars doivent d'une part, satisfaire à des essais de stabilité en situation statique et, d'autre part, être équipés d'un système de contrôle de la stabilité, dit ESP, dont l'efficacité a été démontrée, pour le véhicule concerné, par des essais dynamiques ou une simulation informatique. Pour la stabilité statique, le règlement n°103 de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) dispose dans son article 7.4 que « La stabilité du vé-*

hicule doit être telle qu'il ne se retourne pas lorsque la surface sur laquelle il se trouve est inclinée alternativement de chaque côté à un angle de 28° par rapport à l'horizontale ». Ce même article prescrit également que les essais permettant de vérifier que cette exigence est satisfaite, sont effectués pour les autocars à étage en ne plaçant des charges que sur les seuls sièges de leur niveau supérieur. Cet article admet en outre que, à la discrétion des États, le respect de cette exigence de stabilité puisse être démontré par une note de calcul utilisant une méthode approuvée par le service instructeur de l'État concerné.

L'ESP à la rescousse

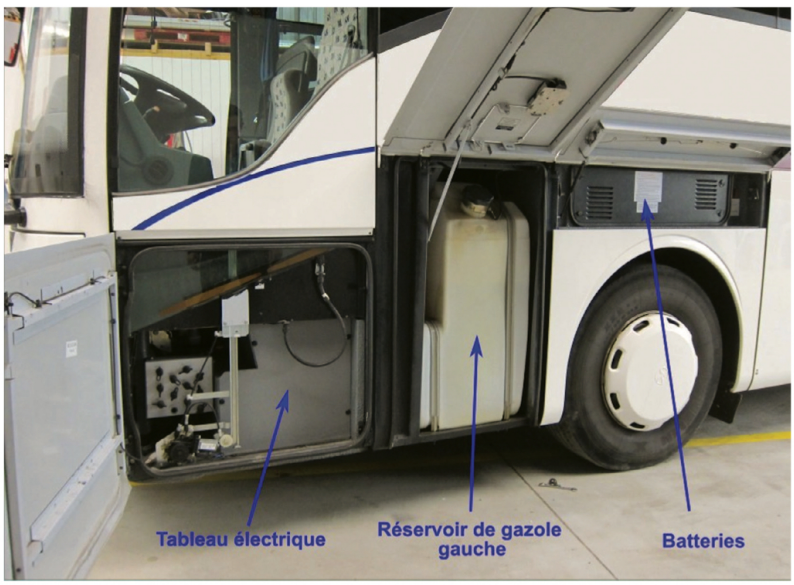
Le BEA-TT, après étude des cas de Sausheim et Dardilly, émit le souhait que l'ESP soit rendu obligatoire. Voeux exaucé par les autorités européennes : « *Le règlement européen (CE) n°661/2009 du 13 juillet 2009 a rendu obligatoire un système de contrôle de la stabilité à compter du 1er novembre 2011 sur tous les nouveaux modèles d'autocar et, à partir du 11 juillet 2014, sur tous les autocars neufs mis en circulation. Il retient à cet égard (...) que « la fonction de contrôle de stabilité du véhicule doit comprendre la fonction anti-renversement et la fonction de contrôle de trajectoire ». Par ailleurs, l'annexe 21 de ce dernier règlement prévoit que « l'efficacité de la fonction de contrôle de stabilité doit être démontrée au service technique par des essais dynamiques ». Ce texte permet que cette démonstration puisse être apportée par une simulation informatique, dès lors que l'outil de modélisation utilisé a été validé, notamment en comparant des résultats qu'il fournit à ceux obtenus lors d'essais effectués dans des conditions réelles. (...) Antérieurement au 1er novembre 2011, chaque État de l'Union européenne appliquait ses propres règles de stabilité* ». Le BEA-TT poursuit son analyse de l'accident de Sausheim en le rapprochant de celui survenu à Dardilly le 17 mai 2003, avec un autre autocar double-étage (dont l'état général laissait ici franchement à désirer). Voici les conclusions de l'époque : « *La configuration à deux étages de ce type d'autocar, avec une hauteur du centre de gravité importante - hauteur accrue par la présence de la majorité des passagers en partie haute - et la présence d'un important porte-bagages à l'arrière, accentuent encore les facteurs potentiels d'instabilité dynamique. À cet égard, les données recueillies lors d'accidents sur de tels véhicules, et leur renversement, montrent que les cars à étage présentent des risques particuliers et devraient être utilisés dans des conditions rigoureuses de respect de la réglementation* ».

Les données recueillies lors d'accidents sur des véhicules à impérial, et leur renversement, montrent que les cars à étage présentent des risques particuliers et devraient être utilisés dans des conditions rigoureuses de respect de la réglementation.

JEAN-PHILIPPE PASTRE

Une formation toujours contenu face aux évolu

Qui a passé son permis D, ou effectué une FIMO, n'a pas souri devant la partie « technique » des cours ? Il semble que les progrès technologiques, et l'évolution réglementaire, aient été laissée de côté des programmes pédagogiques.



Si l'on s'en tient aux programmes officiels du permis ou de la FIMO, depuis l'apparition de l'ABS (ou système anti-blocage de freins), on a l'impression que l'évolution technologique s'est figée. Pourtant entre-temps sont apparus les boîtes robotisées, les systèmes de freinage EBS, l'ESP, les programmateurs de vitesse avec radar d'inter-distance (ACC), et l'histoire ne s'arrête pas là puisque l'on voit apparaître les assistances au maintien de file automatique ! Rien de tout cela n'apparaît dans les programmes. Le BEA-TT s'en désole. Dans le rapport consécutif au renversement d'autocar de Dardilly survenu en 2003, le BEA-TT interroge les services de l'Etat en charge de la Sécurité Routière : « *On peut également avancer que les formations obligatoires des conducteurs de véhicules de transport en commun (FIMO et FCOS) pourraient utilement prévoir une spécialisation «conduite des autocars à étage* ». Et le BEA-TT de suggérer un processus de concertation de la DGITM et de la Sécurité Routière avec les partenaires sociaux pour y parvenir. Visiblement sans succès à ce jour...

Il en va de même sur la formation aux procédures d'évacuation, à l'optimisation des aides à la conduite. Tout ceci dépendra de la motivation, et de l'expérience, du formateur que vous aurez en face de vous !

On pourrait faire la même observation à propos du freinage d'urgence voire « d'ultime recours » (typiquement dans le cas de La Turbie en 2015). En effet, dans nombre de catastrophes analysées par le BEA-TT, aucun des conducteurs n'a essayé l'usage du frein de secours ! Remède ou poison ? Nul ne le sait. Agissant sur les freins de stationnement sur le seul pont moteur, on se doute que ce dispositif n'est pas

en retard dans son tions technologiques

la panacée et qu'il peut potentiellement provoquer des embardées. Mais personne n'a eu le réflexe de l'actionner. On y pense pas, et d'autant moins que jamais, en cours de formation, on a l'occasion d'effectuer un freinage d'urgence, que ce soit avec les freins de service ou ce dispositif...

Quant à la formation, il faudrait, effectivement que les Formation Continues Obligatoires voient leur contenus pédagogiques réactualisés au rythme des avancées des technologies embarquées. Malgré plusieurs recommandations en ce sens, le BEA-TT a jusqu'à présent prêché dans le désert. Allô, la Délégation à la Sécurité Routière ?

Quand le mieux est l'ennemi du bien

Qui n'a jamais connu un déclenchement intempestif de son freinage automatique d'urgence AEBS en sortie d'autoroute, le radar confondant un panneau à chevrons de virage avec un véhicule immobilisé ? Ce cas de figure a été vécu lors des essais de *Mobilités Magazine*, et c'est encore plus désagréable et anxiogène pour les passagers que pour le conducteur. Sans compter le risque d'accident induit puisque ce freinage, sans raison réelle et imprévisible, peut surprendre les autres usagers de la route. Un exemple, parmi tant d'autre, des pièges des aides à la conduite (ADAS). En la matière, les choses s'accélèrent considérablement, comme en témoigne l'industrie du camion. Les dernières avancées des aides à la conduite dans cet univers, notamment à travers le Mercedes-Benz Actros génération MP5, doté de l'Active Drive Assist exigent une véritable mise en main et une formation poussée des conducteurs. L'électronique ne peut pas tout : sur les lignes provisoires mal effacées, le guidage optique exige parfois au conducteur de reprendre la main. La conduite autonome ADAS de niveau 2 exige une maintenance routière parfaite, et c'est visiblement loin d'être le cas pour la signalisation horizontale, même sur nos (très) chères autoroutes françaises. On peut également présélectionner avec l'Active Drive Assist du Mercedes-Benz Actros MP5, la vitesse de passage aux ronds-points. Le démonstrateur Mercedes-Benz, visiblement très confiant dans la tenue de route de son ensemble routier, a laissé ici une grande latitude au camion pour déterminer celle-ci. Le GPS et la base de donnée cartographique affichent même une vitesse indicative d'approche au tableau de bord. Rappelons toutefois que le conducteur reste le seul maître à bord et est responsable de sa conduite... même lorsque le camion semble décider à sa place ! En effet, ces paramètres ne semblent pas indiqués toutes les charges à centre de gravité élevé... ou pour des passagers d'autocar ! Un réglage plus précautionneux sera indispensable, à moins que le conducteur ne décide de sa propre initiative de reprendre la main. Ces erreurs d'interprétations ne gêneront pas un chauffeur habitué, bénéficiant d'un véhicule dédié, mais pourraient provoquer de (très vilaines) surprises pour un utilisateur occasionnel. Bref, les aides à la conduite (ADAS), si elles peuvent apporter un allègement de la charge mentale en phase de conduite routinière (typiquement autoroutière), génèrent aussi de nouveaux périls pour lesquels les conducteurs ne sont pas formés ! Face à l'accélération des évolutions technologiques, à la profusion de nouvelles fonctionnalités, la balle est aussi dans le camp des constructeurs, de leurs forces de ventes... et chez les autocaristes ! Une « mise en mains » est un acte sérieux, engageant autant les performances économiques que la sûreté d'utilisation futures d'un véhicule. A bon entendeur...

Les formations obligatoires des conducteurs de véhicules de transport en commun (FIMO et FCOS) pourraient utilement prévoir une spécialisation « conduite des autocars à étage ».

JEAN-PHILIPPE PASTRE

Les pièges (mortels) de ou en montagne

La conduite d'un autocar en hiver, ou en montagne, ne s'improvise pas. Le BEA-TT en donne de nombreuses illustrations. Rares sont les cas où le bilan n'est pas dramatique.

Il y a, dans la longue litanie d'accidents mortels en zone montagneuse, des cas de violations manifestes de la réglementation (cas de Notre-Dame-de-Mésage en juillet 2007). Mais il y a aussi des enchaînements maléfiques. Ainsi les accidents de La Garde (Isère) en avril 2013 (1 mort et 29 blessés) ou de Aubertin (Pyrénées-Atlantiques) en février 2012 (aucune victime). Dans le premier cas, citons directement la synthèse : « *La cause directe de cet accident est la défaillance du frein principal de cet autocar dont les plaquettes avaient été totalement détériorées par un échauffement excessif. Trois facteurs ont contribué à cette situation :*

- le mauvais état de son ralentisseur hydraulique qui, faute d'une quantité d'huile suffisante et de bonne qualité, n'était plus en mesure de délivrer toute la puissance pour laquelle il était conçu, situation que le dernier contrôle technique obligatoire du véhicule considéré, effectué moins de deux mois auparavant, n'avait pas permis de détecter.

- le réglage incorrect du dispositif de commande à inertie des freins à tambour de sa remorque, qui en réduisait considérablement l'efficacité, accroissant ainsi les sollicitations que les différents systèmes de freinage de l'autocar devaient absorber.

- l'utilisation, en descente, du mode automatique de sa boîte de vitesse robotisée, qui ne permettait pas de mobiliser toutes ses capacités de frein moteur ». Ce dernier point met en cause, à la fois l'ergonomie des boîtes robotisées, et le manque de formation des conducteurs à la conduite en montagne. Le conducteur, britannique, s'est littéralement sacrifié en jetant son autocar contre la paroi rocheuse plutôt que de tenter de négocier l'avant-dernier virage avant l'arrivée sur Bourg-d'Oisans. Le rapport du BEA-TT est clair : « *Tous les témoignages recueillis concordent. Ainsi, tous les passagers auditionnés font état d'une conduite prudente dans la descente de L'Alpe-d'Huez et décrivent la même succession d'événements* ». Deux passagers précisent, en particulier, que le conducteur freinait beaucoup : « *J'étais assis côté fenêtre, deux rangs avant la dernière rangée ... avant l'accident, le bus roulait très doucement et freinait beaucoup* »; « *Je me trouvais du côté des sièges de gauche. Juste à ma droite il y avait les toilettes ... rapidement je me suis aperçue que le chauffeur utilisait trop souvent les freins du véhicule et pas assez le frein moteur* ». Ce n'était pas le cas à l'époque, mais pour l'ensemble des marques désormais, l'engagement du ralentisseur secondaire entraîne le maintien du rapport engagé voire un rétrogradage. Toutefois, certains constructeurs d'autocars contribuent à une prise de risque involontaire en autorisant l'imposition du choix de rapport que de façon temporisée, l'autocar repassant de lui-même ultérieurement en mode « Auto ». Il y a là un enjeu de sécurité qui nous ramène à la question de l'ergonomie, sinon des commandes elles-mêmes, mais dans la façon dont la boîte robotisée est pilotée. Signalons, à l'inverse, l'excellent choix d'Allison Transmission, qui permet d'imposer un rapport à la boîte automatique, même en descente. L'afficheur sur le clavier de commande donnant d'un côté le rapport engagé, et de l'autre le programme ou le rapport sélec-

la conduite hivernale

tionné. Comme quoi, la boîte automatique peut être plus sécurisante qu'une boîte robotisée en montagne ! Outre les défaillances techniques relevée par le BEA-TT, la cause vient ici d'un manque de méfiance du conducteur à l'égard du pilotage de la boîte robotisée. On comprend dès lors pourquoi de nombreux autocaristes français exerçant en montagne sont, autant que possible, restés fidèles aux boîtes manuelles.

Accident... moins de 5km/h !

Dans le renversement d'autocar survenu à Aubertin en février 2012, le BEA-TT relève l'importance des conditions de viabilité des chaussées en hiver : « *Au moment de l'accident, le virage où il s'est produit et, plus globalement, la descente vers le fond de la vallée de la Juscle, n'avaient pas été dégagés par le service de viabilité hivernale du département des Pyrénées-Atlantiques. Cette situation était conforme aux dispositions du dossier d'organisation de la viabilité hivernale (DOVH) du réseau routier départemental qui ne classait pas la RD146 parmi les routes bénéficiant d'un niveau de service particulier. Elle ne devait en conséquence être traitée qu'après les itinéraires prioritaires. Toutefois, la plus grande partie de la RD146 sur laquelle l'autocar avait circulé, à savoir jusqu'au croisement avec la route conduisant au bourg d'Aubertin situé à environ 600m en amont du lieu de l'accident, avait été dégagée dans la matinée du 4 février 2012. La descente vers la vallée de la Juscle devait l'être dans l'après-midi* ». L'examen du chronotachygraphe révèle que dans les dernières secondes précédant la sortie de route, l'autocar roule au pas, à une vitesse de l'ordre de 5 km/h. Malgré cela, il a basculé dans le fossé et s'est renversé. Pourquoi ? Parce que dans ce virage étroit, la chaussée était recouverte de glace vive (même un véhicule des secours venu sur place a failli tomber exactement au même endroit). Le conducteur de l'autocar a dû, gêné par une voiture arrivant en face, prendre une trajectoire non idéale. Le BEA-TT a pu reconstituer le scénario de l'accident : « *L'accotement étant très étroit et instable, les roues droites de l'autocar s'enfoncent immédiatement et le véhicule bascule sur son flanc droit dans le fossé. Un enfant est éjecté lors de ce choc. Puis l'autocar effectue une demi-rotation latérale* ». Hormis un enfant éjecté (qui s'en sort indemme) toutes les personnes étaient ceinturées. En absence d'énergie cinétique, la structure de l'autocar a pu résister au renversement, et les passagers s'en extraire sans dommages. Le BEA-TT a, dans ses recommandations, invité les services départementaux à revoir le jalonnement de la signalisation de direction pour les véhicules lourds. Il a demandé une signalisation avertissant du risque de chaussée glissante sur la départementale RD146. Moralité : même si certaines routes ne sont pas interdites aux véhicules lourds, les conditions hivernales sévères doivent inciter les conducteurs d'autocars à privilégier les grands axes. Ceci témoigne de la diversité des pièges qui existent en hiver. D'autres conducteurs, ayant sur des routes de montagne, perdu le contrôle de leur véhicule en engageant malencontreusement la roue avant droite dans un caniveau (comme à Porté-Puymorens). D'autres encore, dérapé en mordant l'accotement, lequel était masqué par l'épaisseur de neige recouvrant également la chaussée (cas de Montflovin).

Jean-Philippe Pastre

Conduite et repos

Dans de nombreux rapports du BEA-TT, on découvre le rôle délétère du non-respect des temps de conduite et de repos. Eventail de choses vues... ou sues.

Dans de nombreux rapports d'accidents du BEA-TT, on découvre de véritables fraudes aux temps de conduite et de repos des conducteurs. Souvent le fait d'entreprises étrangères, ces fraudes manifestes constituent un petit « musée des horreurs » du genre : débranchement de la prise du limiteur de vitesse et disques non cohérents avec les conducteurs dans le cas de l'autocar accidenté à Dardilly en mai 2003, faux documents de repos et dépassements des temps de conduite dans le cas de l'accident de Vidauban en septembre 2012, des manquements aux temps de repos dans le cas du carambolage à La Turbie en septembre 2015. Dans ce dernier cas les enquêteurs relèvent à la page 35, au chapitre consacré aux temps de repos :

« *Les distances parcourues et les activités du conducteur de l'autocar le jour de l'accident, telles qu'enregistrées par le chronotachygraphe le 17 septembre 2015 donnent une distance totale parcourue d'environ 620 km. Le 17 septembre 2015 entre 2h44 et 13h30, le conducteur de l'autocar a conduit pendant une durée d'environ 7h48 min avec des repos cumulés de 2 h43 min. L'amplitude de travail du conducteurest de 10h46 min (de 2h44 à 13h30).De 2h44 à 8h18, le conducteur a conduit pendant 4h43 min avec un repos de36 minutes (fractionné en 4 périodes de 4, 6, 23 et 3 minutes). Ceci constitue une infraction à l'article 7 du règlement européen n° 561/2006 du 15 mars 2006 qui prévoit45 minutes au moins de temps de repos après un temps de conduite de 4h30 min, qui peut être fractionnée en deux périodes, la première d'un minimum de 15 minutes, la seconde d'un minimum de 30 minutes prise au plus tard à l'issue de la période de 4h30 min de conduite, ce qui n'est pas le cas. Le déficit de repos du conducteur pour ce trajet de nuit est donc d'environ 10 minutes. Le repos de 36 minutes pris a également fait l'objet de 3 périodes très courtes (durée inférieure à 6 minutes) ne permettant pas une bonne récupération, surtout de nuit. À noter également que le début de la conduite a été enregistrée à 2h 44 le jour de l'accident alors que le conducteur déclare être parti de Bâle à 1 h, laissant présumer que le conducteur a peut être également conduit avant d'avoir inséré le disque dans le chronotachygraphe de l'autocar* ». Pour un conducteur âgé de 70 ans, ce rythme est un peu violent. Balayons aussi devant notre porte : de nombreux autocaristes français ne prennent en considération que le temps de conduite effectif du car, ne considérant les amplitudes que dans le seul cadre de la conduite de leur véhicule. Ils « omettent » les temps de conduite de leurs préposés pour aller prendre leur service, que ce soit dans leur entreprise ou au cours d'un relais hors de celle-ci. Bien sûr, ces temps de travail ne sont pas enregistrés par un chronotachygraphe et hors réglementation sociale européenne (RSE). Mais ces parcours, rognent pourtant sur le repos garant de la sécurité de la conduite. S'il n'y a pas infraction formelle au Code de la route ou aux règlements européens, une responsabilité, en qualité d'employeur et au titre du Droit du Travail, pourrait être engagée. C'est toute la subtilité qu'il y a entre respecter un texte à la lettre... et l'esprit d'un texte.

JEAN-PHILIPPE PASTRE

Danger à la barrière !

La lecture du rapport sur le spectaculaire et dramatique accident survenu à La Turbie sur l'A8 et l'expérience du réseau autoroutier français révèle que certaines conceptions d'infrastructures sont aberrantes. Ainsi certaines barrières de péages en bas de descentes.

Le rapport de l'accident dramatique de La Turbie sur l'autoroute A8 survenu en septembre 2015 analyse les enchaînements qui ont conduit à cet accident dramatique. Parmi ceux-ci, la perte de contrôle de l'autocar dans la descente précédant immédiatement le péage. On ne peut qu'être surpris par la recommandation R2 qui est émise par le BEA-TT à l'égard de la Préfecture des Alpes-Maritimes : mettre un radar discriminant dans la descente. Comme si celui-ci avait le pouvoir de ralentir les véhicules par sa seule présence... Cela dénote aussi une évolution dans les approches du BEA-TT parmi ses équipes d'enquêteurs et enquêtrices. Une forme de conformisme semble se mettre en place en matière de mesures de sécurité routière. De même, la recommandation R1 auprès de l'exploitant autoroutier ESCOTA se contente d'insister sur la signalisation en amont du péage rappelant le caractère dangereux de la descente. Ne serait-il pas plus pertinent d'envisager le déplacement dans un lieu plus approprié de la barrière de péage ? Ou à tout le moins, recommander en amont de celle-ci, la construction d'une voie de détresse permettant l'enlisement en sécurité d'un véhicule en perdition ? Car des barrières de péages en bas de descentes, la France en compte de (trop) nombreux exemples : il y a l'A8 à La Turbie, mais on peut citer l'A50 à Pont-de-l'Etoile, La Ciotat, Bandol ; l'A68 à Montrabé, l'A36 à Saint-Maurice et la liste est incomplète. Bien sûr, la loi d'orientation de mobilités (LOM) votée le 24 décembre 2019, prévoit à terme (non défini) la fin des barrières et la généralisation du télépéage, mais n'y a-t-il pas là matière à une réflexion plus sérieuse que les recommandations de ce rapport ? Car, en cas de défaillance du ralentisseur, il n'y a aucun échappatoire pour le conducteur. Alors qu'installées en plaine, voire en sommet de côte, ces barrières de péages supprimeraient un de ces facteurs de risque conduisant potentiellement à la catastrophe. Cela pose aussi une autre question : celle de la formation des conducteurs. Dans le cas de La Turbie, les relevés du BEA-TT semblent témoigner d'une descente en roue libre[1]. Vu l'étendue des formations obligatoires (FIMO, FCO entre autres) on peut déplorer qu'aucun module théorique ou pratique sur l'arrêt d'urgence en situation dégradée ne soit dispensé. En l'espèce cela n'aurait pas changé grand-chose, le conducteur étant étranger. Mais la question demeure.

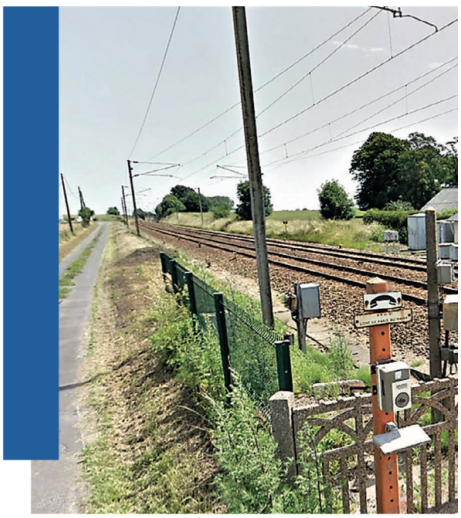
1) Le BEA-TT a photographié les instruments de bord bloqués après le choc : le compteur de vitesse a son aiguille entre 118 et 120km/h pour un régime moteur à environ 750tr/mn ce qui ne peut s'expliquer que par une descente en roue libre.

Jean-Philippe Pastre

http://online.flipbuilder.com/sxoa/yzxq/
http://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/les-transports-routiers-r12.html
http://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rapport_beatt_2015-010.pdf

Passages à niveaux : f les informations du ter

Les passages à niveaux ne représentent pas tous le même niveau de danger pour les utilisateurs de la route. Convois exceptionnels et autocars sont les véhicules les plus susceptibles de rester bloqués sur ces obstacles. Depuis 2019, SNCF Réseau et la FNTV travaillent de concert sur ce sujet.

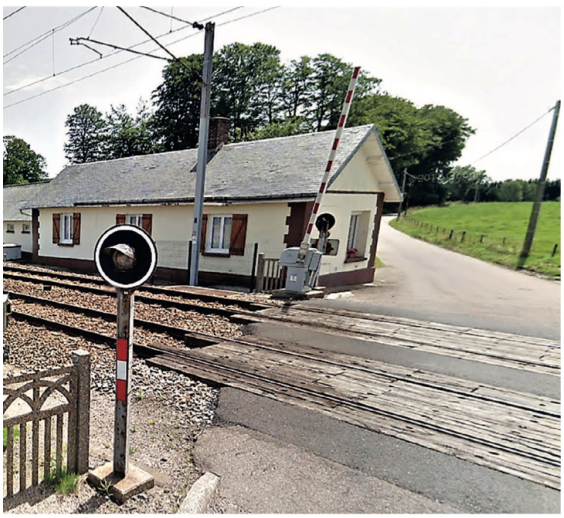


Lors du Comité de suivi de la sécurité ferroviaire du 16 février 2018, Elisabeth Borne, à l'époque ministre chargée des Transports, avait souhaité la constitution d'un groupe de travail réunissant tous les partis prenants sur le sujet du franchissement des passages à niveau. De ces réunions est née la charte signée le 6 juin 2019 entre la FNTV et SNCF Réseau. Une charte, purement contractuelle au départ, qui a, selon les propres termes de la FNTV « *pris de l'importance suite à la promulgation (en décembre 2019, NDLR) de la loi d'orientation des mobilités qui a introduit des obligations pour les autorités organisatrices, les sociétés de géolocalisation et les transporteurs, relatives aux passages à niveau* ». Comme pour les objectifs initiaux de la charte entre la FNTV et SNCF Réseau, il s'agit entre autres, de « *demander le contournement des passages à niveau lorsque celui-ci est techniquement possible et que le temps de parcours n'est pas allongé de manière déraisonnable, sous réserve de l'autorisation de l'autorité organisatrice de transports* » (point n°6 de la charte signée le 9 juin 2019 rappelé dans la loi d'orientation des mobilités). Autre obligation entérinée dans la loi : l'intégration des coordonnées GPS des passages à niveaux par les fournisseurs de services de géolocalisation « *afin d'accroître la vigilance des conducteurs de services occasionnels à l'approche d'un passage à niveau* ». Un an après la signature de cette charte, la FNTV a recensé sept réunions entre les FNTV régionales et SNCF Réseau. Des cas concrets sont en cours de traitement : ainsi dans la région Hauts-de-France, « *il y a eu concertation sur un passage à niveau au nord de Saint-Quentin (Aisne) pour améliorer la sécurité du franchissement* ». Dans ce cas, le passage à niveau était immédiatement suivi d'une priorité à droite, une telle configuration pouvant provoquer l'immobilisation, sans faute de conduite, de l'autocar sur le passage à niveau. SNCF Réseau aurait pris contact avec le gestionnaire de voirie pour trouver une solution. Toujours selon la FNTV, en région Pays de la Loire, la délégation FNTV locale, SNCF Réseau et le Conseil régional travailleraient sur une convention tripartite portant sur ce sujet.

Basse fréquence et haut niveau de danger

Si les accidents d'autocars bloqués sur les passages à niveaux sont rares, leurs conséquences peu-

aire remonter rain



vent être terribles et leur survenue largement médiatisée. Ce fut le cas de l'accident survenu le 14 décembre 2017 sur la commune de Millas (Pyrénées-Orientales) ayant entraîné la mort de six adolescents.

Les conclusions du BEA-TT sur l'enchaînement de l'accident sont instructives et confirment le caractère non-intentionnel du franchissement des demi-barrières du passage à niveau. Le BEA-TT note d'une part : « *l'attention nécessaire portée par la conductrice de l'autocar pour réaliser la giration dans un environnement contraint qui a pu ne pas lui permettre de distinguer les feux rouges clignotants* ». Et il relève par ailleurs le rôle de la voirie avec « *la proximité du carrefour routier par rapport au passage à niveau. Du fait de cette distance réduite, la conductrice a terminé sa giration à gauche à moins d'un mètre de la demi-barrière abaissée. La demi-barrière se trouvait ainsi dans l'angle mort à l'avant de l'autocar et n'était donc pas visible par la conductrice* ». Si ces accidents sont souvent dramatiques, ils demeurent rares (le précédent accident impliquant un train avec un autocar remontait à décembre 2010 à Auxerre). Sur les six enquêtes en cours conduites par le BEA-TT (à la date de juillet 2020) relatives à des incidents ou accidents sur passages à niveau aucune n'implique un autocar. Selon SNCF Réseau, il y aurait (au recensement de juin 2018) 15 307 passages à niveaux sur le réseau ferré national. Ils se répartissent à 68,2% sur les voies communales, 31,4% sur les routes départementales et à 0,4% sur les routes nationales.

L'immobilisation de l'autocar peut avoir plusieurs causes, allant du non-respect des feux rouges d'arrêt impératif préalables à l'abaissement des barrières, aux problèmes de garde au sol pour certains virages relevés. La formation est reconnue comme essentielle. En témoignent les points 2, 3 et 4 de la charte du 9 juin 2019. La FNTV s'engage à relayer toute information ou communication émise par SNCF Réseau sur ce sujet. Mais aussi à « *travailler en partenariat avec l'Association Nationale pour les Transports de l'Enseignement Public (ANATEEP) afin de sensibiliser les élèves sur les risques d'accidents aux passages à niveau et les inciter aux bons comportements* ». L'accent est également mis sur la formation des conducteurs via les simulateurs de conduite. Les Directions sûreté et risques de SNCF Réseau s'engagent par cette charte à communiquer à la FNTV la liste des « *passages à niveau faisant l'objet d'un aménagement ou d'expérimentation* » afin de recueillir les retours d'expérience des transporteurs. Une incitation est également prévue : SNCF Réseau s'engage à ne pas poursuivre les entreprises adhérentes à la FNTV, dans la mesure où il n'y a eu ni accident, ni infraction, dans le cas de « *situations anormales aux PN* ». Ces signalements devront toutefois être faits dans les 24 heures suivant l'événement auprès des Directeurs d'établissements de maintenance SNCF Réseau (ou Infrapôles en langage SNCF) avec copie aux Pôles risques des « *zones de production SNCF Réseau* ». Il devra également être expliqué la perception de l'anormalité de la situation et les causes de celles-ci par le conducteur. Faveur exceptionnelle, de la part de SNCF Réseau : celle-ci a communiqué aux adhérents FNTV les coordonnées nominatives des agents concernés dans ses services !

Ces initiatives et actions devraient donner lieu à des bilans annuels, notamment dans le cadre de l'instance nationale passages à niveau.

Jean-Philippe Pastre

Le rôle de la formation

La formation initiale et continue des conducteurs joue un rôle moteur, puisqu'elle permet à ces derniers de maîtriser les règles de sécurité routière et de sécurité à l'arrêt, en matière de conduite, ainsi que les réglementations relatives à la durée du travail et aux temps de conduite et de repos. Quant à la dualité de la sécurité et de la sûreté, des actions innovantes en matière de formation relèvent un défi à la mesure de la politique sécuritaire des enjeux de transport et de mobilités.

En transport interurbain, 4 millions d'élèves circulent tous les jours en prenant un autocar dédié aux déplacements routiers scolaires, 10 millions de voyageurs en 2019 ont emprunté l'autocar à travers notamment les services librement organisés (SLO). La sécurité pour tous, pour un transport accessible et économique fiable, impose le respect de plusieurs mesures dont l'objectif est la protection des voyageurs.

Le contexte actuel de sécurité publique et en particulier dans les espaces scolaires, la mobilité des touristes empruntant l'autocar, la sensibilisation aux phénomènes d'attaques ou d'attentats, est essentielle afin d'apporter une culture de la prévention mais aussi une efficience d'action. Il incombe entre autres, aux opérateurs de mobilité et aux autocaristes, de veiller à l'application des règles de sureté nationales concernant les trajets en autocar au quotidien. Il s'agit de mobiliser en interne les exploitants et les conducteurs à participer activement à la sécurité et à la sureté des voyageurs en adoptant les bons comportements face à des situations à risque voire à haut niveau de risque.

La sûreté en question

Face au sentiment d'insécurité générale, aux nombreuses incivilités, aux agressions tant verbales que physiques, et aux risques d'attaques terroristes dans les transports urbains, il est devenu impératif d'apporter des éléments de compréhension de tous ces phénomènes de violence à l'attention des conducteurs et des exploitants. Il incombe entre autres aux opérateurs de mobilités de veiller à l'application des règlements de sûreté concernant les trajets en autobus, dans les tramways...au quotidien.

Les formations susvisées d'une journée ont pour objectifs d'accompagner les conducteurs et les exploitants à adopter et adapter des attitudes et des comportements en phase avec des situations à risques à savoir :

- Alerte à la bombe
- Évacuation dans le véhicule
- Intrusion dans le véhicule
- Colis suspect ou engin explosif
- Prise d'otages
- Attaque à l'arme blanche ou fusil d'assaut
- Attaque terroriste

Ces sessions de formation sont animées par un commissaire divisionnaire réserviste et sont proposées par le département formation d'Éditions Conseil en Mobilités (ECM).

Santé et sécurité

Les évolutions liées à la santé et la sécurité au travail, à la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement, ont conduit à la rédaction d'une nouvelle directive datant du 18 avril 2018 qui refond et modernise la réglementation applicable à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs (directive 2003/59/CE du 15 juillet 2003) et au permis de conduire (directive 2006/126/CE du 20 décembre 2006).

Par ailleurs cette directive met un accent certain sur les aspects liés à la sécurité. Il est nécessaire d'informer tous les acteurs et partenaires du transport interurbain et urbain de l'évolution des connaissances et des compétences des conducteurs en matière de sécurité. « *L'amélioration de la sécurité est étroitement liée à la professionnalisation du métier de conducteur : connaissance et respect des règles, savoir-faire et maîtrise de soi, faculté d'adaptation à la catégorie de passagers transportés…* ». La France a eu un rôle pilote en la matière en Europe.

La conduite

La conduite d'un véhicule de transport en commun affecté au transport de voyageurs est soumise à un dispositif spécifique de formation initiale et continue :

- La formation initiale minimale obligatoire (FIMO), d'une durée de 140 heures (après le permis de conduire transport en commun), doit assurer au conducteur, les bases du professionnalisme nécessaire, tant au regard des conditions générales de l'exercice du métier que des conditions particulières de sécurité.
- La formation continue obligatoire (FCO), d'une durée de 35 heures, dispensée dans les 5 ans qui suivent la FIMO, puis renouvelée tous les 5 ans, vise à une remise à jour des connaissances. En ce qui concerne la FCO, la sécurité est abordée, conformément aux demandes du Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT), que ce soit au titre du chapitre « *perfectionnement à la conduite axée sur les règles de sécurité* » (dont le chargement) ou de celui relatif à « *l'actualisation des connaissances en matière de santé, sécurité routière et sécurité environnementale* ». Parmi la liste des points à traiter : l'hypovigilance, l'aptitude physique et mentale, l'évaluation des situations d'urgence, les risques aggravants liés aux véhicules lourds, les principes élémentaires du secourisme, le transport scolaire, la gestion des conflits, le franchissement des tunnels et des passages à niveaux…

Une carte de qualification de conducteur standardisée favorise la reconnaissance mutuelle par les États membres de ces obligations de qualification professionnelle et de formation continue.

La formation spécifique aux transports d'enfants

Les enfants constituent une catégorie particulière d'usagers, tant du fait de leurs caractéristiques physiques (petite taille, champ de vision restreint…) que de leur comportement (enfants très jeunes, adolescents turbulents, surtout après la tension nerveuse d'une journée de classe, qui peut favoriser les chahuts ou les incivilités).

Les conducteurs doivent donc être sensibilisés aux particularités de ces passagers qui tiennent à leurs données physiques comme à leur comportement, tout au long du transport, en trajet et au point d'arrêt, et apprendre la marche à suivre en cas d'incident ou d'accident (maintien de la discipline, évacuation ou non, déclenchement des secours, etc.). Cette formation spécifique au transport d'enfants, comprend un volet psychologique, extrait du nouveau « guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires en septembre 2020 ».

En outre, le titre professionnel de conducteur de transport en commun sur route, d'une durée de 420 h, a été créée pour 5 ans à compter du 7 août 2018. Il a remplacé le traditionnel titre professionnel du transport interurbain de voyageurs (abrogeant l'arrêté du 21 juillet 2008 modifié, arrêté en date du 9 avril 2018). Parmi les nouvelles missions du conducteur de transport en commun, il s'agit de veiller à minimiser les coûts d'exploitation en adoptant les principes d'éco-conduite mais aussi parler anglais ou encore participer à la manutention et au chargement des bagages. Les dispositions de cet arrêté, qui abroge l'arrêté du 21 juillet 2008 relatif au titre professionnel de conducteur du transport routier du transport interurbain de voyageur sont rentrés en vigueur le 7 août prochain 2018.

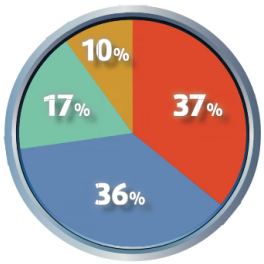
Les formations susvisées sont dispensées entre autres par AFTRAL, PROMOTRANS…

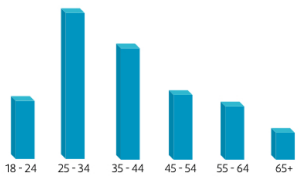
Claude Cibille Consultant
www.ecmobilites.com

Mobilités Magazine en chiffres

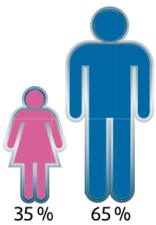
Qui lit Mobilités Magazine ?

36 % sont des autorités organisatrices
17 % sont des Professionnels du transport (constructeurs, équipementiers, etc...)
37 % sont des opérateurs (autocaristes, groupes, réseaux, etc...)
10 % divers





32% des lecteurs de Mobilités Magazine ont entre 25 et 34 ans



Nos lecteurs : 35% sont des femmes, 65% des hommes

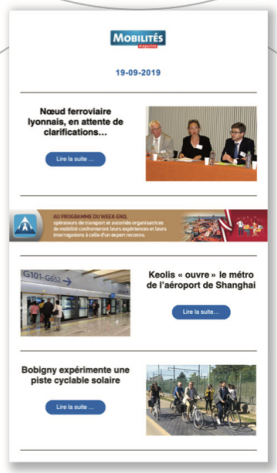
Linked in

Pierre Cossard, directeur de la rédaction, totalise un score de plus de 5500 followers sur Linkedin.

LE MAGAZINE

16 000
Le nombre de personnes qui lisent le magazine en version digitale ou papier, chaque mois

LA NEWSLETTER



6 500
Le nombre d'inscrits à la newsletter quotidienne

45%
Le taux de clics moyen sur la newsletter de mobilités magazine

57%
Le taux d'ouverture moyen de la newsletter de mobilités magazine

LE SITE INTERNET

254 000
Le nombre de visiteurs par an sur Mobilitésmagazine.com la première année.

20 500
Le nombre de pages vues par mois sur Mobilitésmagazine.com

4,5 mn
Le temps passé, en moyenne, par chaque lecteur sur le site internet par session.