



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Sécurité routière des autocars et des camions

Question écrite n° 10235

Texte de la question

Mme Isabelle Rauch appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la question de la sécurité routière, particulièrement celle des autocars et des camions. L'article L. 311-1 du code de la route dispose que les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route. Cependant, des accidents, comme celui de Puisseguin en 2015, ont montré les lacunes des dispositions actuelles. Tout d'abord, il est inquiétant de constater la proximité entre le réservoir à carburant et le boîtier électrique principal à l'avant des autocars, dans une zone très exposée aux chocs en cas d'accident. Ce placement, spécifique aux autocars, accroît considérablement le risque d'incendie et ne semble pas respecter l'article L. 311-1 du code de la route. De plus, les limites des systèmes de désenfumage en cas d'incendie soulignent la nécessité de renforcer leurs caractéristiques, au-delà de ce qui a pu être fait sur les règlements de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) n° 107 et 118 ces dernières années. Une deuxième préoccupation concerne les cabines des camions. En effet, il paraît raisonnable de faire évoluer la norme européenne ECE R29.03 en l'alignant sur la norme suédoise qui oblige une cabine métallique très résistante à tout choc, contrairement aux cabines en fibre de verre. À cet égard, elle souhaite connaître les positions du Gouvernement sur les mesures envisagées pour renforcer la sécurité routière des autocars et des camions de manière à éviter que des drames ne se reproduisent.

Texte de la réponse

S'agissant de l'accident de Puisseguin, en 2017, le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) a rendu un rapport d'enquête technique sur cet accident. La majorité des recommandations du BEA-TT portait sur les modifications des règlements de la CEE-ONU n° 107 et n° 118, traitant respectivement des caractéristiques générales de constructions des autocars et des autobus, et du comportement au feu et/ou à l'imperméabilité aux carburants ou aux lubrifiants des matériaux utilisés dans la construction de ces véhicules. Ces deux règlements sont appelés dans la procédure globale de réception par type d'un véhicule conformément au règlement 2018/858 relatif à la réception des véhicules. Les règlements n° 107 et n° 118 sont élaborés et modifiés au sein de la CEE-ONU à Genève par le Groupe Réglementaire Sécurité Générale (GRSG) sous l'égide du WP29, forum mondial pour l'harmonisation de la réglementation des véhicules. Suite au rapport du BEA-TT et dès 2017, les autorités françaises ont demandé la création d'un groupe de travail sur le comportement général des véhicules des catégories M2 et M3 (c'est-à-dire les autocars et les autobus) en cas d'incendie. Le groupe dénommé BMFE (Behaviour of M2 & M3 general construction in case of Fire Event) était présidé par la France. Ce dernier avait pour but d'établir un ou plusieurs projet (s) de proposition de réglementation visant à rendre plus sûrs les véhicules des catégories M2 et M3 en cas d'incendie en améliorant les caractéristiques générales de construction. À la suite de plusieurs sessions, le BMFE s'est entendu sur la nécessité de renforcer les dispositions : - du Règlement ONU n° 118, en particulier en ce qui concerne la toxicité et l'opacité des fumées, leur propagation et leur évacuation ; - du Règlement ONU n° 107, sur les systèmes d'extraction de fumée et de détection d'incendie, les consignes de sécurité, les fonctionnalités relatives à

l'ouverture automatique des issues, aux indicateurs lumineux et aux cheminements. L'ajout de prescriptions sur la localisation du réservoir a également été abordé au sein du groupe BMFE. Cependant, collégialement ce dernier a jugé préférable de se focaliser sur la limitation de la propagation du feu et la facilitation de l'évacuation des passagers, des chocs arrières pouvant aussi avoir lieu lors d'accidents. Une série d'amendements à ces règlements ont donc été adoptés et votés en 2021 puis en 2022 et concernent : - l'introduction de nouveaux tests sur l'inflammabilité des matériaux en cas d'utilisation d'adhésifs non connus en association avec les matériaux - l'équipement des véhicules d'instructions de sécurité pour l'information des passagers (localisation des issues de secours, extincteurs) - le déclenchement d'une alerte incendie au-delà d'une température de référence - la possibilité, pour le conducteur, de déclencher simultanément l'ouverture de toutes les portes et l'éclairage de secours - l'amélioration des dispositifs de bris de vitres et notamment leur emplacement, leur visibilité ainsi que leur facilité d'utilisation. Les premières dispositions sont entrées en vigueur sur les nouveaux types de véhicules en septembre 2023 et entreront en vigueur sur tous les véhicules mis en service à partir de septembre 2025. S'agissant de l'amélioration des dispositifs de bris de vitres, les amendements ayant été adoptés plus récemment, les dispositions entreront en vigueur sur les nouveaux types de véhicules à partir de septembre 2024 et sur tous les véhicules mis en service à partir de septembre 2026. À moyen terme, de nouveaux véhicules des catégories M2 et M3 plus sûrs devraient donc apparaître sur le marché. Concernant la sécurité des cabines de camions, le règlement de Genève n° 29 relatif à la protection des occupants de la cabine d'un véhicule utilitaire lors d'un choc frontal ou d'un retournement prévoit différents essais : choc avant, choc contre le montant avant et résistance du toit. La cabine du véhicule doit être conçue et fixée au véhicule de façon à éviter au maximum les risques de blessures des occupants en cas d'accident. La cabine du véhicule doit, après avoir subi chacun des essais, offrir un espace de survie suffisant pour accueillir les occupants du véhicule. Le champ d'application de ce règlement concerne aujourd'hui uniquement les véhicules de catégorie N conçus pour le transport de marchandises. Lors de la session de mai du groupe de travail sur la sécurité passive (GRSP) au sein de la CEE-ONU à Genève, la Norvège a présenté un document informel proposant d'étendre le domaine d'application du R29 aux autobus et d'y ajouter des mesures destinées à la protection des chauffeurs de bus ou de créer un nouveau règlement pour la protection frontale des bus. Les discussions vont donc se poursuivre sur ce sujet.

Données clés

Auteur : [Mme Isabelle Rauch](#)

Circonscription : Moselle (9^e circonscription) - Horizons et apparentés

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 10235

Rubrique : Sécurité des biens et des personnes

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 18 décembre 2023

Question publiée au JO le : [18 juillet 2023](#), page 6750

Réponse publiée au JO le : [30 avril 2024](#), page 3480