

***Principaux enseignements et orientations d'actions proposés pour les études réalisées par la DDE concernant, les motocyclistes, les poids lourds et les piétons à faire valider par les membres du comité technique de l'OSRR du 21 avril 2009***

<b><i>Étude poids lourds</i></b>
----------------------------------

Période d'étude 2002-2006

875 accidents sur les 12935 impliquent un PL

55 % des accidents de PL dans le Rhône se situent sur le réseau autoroutier et des voies rapides urbaines

Enseignements généraux sur le réseau autoroutier et VRU :

- 487 accidents (sur 875), 19 tués (ce n'est pas le conducteur du PL dans 80 % des cas) et 638 blessés, toutes gravités confondues
- Sur autoroutes et VRU, 19 % des accidents impliquent un PL et font 24 % des tués
- Les mois d'avril et juin les plus concernés
- Accidents de PL significativement moins fréquents en courbe, par temps de pluie, la nuit
- Les axes qui concentrent le plus grand nombre d'accidents de PL sont la RD 383, l'A47 et la RN346
- 11 ZAAC PL sont identifiées en majorité aux intersections et échangeurs
- Le transit local (départemental et régional) représente 30 % des accidents de PL contre 46 % pour le transit national et 25 % pour le trafic international.

Enseignements spécifiques sur le réseau autoroutier et VRU( fondés sur 93 PV) :

3 types d'accidents sont identifiés :

- Lors d'un changement de file : lié le plus souvent au problème de l'angle mort côté droit
- Lors d'une perte de contrôle : lié le plus souvent à une vitesse inadaptée, puis à une hypovigilance du conducteur
- Lors d'un problème de circulation situé à l'aval : lié le plus souvent au non respect des distances de sécurité

Le PL est souvent à l'origine de l'accident, excepté pour les pertes de contrôles.

Orientations d'actions :

- Réalisation d'un dépliant synthétique mettant en exergue les résultats à destination des entreprises et fédérations de transports, des auto-écoles, des gestionnaires de voiries,...
- Pour la suppression de l'angle mort côté droit : Informer les transporteurs de la réglementation applicable depuis le 31 mars 2009 et les sensibiliser aux gains en terme de sécurité routière et organiser des contrôles par les forces de l'ordre
- Au regard des vitesses inadaptées à l'infrastructure : Sensibiliser les chauffeurs de PL articulés à la nécessité d'une vitesse adaptée aux caractéristiques de l'infrastructure
- Au regard du respect des interdistances : Sensibiliser les chauffeurs de PL aux distances nécessaires d'arrêt selon la charge et la vitesse pratiquée et organiser des contrôles par les forces de l'ordre