

# Accidents de franchissement du terreplein central

Jacques ROBIN

Le 8 décembre 2016 un camping-car, circulant sur la route express près de Châteaulin (Finistère), se déporte sur la gauche, heurte et défonce la glissière de sécurité métallique, traverse le terreplein central et se retrouve sur la voie opposée où il heurte de front trois véhicules circulant dans l'autre sens. On déplore trois morts : deux dans une des voitures percutées et le conducteur du camping-car, ces deux véhicules ont pris feu après la collision.

Il est fréquent que des poids-lourds ou des véhicules de grand gabarit franchissent le terreplein central (TPC) d'une autoroute ou d'une voie express équipées de glissières métalliques et percutent de front les véhicules circulant sur la voie opposée. Pour ces véhicules l'accident est imparable du fait des vitesses respectives et de la soudaineté de l'apparition du véhicule franchissant le terreplein. Les automobilistes qui sont très proches du point de franchissement n'ont le temps d'amorcer aucune manœuvre d'évitement : ils sont entièrement tributaires de la trajectoire incontrôlée du véhicule traversant. Selon les cas, le véhicule qui est percuté est celui qui circulait sur la file de gauche (accident de Lespignan) ou celui qui circulait sur la file de droite (accident de Gigean).

Beaucoup d'autoroutes ou de routes à chaussées séparées existantes en France sont équipées de glissières métalliques répondant à la norme N1 de la circulaire du 9 mai 1988, elles sont à ce titre, conçues pour retenir un véhicule de 1250 kg les heurtant à 100 km/h sous un angle de 20 degrés. Si l'angle est plus fort, ou la vitesse plus grande, ou le véhicule plus lourd, il risque de défoncer la glissière, de traverser le terreplein central et de se retrouver sur la voie opposée.



La norme européenne EN1317 a été reprise en France par l'arrêté du 2 mars 2009 qui renforce les performances exigées pour les dispositifs de retenue (glissières) : le niveau H1 de cet arrêté permet, pour les autoroutes et voies express à 2x2 voies, de retenir un camion de 10 tonnes. Avec cette nouvelle norme les minibus, les camping-cars et les camions de moins de 10 tonnes seraient donc retenus sans traverser le terreplein central, sauf dans les cas exceptionnels de vitesse ou d'angles trop forts. Par contre, pour les poids-lourds de plus de 10 tonnes et les autocars de taille habituelle, le risque de défoncer la glissière et de traverser le terreplein central subsiste.

Les nouvelles dispositions fixées par l'arrêté de 2009 sont applicables aux voies nouvellement mises en service, mais pour les voies déjà en service, la mise en conformité n'est obligatoire qu'en cas de travaux d'aménagements importants impliquant les emplacements des dispositifs de retenue. De ce fait, la majorité des glissières métalliques en place sur les autoroutes ou voies express actuellement en service répondent aux anciennes spécifications de 1988 c'est-à-dire pouvant retenir un véhicule de 1250 kg heurtant la glissière à 100 km/h sous un angle de 20 degrés.

Il est évident néanmoins que la majorité des poids-lourds heurtant la glissière ne traversent pas le terreplein central car souvent leur vitesse au moment du choc ou l'angle de choc sont moins forts. Plus précisément, une étude de l'INRETS basée sur les accidents constatés sur treize années (1985 à 1998) sur les autoroutes A7 et A9, a montré que 8,6%

des poids-lourds ayant heurté la glissière avaient franchi le terreplein central et se retrouvaient sur la voie opposée. Pour les voitures cette proportion est seulement de 0,5%.

Un autre type de dispositif de retenue est possible, ce sont les glissières en béton, certaines autoroutes françaises en sont pourvues. Certains pays, par exemple les États-Unis équipent systématiquement les terrepleins centraux d'autoroute de glissières en béton.

Avec les glissières en béton le choc subi par les occupants des véhicules est moins amorti qu'avec les glissières métalliques car elles ne s'inclinent ni ne se déforment lors du choc, mais lorsque l'angle de percussio



l'angle de percussio

Le plus grand avantage des glissières en béton est qu'elles sont pratiquement infranchissables par les poids-lourds, sauf cas exceptionnels. Elles sont plus onéreuses à la construction mais ensuite elles ne nécessitent pas de travaux d'entretien ni de travaux de réparation après un choc, donc moins de risques d'accidents de chantier à l'occasion de ces réparations.

Les raisons des pertes de contrôle ayant entraîné la déviation du véhicule et la traversée du terreplein central sont souvent la vitesse et l'alcoolémie, c'était effectivement le cas pour l'accident du camping-car à Châteaulin. Ces deux facteurs d'accidents se retrouvent de façon générale dans tous les accidents mortels sur autoroute. Les statistiques de 2015 pour les autoroutes concédées font ressortir que le facteur vitesse (excessive ou inadaptée) est présent dans 32,4% des accidents mortels et le facteur alcool (et drogue) est présent dans 25% des accidents mortels.