

BEA-TT
Bureau d'enquêtes sur les Accidents
de transport terrestre
Les rapports

Rapport d'enquête technique
sur l'accident d'autocar
survenu le 9 janvier 2008
sur la RD 765 à Esquibien (29)
novembre 2008

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

www.developpement-durable.gouv.fr

**Conseil général de l'environnement
et du développement durable**

Le 13 novembre 2008

**Bureau d'Enquêtes sur les Accidents
de Transport Terrestre**

Affaire n°BEATT-2008-001

**Rapport d'enquête technique
sur l'accident d'autocar survenu le 9 janvier 2008
sur la RD 765 à Esquibien (29)**

Bordereau documentaire

Organisme (s) commanditaire (s) : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire ; MEEDDAT

Organisme (s) auteur (s) : Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre ; BEA-TT

Titre du document : Rapport d'enquête technique sur l'accident d'autocar survenu le 9 janvier 2008 sur la RD 765 à Esquibien (29)

N°ISRN : EQ--BEA-TT-08-11-FR

Proposition de mots-clés : autocar, sortie de route, inattention, accotement, ceinture de sécurité...

Avertissement

L'enquête technique faisant l'objet du présent rapport est réalisée dans le cadre du titre III de la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002, et du décret n°2004-85 du 26 janvier 2004, relatifs aux enquêtes techniques après accident ou incident de transport terrestre.

Cette enquête a pour seul objet de prévenir de futurs accidents, en déterminant les circonstances et les causes de l'évènement analysé, et en établissant les recommandations de sécurité utiles. Elle ne vise pas à déterminer des responsabilités.

Sommaire

Glossaire.....	7
Résumé.....	9
1- Constats immédiats et organisation de l'enquête.....	11
1.1- L'accident.....	11
1.2- Secours et bilan.....	11
1.3- Engagement et organisation de l'enquête.....	11
2- Compte-rendu des investigations effectuées.....	13
2.1- Résumé des témoignages.....	13
2.1.1- Témoignage du conducteur de l'autocar.....	13
2.1.2- Témoignage d'autres usagers de la route.....	13
2.1.3- Témoignage des passagers de l'autocar.....	13
2.2- Analyse de l'enregistrement du chronotachygraphe.....	13
2.3- Infrastructure routière.....	14
2.3.1- Caractéristiques.....	14
2.3.2- Trafic et accidentalité.....	14
2.3.3- Signalisation.....	14
2.4- Transport concerné.....	14
2.4.1- Ligne de transport.....	14
2.4.2- Entreprise de transport.....	15
2.5- Conducteur de l'autocar concerné.....	15
2.5.1- Expérience professionnelle.....	15
2.5.2- Activité dans les jours précédant l'accident.....	15
2.5.3- Activité le jour de l'accident.....	15
2.5.4- Dépistage d'alcoolémie et de stupéfiants.....	16
2.6- Autocar concerné.....	16
2.6.1- Caractéristiques.....	16
2.6.2- État d'entretien.....	16
2.7- Port de la ceinture de sécurité et bilan lésionnel.....	16
2.8- Précédents accidents comparables.....	16
3- Déroulement reconstitué de l'accident.....	17
3.1- Conditions météorologiques.....	17
3.2- Accident.....	17
4- Analyse des facteurs et orientations préventives.....	19
5- Conclusions et recommandation.....	21

ANNEXES	23
Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête	25
Annexe 2 : Plan de situation.....	24
Annexe 3 : Plan des lieux.....	25
Annexe 4 : Photographies.....	26

Glossaire

- **DDE** : Direction Départementale de l'Équipement
- **FCOS** : Formation Continue Obligatoire de Sécurité
- **FPT** : Fourgon Pompe Tonne
- **SAMU** : Service d'Aide Médicale d'Urgence
- **VSAV** : Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes

Résumé

Le mercredi 9 janvier 2008 vers 12h20, un autocar transportant 22 collégiens en sus du chauffeur effectue une sortie de route dans un virage de la RD 765 reliant Audierne à Douarnenez, sur la commune d'Esquibien dans le Finistère. L'autocar se couche sur le côté droit, dans le talus situé en contrebas de la route.

Le bilan se limite à 3 blessés légers parmi les passagers.

La cause de l'accident est l'inattention du conducteur de l'autocar qui a roulé trop près du bord de la chaussée jusqu'à ce que les roues de droite du véhicule débordent sur l'accotement. Ces roues ont alors dérapé sur l'herbe humide, puis se sont enfoncées dans la terre meuble, empêchant le chauffeur de rectifier sa trajectoire.

D'autre part, les 3 blessés légers n'avaient pas mis leurs ceintures de sécurité, comme, semble-t-il, la plupart des passagers de l'autocar.

Un tel accident a pu survenir, à la suite d'un instant d'inattention, sur un trajet bien connu et sans difficulté particulière.

Il convient donc de rappeler, une fois de plus, la nécessité du port de la ceinture de sécurité, même sur ce type de trajet. Une recommandation en ce sens est adressée au Conseil Général du Finistère.

1- Constats immédiats et organisation de l'enquête

1.1- L'accident

Le mercredi 9 janvier 2008 vers 12h20, un autocar transportant 22 collégiens en sus du chauffeur, effectue une sortie de route dans un virage de la RD 765 reliant Audierne à Douarnenez, sur la commune d'Esquibien dans le Finistère. L'autocar se couche sur le côté droit, dans le talus situé en contrebas de la route.

1.2- Secours et bilan

Les secours sont immédiatement alertés par une automobiliste qui suivait l'autocar, le premier VSAV (Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes) arrive au bout d'une quinzaine de minutes.

D'importants moyens matériels et humains sont dépêchés sur place ; ils comprennent au total 5 VSAV, 1 FPT (Fourgon Pompe Tonne) et 15 sapeurs-pompiers ; s'y ajoutent une ambulance du SAMU (Service d'Aide Médicale d'Urgence) et un véhicule de gendarmerie.

Toutefois, le plan rouge n'est pas déclenché car il est rapidement établi que le bilan se limite à 3 blessés légers parmi les passagers. Ces blessés légers sont évacués vers les hôpitaux de Quimper et de Douarnenez vers 14h00 ; quelques autres collégiens sont pris en charge par une cellule psychologique et les secours quittent finalement les lieux vers 15h00.

Une déviation de circulation est mise en place et trois grues sont amenées pour relever l'autocar ; la circulation est rétablie vers 17h00

1.3- Engagement et organisation de l'enquête

A la demande du ministre chargé des transports, une enquête technique est ouverte par décision du directeur du BEA-TT, en date du 11 janvier 2008.

Les enquêteurs techniques ont pris contact avec les autorités locales (Procureur de la République de Quimper, Préfet du Finistère, DDE*, gendarmerie) et ont obtenu toutes les pièces nécessaires à l'analyse de cet accident. Ils ont également eu communication de la procédure établie par la brigade de gendarmerie d'Audierne.

* Terme figurant au glossaire

2- Compte-rendu des investigations effectuées

2.1- Résumé des témoignages

2.1.1- Témoignage du conducteur de l'autocar

Le conducteur a déclaré qu'il effectuait un circuit habituel de la Pointe du Raz vers Douarnenez. Il venait de charger 22 enfants à Audierne ; avant de repartir, il leur avait demandé de mettre les ceintures de sécurité, mais il ne savait pas s'ils avaient suivi cette consigne.

Peu après Audierne, il a abordé les virages du lieu-dit « Suguensou » sur la commune d'Esquibien, à une vitesse de 68 km/h.

Il a ressenti une perte d'adhérence de la roue avant-droite dans le dernier virage à gauche ; il a alors levé le pied et freiné par intermittence. Il n'est pas parvenu à maîtriser l'autocar et s'est retrouvé sur l'accotement herbeux ; il a alors perdu le contrôle et l'autocar s'est dirigé vers le talus sur lequel il a basculé.

Le conducteur a évoqué la présence de mousse sur la chaussée, en limite de la bande de peinture ; il pense que les roues de l'autocar se trouvaient encore sur la chaussée lorsqu'il a ressenti la première perte d'adhérence.

2.1.2- Témoignage d'autres usagers de la route

Un collégien à mobylette et deux automobilistes suivaient l'autocar.

Ils ont déclaré que l'autocar roulait très près de l'accotement et qu'il a glissé tout d'un coup sur celui-ci, sans embardée préalable.

Aucun véhicule ne venait en sens inverse et n'a gêné l'autocar.

La chaussée était humide mais il ne pleuvait pas.

2.1.3- Témoignage des passagers de l'autocar

Les trois blessés légers ont été interrogés ; il s'agit de trois collégiennes.

Elles n'avaient rien remarqué d'anormal avant que l'autocar ne glisse sur l'accotement ; l'ambiance était calme dans l'autocar.

Ces trois collégiennes n'avaient pas bouclé leur ceinture de sécurité.

2.2- Analyse de l'enregistrement du chronotachygraphe

Malgré la dérogation prévue par l'article 3a) du règlement CEE 561/2006 du 15 mars 2006, le conducteur avait placé un disque dans l'appareil de contrôle, sur ordre de son employeur.

Il apparaît que l'autocar roulait à une vitesse d'environ 65 km/h lorsqu'il est parti sur l'accotement.

2.3- Infrastructure routière

2.3.1- Caractéristiques

La RD 765 relie Audierne à Douarnenez, dans le sud du Finistère ; dans la zone de l'accident, elle est constituée d'une chaussée bidirectionnelle comportant 2 voies de 3,60m. Elle est bordée, du côté de la voie où l'accident s'est produit, par un accotement herbeux de 1,5m à 2m.

Dans le sens Audierne-Douarnenez, sens de circulation de l'autocar, la RD 765 franchit un pont sur le Goyen, environ 1 km après la sortie d'Audierne. Cet ouvrage est suivi d'un virage à gauche, puis d'un large virage à droite et d'un nouveau virage à gauche ; c'est dans ce dernier virage que l'accident s'est produit.

Le revêtement de surface est un béton bitumineux, en bon état, datant de 2003. A l'occasion de sa mise en oeuvre, les dévers ont été repris dans la section sinueuse.

La présence de mousse n'a pas été constatée lors des relevés effectués par la gendarmerie juste après l'accident.

2.3.2- Trafic et accidentalité

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) de la RD 765, entre Audierne et Pont-Croix était d'environ 3500 vh/j en 2006 ; ce qui est assez faible.

Sur cette section de voie, il n'a été recensé que 2 accidents au cours des 5 dernières années.

L'un concerne un conducteur âgé circulant en VL et ayant perdu le contrôle de son véhicule dans la section sinueuse alors qu'il circulait sous la pluie. L'autre s'est produit au droit de l'intersection avec la RD 43 ; le conducteur était en état d'ébriété.

2.3.3- Signalisation

La vitesse sur cette section de voie est limitée à 70 km/h dans le sens Audierne - Douarnenez, emprunté par l'autocar accidenté, et à 50 km/h en sens contraire ; des balises J4 et J1 sont implantées dans le virage.

Le marquage au sol comprend une bande axiale (ligne discontinue) et une bande de rive.

2.4- Transport concerné

2.4.1- Ligne de transport

Il s'agit d'une ligne régulière de transport, organisée par le Département du Finistère.

Cette ligne n° 07B effectue le trajet Pointe du Raz - Audierne - Douarnenez. Elle comporte 4 allers-retours les jours de semaine et se trouve principalement fréquentée par des élèves des établissements scolaires situés sur le trajet.

L'accident est survenu lors du troisième voyage du mercredi ; l'horaire prévu comportait un arrêt à 12h00 à Audierne et le suivant à 12h20 à Pont-Croix.

2.4.2- Entreprise de transport

Dans le cadre d'une délégation de service public, le Département avait confié la ligne concernée à l'entreprise SAS Transports LE COEUR, sise à Pouldreuzic (29).

Suite à un contrôle réalisé en juillet 2001, cette entreprise avait été l'objet d'un avertissement pour 11 contraventions de 4ème classe reposant sur l'analyse de 1 095 journées de travail pour 50 conducteurs.

2.5- Conducteur de l'autocar concerné

2.5.1- Expérience professionnelle

Âgé de 45 ans, le chauffeur était titulaire d'un Permis D, délivré le 16/08/1985 et valide jusqu'au 15/06/2012.

Son attestation FCOS* était valable jusqu'au 15/04/2009.

Sa dernière visite médicale d'aptitude datait de moins d'un an.

Il était employé par l'entreprise concernée depuis le 08/01/1996 ; auparavant il exerçait la même profession dans une autre entreprise.

Il était plus particulièrement affecté sur la ligne en question avec un autre chauffeur ; il connaissait donc bien le trajet, pour l'effectuer deux jours sur trois.

Il conduisait toujours le même autocar.

2.5.2- Activité dans les jours précédant l'accident

Le conducteur était en congés du 24/12/2007 au 06/01/2008 ; il avait repris son activité le lundi 7 janvier.

Le lundi 7 janvier, il a effectué 4h15 de conduite sur une amplitude de 11h20.

Le mardi 8 janvier, il a effectué 8h00 de conduite sur une amplitude de 10h55.

On ne constate donc pas d'anomalie sur cette période.

2.5.3- Activité le jour de l'accident

Le chauffeur réside à une dizaine de kilomètres de Cleden-Cap-Sizun où est stationné l'autocar. La ligne 07B démarre à la Pointe du Raz qui se trouve à 6 km de ce village.

Le mercredi 9 janvier, le chauffeur a pris l'autocar à Cleden-Cap-Sizun à 06h30 ; il a démarré son circuit à 06h45 à la Pointe du Raz. ; il est arrivé à Douarnenez à 07h50.

Il en est reparti à 08h05 pour assurer un trajet jusqu'à Audierne où il est arrivé à 08h45.

Il a assuré le circuit Audierne - Pointe du Raz entre 08h45 et 09h10.

Il a bénéficié d'une coupure, puis est reparti de la Pointe du Raz à 11h35 pour arriver à Audierne à 12h00. Il a chargé 22 élèves dans différents établissements scolaires de cette ville, puis il est reparti en direction de Douarnenez.

Il devait arriver à Pont-Croix à 12h20, mais il n'y est pas parvenu puisque l'accident s'est

* Terme figurant au glossaire

produit à cette même heure, 4 km avant cet arrêt.

On constate toutefois que le décalage par rapport à l'horaire théorique de la ligne était minime.

2.5.4- Dépistage d'alcoolémie et de stupéfiants

Les tests de dépistage d'alcool et de stupéfiants pratiqués sur le chauffeur se sont révélés négatifs.

2.6- Autocar concerné

2.6.1- Caractéristiques

Il s'agit d'un autocar de marque Van Hool, type 915SC2.

Il comportait 57 places assises, en sus du conducteur, toutes équipées de ceintures de sécurité.

Sa date de première mise en circulation est le 17/06/2004.

Il totalisait environ 168 000 km.

2.6.2- État d'entretien

L'autocar avait subi un contrôle technique le 21/12/2007, valable jusqu'au 21/06/2008.

2.7- Port de la ceinture de sécurité et bilan lésionnel

Les trois blessés légers ont déclaré ne pas avoir bouclé leur ceinture de sécurité.

On ne dispose pas d'éléments précis concernant les autres passagers ; toutefois, on peut penser que peu d'entre eux portaient la ceinture.

Le port de la ceinture par tous les passagers aurait sans doute pu conduire à un bilan lésionnel nul.

2.8- Précédents accidents comparables

Le BEA-TT a réalisé précédemment deux enquêtes sur des accidents impliquant des autocars dédiés au transport scolaire ou utilisés principalement par des élèves d'établissements scolaires :

- L'accident survenu le 20 janvier 2006 à Arles (13), à un autocar de ligne régulière transportant principalement des collégiens,
- L'accident survenu le 12 mars 2007 à Angliers (86), à un autocar de transport scolaire.

Dans ces deux cas, l'absence de ceintures de sécurité ou le non-port de la ceinture de sécurité par les passagers a alourdi le bilan lésionnel des victimes.

3- Déroulement reconstitué de l'accident

3.1- Conditions météorologiques

Il ne pleuvait pas, mais le ciel était nuageux et la chaussée mouillée.

3.2- Accident

Le chauffeur effectuait son deuxième circuit de la journée entre la Pointe du Raz et Douarnenez ; il venait de prendre en charge 22 élèves à Audierne.

Quelques minutes plus tard, il a abordé les virages du lieu-dit « Suguensou », à une vitesse d'environ 65 km/h (pour une vitesse maximale autorisée de 70 km/h, dans ce sens).

Il a roulé trop près du bord de la chaussée et dans le dernier virage à gauche, les roues de droite de l'autocar ont débordé sur l'accotement herbeux. Il a alors ressenti une perte d'adhérence ; il a tenté de freiner, mais les roues se sont rapidement enfoncées dans la terre meuble ; il a alors été entraîné progressivement vers la droite.

L'autocar a labouré l'accotement sur une cinquantaine de mètres et heurté cinq balises de virage, tout en perdant de la vitesse.

Arrivé en bout de course, il se trouvait en haut d'une pente de talus ; il a alors basculé lentement sur le côté droit.

Fort heureusement, il s'est immobilisé dans cette position et n'a pas glissé jusque dans le lit du Goyen qui se trouvait en contrebas.

Les passagers sont sortis assez rapidement par la vitre arrière de l'autocar après l'avoir brisée avec un marteau du bord et en étant aidés par des témoins.

4- Analyse des facteurs et orientations préventives

La cause de l'accident est l'inattention du conducteur de l'autocar qui a roulé trop près du bord de la chaussée jusqu'à ce que les roues de droite du véhicule débordent sur l'accotement.

Le conducteur empruntait ce trajet plusieurs fois par jour depuis une dizaine d'années ; il a donc abordé la série de virages de la manière habituelle, c'est-à-dire à une vitesse proche du maximum autorisé. Ce jour là, l'humidité de la chaussée aurait pu justifier qu'il réduise un peu sa vitesse, mais la pluie ne tombait pas à ce moment et ne l'a pas alerté sur cette condition de l'environnement. D'autre part, l'aspect routinier du trajet ne l'a pas incité à renforcer son attention.

Dès l'instant où les roues du véhicule mordaient sur l'accotement, la nature de celui-ci ne permettait plus de rectifier la trajectoire pour revenir sur la chaussée. Il faut toutefois noter que la chaussée présente une bonne largeur (7,20 m) et une signalisation horizontale qui devraient permettre de se guider et de ne pas sortir de sa voie.

Ceci montre qu'un accident peut survenir, à la suite d'un instant d'inattention, sur un trajet bien connu et sans difficulté particulière.

Ce transport étant principalement emprunté par des élèves, il conviendrait donc d'y appliquer les mesures préventives concernant le port de la ceinture de sécurité, habituellement prévues dans les transports scolaires.

En conséquence, le BEA-TT émet la recommandation suivante :

Recommandation R1 (Département du Finistère) : rappeler, à l'occasion des actions de communication réalisées dans les établissements scolaires, en direction des élèves et de leurs parents, l'obligation et l'intérêt du port de la ceinture de sécurité dans les autocars.

5- Conclusions et recommandation

La cause de l'accident est l'inattention du conducteur de l'autocar ; le défaut de port de la ceinture de sécurité par les passagers a pu influencer sur la gravité de leurs blessures.

Ceci conduit à émettre la recommandation suivante :

Recommandation R1 (Département du Finistère) : rappeler, à l'occasion des actions de communication réalisées dans les établissements scolaires, en direction des élèves et de leurs parents, l'obligation et l'intérêt du port de la ceinture de sécurité dans les autocars.

ANNEXES

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête

Annexe 2 : Plan de situation

Annexe 3 : Plan des lieux

Annexe 4 : Photographies

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

*Bureau d'enquêtes sur les accidents
de transport terrestre
Le Directeur*

Paris, le 11 janvier 2008

Affaire suivie par :
Jean-Louis HUMBERT
Tél. : 01 40 81 62 03 – Fax : 01 40 81 21 50
Courriel : jean-louis.humbert2@equipement.gouv.fr

BEA-TT 2008-001

DECISION

Le directeur du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre ;

Vu la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 modifiée relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et notamment son titre III sur les enquêtes techniques ;

Vu le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 modifié relatif aux enquêtes techniques après accident ou incident de transport terrestre ;

Vu les circonstances de l'accident survenu le 9 janvier 2008 impliquant un car scolaire sur la commune d'Audieme (Finistère) ;

DECIDE

Article 1 : Une enquête technique, effectuée dans le cadre du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 susvisée, est ouverte concernant l'accident impliquant un car scolaire survenu le 9 janvier 2008 sur la commune d'Audieme (Finistère).

Jean Gérard KOENIG

Annexe 3 : Plan des lieux



Annexe 4 : Photographies





Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

BEA-TT - Bureau d'enquêtes sur les Accidents de transport terrestre

Tour Pascal B - 92055 LA DEFENSE CEDEX
Tél. + 33 (0) 1 40 81 21 83 - Fax. + 33 (0) 1 40 81 21 50
cgpc.beatt@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-tt.equipement.gouv.fr