

BEA-TT

Bureau d'enquêtes sur les Accidents
de transport terrestre

Rapport d'enquête technique
sur l'accident impliquant un autocar
survenu le 12 juillet 2008
sur l'autoroute A6 à Saint-Ambreuil (71)

novembre 2009

Ressources, territoires, habitats et logement
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 la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

www.developpement-durable.gouv.fr

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

Le 30 novembre 2009

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

Affaire n° BEATT-2008-014

**Rapport d'enquête technique sur
l'accident impliquant un autocar
survenu le 12 juillet 2008
sur l'autoroute A6 à Saint-Ambreuil (71)**

Bordereau documentaire

Organisme (s) commanditaire (s) : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer ; MEEDDM

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 impliquant un autocar survenu le 12 juillet 2008 sur l'autoroute A6 à Saint-Ambreuil (71)

N°ISRN : EQ-BEAT—09-12--FR

Proposition de mots-clés : accident, autocar, autoroute, transport d'enfants, secours

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 notamment 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.

En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

Sommaire

Glossaire.....	7
Résumé.....	9
1- Constats immédiats et engagement 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- Éléments de contexte.....	13
2.1- La météorologie et le trafic routier.....	13
2.2- La réglementation concernant le transport en commun d'enfants.....	13
2.3- Les distances de sécurité.....	14
3- Compte rendu des investigations.....	15
3.1- Résumé des témoignages.....	15
3.2- L'infrastructure.....	15
3.2.1- Caractéristiques.....	15
3.2.2- Trafic et accidentalité.....	16
3.3- L'autocar accidenté.....	16
3.3.1- Caractéristiques.....	16
3.3.2- Entretien.....	17
3.3.3- Expertise.....	18
3.4- Les véhicules légers accidentés.....	19
3.4.1- Caractéristiques.....	19
3.4.2- Expertise.....	19
3.5- Le conducteur de l'autocar.....	20
3.5.1- Expérience et conditions d'emploi.....	20
3.5.2- Activité dans les jours précédant l'accident.....	20
3.5.3- Activité lors du voyage du 12 juillet 2008.....	20
3.6- Les occupants des véhicules légers.....	20
3.6.1- Activité dans les jours précédant l'accident.....	21
3.6.2- Activité lors du voyage du 12 juillet 2008.....	21
3.7- Les passagers de l'autocar.....	21
3.8- Mesures prises après l'accident.....	21
3.8.1- Élargissement des périodes d'interdiction des transports en commun d'enfants.....	22
3.8.2- Établissement d'une liste des passagers.....	22
3.9- Retour d'expérience sur des événements similaires.....	22

4- Déroulements reconstitués de l'accident et des secours.....	23
4.1- Déroulement de l'accident.....	23
4.2- Alerte et secours.....	24
4.3- Gestion de la circulation.....	24
4.4- Accueil des familles de victimes.....	24
4.5- Bilan, mécanismes lésionnels et localisation des victimes.....	25
4.5.1- Bilan médical global.....	25
4.5.2- Bilan médical pour les 7 occupants adultes.....	25
4.5.3- Le bilan médical pour les 24 enfants.....	26
4.5.4- Analyse des mécanismes lésionnels.....	26
4.5.5- Bilan et place des 5 éjectés de l'autocar.....	27
4.5.6- Bilan et place des 17 occupants blessés par projection.....	27
5- Analyse et orientation préventives.....	29
5.1- Le port de la ceinture de sécurité.....	29
5.2- Le comportement des conducteurs.....	30
6- Conclusions et recommandations.....	31
6.1- Causes de l'accident.....	31
6.2- Recommandations.....	31
ANNEXES.....	33
Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête.....	35
Annexe 2 : Plans de situation.....	36
Annexe 3 : Plans de la chaussée.....	37
Annexe 4 : Schéma des lieux de l'accident.....	38
Annexe 5 : Photographies.....	39

Crédits photographiques

Photos n° 1 et 2 : Internet Van-Hool

Photos n° 8 et 9 : Gendarmerie nationale, section Aérienne de Gendarmerie de Dijon

Photos n° 3 à 7 et 10 à 13 : Gendarmerie nationale, police technique et scientifique

Glossaire

- **BAU** : Bande d'Arrêt d'Urgence
- **DBA** : Double Béton Adhérent (glissière en béton)
- **DDASS** : Direction Départementale de l'Action Sanitaire et Sociale
- **DGITM** : Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
- **FCOS** : Formation Continue Obligatoire de Sécurité
- **FNTV** : Fédération Nationale des Transports de Voyageurs
- **PR** : Point de Repère (kilométrique)
- **PTAC** : Poids Total Autorisé en Charge
- **PTRA** : Poids Total Roulant Autorisé
- **SMUR** : Service Mobile d'Urgence et de Réanimation
- **TPC** : Terre Plein central
- **VSAV** : Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes

Résumé

Le samedi 12 juillet 2008 peu avant 9h00, un autocar transportant vingt-quatre jeunes footballeurs de huit à onze ans et leurs six accompagnateurs, et circulant sur l'autoroute A6 en direction de Paris, se renverse en contrebas de l'autoroute à hauteur de Saint-Ambreuil, après plusieurs chocs impliquant cet autocar et deux véhicules légers qui le dépassaient.

Le bilan de l'accident est de un tué, neuf blessés graves, douze blessés légers.

Les causes directes de l'accident sont :

- l'inattention ou l'hypovigilance qui ont entraîné la déviation de trajectoire et le choc initial entre l'autocar et une des voitures impliquées ;
- l'insuffisance de distance entre les véhicules légers impliqués, liée à la circulation en convoi.

L'absence du port de ceinture de sécurité par les passagers de l'autocar, qui a aggravé le bilan de l'accident en facilitant l'éjection de plusieurs personnes décédées ou grièvement blessées, est liée à deux facteurs :

- l'absence de ceinture de sécurité sur la plupart des sièges de l'autocar ;
- le défaut de port de la ceinture par les passagers occupant les sièges équipés.

A la suite de cet accident, le secrétaire d'Etat chargé des Transports a pris deux mesures concernant l'élargissement de l'interdiction de circulation des transports d'enfants aux journées « noires » et l'identification des passagers des autocars.

Le BEA-TT émet deux recommandations concernant :

- l'équipement en ceinture de sécurité des autocars en particulier pour les transports en commun d'enfant ;
- l'information des conducteurs sur les risques particuliers de la conduite en convoi sur autoroute.

1- Constats immédiats et engagement de l'enquête

1.1- L'accident

Le samedi 12 juillet 2008 peu avant 9h00, un autocar transportant vingt-quatre jeunes footballeurs de huit à onze ans et leurs six accompagnateurs, et circulant sur l'autoroute A6 en direction de Paris, se renverse en contrebas de l'autoroute à hauteur de Saint-Ambreuil, après plusieurs chocs impliquant cet autocar et deux véhicules légers qui le dépassaient.

1.2- Secours et bilan

Les secours évacuent par hélicoptère cinq blessés graves, vers les hôpitaux de Saint-Étienne et Dijon. Vingt-cinq personnes sont transportées par VSAV* vers les hôpitaux de Mâcon et Chalon-sur-Saône.

Le plan rouge est déclenché.

Le préfet de Saône-et-Loire se rend sur place à 10h30, le secrétaire d'État chargé des transports arrive également sur place à 14h30.

L'accident a impliqué trente-huit personnes et s'est soldé par le bilan suivant : un tué, neuf blessés graves, douze blessés légers, seize personnes indemnes

1.3- Engagement et organisation de l'enquête

Par décision du 16 juillet 2008, le directeur du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT) a ouvert une enquête technique sur cet accident à la demande du secrétaire d'État chargé des Transports.

Cette enquête, 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. Elle 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.

Les enquêteurs ont pu s'appuyer notamment sur les résultats de l'enquête préliminaire réalisée par la gendarmerie nationale, ainsi que sur les documents administratifs transmis par le Préfet de Saône-et-Loire.

* Terme figurant dans le glossaire

2- Éléments de contexte

2.1- La météorologie et le trafic routier

L'état de la météo routière et de la circulation sur la période du vendredi 11 au lundi 14 juillet 2008 est détaillé ci-après.

En Bourgogne, le week-end est plutôt ensoleillé et les températures sont légèrement au dessous des normales saisonnières.

Par rapport à l'année 2007, le trafic est, dans le sens des départs, globalement en très nette hausse (+ 8% de jour et + 30 % de nuit). Il faut dire que le 14 juillet férié se situe un lundi. Dans le sens des retours le trafic est plus faible.

Couleur du trafic	Départs		Retours	
	tendance nationale	spécificité régionale	tendance nationale	spécificité régionale
vendredi 11 juillet	Rouge	Aucune	Vert	Aucune
samedi 12 juillet	Rouge	Noir vallée du Rhône, Sud-est et Centre	Vert	Orange Grand Ouest et Sud-est
dimanche 13 juillet	Vert	Aucune	Vert	Aucune
lundi 14 juillet	Vert	Aucune	Vert	Orange Grand Ouest et Sud-est

Il s'agit donc d'un week-end favorable à la circulation routière dans le sens des retours : météo clémente et trafic fluide.

2.2- La réglementation concernant le transport en commun d'enfants

A la suite de l'accident de Beaune, le 31 juillet 1982, impliquant un autocar de transports d'enfants, qui avait causé la mort de cinquante trois personnes dont quarante quatre enfants de six à quinze ans, plusieurs mesures de sécurité avaient été prises, dont l'interdiction de circuler pour les véhicules affectés au transport en commun de personnes de moins de 18 ans.

Cette interdiction intervient le jour le plus chargé de l'année, qui se situe généralement pendant le week-end du chassé-croisé de l'été : fin juillet/début août.

Ainsi en 2008, le samedi 2 août est interdit aux transports d'enfants par des véhicules affectés au transport en commun de personnes sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier de 0 heure à 24 heures (*arrêté du 22 mai 2008*).

Le 12 juillet, jour de l'accident, la circulation des poids lourds était interdite sur l'ensemble du territoire ; celle des autocars et des transports d'enfants était autorisée.

2.3- Les distances de sécurité

L'article R412-12 du code de la route définit la notion de distance de sécurité comme étant la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes.

Lorsque deux véhicules se suivent, cette distance de sécurité doit permettre au conducteur du second véhicule de pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède.

Pour les vitesses habituellement pratiquées, la distance de sécurité est la suivante :

Vitesse	50 km/h	70 km/h	90 km/h	110 km/h	130 km/h
Distance de sécurité	28 m	39 m	50 m	62 m	73 m

Hors agglomération, lorsque des véhicules ou des ensembles de véhicules, dont le poids total autorisé en charge dépasse 3,5 tonnes ou dont la longueur dépasse 7 mètres, se suivent à la même vitesse, la distance de sécurité mentionnée au I est d'au moins 50 mètres.

Pour les ouvrages routiers dont l'exploitation ou l'utilisation présente des risques particuliers, l'autorité investie du pouvoir de police peut imposer des distances de sécurité plus grandes entre les véhicules.

3- Compte rendu des investigations

3.1- Résumé des témoignages

Les résumés présentés ci-dessous sont établis par les enquêteurs techniques sur la base des déclarations des personnes dont ils ont eu connaissance. Ils retiennent les éléments exposés qui paraissent utiles pour éclairer l'action des acteurs et leur perception du déroulement des événements. Il peut donc y avoir divergence entre les différentes déclarations ou avec des constats présentés par ailleurs.

Il ressort des témoignages, notamment de ceux des conducteurs des véhicules impliqués dans l'accident, les éléments principaux suivants.

Le conducteur de l'autocar circule normalement sur la voie de droite lorsqu'il est heurté au niveau du côté avant gauche et perd le contrôle de son véhicule qui termine sa course couché sur le côté droit, en contrebas de l'autoroute. La circulation était fluide et l'autocar circulait à une vitesse de 100 km/heure environ, le régulateur de vitesse étant enclenché.

Les deux véhicules légers, une Volkswagen Jetta que nous appellerons véhicule « A » et une Ford S-Max que nous appellerons véhicule « B », se suivent « en convoi » depuis le début de leur voyage et circulent au moment de l'accident sur la voie médiane à une vitesse de 110 à 120 km/heure.

La conductrice du véhicule de tête, véhicule « A » ressent alors une poussée provenant de l'arrière droit qui lui fait faire un écart vers la gauche. Elle déclare avoir vu à cet instant « une masse sombre » à l'arrière de son véhicule. Après cet écart à gauche, elle revient sur sa droite et heurte le véhicule « B » qui la suit. Suite à ce second choc, elle donne un coup de volant sur la gauche, heurte la DBA* centrale, revient à droite en tête à queue et heurte l'autocar au niveau de l'avant gauche. Elle s'immobilise enfin sur la bande d'arrêt d'urgence en contre sens.

La conductrice du véhicule de queue, véhicule « B » déclare ne pas se souvenir de l'ensemble du déroulement des faits. Elle se souvient seulement s'être retrouvée prise en sandwich entre le véhicule « A » et l'autocar, avoir été percutée par le véhicule « A » et avoir frotté contre le côté de l'autocar. Elle ne se souvient pas avoir préalablement heurté le véhicule « A ». Après ces deux chocs, elle stoppe son véhicule sur la bande d'arrêt d'urgence.

Un témoin des faits s'est spontanément présenté au commissariat de police d'Orléans. Il relate qu'il a vu un véhicule (en fait le véhicule « A ») percuter le véhicule « B », puis l'autocar.

Un appel à témoins a été lancé par l'intermédiaire des médias régionaux et nationaux. Aucun renseignement n'a été recueilli durant le temps de cette procédure.

3.2- L'infrastructure

3.2.1- Caractéristiques

L'accident s'est produit sur l'A6 au PR* 342,900 sens Lyon-Paris.

A ce niveau, la chaussée constituée de trois voies de circulation et d'une bande d'arrêt d'urgence est sensiblement rectiligne et en légère rampe (3,5%).

La plate-forme est en remblai par rapport au terrain naturel, la dénivelée étant d'environ 5,50 m.

* Terme figurant dans le glossaire

Les équipements de protection sont constitués de deux glissières en béton (DBA*) sur le terre plein central et d'une glissière métallique continue posée sur chaque accotement, en limite de la bande d'arrêt d'urgence.

Les caractéristiques du tracé en plan et du profil en travers sont représentées sur les deux schémas figurant en annexe 3.

3.2.2- Trafic et accidentalité

Sur cette section de 20 km (PR 355,400 à 335,100), le trafic moyen journalier annuel en 2007, dernière période connue, est dans le sens Lyon-Paris de l'ordre de 27 000 véhicules dont 20 % de poids lourds.

Le jour de l'accident le trafic mesuré à 8h30 au point de comptage le plus proche de l'accident est le suivant :

- sens Lyon-Paris (sens de l'accident) : 1 200 véhicules/heure ; circulation fluide ;
- sens inverse : 4 000 véhicules/heure ; circulation très dense.

Le nombre d'accidents dénombrés sur la même section et la période quinquennale (2003-2007) est de 333 accidents dont 25 accidents corporels ayant entraîné le décès de deux personnes et ayant occasionné des blessures à 42 personnes (8 blessés graves et 34 blessés légers).

Le taux d'accidents corporels de cette section pour l'année 2007 est de 3 accidents corporels pour 100 millions de véhicules-kilomètres, ce qui est légèrement inférieur au taux moyen national estimé à 5 accidents corporels pour 100 millions de véhicules-kilomètres pour les autoroutes.

3.3- L'autocar accidenté

L'autocar accidenté appartient à la société « Autocar CHAZOT » implantée à Saint Etienne qui possède une quarantaine d'autocars.

3.3.1- Caractéristiques

L'autocar accidenté est un véhicule de marque VAN HOOL, de type commercial 915 ACRON et de type mine 915SS2F. Son poids à vide est de 13,680 tonnes, son PTAC* de 19 tonnes et son PTR A* de 22,5 tonnes.



Photo n°1 : Vue d'un autocar similaire de type 915 ACRON

* Terme figurant dans le glossaire



Photo n°2 : Autres vues d'un autocar de type 915 ACRON

Il s'agit d'un autocar grand confort avec beaucoup d'espace entre chaque siège qui offre un ensemble de 40 places assises dont 1 siège pour le conducteur et 1 siège pour l'accompagnateur. Il faut remarquer que le nombre de sièges est bien inférieur à celui habituellement constaté qui est de 50 à 55 places.

Cet autocar est équipé de trois portes, 2 à droite plus la porte chauffeur.

Sa première mise en circulation date du 1^{er} décembre 1998.

La fiche technique de ce type de véhicule est présentée ci-après :

E		T915 Acron	
Dimensions			
empattement		5 910 mm	
porte-à-faux avant		2 740 mm	
porte-à-faux arrière		3 550 mm	
longueur		12 200 mm	
largeur		2 550 mm	
hauteur		3 600 mm	
capacité assise max.		53 + 1 + 1	
Ligne cinématique			
moteur	DAF EURO 5	MAN EURO 4	
type	MX 300	D2066 LOH03	
alésage x course	130 x 162 mm	120 x 155 mm	
cylindrée	12 902 cm ³	10 520 cm ³	
puissance ISO	300 kW (408 PS)	294 kW (400 PS)	
boîte de vitesses		MB G0210	
équipé de		Turbo + Intercooling	
nombre de cylindres		6	

En raison de son âge et conformément à la réglementation, il n'est pas équipé de ceintures de sécurité à toutes les places ; seuls 7 sièges en sont pourvus, celui du chauffeur et 6 sièges passager situés devant un garde corps ou une tablette (cf schéma en 4.5.1 ci-après). En effet, seuls les autocars immatriculés depuis le 1^{er} octobre 1999 ont obligation d'être équipés de ceintures de sécurité à toutes les places.

Rappelons également, que c'est depuis le 9 juillet 2003, que le port de la ceinture par les passagers est obligatoire, si l'autocar en est équipé.

3.3.2- Entretien

Mis en circulation en 1998 et comptant 300 000 km, l'autocar est apparemment en bon état général. Il a fait l'objet d'une visite technique valide jusqu'au 13 août 2008. Aucun problème technique n'a été constaté pendant le voyage.

3.3.3- Expertise

Les dégâts sont principalement localisés sur le flanc droit du véhicule conséquence du renversement latéral de celui-ci puis de sa glissade en contrebas du talus. Les quatre vitres latérales droites ainsi que le pare brise sont brisés et le bord droit du toit enfoncé. Les coffres de rangement situés au plafond côté droit sont en partie arrachés. La porte de soute a été arrachée lors des deux impacts dans la terre de l'accotement.

Photo n°3 : Vue du flanc droit de l'autocar en phase de relèvement.



Les enfoncements de carrosserie ainsi que les traces de frottement résultant de la collision avec les deux véhicules légers sont visibles sur le côté gauche du véhicule. Les écrous de goujons de roue avant gauche sont apparents sous l'enjoliveur cassé.



Photo n°4 : Vue du flanc gauche de l'autocar

L'examen du disque du chronotachygraphe a révélé que dans la période précédant l'accident l'autocar circulait à une vitesse de l'ordre de 100km/h, vitesse maximale autorisée pour ce type d'autocar pourvu d'un ABS.

3.4- Les véhicules légers accidentés

3.4.1- Caractéristiques

Deux véhicules sont concernés par l'accident : une Volkswagen Jetta et une Ford S-Max.

Les deux véhicules sont récents, de faible kilométrage (environ 27 000 km) et régulièrement entretenus. Leurs caractéristiques sont les suivantes :

- Véhicule « A » : Volkswagen Jetta, 1^{ère} mise en circulation le 14 août 2007, véhicule équipé d'un système d'assistance au freinage « ABS » ;
- Véhicule « B » : Ford S-Max, 1^{ère} mise en circulation le 09 février 2007.

3.4.2- Expertise

Les expertises effectuées sur les deux véhicules légers permettent d'écartier l'implication d'un autre véhicule que ceux déjà cités.

Plusieurs traces de peinture verte provenant de l'autocar relevées sur le passage de roue avant, les portières et la jante avant droits du véhicule « A » confirment le choc entre le côté droit de ce véhicule et l'autocar.

Les traces de chocs relevées sur l'arrière droit du véhicule « A » et l'avant gauche du véhicule « B » sont en correspondance, ce qui confirme qu'il y a bien eu collision entre ces deux véhicules.



Photo n°5 : Véhicule « A » après l'accident



Photo n°6 : Véhicule « B » après l'accident



Photo n°7 : Reconstitution de la collision entre les véhicules « A » et « B »

3.5- Le conducteur de l'autocar

3.5.1- Expérience et conditions d'emploi

Le conducteur de l'autocar est un homme âgé de 47 ans, titulaire d'un permis de conduire D¹ depuis 1981.

Il est conducteur de transport en commun depuis 1982 et depuis cette date a occupé deux emplois :

- de 1982 à 1995 employé par une société implantée dans le département de la Loire en qualité de conducteur pour tout emploi (ligne urbaine régulière, transport scolaire, transport national et international) ;
- depuis 1995 employé dans une société de Saint-Étienne, il réalise la même activité que dans l'emploi précédent, avec cependant une augmentation des trajets locaux au détriment des trajets nationaux.

Il travaille 22 jours pour 8 jours de repos par mois avec 30 jours de congés payés et a effectué entre 15 000 et 18 000 km depuis le début de l'année 2008.

3.5.2- Activité dans les jours précédant l'accident

Il commence sa semaine dimanche 6 juillet 2008, est en stage FCOS* à Saint-Étienne lundi, mardi et mercredi. Il reprend la route jeudi pour emmener des enfants à un centre aéré à Saint-Paul de Varax (01) ce qui représente environ 5 heures de conduite dans la journée. Il est en repos le vendredi 11 juillet.

Il s'agit d'un conducteur expérimenté exerçant ce métier depuis 26 ans environ. Ses temps de conduite et de repos dans la semaine précédant l'accident, sont conformes à la réglementation.

3.5.3- Activité lors du voyage du 12 juillet 2008

Le 12 juillet, il doit emmener 30 passagers à destination du Stade de France à Paris. Il prend le bus au garage à 5h40 pour se rendre au district de football à Saint-Étienne et prendre en charge trois adultes et douze enfants. Il se rend ensuite au district de Lyon (allée Pierre de Coubertin) et vers 7h00 prend en charge trois adultes et douze enfants supplémentaires.

Il emprunte l'autoroute A6 en direction de Paris vers 7h10, s'arrête vers 8h05 sur l'aire de repos de l'A6 à Mâcon (goûter des enfants) et repart vers 8h35.

Il est le seul conducteur de l'autocar.

3.6- Les occupants des véhicules légers

Les deux véhicules légers, sont occupés par deux familles Belges amies de retour de vacances :

- le véhicule « A » est conduit par une conductrice Mme « A » âgée de 47 ans et transporte trois enfants, un enfant installé à la place avant, les deux autres aux places arrières ;
- le véhicule « B » est conduit par une conductrice Mme « B » âgée de 48 ans et transporte deux passagers : M. « A » installé à la place avant et un enfant à l'arrière.

Les deux véhicules se suivent à faible distance. Celle-ci est estimée d'après les déclarations de la conductrice du véhicule « B » à environ dix mètres.

¹ Permis de conduire les véhicules automobiles affectés au transport de personnes comportant plus de 8 places assises outre le siège du conducteur ou transportant plus de 8 personnes

* Terme figurant dans le glossaire

3.6.1- Activité dans les jours précédant l'accident

Les deux familles, un couple « A » avec 2 enfants (17 et 11 ans) et une femme « B » seule avec 2 enfants (17 et 14 ans) étaient parties ensemble le 30 juin pour deux semaines de vacances en Ardèche à Saint Sauveur de Cruzière.

Les familles se sont couchées la veille du départ vers 22h30 et se sont levées le jour du départ vers 3h00 du matin, soit 4h30 de sommeil.

3.6.2- Activité lors du voyage du 12 juillet 2008

Ils prennent la route ce 12 juillet 2008 vers 3h45 à Saint Sauveur de Cruzière pour entreprendre le voyage de retour. Ils circulent sur le réseau secondaire pendant 1h environ avant d'emprunter l'autoroute à Bollène.

Le trajet des deux véhicules reconstitué d'après les témoignages est le suivant :

Horaires estimés	Distance parcourue	Trajet	Conducteur véhicule A	Conducteur véhicule B
3h45		<i>Départ de Saint Sauveur de Cruzière</i>		
	73 km	Réseau secondaire puis accès A7 à Bollène	M. « A »	Mme « A »
de 4h45 à 5h00		<i>1er arrêt avant Montélimar (carburant)</i>		
	199 km	A7 puis A46	M. « A »	Mme « B »
de 6h45 à 7h45		<i>2ème arrêt petit déjeuner sur l'aire de Mionnay</i>		
	85 km	A46 puis A6	M. « A »	Mme « B »
de 8h30 à 8h45		<i>3ème arrêt vers Mâcon (Mâcon St-Albain)</i>		
	32 km	A6	Mme « A »	Mme « B »

3.7- Les passagers de l'autocar

L'autocar a été affrété par le district de football de la Loire qui prend également un groupe à Lyon, pour assister au match anniversaire de l'équipe de France 98 au Stade de France. Ils auraient dû rentrer le lendemain, après une nuit passée au centre de Clairefontaine, en fin d'après midi sur Lyon, puis Saint-Étienne.

Les deux groupes totalisent 30 personnes : 6 adultes et 24 enfants âgés de 8 à 11 ans, membres du foot-ball club lyonnais (FCL) de Lyon et du club sportif et artistique de la défense nationale (CSADN) de Saint-Étienne.

3.8- Mesures prises après l'accident

A la demande du secrétaire d'État chargé des Transports, deux mesures ont été prises à la suite de l'accident.

3.8.1- Élargissement des périodes d'interdiction des transports en commun d'enfants

L'interdiction de circulation des transports en commun d'enfants était effective jusqu'en 2008 le ou les jours de chassé-croisé.

Celle-ci a été étendue à compter de l'année 2009 à l'ensemble des journées de la période estivale classées « noires » au niveau national ou régional par Bison Futé (soit en 2009, les 12 juillet et 2 août).

3.8.2- Établissement d'une liste des passagers

L'existence d'une liste nominative des passagers peut, notamment lorsqu'il s'agit d'enfants, faciliter le travail d'identification en cas de contact des familles par les services de secours.

En application de l'article 8-II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), le décret n° 2008-828 du 22 août 2008 fixe le contrat type applicable aux services occasionnels collectifs de transports intérieurs publics routiers de personnes.

L'article 5 du contrat type dispose que le transporteur comme le conducteur, doivent connaître le nom des personnes ayant une responsabilité d'organisation ou de surveillance. Ces personnes désignées comme responsables doivent notamment détenir la liste des personnes composant le groupe. Il appartient donc au donneur d'ordre de prendre les dispositions pour que ces informations leur soient communiquées avant le début du transport. Cette disposition, élaborée avant l'accident, est applicable depuis le 1^{er} novembre 2008.

La DGITM a fait publier le 16 juin 2009 un arrêté, modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 sur le transport en commun de personnes, et dont une disposition rend obligatoire la détention d'une liste nominative des passagers à bord de tout autocar effectuant un transport en commun de personnes dans le cadre d'un service occasionnel collectif de transports publics routiers de personnes ou d'un service privé de transport routier de personnes.

Cette liste établie et communiquée au transporteur par l'organisateur du service, doit comporter le nom et le prénom de chaque passager et, dans le cadre d'un transport en commun d'enfants, les coordonnées téléphoniques d'une personne à contacter pour chaque enfant transporté. Elle indique également, la date et les caractéristiques générales du transport, ainsi que les coordonnées téléphoniques de l'organisateur. Toutefois, cette liste n'est pas exigée pour les déplacements de proximité.

Cette disposition est applicable depuis le 3 juillet 2009.

3.9- Retour d'expérience sur des évènements similaires

Des accidents causés par l'inattention ou l'hypovigilance ou par une distance entre les véhicules insuffisante ne sont pas rares.

Les derniers chiffres nationaux publiés par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) sont à cet égard explicites :

- la fatigue ou la somnolence est relevée dans 2,8 % des accidents mortels, mais est en cause dans 1 accident mortel sur 3 sur autoroute ;
- les distances de sécurité restent mal respectées ; près d'un tiers des conducteurs ne laissent pas les deux secondes nécessaires et près de 5 % laissent moins d'une seconde.

Il apparaît donc nécessaire de continuer à alerter les automobilistes, notamment dans le cadre des campagnes nationales de sensibilisation à la sécurité routière, et plus particulièrement avant les grandes migrations estivales, sur les dangers du non respect des distances de sécurité ainsi que sur les conséquences de l'inattention ou de l'hypovigilance.

4- Déroulements reconstitués de l'accident et des secours

4.1- Déroulement de l'accident

Les témoignages recueillis ainsi que les expertises effectuées ne permettent pas de reconstituer avec certitude l'ensemble des événements ayant conduit à l'accident.

Le scénario développé ci après reprend l'hypothèse la plus vraisemblable retenue par les enquêteurs techniques. Il n'a pas pour objet de déterminer les responsabilités de tel ou tel acteur, mais de tenter de comprendre la cinématique ayant conduit à l'accident afin d'en tirer les enseignements pour prévenir de futurs accidents.

Il fait jour, les conditions météorologiques sont bonnes (vent nul, temps sec et légèrement couvert) et la circulation est fluide. La chaussée de l'autoroute comportant 3 voies plus une BAU est rectiligne.

L'autocar, roule sur la file de droite à une vitesse de l'ordre de 100 km/h.

Deux véhicules légers, une VW Jetta (véhicule « A ») suivie à faible distance (10 m environ) par une Ford S-Max (véhicule « B »), circulent sur la voie médiane à une vitesse de l'ordre de 110 à 120 km/h et entreprennent une manoeuvre de dépassement de l'autocar.

Suite à une déviation de trajectoire de l'autocar ou du véhicule « A », ce dernier vient frotter avec son côté droit le flanc gauche de l'autocar. Des traces de peinture de couleur verte claire et foncée provenant de l'autocar relevées sur la portière arrière droite, le passage de roue arrière droit, la trappe à carburant et la jante arrière droite du véhicule « A » semblent confirmer cette hypothèse.

A l'issue de ce premier contact, le véhicule « A » se déporte à gauche en ralentissant et se retrouve à cheval entre la voie médiane et la voie de gauche.

Le véhicule « B » qui suit le véhicule « A » à une très faible distance (de l'ordre d'une dizaine de mètres) vient alors percuter de l'avant gauche, l'arrière droit du véhicule « A ». Cette collision est peu violente et les déformations de structures engendrées sur les deux véhicules sont limitées, mais cela suffit à déstabiliser la conductrice du véhicule « A ». Les traces de ce choc sont visibles sur les photos 4, 5 et 6.

La conductrice du véhicule « A » déstabilisée par cette collision avec le véhicule « B », donne un coup de volant à gauche, probablement de manière instinctive. Le véhicule « A » part vers la DBA centrale.

Afin d'éviter cet obstacle, la conductrice donne un second coup de volant vers la droite. Elle évite ainsi la glissière centrale mais revient trop rapidement sur la droite et vient coincer le véhicule « B » entre elle-même et l'autocar. Ces nouvelles collisions entre les trois véhicules sont des contacts latéraux peu violents et sans déformation importante de structure des trois véhicules impliqués.

La conductrice du véhicule « A » redonne alors un nouveau coup de volant à gauche. La manoeuvre est violente et le véhicule « A » repart vers la gauche, traverse la 3^{ème} voie de l'autoroute et vient percuter la DBA centrale. Suite à cet impact, le véhicule « A » retraverse la voie de gauche et la voie médiane et percute l'autocar sur sa face latérale gauche au niveau de la roue avant gauche. Le véhicule « A » repart alors vers la voie médiane en tête à queue, et termine sa course sur la BAU en contre-sens de la circulation.

La conductrice du véhicule « B » qui est parvenue à garder la maîtrise de sa voiture, continue en ligne droite dans son couloir de circulation tout en réduisant rapidement sa vitesse puis se gare sur la BAU en aval de l'accident.

L'autocar déséquilibré par le choc sort très rapidement de l'autoroute par la droite, écrase la glissière de sécurité avant de la franchir, se met en travers, l'avant vers l'autoroute, puis bascule sur le côté droit et ripe au sol sur environ 24 mètres avant de s'immobiliser en appui contre un arbre.

Il semble peu probable que le dernier choc - d'une violence modérée - entre le véhicule « A » et l'autocar soit seul responsable de la sortie de route si soudaine de ce dernier. La trace de sortie de route est si courte que nous pensons qu'elle est consécutive à un coup de volant instinctif et non volontaire de la part du chauffeur de car lors de la collision avec le véhicule « A ». Bien que le chauffeur de car ne reconnaisse pas avoir donné de coup de volant, nous pensons que c'est la seule explication pour comprendre la rapidité avec laquelle l'autocar sort de la route.

La position finale des véhicules ainsi que les traces laissées sur la chaussée et l'accotement sont schématisées sur la figure n° 3 figurant en annexe 4.

4.2- Alerte et secours

L'alerte est donnée à 8h55 depuis une borne du réseau d'appel d'urgence ; les sapeurs pompiers sont également alertés à 8h58 par un appel sur le 112.

Les premiers véhicules d'intervention et de secours des pompiers arrivent sur place à 9h17.

A 9h35, le préfet de Saône-et-Loire décide d'activer le centre opérationnel départemental et à 9h45, de déclencher le Plan Rouge.

Quatre équipes du SMUR* médicalisent les blessés sur place, trois hélicoptères effectuent les évacuations sur les hôpitaux de Saint-Étienne et Dijon, les véhicules de secours et d'assistance aux victimes effectuent les évacuations vers les hôpitaux de Mâcon et Chalon-sur-Saône.

Le préfet de Saône-et-Loire est sur place à 10h30, le substitut du procureur, le directeur du service départemental d'incendie et de secours et le commandant du groupement de gendarmerie sont sur les lieux à 11h00.

A 13h00, tous les blessés graves ont été évacués et les derniers blessés légers sont conduits au centre hospitalier de Chalon-sur-Saône.

Le plan rouge est levé à 15h30 et le centre opérationnel départemental désactivé à 20h00.

Le secrétaire d'État chargé des Transports s'est rendu sur place.

4.3- Gestion de la circulation

L'accident a occasionné la fermeture de l'autoroute A6 dans le sens Lyon-Paris, jusqu'à la fin des opérations de secours, vers 15h30.

Dans l'autre sens, Paris-Lyon, des ralentissements et bouchons se sont produits liés au phénomène de curiosité.

4.4- Accueil des familles de victimes

La DDASS* est en charge de la fiabilisation de la liste des victimes et de la communication de ces informations aux familles.

Ces dernières sont accueillies en gare de Mâcon par les secouristes de la croix Rouge et conduites à l'hôpital de Chalon-sur-Saône.

* Terme figurant dans le glossaire

La consolidation de la liste des victimes a été compliquée, du fait de la nature même de celles-ci (des enfants pour la plupart), de leur provenance de deux petits clubs de villes différentes et de l'absence de liste des passagers de l'autocar.

4.5- Bilan, mécanismes lésionnels et localisation des victimes

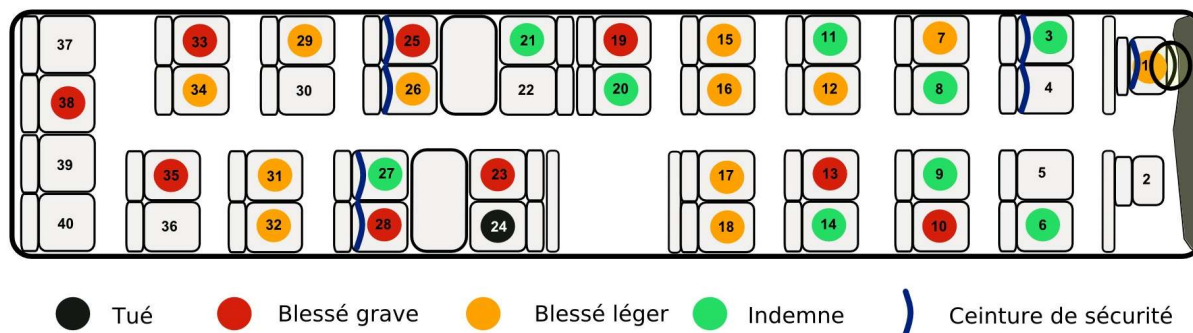
4.5.1- Bilan médical global

Les victimes de cet accident sont toutes des occupantes de l'autocar, les occupants des deux véhicules légers étant tous indemnes.

L'autocar qui dispose de 40 places assises comprend 31 occupants, 7 adultes et 24 enfants. Le bilan médical pour ces personnes est le suivant :

Occupants du car	Adultes	Enfants	Total
Tué	0	1	1
Blessé grave	2	7	9
Blessé léger	1	11	12
Indemne	4	5	9
Total	7	24	31

Le schéma ci-après indique les places occupées par les occupants de l'autocar au moment de l'accident ainsi que le bilan médical.



Lorsque nous comparons le bilan de cet accident avec d'autres cas de renversement latéral d'autocars transportant des enfants, nous constatons une proportion identique concernant la part des indemnes et blessés légers (70%) par rapport aux blessés graves (30%), avec toutefois un nombre plus élevé de blessés très graves.

4.5.2- Bilan médical pour les 7 occupants adultes

Outre le chauffeur à la place n°1, les 6 adultes accompagnateurs sont assis aux places suivantes :

- deux sur la 1^{ère} rangée aux places 3 et 6 ;
- deux sur la 5^{ème} rangée, face à la porte latérale aux places 19 et 20 ;
- un adulte à la 6^{ème} rangée à la place 21 ;
- un adulte à la 7^{ème} rangée à la place 25.

Pour ces 7 adultes, le bilan est le suivant :

- 4 indemnes ;
- 1 blessé léger ;
- 2 blessés graves aux places 25 et 19. Ces deux occupants sont assis le long de la vitre latérale côté gauche de l'autocar et se retrouvent dans une zone de projection importante lors du renversement latéral droit.

4.5.3- Le bilan médical pour les 24 enfants

L'âge de ces 24 enfants se situe principalement entre 8 et 11 ans. Le bilan médical pour ces 24 jeunes enfants est le suivant :

- 5 indemnes ;
- 11 blessés légers ;
- 7 blessés graves ;
- 1 tué.

Soit 33% de tué et blessés graves, répartis dans tout l'autocar, de la rangée n°2 à la rangée n°10.

Les sept enfants blessés graves présentent certaines lésions communes :

- 3 enfants présentent un traumatisme crânien grave ;
- 3 enfants présentent des fractures du bassin ;
- 2 enfants présentent un traumatisme facial.

4.5.4- Analyse des mécanismes lésionnels

Les mécanismes à l'origine des blessures des occupants sont liés au déroulement du renversement de l'autocar qui sort de l'autoroute par la droite, se met en travers sur le bas côté, se renverse sur son côté droit, puis ripe au sol sur une distance de 24 mètres.

Lors du renversement latéral droit, tous les occupants non ceinturés qui sont restés à l'intérieur de l'habitacle ont été blessés par projection, ceux qui se sont retrouvés à l'extérieur de l'habitacle ont été blessés par éjection totale.

La répartition des 22 occupants blessés et tué en fonction des mécanismes lésionnels est la suivante :

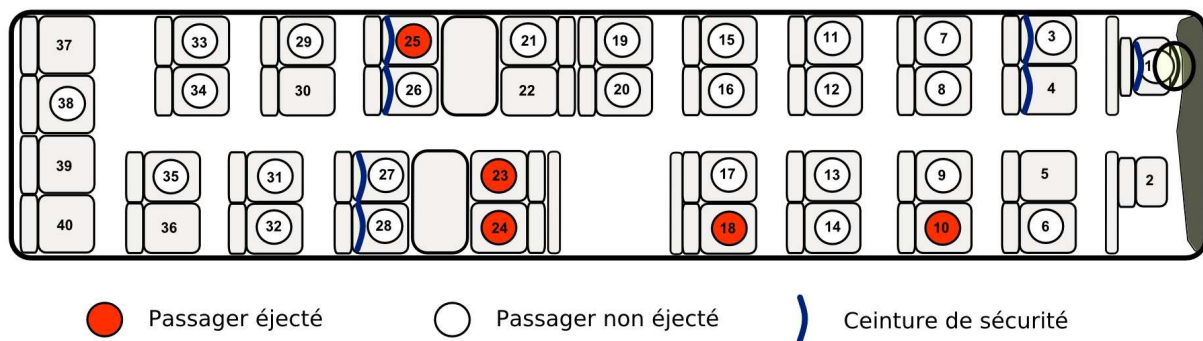
Occupants	Nombre de victimes	Éjection totale	Projection
Tué	1	1	0
Blessés graves	9	3	6
Blessés légers	12	1	11
Total	22	5	17

Nous constatons que 11 des 17 blessés par projection à l'intérieur de l'habitacle sont des blessés légers, à l'inverse 4 des 5 occupants éjectés du véhicule sont tué et blessés graves. Cet accident confirme malheureusement l'extrême gravité d'une éjection hors du véhicule.

Si les 17 occupants blessés par projection le sont principalement lors du renversement latéral, ce n'est pas le cas des 5 occupants éjectés qui sont poussés hors du véhicule pendant la phase de ripage au sol de l'autocar.

4.5.5- Bilan et place des 5 éjectés de l'autocar

Le schéma ci-après indique les places occupées par les passagers de l'autocar éjectés au moment de l'accident.



Trois des cinq occupants éjectés sont assis avant le choc le long des baies vitrées latérales droite en place 10, 18 et 24. Après l'éclatement des vitres latérales, ils se retrouvent au contact du sol et poussés vers l'extérieur par les trois autres occupants de cette même rangée. Pour l'enfant en place 23, le mécanisme est le même, car il est poussé par l'adulte de la place 21.

Le mécanisme est différent pour l'adulte de la place 25 ; seul adulte de la rangée, et non ceinturé, il est projeté vers la vitre latérale droite, passe au dessus des enfants et est totalement éjecté.

L'éjection des 5 passagers se fait pendant la phase de ripage de l'autocar sur 24 mètres après le renversement latéral droit et avant l'immobilisation finale du véhicule. Dans le temps les deux premiers éjectés sont les enfants places 10 et 24, ensuite l'adulte place 25, puis l'enfant place 18 et en dernier l'enfant place 23.

Pour 4 des 5 occupants éjectés, le bilan médical est extrêmement grave avec un tué et 3 blessés graves. L'enfant en place 18 est légèrement blessé.

Les 3 blessés graves sont polytraumatisés et polyfracturés : deux enfants présentent un traumatisme crânien grave avec perte de connaissance initiale et coma, deux occupants éjectés présentent des fractures du bassin.

4.5.6- Bilan et place des 17 occupants blessés par projection

Les occupants blessés par projection ont été propulsés à l'intérieur de l'habitacle de l'autocar lors du renversement, mais sont restés dans le véhicule et ont bénéficié de la protection des structures de celui-ci. Ces 17 occupants se répartissent de façon homogène dans le car, avec une majorité assise le long de l'allée centrale. Parmi ces 17 occupants blessés par projection, nous retrouvons 11 blessés légers et 6 blessés graves.

Les 6 blessés graves par projection ne présentent pas de lésions communes, mais la gravité de leurs blessures est nettement inférieure à celle des passagers éjectés. Globalement et y compris pour les 6 blessés graves, le mécanisme lésionnel de projection à l'intérieur de l'habitacle de l'autocar est beaucoup moins dangereux pour les passagers que l'éjection.

5- Analyse et orientation préventives

L'examen du déroulement de l'accident amène à rechercher des orientations préventives utiles dans les domaines ci-après :

- le port de la ceinture de sécurité ;
- le comportement des conducteurs.

5.1- Le port de la ceinture de sécurité

Il est établi que la ceinture de sécurité est très efficace pour lutter contre l'éjection, mais elle est aussi très utile pour éviter la projection à l'intérieur de l'habitacle.

L'autocar impliqué ne possédait que très peu places équipées de ceintures de sécurité (6 ceintures passagers et 1 ceinture conducteur) qui en dehors du conducteur n'étaient pas portées. On peut ainsi noter que deux des occupants de sièges équipés ont été blessés gravement.

Le bilan des victimes aurait pu être réduit si celles-ci avaient été attachées. Rappelons que les occupants des sièges équipés doivent boucler leur ceinture.

Il serait souhaitable que les transports de voyageurs et notamment d'enfants ne s'effectuent qu'avec des autocars équipés de ceintures de sécurité à toutes les places. A cet égard, l'arrêté du 13 octobre 2009 vient de fixer au 1^{er} septembre 2015 la date d'échéance à partir de laquelle tout transport en commun de personnes effectué par autocar devra être obligatoirement réalisé au moyen d'un véhicule équipé de ceintures de sécurité.

Dans l'intervalle, les dispositions applicables aux services occasionnels collectifs de transports intérieurs publics routiers de personnes sont celles du contrat type approuvé par le décret n° 2008-828 du 22 août 2008. Ce contrat type n'impose pas l'utilisation d'un véhicule équipé de ceintures de sécurité à toutes les places. Il revient donc au donneur d'ordre de demander au transporteur de fournir un véhicule ainsi équipé s'il le juge nécessaire ; cette exigence paraît tout particulièrement justifiée lorsqu'il s'agit de transporter des enfants.

Ce constat amène le BEA-TT à formuler la recommandation suivante.

Recommandation R1 (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer - DGITM) :

Dans l'attente de la mise en place de l'obligation d'utiliser un véhicule équipé de ceintures de sécurité à toutes les places, en sus des dispositions déjà prévues par le contrat type applicable aux services occasionnels collectifs de transports par autocar, inviter les donneurs d'ordre de transport en commun d'enfants à demander au transporteur la fourniture d'un véhicule équipé de ceintures de sécurité à toutes les places.

Par ailleurs, il apparaît souhaitable que, dans le cadre des campagnes nationales de sensibilisation à la sécurité routière de la DSCR, soit rappelé le port obligatoire des ceintures de sécurité dans les autocars pour les occupants des sièges équipés.

5.2- Le comportement des conducteurs

Le facteur initial de l'accident est une déviation de trajectoire de l'autocar ou de la voiture « A » qui roulait à côté, probablement liée à une hypovigilance. Le second choc à la suite duquel l'accident est devenu incontrôlable est vraisemblablement lié à une interdistance très insuffisante d'une dizaine de mètres entre les deux véhicules « A » et « B » qui circulaient en convoi.

Rappelons que, pour une vitesse de 110 km/h, la distance de sécurité est de 62 m (cf. 2.3-ci-dessus).

Ces types de comportements se rencontrent plus fréquemment lors des grandes migrations estivales et peuvent conduire parfois à des accidents très graves.

Il apparaît donc opportun de sensibiliser les automobilistes, notamment dans le cadre des campagnes nationales de sensibilisation à la sécurité routière, et plus particulièrement avant les grandes migrations estivales, sur les dangers de la circulation « en convoi » sur autoroute associée à une distance insuffisante entre les véhicules ainsi que sur les conséquences de l'inattention ou de l'hypovigilance.

Ceci amène le BEA-TT à formuler la recommandation suivante :

Recommandation R2 (DSCR)

Dans le cadre des campagnes nationales de sensibilisation à la sécurité routière, et plus particulièrement avant les grandes migrations estivales, renforcer la communication sur les risques liés à un non respect des distances entre véhicules, et en particulier les risques présentés par la circulation en convoi.

6- Conclusions et recommandations

6.1- Causes de l'accident

Les causes directes de l'accident sont :

- l'inattention ou l'hypovigilance qui ont entraîné la déviation de trajectoire et le choc initial entre l'autocar et une des voitures impliquées ;
- l'insuffisance de distance entre les véhicules légers impliqués, liée à la circulation en convoi.

L'absence du port de ceinture de sécurité par les passagers de l'autocar, qui a aggravé le bilan de l'accident en facilitant l'éjection de plusieurs personnes décédées ou grièvement blessées est liée à deux facteurs :

- l'absence de ceinture de sécurité sur la plupart des sièges de l'autocar ;
- le défaut de port de la ceinture par les passagers occupant les sièges équipés.

Par ailleurs, l'absence de liste de passagers de l'autocar a compliqué la tâche des services de secours.

6.2- Recommandations

Le BEA-TT émet les 2 recommandations suivantes :

Recommandation R1 (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer - DGITM) :

Dans l'attente de la mise en place de l'obligation d'utiliser un véhicule équipé de ceintures de sécurité à toutes les places, en sus des dispositions déjà prévues par le contrat type applicable aux services occasionnels collectifs de transports par autocar, inviter les donneurs d'ordre de transport en commun d'enfants à demander au transporteur la fourniture d'un véhicule équipé de ceintures de sécurité à toutes les places.

Recommandation R2 (DSCR)

Dans le cadre des campagnes nationales de sensibilisation à la sécurité routière, et plus particulièrement avant les grandes migrations estivales, renforcer la communication sur les risques liés à un non respect des distances entre véhicules, et en particulier les risques présentés par la circulation en convoi.

ANNEXES

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête

Annexe 2 : Plans de situation

Annexe 3 : Plans de la chaussée

Annexe 4 : Schéma des lieux de l'accident

Annexe 5 : Photographies

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

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

Paris, le 16 juillet 2008

Le Directeur

BEA-TT 2008 - 014

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 ;

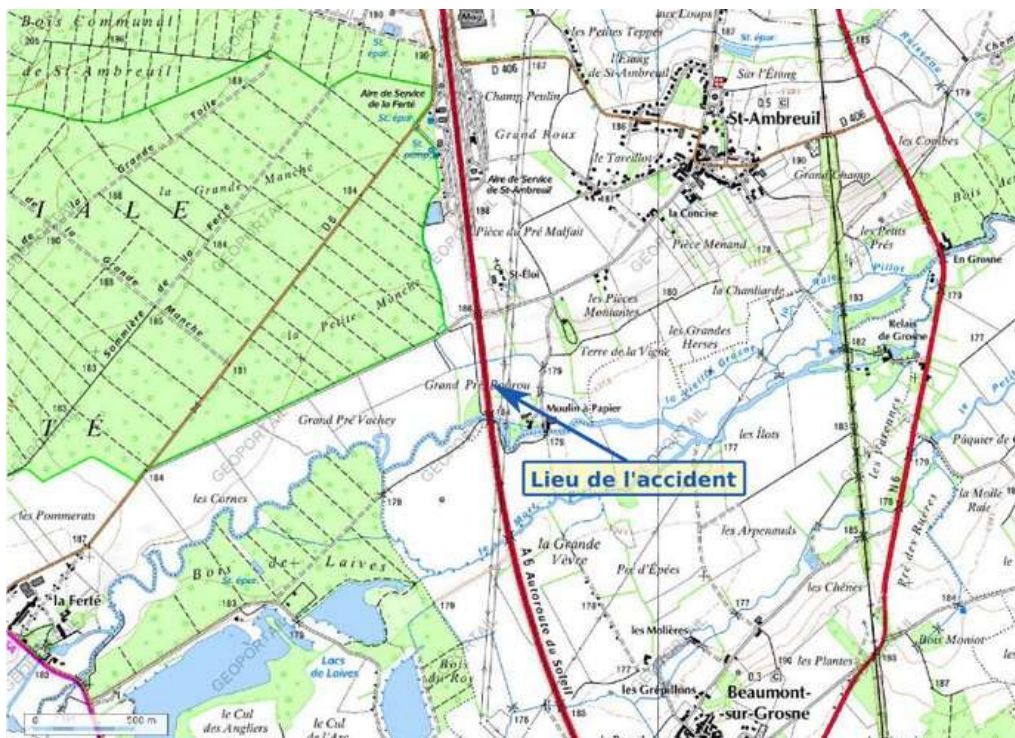
Vu les circonstances de l'accident survenu le 12 juillet sur l'autoroute A6 sur la commune de Saint-Ambreuil (Saône-et-Loire) impliquant un autocar et un véhicule léger, et la demande d'enquête du ministre chargé des transports ;

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 survenu le 12 juillet 2008 sur l'autoroute A6 sur la commune de Saint-Ambreuil (Saône-et-Loire).

Jean Gérard KOENIG

Annexe 2 : Plans de situation



Annexe 3 : Plans de la chaussée

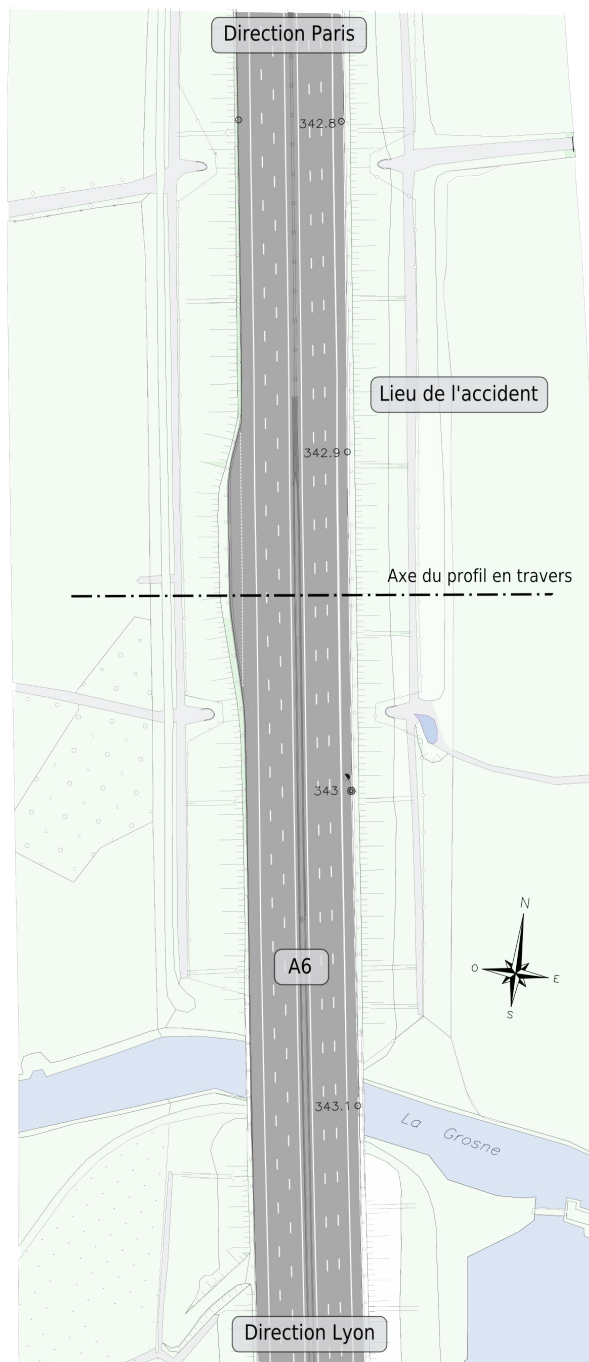


Figure 1 : Tracé en plan de l'A6

La chaussée est rectiligne, en remblai par rapport au terrain naturel

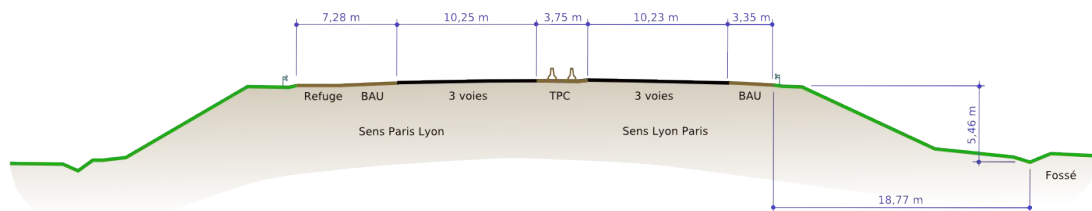


Figure 2 : Profil en travers de l'A6

L'autocar s'est renversé dans le fossé d'environ 5,50m de profondeur (à droite sens Lyon Paris).

Annexe 4 : Schéma des lieux de l'accident

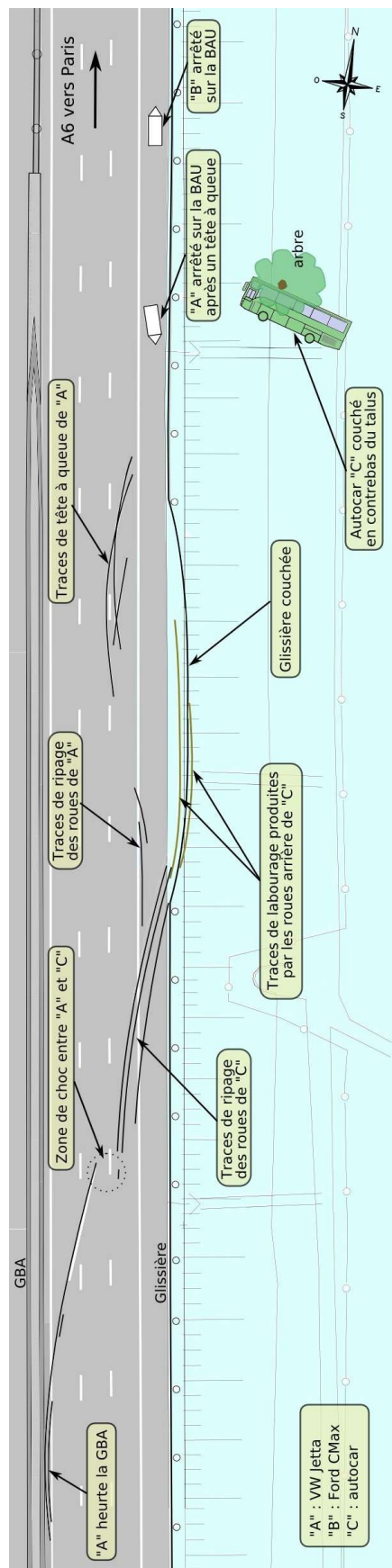


Figure 3 : Position finale des véhicules et traces sur la chaussée et l'accotement

Annexe 5 : Photographies



Photo n°8 : Vue aérienne de l'A6 et de la zone de l'accident

L'autocar est situé au niveau des trois arbres en forme de boule sur la droite de la chaussée environ 200m au nord du plan d'eau



Photo n°9 : Autre vue aérienne de la zone de l'accident

L'autocar est couché sur le flanc en contrebas au niveau des trois ambulances de pompiers la Volkswagen Jetta est stationnée sur la BAU en contre-sens de la circulation en haut à gauche du cliché



Photo n°10 : L'autocar couché en contrebas du talus

L'arbre couché au premier plan a été déraciné par l'autocar dans sa chute



Photo n°11 : L'autocar couché en contrebas du talus

Vue de la position de l'autocar en appui au premier tiers de sa longueur
contre deux grosses branches de l'arbre.
Le fossé à l'arrière de l'autocar a pu permettre à quelques enfants de sortir.



Photo n°12 : L'autocar en phase de relèvement vu de la BAU

Les traces de pneu laissées par l'autocar
et la glissière couchée sont visibles au premier plan



Photo n°13 : Vue de l'intérieur de l'autocar

Les fauteuils sont presque tous intacts

Ressources, territoires, habitats et logement
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 Voltaire - 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.developpement-durable.gouv.fr