

# BEA-TT

Bureau d'enquêtes sur les Accidents  
de transport terrestre

*Rapport d'enquête technique  
sur la collision entre  
un poids lourd et un véhicule léger  
survenue le 30 mars 2010  
à Balaruc-les-Bains (34)*

*décembre 2010*

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

**Présent  
pour  
l'avenir**





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

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

Affaire n° BEATT-2010-005

**Rapport d'enquête technique  
sur la collision entre  
un poids lourd et un véhicule léger  
survenue le 30 mars 2010  
à Balaruc-les-Bains (34)**

## **Bordereau documentaire**

Organisme commanditaire : Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement (MEDDTL)

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

Titre du document : Rapport d'enquête technique sur la collision entre un poids lourd et un véhicule léger survenue le 30 mars 2010 à Balaruc-les-Bains (34)

N°ISRN : EQ-BEAT--10-13-FR

Proposition de mots-clés : accident, poids lourd

## **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

|   |           |
|---|-----------|
| <b>GLOSSAIRE.....</b>   | <b>9</b>  |
| <b>RÉSUMÉ.....</b>  | <b>11</b> |
| <b>1 - CONSTATS IMMÉDIATS ET ENGAGEMENT DE L'ENQUÊTE.....</b>           | <b>13</b> |
| 1.1 - Circonstances de l'accident.....                                  | 13        |
| 1.2 - Bilan humain et matériel.....                                     | 13        |
| 1.3 - Engagement et organisation de l'enquête.....                      | 13        |
| <b>2 - CONTEXTE DE L'ACCIDENT.....</b>                                  | <b>15</b> |
| 2.1 - L'infrastructure routière.....                                    | 15        |
| 2.1.1 -Caractéristiques.....  | 15        |
| 2.1.2 -Trafic, et accidentalité.....                                    | 16        |
| 2.2 - La météorologie.....  | 16        |
| <b>3 - COMPTE RENDU DES INVESTIGATIONS EFFECTUÉES.....</b>              | <b>17</b> |
| 3.1 - Résumé des témoignages.....                                       | 17        |
| 3.2 - L'ensemble routier accidenté.....                                 | 17        |
| 3.2.1 -Caractéristiques.....  | 17        |
| 3.2.2 -Entretien.....   | 18        |
| 3.2.3 -Expertises.....  | 18        |
| 3.3 - Le conducteur de l'ensemble routier accidenté.....                | 21        |
| 3.3.1 -Expérience et conditions d'emploi.....                           | 21        |
| 3.3.2 -Activité dans les jours précédant l'accident.....                | 21        |
| 3.3.3 -Activité le jour de l'accident.....                              | 21        |
| 3.3.4 -Dépistage alcoolémie et stupéfiants.....                         | 22        |
| 3.3.5 -Activité annexe.....   | 22        |
| 3.3.6 -État de santé du conducteur.....                                 | 22        |
| 3.4 - Le véhicule léger accidenté.....                                  | 23        |
| 3.4.1 -Caractéristiques et entretien.....                               | 23        |
| 3.4.2 -Expertise.....   | 23        |
| 3.5 - Les occupants du véhicule léger accidenté.....                    | 24        |
| <b>4 - DÉROULEMENT DE L'ACCIDENT ET DES SECOURS.....</b>                | <b>25</b> |
| 4.1 - Contexte local.....   | 25        |
| 4.2 - Circulation de l'ensemble routier et heurt du véhicule léger..... | 25        |
| 4.3 - Alerte et secours.....  | 26        |
| 4.4 - Bilan des victimes.....   | 26        |
| <b>5 - ANALYSE DES CAUSES ET FACTEURS ASSOCIÉS.....</b>                 | <b>27</b> |

|                            |           |
|----------------------------|-----------|
| <b>6 - CONCLUSION.....</b> | <b>29</b> |
|----------------------------|-----------|

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| <b>ANNEXES.....</b> | <b>31</b> |
|---------------------|-----------|

|  |    |
|--|----|
| Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête..... | 33 |
|--|----|

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| Annexe 2 : Plans de situation..... | 34 |
|------------------------------------|----|

|   |    |
|---|----|
| Annexe 3 : Position finale des véhicules..... | 35 |
|---|----|

Crédits photographiques

Gendarmerie nationale : photos n°3, 5, 8

BEA-TT : photos n°6, 7

Expert judiciaire : photos n°4

Internet : photos n°1, 2

## Glossaire

- **PR** : Point de repère (kilométrique)
- **SMUR** : Service mobile d'urgence et de réanimation
- **VSAV** : Véhicule de secours et d'assistance aux victimes



## Résumé

Le 30 mars 2010, vers 7h20 à Balaruc-les-Bains (Hérault), un ensemble routier qui circulait sur la route départementale 600 en direction de l'autoroute A9 se déporte sur la gauche, percute et écrase un véhicule léger qui circulait en sens inverse, quitte la route et finit sa course en contrebas de la chaussée dans la garrigue.

La collision fait 3 morts, les deux occupants du véhicule léger et le conducteur de l'ensemble routier.

La cause immédiate de l'accident est la perte de contrôle de l'ensemble routier qui a dévié de sa trajectoire et est venu heurter le véhicule léger qui circulait normalement dans l'autre sens.

La cause de la perte de contrôle de l'ensemble routier n'a pas pu être précisément identifiée.

Les investigations menées sur l'ensemble des aspects de l'accident n'ont pas conduit le BEA-TT à émettre de recommandations.

L'utilité du port de la ceinture par les conducteurs professionnels doit néanmoins être rappelée.



# **1 - Constats immédiats et engagement de l'enquête**

## **1.1 - Circonstances de l'accident**

Le 30 mars 2010, vers 7h20 à Balaruc-les-Bains (34), un ensemble routier qui circulait sur la route départementale 600 en direction de l'autoroute A9 se déporte sur la gauche, percute et écrase un véhicule léger (du service maritime et navigation Languedoc-Roussillon) qui circulait en sens inverse, quitte la route et finit sa course en contrebas de la chaussée dans la garrigue.

## **1.2 - Bilan humain et matériel**

La collision fait 3 morts, les deux occupants du véhicule léger et le conducteur de l'ensemble routier.

Les secours mobilisent plusieurs VSAV\* des sapeurs-pompiers, le camion de désincarcération et le médecin du SMUR\*.

L'accident mobilise également les gendarmes de la brigade territoriale de proximité de Gigan ainsi que ceux du peloton autoroutier de Poussan.

## **1.3 - Engagement et organisation de l'enquête**

A la demande du secrétaire d'État chargé des Transports, le directeur du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT) a ouvert, par décision du 10 mai 2010, une enquête technique sur cet accident.

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.

L'enquêteur du BEA-TT s'est rendu sur place et a pu disposer des résultats de l'enquête réalisée par la gendarmerie nationale, du rapport d'expertise judiciaire ainsi que des données relatives à l'infrastructure fournies par la direction départementale des territoires et de la mer de l'Hérault.

---

\* Terme figurant dans le glossaire



## 2 - Contexte de l'accident

### 2.1 - L'infrastructure routière

#### 2.1.1 - Caractéristiques

L'accident s'est produit sur la route départementale 600, sur le territoire de la commune de Balaruc-les-Bains au PR\* 2+700.

La route départementale 600 se situe à l'est de la commune de Balaruc-les-Bains. C'est un axe structurant du département qui relie Sète (pôle touristique et économique important) à l'autoroute A9.

C'est une route bidirectionnelle avec un profil en travers type comportant 2 voies de circulation de 3,50 m et un accotement de largeur variable. Elle s'élève pour traverser le massif de la Gardiole, la pente étant de l'ordre de 2% de part et d'autre du sommet de côte, situé à peu près à égale distance de Sète et de l'autoroute A9. A ce niveau, dans le sens A9 vers Sète, un créneau de dépassement comportant 3 voies de circulation est aménagé. La vitesse y est limitée à 90 km/h.

Au niveau de l'accident, la chaussée est en remblai par rapport au terrain naturel et comprend trois voies de circulation : une voie descendante de 3,60 m (sens Sète vers A9) et deux voies montantes de 3,40 m. Les deux sens de circulation sont séparés par une ligne blanche continue.

Les équipements de protection sont constitués d'une glissière métallique continue posée sur chaque accotement, en limite de la plate-forme.



Photo n° 1 : Vue de la RD 600 an niveau de l'accident  
(sens de circulation du poids-lourd)

\* Terme figurant dans le glossaire

### 2.1.2 - Trafic, et accidentalité

Le trafic moyen journalier annuel est de l'ordre de 15 000 véhicules par jour dont 11% de poids lourds.

Le nombre d'accidents corporels dénombrés sur les 8 km de la RD 600 entre Sète et l'A9 sur les 4 dernières années et les 6 premiers mois de l'année 2010 est le suivant.

| Année         | Nombre accidents | Tués     | Blessés hospitalisés | Blessés non hospitalisés |
|---------------|------------------|----------|----------------------|--------------------------|
| 2006          | 0                | 0        | 0                    | 0                        |
| 2007          | 3                | 2        | 4                    | 4                        |
| 2008          | 1                | 0        | 2                    | 2                        |
| 2009          | 2                | 1        | 2                    | 3                        |
| 2010 (6 mois) | 1                | 3        | 0                    | 0                        |
| <b>Total</b>  | <b>7</b>         | <b>6</b> | <b>8</b>             | <b>9</b>                 |

Le taux d'accidents corporels, calculé sur la période 2006-2010 s'élève à 35 accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus. Ce taux apparaît inférieur à la moyenne nationale pour ce type de route : le taux moyen en 2006 est en effet de 53 pour une route à 3 voies et de 67 pour une route à 2 voies.

En revanche la gravité est particulièrement élevée (près de 85 tués pour 100 accidents), mais compte tenu du faible nombre d'accidents sur la période, cet indicateur n'est pas très représentatif. Cette gravité tient au fait que dans les deux accidents les plus graves (3 et 2 tués) un poids lourd était impliqué.

## 2.2 - La météorologie

Le temps est nuageux et légèrement pluvieux. La température est de l'ordre de 8°C. La route est humide. Le jour n'est pas encore levé.

## **3 - Compte rendu des investigations effectuées**

### **3.1 - Résumé des témoignages**

Les résumés présentés ci-dessous sont établis par les enquêteurs techniques sur la base des déclarations (orales ou écrites), dont ils ont eu connaissance. Ils ne retiennent que les éléments qui paraissent utiles pour éclairer la compréhension et l'analyse des événements, et formuler des recommandations. Il peut donc exister des divergences entre les différentes déclarations, ou entre ces déclarations et des constats ou analyses présentés par ailleurs.

A 7h45, lors de l'arrivée des gendarmes sur les lieux de l'accident, aucun témoin des faits n'est présent ou ne se fait connaître. Grâce à un appel à témoins diffusé par la presse locale, plusieurs personnes se sont fait connaître auprès du service de gendarmerie chargé de l'enquête.

Leurs témoignages sont tous convergents. Le véhicule léger roulait normalement sur la voie de droite dans le sens montant. L'ensemble routier circulait normalement en sens inverse. Soudainement l'ensemble routier s'est déporté sur la gauche, à l'intérieur du virage, a traversé la voie de circulation montante centrale, est venu percuter et écraser le véhicule léger puis a terminé sa course en contre-bas dans la garrigue après avoir franchi la glissière de sécurité latérale.

Aucun élément extérieur déclencheur comme par exemple un éclatement de pneumatique de l'ensemble routier ou une manœuvre brusque d'un véhicule tiers n'a été observé.

Lorsque l'ensemble routier a quitté sa trajectoire, aucune manœuvre de rattrapage de celui-ci comme par exemple un coup de volant sur la droite ou une tentative de freinage n'a également été observée.

### **3.2 - L'ensemble routier accidenté**

L'ensemble routier accidenté appartient à la Société « Transports Vivies » implantée à Bruguères (Haute-Garonne) qui possède 25 poids lourds et emploie 28 personnes.

#### **3.2.1 - Caractéristiques**

L'ensemble routier accidenté est constitué d'un tracteur et d'une remorque.

Le tracteur est un véhicule de marque Volvo et de type FH 12. Son poids à vide est de 7,37 tonnes.



Photo n° 2 : Vue d'un tracteur similaire de type FH 12

Il a été acquis en 2005 par la société « Transports Vivies ».

La semi-remorque est de marque Fruehauf.

### **3.2.2 - Entretien**

Le tracteur a été mis en circulation en novembre 2005 et compte environ 717 000 km. Il semble apparemment en bon état général. Son contrôle technique était en cours de validité, le prochain contrôle technique devait être réalisé avant le 12 novembre 2010.

La semi remorque a été mise en circulation en février 2005. Elle est apparemment en bon état général. Le contrôle technique en cours de validité (prochain contrôle technique avant le 15 février 2011).

L'expertise réalisée à l'issue de l'accident n'a fait apparaître aucune anomalie mécanique pouvant expliquer le fait que le tracteur et sa remorque se soient déportés vers la gauche au moment de l'accident.

### **3.2.3 - Expertises**

#### **Les dégâts occasionnés à l'ensemble routier**

##### *Tracteur Volvo*

Le tracteur présente plusieurs traces de chocs : un choc frontal important et deux chocs latéraux.

La déformation de l'avant du tracteur est en forme d'arc de cercle. Cette déformation correspond au choc contre le véhicule léger. Des débris de la calandre rouge du tracteur ont d'ailleurs été retrouvés à l'intérieur du véhicule léger.

Les déformations du côté droit sont consécutives à une série de chocs occasionnés par la sortie de route de l'ensemble routier dans la garrigue : le réservoir de

gazole est enfoncé, les jantes du tracteur côté droit sont hors d'usage, l'un des pneumatiques arrière a déjanté.



Photo n°3 : Vue des dégâts occasionnés à l'avant et au côté droit du tracteur

Les déformations du côté gauche correspondent au choc du tracteur contre la remorque suite à la « mise en portefeuille » de l'ensemble routier. Les bouteilles à air et les batteries ont été endommagées.



Photo n°4 : Vue des dégâts occasionnés au côté gauche du tracteur

Le châssis du tracteur est vrillé.

#### *Remorque Fruehauf*

La remorque présente une déformation du plancher sous la sellette d'attelage et un enfoncement sur le coffre de rangement gauche correspondant au choc contre les roues jumelées du tracteur. La bâche latérale gauche a été endommagée dans l'accident.



Photo n°5 : Vue des dégâts occasionnés au côté gauche de la remorque

### **Le chronotachygraphe de l'ensemble routier**

L'ensemble routier est équipé d'un chronotachygraphe analogique à disque.

Les données extraites du disque de chronotachygraphe sont cohérentes avec les éléments recueillis concernant les durées de trajets effectués le jour de l'accident (cf paragraphe 3.3.3 ci-après).

Elles font apparaître une vitesse de circulation de l'ensemble routier légèrement supérieure à 80 km/h au moment de l'accident.

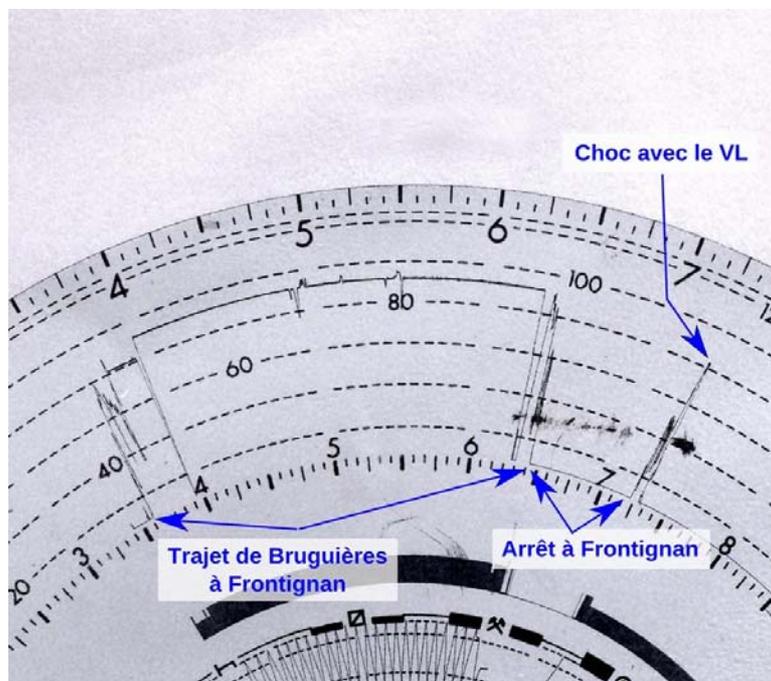


Photo n°6 : Vue de l'enregistrement du 30 mars 2010 sur le disque du chrono-tachygraphe du PL

### 3.3 - Le conducteur de l'ensemble routier accidenté

#### 3.3.1 - *Expérience et conditions d'emploi*

Le conducteur de l'ensemble routier est un homme de 50 ans.

Il est employé par la société de transport en qualité de conducteur routier depuis juillet 2006.

Il connaissait bien la route car il effectuait ce trajet environ deux fois par semaine.

#### 3.3.2 - *Activité dans les jours précédant l'accident*

L'exploitation des disques de chronotachygraphe des jours précédant l'accident n'a pas fait apparaître d'anomalie ou d'infraction à la réglementation.

#### 3.3.3 - *Activité le jour de l'accident*

L'ensemble routier a quitté son entrepôt de Bruguières vers 3h35 pour se rendre à Frontignan livrer 25 palettes de produits alimentaires.

Il est arrivé à Frontignan vers 6h25 après 2 heures 50 minutes de route.

Il a repris la route à 7h10, soit 45 minutes plus tard après les opérations de déchargement. Il devait alors se rendre à Béziers pour récupérer de la marchandise et la transporter à Toulouse.

L'accident est survenu vers 7h20, à Balaruc-les-Bains, après environ 10 minutes de route.

Le trajet effectué le 30 mars est détaillé dans le tableau ci-après.

| Horaire        | Durée de conduite                   | Durée des arrêts | Trajet   |
|----------------|-------------------------------------|------------------|--|
| 3h35           | <i>Départ de Bruguières (31)</i>    |                  |  |
| de 3h35 à 3h55 | 20 mn                               |                  | Le PL circule sur le réseau secondaire puis sur une voie rapide pour rejoindre l'autoroute |
| de 3h55 à 4h00 |                                     | 5 mn             | <i>Le PL est à l'arrêt (péage autoroutier)</i>   |
| de 4h00 à 6h25 | 2 h 25 mn                           |                  | Le PL circule sur l'autoroute puis sur le réseau secondaire                                |
| de 6h25 à 7h10 |                                     | 45 mn            | <i>Arrêt Frontignan pour déchargement des marchandises</i>                                 |
| de 7h10 à 7h20 | 10 mn                               |                  | Le PL circule sur le réseau secondaire   |
| 7h20           | <i>Accident à Balaruc-les-Bains</i> |                  |  |

Le trajet du 30 mars est représenté schématiquement sur la carte ci-après.



Schéma n°1 : Trajet de l'ensemble routier le 30 mars

### 3.3.4 - *Dépistage alcoolémie et stupéfiants*

Les dépistages d'alcoolémie et de stupéfiants effectués sur le conducteur de l'ensemble routier accidenté sont négatifs.

### 3.3.5 - *Activité annexe*

Les investigations effectuées auprès des opérateurs de téléphonie mobile n'ont révélé aucun appel entrant ou sortant sur les téléphones portables détenus par le conducteur au moment de l'accident.

### 3.3.6 - *État de santé du conducteur*

Le conducteur se présentait tous les ans à la médecine du travail.

Il était à jour de ses visites. La dernière visite médicale datait du 28 septembre 2009 où il avait été déclaré apte pour une durée de 8 mois à continuer sa profession. La visite suivante était prévue en mai 2010.

Il souffrait depuis deux ans environ d'un diabète non insulino-dépendant. Il n'avait pas d'autres problèmes de santé connus, mais se sentait fatigué.

Les témoins de l'accident indiquent que l'ensemble routier a dévié de sa trajectoire, percuté le véhicule léger, quitté la route et basculé dans la garrigue, sans qu'aucune manœuvre d'évitement n'ait été observée.

Il semble donc qu'à ce moment, le conducteur de l'ensemble routier n'assurait plus le contrôle du véhicule. Cette perte de contrôle pourrait être la conséquence d'un malaise. Les examens et analyse post mortem pratiqués sur le conducteur n'ont cependant pas permis de vérifier cette hypothèse.

### 3.4 - Le véhicule léger accidenté

Le véhicule léger accidenté appartient au Service maritime et navigation Languedoc Roussillon du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer.

#### 3.4.1 - *Caractéristiques et entretien*

Le véhicule accidenté est une Renault Twingo.

Mis en circulation en novembre 2004 et comptant environ 78 000 km, le véhicule est en bon état général.

#### 3.4.2 - *Expertise*

Le véhicule est écrasé par le poids lourd sur les  $\frac{3}{4}$  avant. La structure du véhicule s'est disloquée sur son avant gauche, le compartiment moteur est broyé jusqu'au tableau de bord. L'ensemble des airbags s'est déclenché sous la violence du choc. La roue avant gauche est écrasée et le pneumatique a éclaté sous la pression lors du passage de l'ensemble routier sur le véhicule.

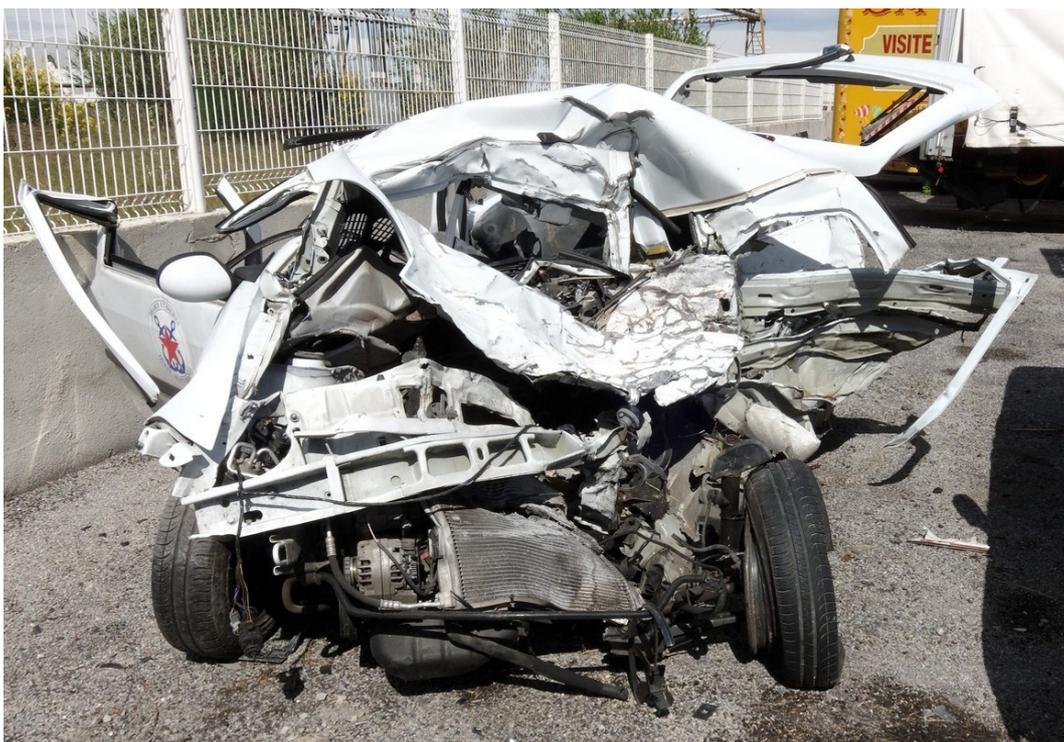


Photo n°7 : Vue des dégâts occasionnés au véhicule léger

### 3.5 - Les occupants du véhicule léger accidenté

Le véhicule léger est occupé par 2 personnes collègues de travail qui se rendaient sur leur lieu de travail.

Le conducteur, un homme de 43 ans était parti à 7h10 de son domicile de Poussan et avait récupéré son collègue, un homme de 47 ans au centre du village de Poussan.

Ils avaient ensuite pris la route afin de se rendre pour leur travail à Sète.



Schéma n°2 : Trajet du véhicule léger le 30 mars

Les dépistages d'alcoolémie et de stupéfiants effectués sur le conducteur du véhicule léger accidenté sont négatifs.

## 4 - Déroulement de l'accident et des secours

### 4.1 - Contexte local

Il fait nuit, le temps est nuageux, il bruine légèrement et la route est humide.

Cette section de route est composée d'une voie descendante avec une légère courbe à gauche et de deux voies montantes. Une ligne blanche continue sépare la voie descendante des voies montantes.

### 4.2 - Circulation de l'ensemble routier et heurt du véhicule léger

Un ensemble routier circule sur la route départementale 600 dans le sens Sète-Poussan.

Vers 7h20, à la hauteur de Balaruc-les-Bains, alors qu'il roule à environ 80 km/h sur la voie de circulation descendante dans une courbe à gauche, l'ensemble routier se déporte pour une raison inconnue sur la gauche, traverse les 3 voies et percute un véhicule léger circulant en sens inverse sur la voie de droite.

Le véhicule léger est écrasé sur place.

L'ensemble routier arrache la glissière de sécurité et continue sa route en contre-bas de la chaussée dans la garrigue où il s'immobilise.

Le conducteur de l'ensemble routier est éjecté de sa cabine et retombe dans la garrigue.



Photo n°8 : Position finale de l'ensemble routier et du véhicule léger

### **4.3 - Alerte et secours**

Les secours sont alertés dans les instants suivant l'accident par un automobiliste témoin et se rendent immédiatement sur place. Les secours mobilisent plusieurs VSAV\* des sapeurs pompiers, le camion de désincarcération et le médecin du SMUR\*.

L'accident mobilise également les gendarmes de la brigade territoriale de proximité de Gigean ainsi que ceux du peloton autoroutier de Poussan.

La circulation sur la route départementale est totalement interrompue et une déviation est mise en place. La circulation ne sera rétablie que vers 12h00 après l'enlèvement des véhicules accidentés.

### **4.4 - Bilan des victimes**

Les deux occupants du véhicule léger situés aux places avant sont tués sur le coup.

Le conducteur de l'ensemble routier qui a été éjecté de sa cabine à la suite de l'accident décède une heure après l'accident malgré les soins qui lui sont prodigués par les secours.

---

\* Terme figurant dans le glossaire

## 5 - Analyse des causes et facteurs associés

La cause immédiate de l'accident est la perte de contrôle de l'ensemble routier qui a dévié de sa trajectoire et est venu heurter le véhicule léger qui circulait normalement dans l'autre sens.

La cause de la perte de contrôle de l'ensemble routier n'a pas pu être identifiée.

Les investigations menées par les enquêteurs judiciaires ont permis d'écarter les causes possibles suivantes :

- *une anomalie de l'infrastructure*
- *un problème mécanique de l'ensemble routier.* L'expertise réalisée sur l'ensemble routier ne fait apparaître aucune anomalie mécanique pouvant expliquer que le tracteur et sa remorque se soient déportés sur la gauche et notamment aucun problème sur le système de freinage ou sur un pneumatique.
- *une erreur de conduite due à un événement extérieur.* Les témoignages recueillis n'ont pas révélés d'éléments extérieurs tels qu'une manœuvre dangereuse d'un véhicule tiers ou un coup de frein pouvant expliquer que l'ensemble routier se soit déporté.
- *une erreur de conduite due à l'utilisation du téléphone portable.* Les investigations effectuées n'ont révélé aucune utilisation des téléphones portables détenus par le conducteur de l'ensemble routier au moment de l'accident.

Les investigations relatives à l'état de santé du conducteur de l'ensemble routier n'ont pas révélé de problèmes de santé pouvant le rendre inapte à la conduite d'un ensemble routier. Cette personne bénéficiait d'un suivi médical régulier, la dernière visite médicale datant de 6 mois.

Les investigations ont cependant montré qu'aucune manœuvre de l'ensemble routier visant à récupérer sa trajectoire avant le choc avec le véhicule léger telle que coup de volant ou coup de frein n'a été observée, ce qui montre que le conducteur n'était plus en état de contrôler son véhicule.

La cause précise de la déviation de trajectoire et de l'absence de manœuvre de l'ensemble routier visant à récupérer sa trajectoire avant le choc avec le véhicule léger n'a pu être déterminée. Parmi les hypothèses possibles telles que l'hypovigilance, une activité annexe, un malaise,... l'hypothèse d'un malaise du conducteur paraît la plus plausible.

Les examens et analyses pratiqués post mortem sur le conducteur n'ont cependant pas permis de vérifier cette hypothèse.

Le conducteur de l'ensemble routier qui est décédé n'avait pas attaché sa ceinture de sécurité et avait été éjecté de sa cabine à la suite de l'accident. Il est probable que si cette personne avait été attachée, la gravité de ses blessures aurait été fortement diminuée et elle n'aurait probablement pas succombé à celles-ci.



## **6 - Conclusion**

La cause de la perte de contrôle de l'ensemble routier n'a pas pu être précisément identifiée.

Les investigations menées sur l'ensemble des aspects de l'accident n'ont pas conduit le BEA-TT à émettre de recommandations.

L'utilité du port de la ceinture par les conducteurs professionnels doit néanmoins être rappelée.



# ANNEXES

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête

Annexe 2 : Plans de situation

Annexe 3 : Position finale des véhicules



# Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête



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

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

*Le Directeur*

La Défense, le 10 mai 2010

**BEA-TT 2010-005**

## 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 impliquant un véhicule léger et un poids lourd sur la commune de Balaruc-le-Vieux (Hérault) le 30 mars 2010, et la demande du ministre chargé des transports,

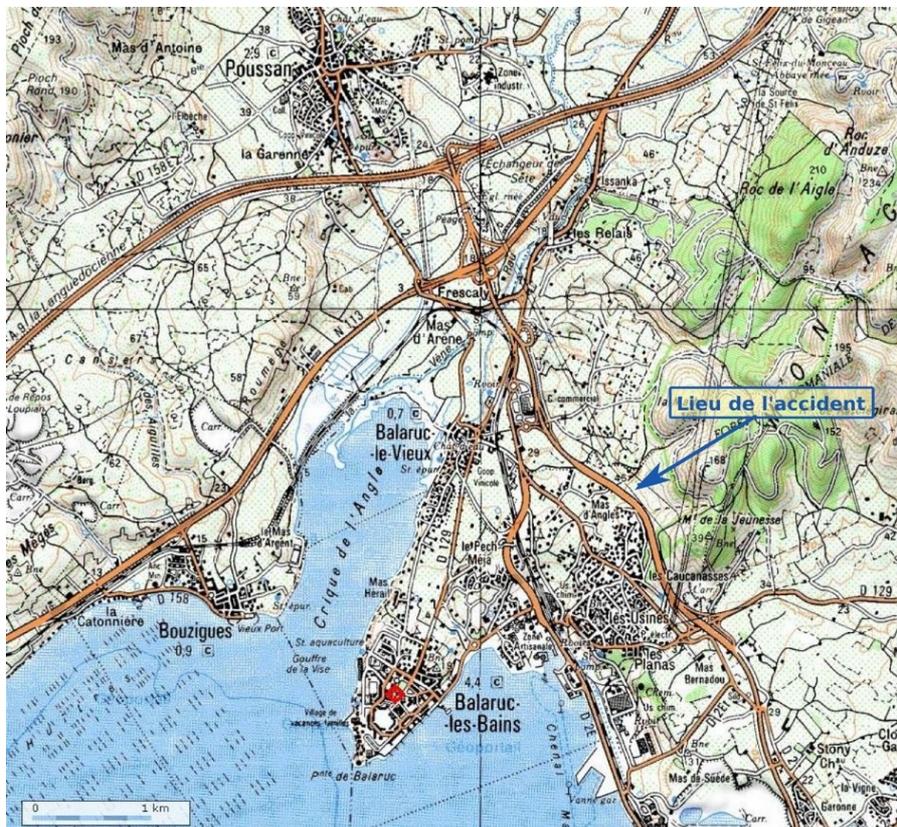
## DECIDE

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 impliquant un véhicule léger et un poids lourd sur la commune de Balaruc-le-Vieux (Hérault) le 30 mars 2010.

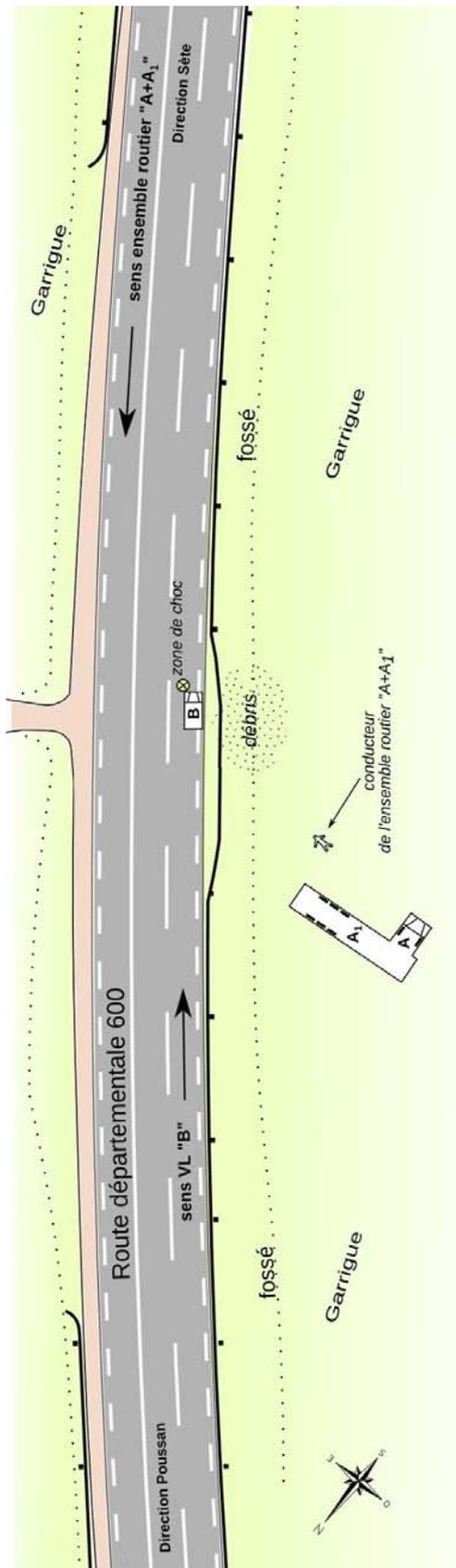
Le directeur du BEA-TT

Jean-Gérard KOENIG

## Annexe 2 : Plans de situation



### Annexe 3 : Position finale des véhicules



Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergies 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 Défense cedex  
Tél. : 01 40 81 21 83 - Fax : 01 40 81 21 50  
cgpc.beatt@developpement-durable.gouv.fr  
www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr