

**BEA-TT**

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

*Rapport d'enquête technique  
sur la collision entre deux poids lourds  
survenue le 15 juillet 2010  
sur la RD 974 à Asnières-lès-Dijon (21)*

*mars 2011*



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-2010-011

**Rapport d'enquête technique  
sur la collision entre deux poids lourds  
survenue le 15 juillet 2010  
sur la RD 974 à Asnières-lès-Dijon (21)**

# **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 deux poids lourds survenue le 15 juillet 2010 sur la RD 974 à Asnières-lès-Dijon (21)

N°ISRN : EQ-BEAT--11-4--FR

Proposition de mots-clés : transport de marchandises, route départementale, zone de dépassement, visibilité

### 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, codifié aux articles L. 1621-1 à 1622-2 du code des transports, 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 - Secours et bilan.....	13
1.3 - Engagement et organisation de l'enquête.....	13
<b>2 - CONTEXTE DE L'ACCIDENT.....</b>	<b>15</b>
2.1 - Infrastructure routière.....	15
2.1.1 -Caractéristiques.....	15
2.1.2 -Trafic et accidentalité.....	16
2.2 - Conditions météorologiques.....	16
<b>3 - COMPTE RENDU DES INVESTIGATIONS EFFECTUÉES.....</b>	<b>17</b>
3.1 - État des lieux après l'accident.....	17
3.2 - Résumé des témoignages.....	18
3.2.1 -Conducteurs de poids lourds suivant l'ensemble routier B.....	18
3.2.2 -Conducteurs de poids lourds circulant dans le même sens que l'ensemble routier A.....	19
3.3 - Ensemble routier A (tracteur + semi-remorque).....	20
3.4 - Ensemble routier B (tracteur + semi-remorque).....	21
3.5 - Conducteur de l'ensemble routier A.....	22
3.5.1 -Expérience et conditions d'emploi.....	22
3.5.2 -Activité dans la période précédant l'accident.....	23
3.5.3 -Dépistage alcoolémie et stupéfiants.....	23
3.5.4 -Activités annexes.....	23
3.5.5 -Situation médicale.....	23
3.6 - Conducteur de l'ensemble routier B.....	23
3.6.1 -Expérience et conditions d'emploi.....	23
3.6.2 -Activité dans la période précédant l'accident.....	24
3.6.3 -Dépistage alcoolémie et stupéfiants.....	24
3.6.4 -Activités annexes.....	24
<b>4 - DÉROULEMENT DE L'ACCIDENT ET DES SECOURS.....</b>	<b>25</b>
4.1 - Trajets préalables à l'accident.....	25
4.1.1 -Ensemble routier A.....	25
4.1.2 -Ensemble routier B.....	25
4.2 - Accident.....	25
4.3 - Post-accident.....	26

4.4 - Secours.....	26
<b>5 - ANALYSE DES CAUSES ET FACTEURS ASSOCIÉS, ORIENTATIONS PRÉVENTIVES.</b>	<b>27</b>
5.1 - Facteurs liés à la conduite de l'ensemble routier A .....	27
5.2 - Facteurs liés à l'infrastructure routière.....	28
<b>6 - CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....</b>	<b>31</b>
6.1 - Causes de l'accident.....	31
6.2 - Recommandation.....	31
<b>ANNEXES.....</b>	<b>33</b>
Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête.....	35
Annexe 2 : Plans.....	36
2-1 Plan de situation.....	36
2-2 Plan de l'infrastructure.....	37
Annexe 3 : Photographies.....	38
Annexe 4 : Données du chronotachygraphe du tracteur A.....	42

# Glossaire

- CODIS : Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
- TMAJ : Trafic Moyen Journalier Annuel
- VSAV : Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes
- VSR : Véhicule de Secours Routier



## Résumé

Le jeudi 15 juillet 2010 à 03h15, un ensemble routier semi-remorque, circulant sur la RD 974 dans le sens Langres-Dijon, à la hauteur de la commune d'Asnières-lès-Dijon (Côte-d'Or), se déporte vers la gauche et vient percuter un autre ensemble routier semi-remorque circulant en sens inverse.

Le bilan est de deux tués, les conducteurs des deux camions.

La cause de l'accident est le déport sur la gauche de l'un des ensembles routiers pour une raison qui n'a pas pu être déterminée avec certitude.

Les hypothèses qui peuvent être émises sont un assoupissement de son conducteur, un malaise entraînant une perte de conscience ou une tentative de dépassement d'un autre véhicule non identifié.

L'examen des circonstances de cet accident a conduit le BEA-TT à émettre une recommandation portant sur le réexamen de la possibilité de dépasser qui est laissée aux usagers dans cette zone.



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

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

Le jeudi 15 juillet 2010 à 03h15, un ensemble routier semi-remorque, circulant sur la RD 974 dans le sens Langres-Dijon, à la hauteur de la commune d'Asnières-lès-Dijon (Côte-d'Or), se déporte vers la gauche et vient percuter un autre ensemble routier semi-remorque circulant en sens inverse.

## **1.2 - Secours et bilan**

Les sapeur-pompier, arrivés sur place, constatent le décès des deux conducteurs et procèdent à leur désincarcération.

Il n'y avait pas de passager dans les ensembles routiers ni d'autre véhicule impliqué dans l'accident.

Le bilan est de deux tués, les conducteurs des deux ensembles routiers.

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

A la demande du ministre chargé des Transports, le directeur du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT) a ouvert par décision du 16 juillet 2010, une enquête technique sur cet accident.

L'enquêteur du BEA-TT a pu disposer du dossier de l'enquête préliminaire réalisée par la gendarmerie nationale ainsi que des données relatives à l'infrastructure fournies par les services du conseil général de la Côte-d'Or.



## 2 - Contexte de l'accident

### 2.1 - Infrastructure routière

#### 2.1.1 - Caractéristiques

La RD 974 en Côte-d'Or est l'ex-RN 74 qui reliait Dijon à Langres ; elle est doublée par l'autoroute A 31 mais conserve un rôle important du fait de sa gratuité et de son intérêt pour la desserte de la zone nord de Dijon, par l'échangeur de Til-Châtel situé à 25 km (voir plan de situation en annexe 2-1).

L'accident s'est produit au PR 55+700, sur la commune d'Asnières-lès-Dijon, à environ 2 km au nord de l'échangeur avec la RN 274 (rocade est de Dijon) et à 400 m au sud d'un carrefour avec la RD 104 (voir plan en annexe 2-2).

A cet endroit, la route est en ligne droite ; la chaussée bidirectionnelle comporte deux voies de 3,60 m, bordées par des accotements gravillonnés de 1,50 m de largeur, puis des fossés herbeux. L'ensemble du revêtement est en bon état.

L'emplacement de l'accident se situe dans une « cuvette » ; la visibilité est d'environ 400 m dans les deux directions.

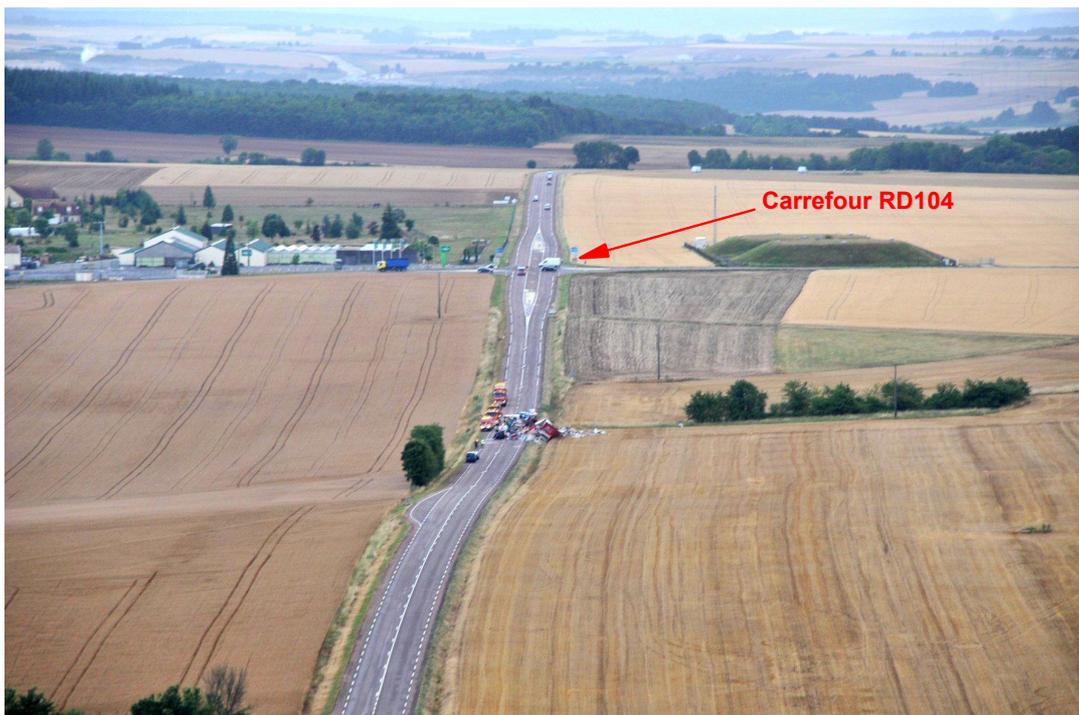


Fig 1 – Vue aérienne de la zone d'accident  
(en regardant vers Langres)

La signalisation horizontale consiste en deux bandes de rive et une bande axiale discontinue ; elle est en bon état.

Cette section de route ne fait pas l'objet d'une limitation de vitesse particulière, par rapport au code de la route (90 km/h pour les véhicules légers et 80 km/h pour les poids lourds).

### **2.1.2 - Trafic et accidentalité**

Le trafic moyen journalier annuel est de 11 103 véhicules par jour (TMJA 2008) dont 10,20% de poids lourds.

Les vitesses moyennes suivantes ont été relevées en heure creuse de jour :

Sens	Tous véhicules	VL	PL
Dijon - Langres	75 km/h	76 km/h	72 km/h
Langres - Dijon	84 km/h	92 km/h	80 km/h

Aucun accident corporel n'a été recensé à proximité durant la période 2005-2009.

## **2.2 - Conditions météorologiques**

L'accident a eu lieu de nuit par temps sec et une température de 17° C.

### 3 - Compte rendu des investigations effectuées

#### 3.1 - État des lieux après l'accident

L'état des lieux à l'arrivée des secours est représenté ci-dessous :

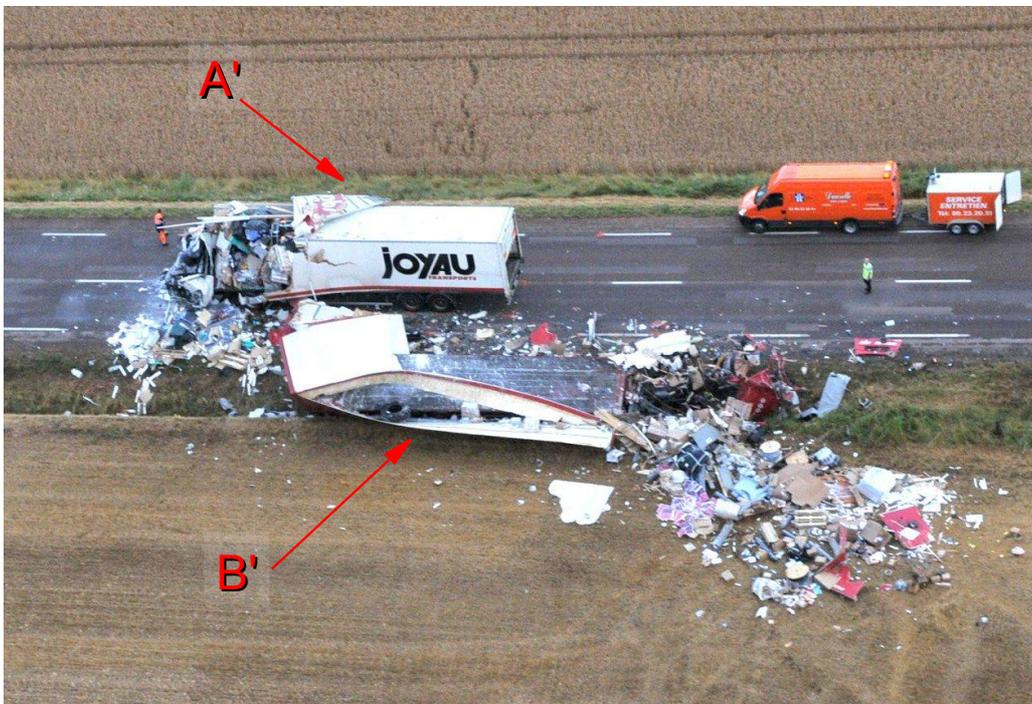
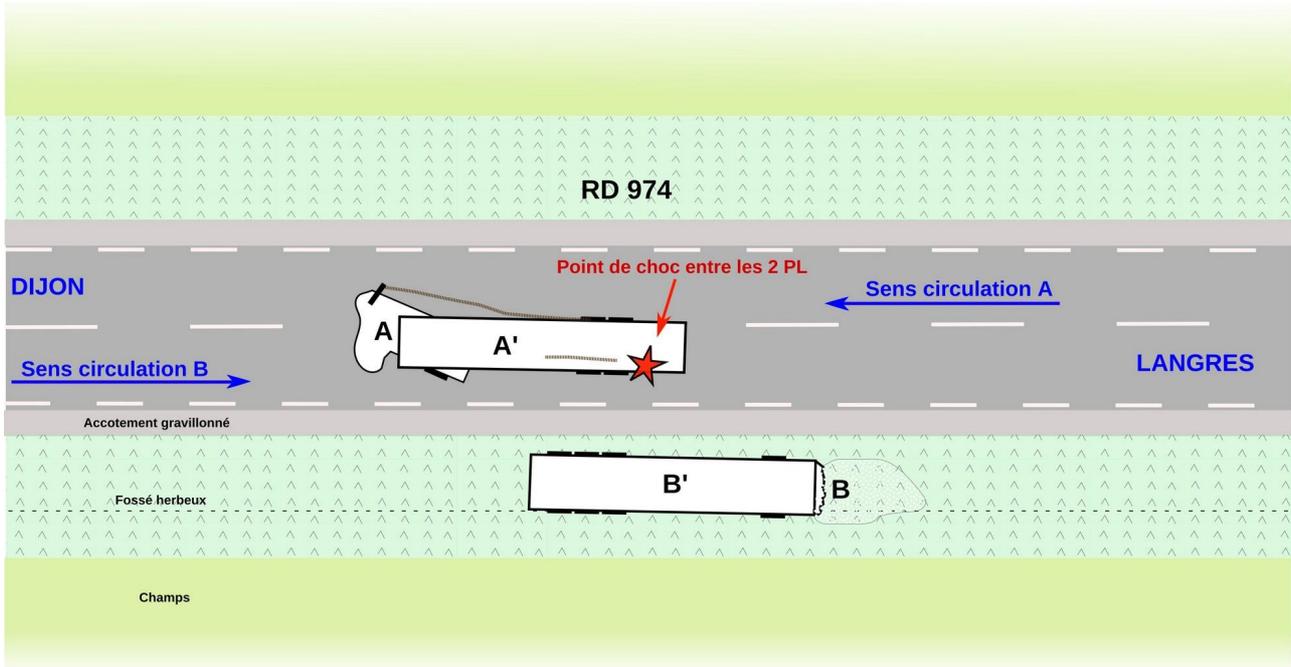


fig 2 – Position des véhicules après l'accident (schéma et photographie)

L'ensemble routier tracteur A + semi-remorque A', venant de la direction de Langres, se trouve sur la voie de gauche, légèrement à cheval sur la ligne médiane. La cabine est en majeure partie détruite ; l'avant de la semi-remorque est éventré et une partie du chargement est répandue sur la chaussée (voir photos en annexe 3).

L'ensemble routier tracteur B + semi-remorque B', venant de la direction de Dijon, se trouve dans le fossé sur sa droite. La cabine est entièrement détruite ; la semi-remorque est totalement éventrée et le chargement répandu dans le champ contigu.

## **3.2 - Résumé des témoignages**

Les résumés des témoignages 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 pour formuler des recommandations. Il peut exister des divergences entre les différentes déclarations, ou entre ces déclarations et des constats ou analyses présentés par ailleurs.

Les témoignages recueillis ont été ceux de deux conducteurs de poids lourds suivant l'ensemble routier B (tracteur + semi-remorque), ainsi que de deux autres conducteurs de poids lourds circulant dans le même sens que l'ensemble routier A (tracteur + semi-remorque).

### **3.2.1 - Conducteurs de poids lourds suivant l'ensemble routier B**

#### *Premier conducteur*

Il indique qu'il était parti, vers 03h05, d'une plate-forme logistique située à Dijon, où il avait chargé un lot de messagerie. L'ensemble routier B venait de partir du même entrepôt peu de temps auparavant.

Il était suivi par un troisième ensemble routier qui venait également de charger au même endroit. Bien que travaillant pour trois entreprises différentes, les trois conducteurs se connaissaient.

Il devait livrer son chargement à Saint-Geosmes, au sud de Langres ; il a emprunté la rocade de Dijon, puis la RD 974. Il n'avait pas l'ensemble routier B en vue, celui-ci devait se trouver 1 km devant.

Au giratoire qui est situé après l'échangeur entre la rocade de Dijon et la RD 974 (giratoire dit « de Valmy »), il a croisé deux camions d'une entreprise de transport réfrigéré dont le premier lui a fait des appels de phares et a allumé ses feux de détresse.

Environ 800 m plus loin, il a vu une grosse masse noire en travers de la chaussée ; il a commencé à se déporter sur la gauche pour la dépasser, mais comme le camion qui le suivait était en train de le doubler, il a dû rester sur la voie de droite et s'arrêter juste avant l'obstacle. Le camion suivant a dépassé l'obstacle et s'est arrêté un peu plus loin.

Il a allumé ses feux de détresse pour avertir les usagers venant de Dijon, puis il est descendu de sa cabine et a aperçu les deux camions accidentés ; il a alors appelé les secours.

Il a constaté le décès des deux conducteurs accidentés et a attendu l'arrivée des secours.

#### *Deuxième conducteur*

Il indique être parti de l'entrepôt à Dijon à 03h08.

Sur la RD 974, le poids lourd qui le précédait a freiné brusquement en se déportant légèrement sur la gauche. Lui-même a freiné et s'est déporté sur la gauche, il a alors vu un autre poids lourd immobilisé en face de lui.

Il est passé entièrement sur la voie de gauche et a dépassé le camion immobilisé ; il s'est ensuite rabattu sur la droite et s'est arrêté environ 150 m plus loin.

Il est descendu de sa cabine et est retourné vers le camion immobilisé, il a alors vu un deuxième poids lourd complètement éventré dans le fossé.

Il est descendu dans le fossé porter secours au conducteur, mais il a constaté son décès.

Il est ensuite retourné vers le camion immobilisé sur la chaussée, mais sa cabine était complètement écrasée et il ne pouvait rien faire.

Il a également indiqué que juste avant qu'il ne s'arrête après avoir dépassé le lieu de l'accident, une voiture venant en sens inverse lui a fait des appels de phares ; ce véhicule ne s'est pas arrêté.

### **3.2.2 - Conducteurs de poids lourds circulant dans le même sens que l'ensemble routier A**

Les conducteurs des deux camions d'une entreprise de transport réfrigéré, qui ont été mentionnés dans le témoignage du premier conducteur suivant l'ensemble routier B, ont été retrouvés et entendus par les enquêteurs judiciaires.

Il effectuaient une livraison cette nuit là et se suivaient ; ils reconnaissent être passé sur les lieux vers l'heure de l'accident mais ils n'ont absolument rien remarqué.

Ils pensent qu'ils devaient se trouver devant le camion accidenté (ensemble A), car sinon, ils n'auraient pas pu ne pas le voir et se seraient arrêtés.

Le premier conducteur nie avoir fait des appels de phares au croisement d'autres camions ; le deuxième n'a rien remarqué.

### 3.3 - Ensemble routier A (tracteur + semi-remorque)

Le tracteur appartient à la société TRANSAL, entreprise de messagerie basée à Dijon ; la semi-remorque appartient à la société JOYAU, entreprise de transport basée en Vendée et possédant un entrepôt dans la banlieue de Dijon.

#### *Caractéristiques*

Le tracteur A est de marque VOLVO, type FH.

Sa date de première mise en circulation est le 22/01/2009.

Il avait satisfait à un contrôle technique le 20/01/2010, à 167 451 km au compteur ; ce contrôle était valide jusqu'au 20/01/2011.

La semi-remorque A' est de marque ASCA.

Sa date de première mise en circulation est le 17/01/2003.

Aucune expertise mécanique n'a été réalisée.

#### *Analyse de l'enregistrement du chronotachygraphe*

Le tracteur était équipé d'un chronotachygraphe numérique de marque Siemens.

L'état de destruction du chronotachygraphe ne permettait pas le téléchargement des données enregistrées, au moyen d'une clé de téléchargement et d'une « carte contrôleur » ; toutefois, ces données ont pu être récupérées par un laboratoire spécialisé. On peut noter que la carte du conducteur a été retrouvée dans l'appareil.

Ceci a permis de reconstituer les dix dernières secondes d'enregistrement, correspondant à un parcours du camion de 172 mètres. Ces données sont illustrées par le graphique ci-après (voir également le tableau en annexe 4).

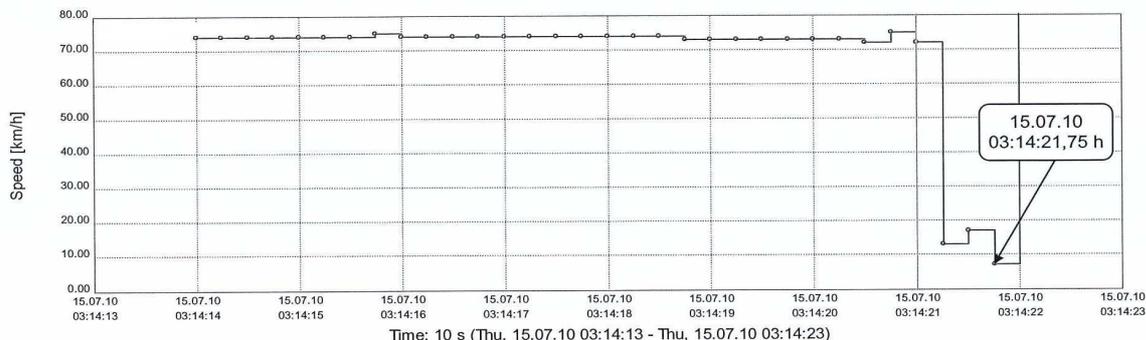


fig 3 – Diagramme vitesse/temps de l'ensemble routier A

On voit que le poids lourd circulait à une vitesse comprise entre 72 et 79 km/h dans les dix dernières secondes précédant l'accident.

Une chute brutale de la vitesse à 03:14:21, de 72 à 13 km/h (soit une décélération de 65,56 m/s<sup>2</sup>), indique l'instant du choc. Il n'y a pas eu de freinage préalable.

Les variations de vitesse indiquent une conduite sans régulateur.

### **3.4 - Ensemble routier B (tracteur + semi-remorque)**

Le tracteur et la semi-remorque appartiennent à la société MBS Marne, entreprise de messagerie basée à Châlons-en-Champagne.

#### *Caractéristiques*

Le tracteur B est de marque RENAULT type Premium.

Sa date de première mise en circulation est le 05/01/2009.

Il avait satisfait à un contrôle technique le 08/01/2010, à 109 770 km au compteur ; ce contrôle était valide jusqu'au 08/01/2011.

Ce véhicule était encore sous garantie du constructeur (moins de deux ans et 300 000 km).

La semi-remorque B' était de marque GENERAL TRAILERS.

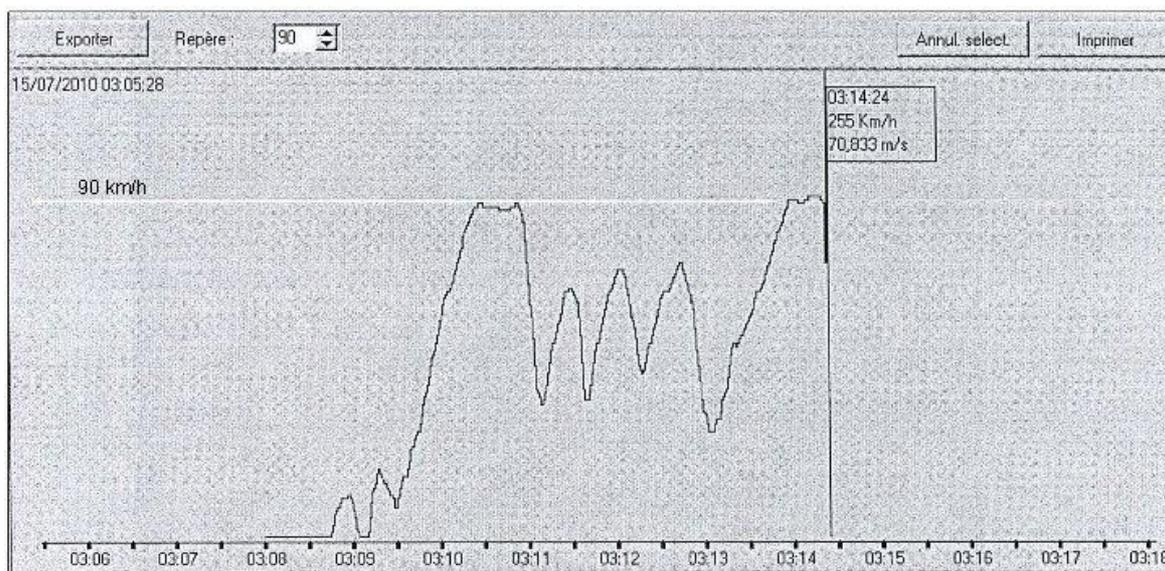
Sa date de première mise en circulation est le 08/01/2004.

Elle avait satisfait à un contrôle technique le 08/01/2010 ; ce contrôle était valide jusqu'au 08/01/2011.

Aucune expertise mécanique n'a été réalisée.

#### *Analyse de l'enregistrement du chronotachygraphe*

Les données de l'enregistrement du chronotachygraphe ont pu être exploitées, permettant d'obtenir le graphique ci-après :



**fig 4 - Enregistrement du chronotachygraphe de l'ensemble routier B**

Une vitesse de 255 km/h est indiquée à 03:14:24; cet enregistrement aberrant est, à l'évidence, une conséquence du choc que l'on peut ainsi situer à 03:14:23, à une vitesse de 73 km/h.

On peut noter que pendant les 25 secondes qui ont précédé (depuis 03:13:58 environ), l'ensemble routier circulait à vitesse proche de 90 km/h ce qui est supérieur à la limite autorisée. En voyant un poids lourd arriver en face de lui, le conducteur n'a sans doute pas eu le temps de freiner, mais celui de lever le pied de l'accélérateur. Sa position finale après le choc montre qu'il a également donné un coup de volant vers la droite.

## **3.5 - Conducteur de l'ensemble routier A**

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

Âgé de 39 ans, ce conducteur de nationalité russe était titulaire du permis C depuis le 06/06/2001 et E depuis le 15/05/2003 (validité jusqu'au 25/08/2014).

Il était titulaire d'une attestation de FCOS en date du 01/01/2006 (valable 5 ans) ainsi que d'un certificat de formation pour le transport des marchandises dangereuses, en date du 16/09/2009 (également valable 5 ans).

Il était employé comme intérimaire par la société TRANSAL de Dijon, entreprise spécialisée dans le transport de messagerie.

Employé régulièrement comme intérimaire, ce conducteur donnait satisfaction à son employeur qui lui confiait toujours le même tracteur ; il n'avait pas d'antécédents infractionnistes connus.

### **3.5.2 - *Activité dans la période précédant l'accident***

L'examen de la carte conducteur n'a révélé aucune infraction à la réglementation des transports dans la semaine ayant précédé l'accident.

Le conducteur a pris en charge l'ensemble routier A le 15 juillet 2010 à 00h43, à un entrepôt de la société TRANSAL situé à Champigneulle près de Nancy (54) ; il était chargé d'une cargaison de messagerie qu'il devait ramener à Dijon.

Il avait bénéficié auparavant de 31h00 de repos consécutif ; toutefois il était parti de Dijon la veille à 22h20 au volant d'un véhicule de la société pour se rendre à Champigneulle.

Au moment de l'accident, il conduisait l'ensemble routier depuis 2h31 et avait parcouru environ 210 km. Ceci représente une moyenne d'environ 84 km/h qui conduit à penser que la plus grande partie du trajet avait été effectuée sur l'auto-route A 31 avec probablement une sortie à Til-Châtel pour rejoindre Dijon-nord par la RD 974.

### **3.5.3 - *Dépistage alcoolémie et stupéfiants***

Les dépistages d'alcoolémie et de stupéfiants se sont avérés négatifs.

### **3.5.4 - *Activités annexes***

Les recherches ont révélé que le conducteur n'utilisait pas de téléphone portable au moment de l'accident.

### **3.5.5 - *Situation médicale***

Les examens médicaux post-mortem ont conclu à un décès consécutif à l'accident ; toutefois aucune analyse détaillée n'a été menée.

Le conducteur avait passé sa dernière visite médicale d'aptitude au permis de conduire dans le courant de l'année 2009.

## **3.6 - *Conducteur de l'ensemble routier B***

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

Agé de 34 ans, ce conducteur était titulaire des permis C et E depuis le 29/12/1994.

Il était titulaire d'une attestation de FCOS en date du 31/05/2006 (valable 5 ans), ainsi que d'un certificat de formation pour le transport des marchandises dangereuses, en date du 11/04/2008 (également valable 5 ans).

Il était employé, depuis 2010, par la société MBS Champagne, entreprise spécialisée dans le transport de messagerie.

### **3.6.2 - *Activité dans la période précédant l'accident***

Il était uniquement employé sur la navette Châlons-en-Champagne – Dijon et retour qui s'effectuait de nuit.

La nuit de l'accident, il avait quitté le dépôt de l'entreprise à Châlons-en-Champagne le 14 juillet à 22h00 pour arriver à la plate-forme Dijon Transit Express à 01h30 et en repartir à 03h00 après chargement.

### **3.6.3 - *Dépistage alcoolémie et stupéfiants***

Les dépistages d'alcoolémie et de stupéfiants se sont avérés négatifs.

### **3.6.4 - *Activités annexes***

Les recherches ont révélé que le conducteur n'utilisait pas de téléphone portable au moment de l'accident.

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

### **4.1 - Trajets préalables à l'accident**

#### **4.1.1 - Ensemble routier A**

Le conducteur est parti de Dijon le 14 juillet à 22h20, au volant d'un véhicule de l'entreprise de transport qui l'employait à titre d'intérimaire, pour se rendre au dépôt de Champigneulle, près de Nancy (54).

A ce dépôt, il a pris en charge l'ensemble routier A transportant un lot de messagerie ; il est reparti en direction de Dijon à 00h43.

#### **4.1.2 - Ensemble routier B**

Le conducteur a quitté le dépôt de l'entreprise de transport qui l'employait à Châlons-en-Champagne, le 14 juillet à 22h00, au volant de l'ensemble routier B.

Il est arrivé à la plate-forme Dijon Transit Express à 01h30 et en est reparti pour Châlons-en-Champagne à 03h00, après chargement d'un lot de messagerie.

Il était suivi, à quelque distance, par deux autres poids lourds ayant chargé au même endroit et se rendant dans la même direction.

### **4.2 - Accident**

Vers 03h15, le jeudi 15 juillet, l'ensemble routier A circule sur la RD 974 en direction de Dijon, à une vitesse d'environ 75 km/h.

Après le carrefour avec la RD 104, à la hauteur de la commune d'Asnières-lès-Dijon, il se déporte sur la gauche pour une raison qui n'a pas pu être déterminée. Les hypothèses qui peuvent être émises sont un assoupissement, un malaise entraînant une perte de conscience ou une tentative de dépassement du conducteur.

Le conducteur de l'ensemble routier B qui arrive en sens inverse à une vitesse proche de 90 km/h n'a que le temps de lever le pied de l'accélérateur et de donner un coup de volant vers la droite, sans pour autant parvenir à éviter le choc.

Aucun des deux véhicules ne freine et le choc se produit à une vitesse de 72 km/h pour l'ensemble A et de 73 km/h pour l'ensemble B.

Les deux conducteurs sont tués sur le coup

L'ensemble B termine sa course dans le fossé, la cabine entièrement détruite, tandis que l'ensemble A reste sur la chaussée, la cabine également très endommagée.

### **4.3 - Post-accident**

Le poids lourd qui suit l'ensemble B sans l'avoir en vue aperçoit soudain l'ensemble A immobilisé sur la chaussée et parvient à s'arrêter juste avant.

Un autre poids lourd qui est en train de doubler le précédent, ne parvient pas à s'arrêter avant le lieu de l'accident, mais contourne l'ensemble A en passant sur la voie de gauche (et probablement aussi en roulant sur l'accotement gravillonné de gauche), puis se rabat et va s'arrêter un peu plus loin.

Il semble qu'un sur-accident ait été évité de peu.

### **4.4 - Secours**

L'alerte est donnée par des appels au Codis, des premiers conducteurs de poids lourds arrivés sur les lieux et d'un riverain, à 03h17.

Les premiers véhicules (1 VSAV et 2 VSR), partis de Dijon à 03h19, arrivent sur les lieux à 03h26.

Le décès des deux conducteurs est constaté et leur désincarcération dure jusqu'à 05h23.

Une déviation de la RD 974 a été mise en place dès 04h00 ; après évacuation des épaves et balayage de la chaussée, la circulation est rétablie à 13h00.

## 5 - Analyse des causes et facteurs associés, orientations préventives

### 5.1 - Facteurs liés à la conduite de l'ensemble routier A

La cause du déport sur la gauche de l'ensemble routier A n'a pas pu être établie avec certitude.

Bien qu'il n'y ait pas eu d'expertise technique du véhicule, la cause mécanique paraît pouvoir être écartée ; en effet, le tracteur était peu âgé (moins de 2 ans) et en bon état d'entretien.

La cause est donc très probablement d'origine humaine ; dans ce domaine, on peut émettre trois hypothèses.

#### 1) *Assoupissement du conducteur*

Le fait que l'accident ait eu lieu de nuit, dans la plage horaire où l'on constate le plus grand nombre de phénomènes d'endormissement au volant peut faire pencher vers cette hypothèse.

Toutefois, d'autres éléments ne plaident pas dans ce sens :

- le conducteur était habitué à la conduite de nuit ;
- ses horaires de travail n'étaient pas susceptibles d'avoir provoqué une fatigue excessive ;
- il avait quitté l'autoroute peu avant et était proche de son lieu de destination ;
- il n'utilisait pas de régulateur de vitesse.

#### 2) *Malaise du conducteur*

Un malaise ayant entraîné une perte de conscience n'est pas impossible. Toutefois, le conducteur n'avait pas d'antécédents connus et son aptitude médicale à la conduite avait été contrôlée un an auparavant ; rien ne vient donc étayer cette hypothèse.

#### 3) *Tentative de dépassement d'un autre véhicule*

Le conducteur pourrait avoir déboité pour tenter de doubler un autre véhicule :

- il roulait à une vitesse d'environ 75 km/h, inférieure aux possibilités de son ensemble routier (limité à 90 km/h) ;
- il semble que deux camions de transport réfrigéré roulant en convoi se trouvaient non loin devant lui ;
- son ensemble routier a fini immobilisé sur la voie de gauche, la semi-remorque bien alignée, dans une position qui correspond mieux à une circulation sur cette voie qu'à une traversée la chaussée en biais (voir annexe 3 photos 2 et 3).

Dans cette hypothèse, il est toutefois difficile d'expliquer pourquoi le conducteur n'aurait pas vu l'ensemble B arriver en face de lui et ne se serait pas rabattu ; ceci supposerait plusieurs secondes d'inattention de sa part.

## 5.2 - Facteurs liés à l'infrastructure routière

Le déport sur la gauche de l'ensemble routier A, cause de l'accident, a pu être dû à une tentative de dépassement.

Par ailleurs, le deuxième poids lourd suivant l'ensemble B était en train de doubler celui qui le précédait, en arrivant sur le lieu de l'accident ; il n'a pu s'arrêter avant les véhicules accidentés et a dû rester sur la voie de gauche pour dépasser ceux-ci, avant de pouvoir se rabattre et s'arrêter un peu plus loin.

Il semble que pendant qu'il était sur la voie de gauche, il a gêné un véhicule léger arrivant en sens inverse qui lui a fait un appel de phares. Il s'en est donc sans doute fallu de peu qu'il n'y ait un sur-accident qui, en impliquant deux poids lourds et un véhicule léger supplémentaire, aurait pu aggraver le bilan.

Or, la section de route concernée se trouve dans une « cuvette » où la visibilité est limitée. Il n'y a qu'environ 400 m de ligne médiane discontinue entre le carrefour de la RD 104 et le « point haut » suivant, en direction de Dijon. A l'endroit de l'accident, la visibilité n'est que d'environ 400 m dans les deux directions.

Pour deux véhicules roulant à 80 km/h, en sens inverse cette interdistance s'anule en moins de dix secondes, la manœuvre doit donc être rapide.

Le guide technique pour l'aménagement des routes principales (Sétra août 1994) indique que « *seules les distances de visibilité de l'ordre de 500 m et plus permettent d'assurer pour un pourcentage appréciable (30 à 50%) des situations (vitesses relatives des véhicules en présence, etc.), des possibilités de dépassement sûr* ». Pour permettre le dépassement dans de bonnes conditions de sécurité, il convient que cette condition de visibilité soit assurée sur quelques centaines de mètres au moins.

Cette section de la RD 974 ne semble pas satisfaire à ces conditions.



**Fig 5 – Visibilité en direction de Dijon (sens de circulation de l'ensemble A)  
à l'endroit de l'accident**

Par conséquent, le maintien de la possibilité de dépasser dans cette zone (bande axiale discontinue) mériterait d'être réexaminé ; ce qui conduit à émettre la recommandation suivante :

**Recommandation R1 (Conseil Général de la Côte-d'Or)**

**Examiner la pertinence d'une interdiction de dépasser (pose d'une ligne axiale continue) sur la RD 974, dans la zone d'environ 400 m « en cuvette » située au sud du carrefour avec la RD 104.**



## 6 - Conclusions et recommandations

### 6.1 - Causes de l'accident

La cause de l'accident est le déport sur la gauche de l'ensemble routier A, pour une raison qui n'a pas pu être déterminée avec certitude.

Les hypothèses qui peuvent être émises sont un assouplissement de son conducteur, un malaise entraînant une perte de conscience ou une tentative de dépassement d'un autre véhicule non identifié.

### 6.2 - Recommandation

L'examen des circonstances de l'accident a conduit le BEA-TT à émettre la recommandation suivante :

**Recommandation R1 (Conseil Général de la Côte-d'Or)**

**Examiner la pertinence d'une interdiction de dépassement (pose d'une ligne axiale continue) sur la RD 974, dans la zone d'environ 400 m « en cuvette » située au sud du carrefour avec la RD 104.**



# ANNEXES

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête

Annexe 2 : Plans

Annexe 3 : Photographies

Annexe 4 : Données du chronotachygraphe du tracteur A



# 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 16 juillet 2010

**BEA-TT 2010-011**

## 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 15 juillet 2010 sur la D974 à Asnières-lès-Dijon (Côte-d'Or), et la demande d'enquête du ministre chargé des transports ;

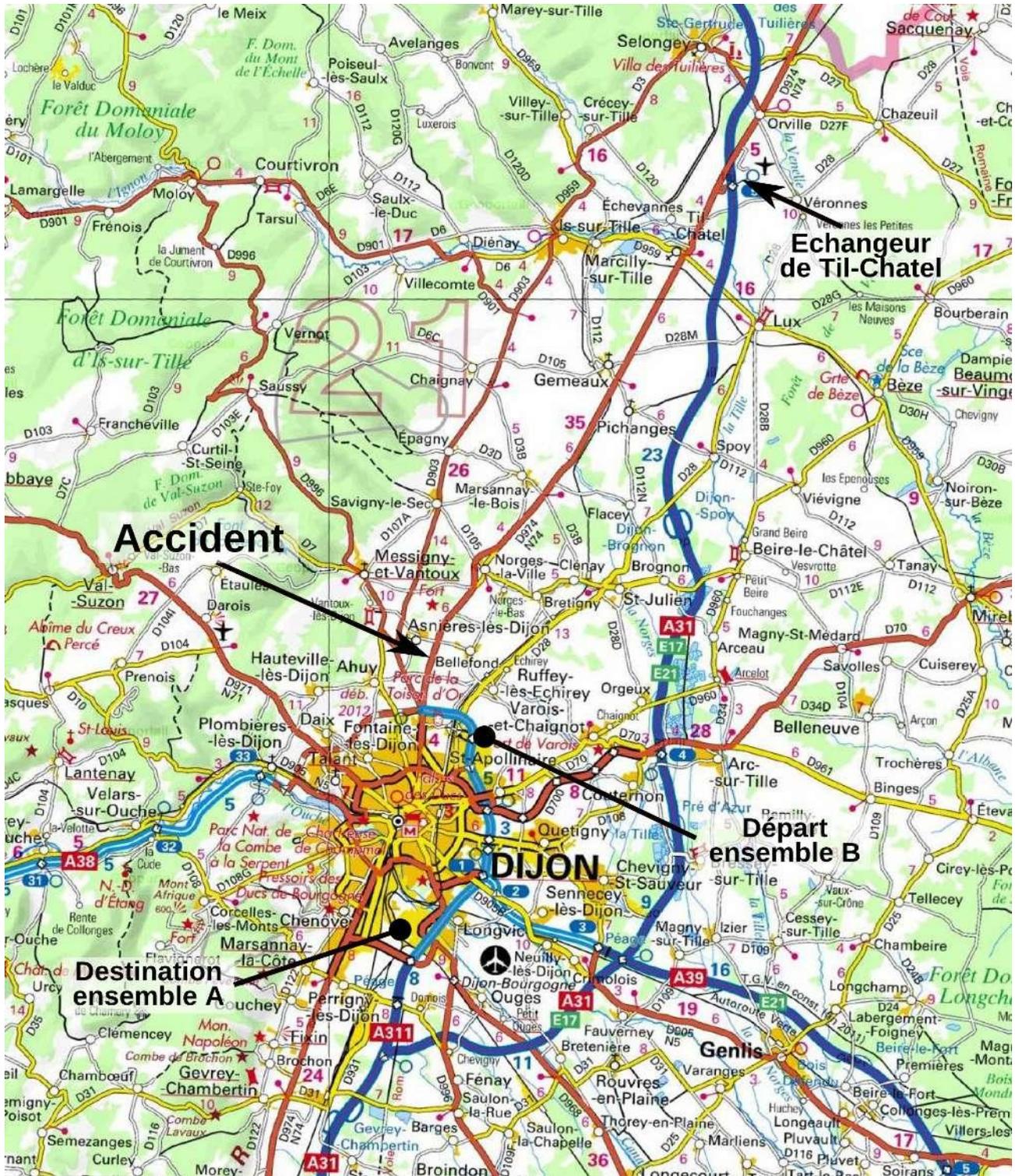
## DECIDE

**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 15 juillet 2010 sur la D974 à Asnières-lès-Dijon (Côte-d'Or).

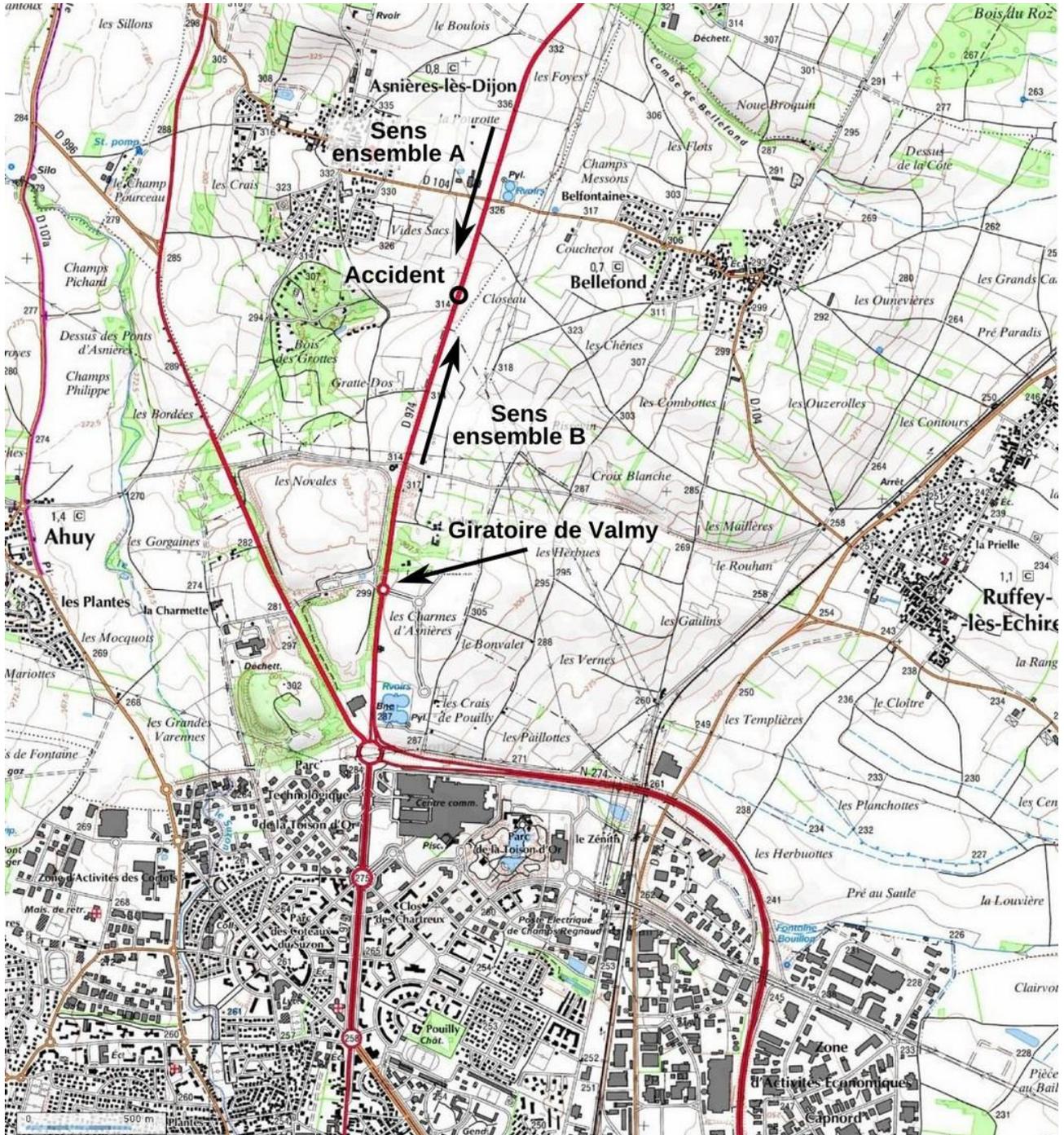
Jean Gérard KOENIG

# Annexe 2 : Plans

## 2-1 Plan de situation



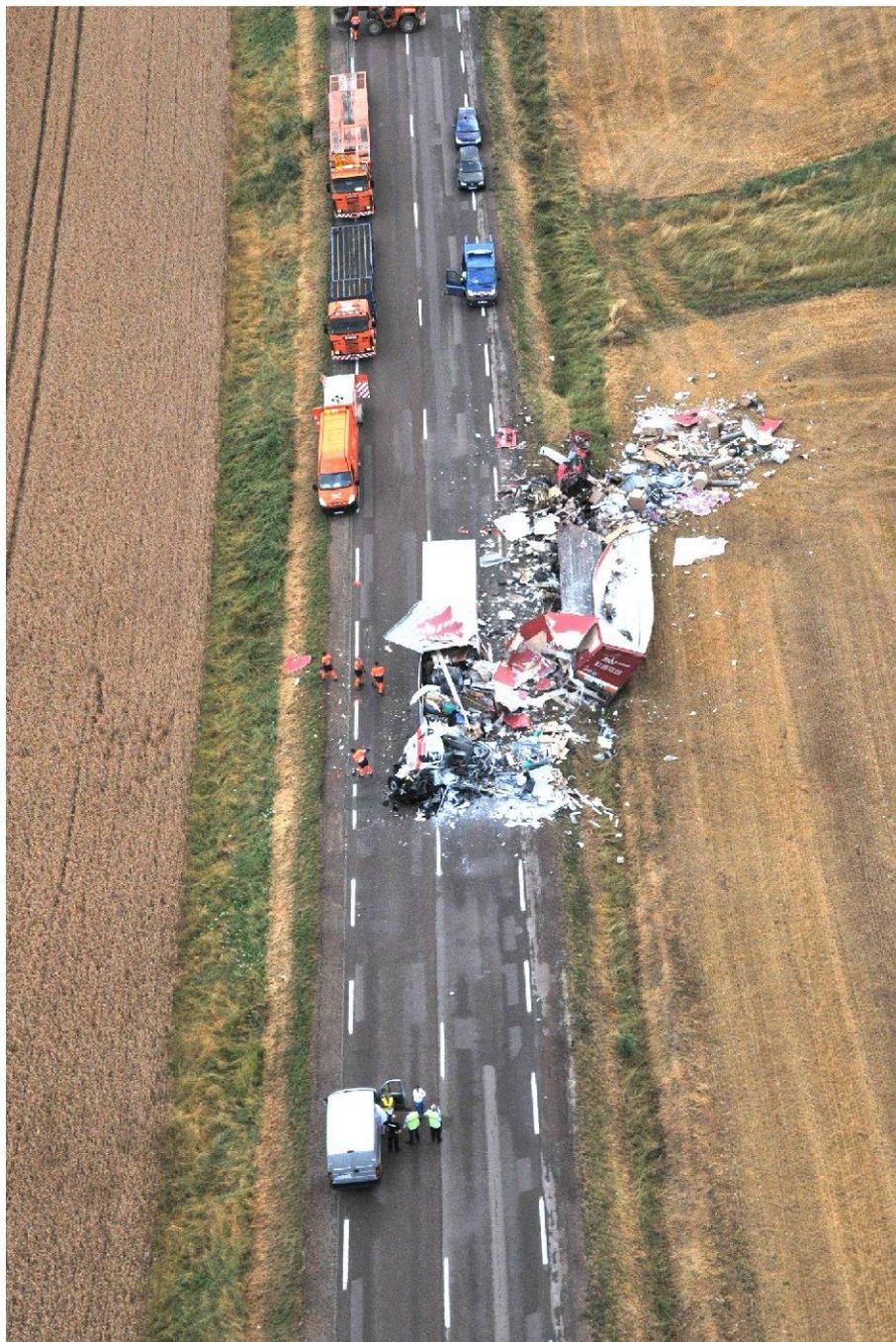
## 2-2 Plan de l'infrastructure



## Annexe 3 : Photographies



**Photo 1**  
**Vue aérienne en direction de Dijon**



**Photo 2**  
**Vue aérienne en direction de Langres**



**Photo 3**  
**Semi-remorque A'**



**Photo 4**  
**Cabine tracteur A**



**Photo 5**  
**Ensemble B+B'**



**Photo 6**  
**Vue à l'arrivée des secours**

## Annexe 4 : Données du chronotachygraphe du tracteur A

Time	Speed in km/h	Acceleration in m/s <sup>2</sup>	Distance in m
15.07.2010 03:14:13,00	79	-1,11	-171,7
15.07.2010 03:14:13,25	77	-2,22	-166,3
15.07.2010 03:14:13,50	75	-2,22	-160,9
15.07.2010 03:14:13,75	75	0,00	-155,7
15.07.2010 03:14:14,00	74	-1,11	-150,5
15.07.2010 03:14:14,25	74	0,00	-145,3
15.07.2010 03:14:14,50	74	0,00	-140,2
15.07.2010 03:14:14,75	74	0,00	-135,1
15.07.2010 03:14:15,00	74	0,00	-129,9
15.07.2010 03:14:15,25	74	0,00	-124,8
15.07.2010 03:14:15,50	74	0,00	-119,7
15.07.2010 03:14:15,75	75	1,11	-114,5
15.07.2010 03:14:16,00	74	-1,11	-109,3
15.07.2010 03:14:16,25	74	0,00	-104,2
15.07.2010 03:14:16,50	74	0,00	-99,0
15.07.2010 03:14:16,75	74	0,00	-93,9
15.07.2010 03:14:17,00	74	0,00	-88,8
15.07.2010 03:14:17,25	74	0,00	-83,6
15.07.2010 03:14:17,50	74	0,00	-78,5
15.07.2010 03:14:17,75	74	0,00	-73,3
15.07.2010 03:14:18,00	74	0,00	-68,2
15.07.2010 03:14:18,25	74	0,00	-63,1
15.07.2010 03:14:18,50	74	0,00	-57,9
15.07.2010 03:14:18,75	73	-1,11	-52,8
15.07.2010 03:14:19,00	73	0,00	-47,7
15.07.2010 03:14:19,25	73	0,00	-42,6
15.07.2010 03:14:19,50	73	0,00	-37,6
15.07.2010 03:14:19,75	73	0,00	-32,5
15.07.2010 03:14:20,00	73	0,00	-27,4
15.07.2010 03:14:20,25	73	0,00	-22,4
15.07.2010 03:14:20,50	72	-1,11	-17,3
15.07.2010 03:14:20,75	75	3,33	-12,3
15.07.2010 03:14:21,00	72	-3,33	-7,1
15.07.2010 03:14:21,25	13	-65,56	-2,1
15.07.2010 03:14:21,50	17	4,44	-1,2
15.07.2010 03:14:21,75	7	-11,11	0,0



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. : 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