

BEA-TT

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

*Rapport d'enquête technique
sur l'encastrement d'un fourgon
dans une semi-remorque
renversée sur la chaussée
survenu le 28 avril 2011 sur
l'autoroute A10 à Marcillac (33)*

novembre 2011



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques 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-2011-006

**Rapport d'enquête technique
sur l'encastrement d'un fourgon
dans une semi-remorque renversée sur la chaussée
survenu le 28 avril 2011 à Marcillac (33)**

Bordereau documentaire

Organisme commanditaire : Ministère de l'Écologie, 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 l'encastrement d'un fourgon dans une semi-remorque renversée sur la chaussée survenu le 28 avril 2011 sur l'autoroute A10 à Marcillac (33)

N°ISRN : EQ-BEAT--11-17--FR

Proposition de mots-clés : accident ; autoroute ; ceinture de sécurité ; sortie de route ; véhicule 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, 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

GLOSSAIRE.....	9
RÉSUMÉ.....	11
1 - CONSTATS IMMÉDIATS ET ENGAGEMENT DE L'ENQUÊTE.....	13
1.1 - Circonstances de l'accident.....	13
1.2 - Bilan humain et matériel.....	13
1.3 - Engagement et organisation de l'enquête.....	13
2 - CONTEXTE DE L'ACCIDENT.....	15
2.1 - L'infrastructure autoroutière.....	15
2.1.1 -Les caractéristiques.....	15
2.1.2 -Le trafic et l'accidentalité.....	16
2.2 - Les conditions météorologiques.....	16
3 - COMPTE RENDU DES INVESTIGATIONS EFFECTUÉES.....	17
3.1 - Les constats sur le site de l'accident.....	17
3.2 - Les véhicules impliqués.....	17
3.2.1 -Le tracteur (A).....	17
3.2.2 -La semi-remorque (A').....	17
3.2.3 -Le fourgon (B).....	17
3.3 - Les conducteurs.....	18
3.4 - Résumé des témoignages.....	18
3.4.1 -Témoignage du Président-Directeur Général de la société Ducamin.....	18
3.4.2 -Témoignage d'un conducteur circulant sur l'autoroute A10 dans le même sens que les véhicules accidentés.....	19
3.4.3 -Témoignages de conducteurs circulant sur l'autoroute A10 dans le sens inverse des véhicules accidentés.....	19
3.5 - Analyse de l'enregistrement du chronotachygraphe de l'ensemble routier.....	19
3.5.1 -L'analyse de l'activité du conducteur.....	19
3.5.2 -Les vitesses pratiquées.....	20
4 - DÉROULEMENT DE L'ACCIDENT	21
5 - ANALYSE DES CAUSES ET CONCLUSIONS.....	23
5.1 - L'analyse des causes.....	23
5.1.1 -Les constats.....	23
5.1.2 -Les causes probables de l'accident.....	23
5.2 - Conclusions.....	24

ANNEXES.....	25
Annexe 1 : décision d'ouverture d'enquête.....	27
Annexe 2 : plan de situation.....	28
Annexe 3 : photographies des véhicules accidentés et du site de l'accident.....	29

Glossaire

- **ASF**: Autoroutes du Sud de la France
- **ASFA** : Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes
- **BAU** : Bande d'Arrêt d'Urgence
- **PR** : Point de Repère (sur les routes et sur les autoroutes)
- **TMJA** : Trafic Moyen Journalier Annuel

Résumé

Le jeudi 28 avril 2011, vers 0h11, un ensemble routier constitué d'un tracteur et d'une semi-remorque circulant sur la voie lente de l'autoroute A10 dans le sens nord-sud, se déporte brusquement vers la droite, roule sur l'accotement, puis se renverse sur le flanc droit en tentant de revenir sur la chaussée qu'il traverse en totalité en glissant, heurte la double glissière de sécurité implantée sur le terre-plein central et s'immobilise en obstruant la totalité de la chaussée et de la bande d'arrêt d'urgence, au PR* 494,7 sur le territoire de la commune de Marcillac en Gironde (33). Peu après, un fourgon circulant dans le même sens, sur la voie rapide, s'encastre frontalement dans le plancher de la semi-remorque.

L'accident a provoqué la mort de sept personnes : le conducteur de l'ensemble routier et les six occupants du fourgon.

La cause première de l'accident est la perte de contrôle de l'ensemble routier qui, en se renversant, a empêché toute possibilité de circuler sur les voies de l'autoroute.

La cause de cette perte de contrôle n'a pas pu être déterminée avec certitude. Les investigations menées n'ont pas fait ressortir de difficultés particulières liées à l'état des véhicules, à l'infrastructure routière ou à l'état de santé du conducteur. L'hypothèse la plus plausible est celle d'un endormissement de ce conducteur, bien qu'il respectât la législation relative aux conditions de travail et de conduite.

Une fois renversée sur le flanc droit, le châssis tourné vers l'amont de la chaussée, la semi-remorque devenait, en pleine nuit, difficilement discernable par des véhicules circulant sur les voies autoroutières concernées. C'est ce qui explique très probablement que le fourgon l'ait heurtée en pleine vitesse.

Au regard des circonstances de cet accident et de ses causes probables, le BEA-TT n'émet aucune recommandation spécifique à l'issue de la présente enquête. Il rappelle toutefois la nécessité de respecter l'obligation de port de la ceinture de sécurité, notamment pour les conducteurs de véhicules lourds.

* Terme figurant dans le glossaire

1 - Constats immédiats et engagement de l'enquête

1.1 - Circonstances de l'accident

Le jeudi 28 avril 2011, vers 0h11, un ensemble routier constitué d'un tracteur et d'une semi-remorque immatriculés en Gironde, circulant sur la voie lente de l'auto-route A10 dans le sens nord-sud (Paris-Bordeaux), se déporte brusquement sur la droite, roule sur l'accotement, se renverse sur le flanc droit en tentant de revenir sur la chaussée qu'il traverse en totalité en glissant, heurte la double glissière de sécurité implantée sur le terre-plein central et s'immobilise en obstruant les deux voies et la bande d'arrêt d'urgence, au PR 494,7 sur le territoire de la commune de Marcillac en Gironde (33). Peu après, un fourgon immatriculé à Paris, circulant dans le même sens sur la voie rapide, s'encastre frontalement dans le plancher de la semi-remorque.

La figure 1 visualise le lieu de l'accident. L'annexe 2 en précise la localisation.

Pour faciliter la lecture de ce rapport, le tracteur de l'ensemble routier, sa semi-remorque et le fourgon seront respectivement désignés par les lettres A, A' et B.

1.2 - Bilan humain et matériel

L'accident a provoqué la mort de sept personnes : le conducteur de l'ensemble routier (A + A') et les six passagers du fourgon (B).

Par ailleurs, la section autoroutière concernée a été fermée à la circulation pendant plus de sept heures, de 0h50 à 8h05. Une déviation a été mise en place entre les deux échangeurs respectivement situés en amont et en aval du lieu de l'accident.

1.3 - Engagement et organisation de l'enquête

Au vu des circonstances de cet accident et avec l'accord du ministre chargé des transports, le directeur du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) a ouvert, le 28 avril 2011, une enquête technique en application des articles L.1621-1 à L.1622-2 du code des transports.

Les enquêteurs du BEA-TT ont eu accès aux pièces de l'enquête de flagrance conduite par les services de la gendarmerie nationale compétents.

2 - Contexte de l'accident

2.1 - L'infrastructure autoroutière

2.1.1 - Les caractéristiques

L'accident s'est produit, dans le sens Paris-Bordeaux, sur la section de l'autoroute A10 comprise entre les échangeurs de Mirambeau (n°37) et de Blaye/Montendre (n°38). Il s'agit d'une section en rase campagne, exploitée par la Société des Autoroutes du Sud de la France (ASF), qui offre deux voies de circulation dans chaque sens.



Figure 1 : le PR 494,7 de l'autoroute A10 sens nord-sud, lieu de l'accident

Dans la zone de l'accident, tant le tracé que les profils en long et en travers de l'autoroute concernée ne présentent pas de singularités.

Le tableau ci-dessous en récapitule les principales caractéristiques.

Caractéristiques dans le sens Paris-Bordeaux	Description
tracé en plan	courbe à droite de très grand rayon
profil en long	parabole en angle saillant avec un rayon de courbure de 40 000 m en amont de l'accident, puis pente de 2% au droit de l'accident
profil en travers	terre-plein central de 5 m deux voies de circulation de 3,5 m bande d'arrêt d'urgence (BAU) de 3 m cunette de 3 m avec une pente de 4/1 sur 2 m et de 2/1 sur 1 m talus de hauteur 1 à 1,5 m
limite de vitesse	130 km/h

2.1.2 - Le trafic et l'accidentalité

Sur les 13,68 km reliant les échangeurs de Mirambeau et de Blaye/Montendre, le trafic moyen journalier annuel (TMJA) s'est élevé en 2010 à 30 478 véhicules par jour, les deux sens de circulation réunis.

Par ailleurs, sur les six dernières années, de 2005 à 2010, il a été dénombré 22 accidents corporels dans le sens Paris-Bordeaux, dont 7 se sont produits en 2010. Ces accidents revêtent une gravité relativement faible puisqu'ils ont provoqué 31 blessés légers et 1 blessé grave, aucun tué n'ayant été enregistré.

Il faut néanmoins noter que le taux d'accidents corporels par unité de trafic est sur cette section sensiblement supérieur à la moyenne enregistrée sur l'ensemble des autoroutes concédées : 4,5 contre 1,45 environ pour 100 millions de kilomètres parcourus (source ASFA*).

Ce taux étant particulièrement élevé sans qu'aucune cause apparente ne l'explique, le BEA-TT suggère à ASF, société concessionnaire, d'analyser de manière plus approfondie l'accidentalité de cette section en étudiant notamment les causes et la typologie des accidents concernés.

2.2 - Les conditions météorologiques

Au moment de l'accident, il n'avait pas été enregistré de précipitations et la chaussée était sèche. La luminosité était très faible et selon les déclarations d'un témoin, il faisait « nuit noire ».

* Terme figurant dans le glossaire

3 - Compte rendu des investigations effectuées

3.1 - Les constats sur le site de l'accident

L'ensemble routier, tracteur (A) et semi-remorque (A'), s'est immobilisé sur le flanc droit en travers de la chaussée, obstruant en totalité les deux voies de circulation et la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute A10, dans le sens nord-sud, au PR 494,7. Le fourgon (B) se trouvait sur la voie rapide. Il s'est encastré dans le plancher de la semi-remorque (A') sans dévier de sa trajectoire.

Des traces de roulement de l'ensemble routier (A +A') ont été relevées sur l'accotement droit, sur une longueur de 78,3 m, et des traces de ripage sur la chaussée, sur une longueur d'environ 60 m.

Aucune trace de freinage du fourgon (B) n'a été identifiée.

Les photographies figurant en annexe 3 visualisent l'état des véhicules après l'accident ainsi que les traces laissées par l'ensemble routier (A+A') sur l'accotement et sur la chaussée.

3.2 - Les véhicules impliqués

3.2.1 - Le tracteur (A)

Le tracteur (A), de marque VOLVO, appartient à la société à responsabilité limitée Ducamin sise à Bruges (33), dont l'activité principale est le transport de marchandises pour la grande distribution. Elle dispose de 30 véhicules et de 45 employés. Ce tracteur avait été mis en circulation le 22 janvier 2009. Au moment de l'accident, il avait parcouru 308 823 km et son dernier contrôle technique était valide jusqu'au 22 janvier 2012.

3.2.2 - La semi-remorque (A')

La semi-remorque frigorifique (A'), de marque GEN TRAIL, est également propriété de la société Ducamin. Elle avait été mise en circulation le 23 janvier 2003. Son poids à vide était de 9,72 t et son chargement de 10,584 t au moment de l'accident, soit un poids total de 20,304 t. Son dernier contrôle technique était valide jusqu'au 27 décembre 2011.

3.2.3 - Le fourgon (B)

Le fourgon (B), de marque Volkswagen type transporter, appartient à la société BNP Paribas Lease Group, sise à Paris (75). Il avait été mis en circulation le 20 juillet 2007 et son premier contrôle technique devait être effectué avant le 20 juillet 2011. Sa masse maximale admissible en charge était de 5,2 t et il disposait de six places assises.

3.3 - Les conducteurs

Âgé de 59 ans, le conducteur de l'ensemble routier (A+A') disposait d'une expérience de 19 ans de conduite professionnelle et était employé par la société Ducamin depuis 2005. En bonne santé physique et mentale apparente, il était considéré par son employeur comme un excellent conducteur, sensibilisé aux questions de sécurité routière.

Au moment de l'accident, il transportait des produits frais entre La Brède (33) et Niort (79), parcours d'environ 200 km, dont 90% sur autoroute, qu'il effectuait régulièrement depuis 2 ans. C'est au retour de Niort, d'où il est parti le 27 avril 2011 vers 22h30, une fois le chargement effectué, que l'accident s'est produit.

Il est à noter qu'il ne portait pas la ceinture de sécurité au moment de sa sortie de route. Il n'a toutefois pas été éjecté de la cabine de son véhicule.

Le conducteur du fourgon (B) était âgé de 58 ans. Il conduisait un véhicule en location de longue durée, dans lequel avaient pris place des membres de deux familles voisines qui se rendaient de Livry-Gargan (93) au Portugal. Le départ de Livry-Gargan avait eu lieu le 27 avril 2011 vers 18h.

Les tests de dépistage effectués sur ces deux conducteurs le jour de l'accident se sont révélés négatifs, tant en ce qui concerne la présence d'alcool que de substances stupéfiantes.

3.4 - 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 exister des divergences entre les témoignages recueillis ou entre ceux-ci et les constats et analyses présentés par ailleurs.

Dans le cadre de l'enquête de flagrance, il a notamment été procédé aux auditions du Président-Directeur Général de la société Ducamin et d'usagers de l'autoroute A10.

3.4.1 - *Témoignage du Président-Directeur Général de la société Ducamin*

Le Président-Directeur Général de la société Ducamin, employeur du conducteur de l'ensemble routier accidenté, déclare :

- qu'il s'agissait d'un excellent conducteur, qui n'avait jamais posé de problèmes à la société. En bonne santé apparente, il ne consommait jamais d'alcool avant de prendre le volant et était attentif aux questions de sécurité. *Nota : ce dernier point a été corroboré par des proches de ce conducteur ;*
- que l'ensemble routier (A+A') était récent et en parfait état. La vidange, un changement de pneumatiques et la réfection des plaquettes de frein avaient été réalisés dans le courant de la semaine précédant l'accident.

3.4.2 - Témoignage d'un conducteur circulant sur l'autoroute A10 dans le même sens que les véhicules accidentés

Le conducteur d'un véhicule lourd circulant sur l'autoroute A10 dans le même sens que les véhicules accidentés (sens Paris-Bordeaux) est arrivé sur les lieux peu de temps après le choc.

Ce témoin indique avoir vu un véhicule de transport en commun arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autre chaussée de l'autoroute A10 (sens Bordeaux-Paris), feux de détresse activés. Deux cents mètres plus loin, il a aperçu devant lui les feux d'un véhicule qui semblait immobilisé sur la chaussée. Il s'est alors arrêté après un freinage brutal et il a distingué une semi-remorque renversée sur son côté droit, ses roues tournant « *dans le vide* ». Apercevant des fumées qui s'échappaient du moteur du fourgon encastré dans la semi-remorque, il a utilisé son extincteur pour éviter l'incendie.

Le témoin précise également :

- que d'autres véhicules se sont arrêtés derrière lui, leurs occupants n'étant pas intervenus ;
- qu'il ne se souvient pas avoir été doublé par le fourgon accidenté ;
- que le conducteur du fourgon n'avait, tout comme lui, certainement pas pu apercevoir la masse sombre de la semi-remorque renversée car « *il faisait nuit noire* » et qu'il n'y avait aucune visibilité « *à part les feux (éclairage du véhicule)* » ;
- qu'il n'aurait pas pu s'arrêter à temps si la chaussée n'avait pas été sèche.

3.4.3 - Témoignages de conducteurs circulant sur l'autoroute A10 dans le sens inverse des véhicules accidentés

Deux conducteurs circulant, vers 0h15, sur l'autoroute A10 dans le sens inverse de celui du véhicule lourd et du fourgon accidentés et dont les véhicules ont été endommagés par les débris métalliques présents sur la chaussée, n'ont pas vu le choc. Ils ont seulement aperçu l'ensemble routier (A+A') immobilisé en travers de la chaussée opposée. Ils indiquent en outre que le trafic était quasiment nul sur l'autoroute, dans le sens nord-sud.

3.5 - Analyse de l'enregistrement du chronotachygraphe de l'ensemble routier

3.5.1 - L'analyse de l'activité du conducteur

Après un repos réglementaire de 12h30, le conducteur de l'ensemble routier a commencé son travail le 27 avril à 14h46 et jusqu'au 28 avril, 0h11, il a effectué 4h50 de conduite, 58 min de pause et 3h38 de travail (hors temps de conduite).

Cette activité respecte la réglementation européenne relative aux conditions de travail et de conduite des conducteurs routiers.

3.5.2 - Les vitesses pratiquées

Il a été procédé à une analyse fine des données du disque du chronotachygraphe relatives à la vitesse de l'ensemble routier dans les 61 secondes précédant son immobilisation complète sur la chaussée de l'autoroute, soit de 0h10min8s à 0h11min9s. La figure 2 ci-après détaille les principales informations en résultant.

Il peut y être constaté qu'au début de cette séquence, la vitesse de ce véhicule lourd oscillait autour de 90 km/h avec un maximum à 91 km/h. Elle a ensuite diminué fortement et régulièrement pendant les 24 dernières secondes, entre le moment où il a mordu l'accotement et celui où il s'est totalement immobilisé. Les données du chronotachygraphe indiquent que le véhicule a alors parcouru 202 m à une vitesse moyenne de 29 km/h. Il peut être noté que la distance enregistrée ne correspond pas à celle mesurée au sol, qui est de l'ordre de 138 m comme l'indique la figure 3, car le véhicule s'étant renversé en tentant de regagner la chaussée, ses roues motrices n'étaient plus en contact avec le revêtement routier et tournaient dans le vide.

Cette exploitation des enregistrements du chronotachygraphe montre surtout qu'il n'y a eu aucune tentative de freinage de l'ensemble routier entre sa sortie de chaussée et son renversement, ce que corroborent les traces de roulement visibles sur l'accotement.

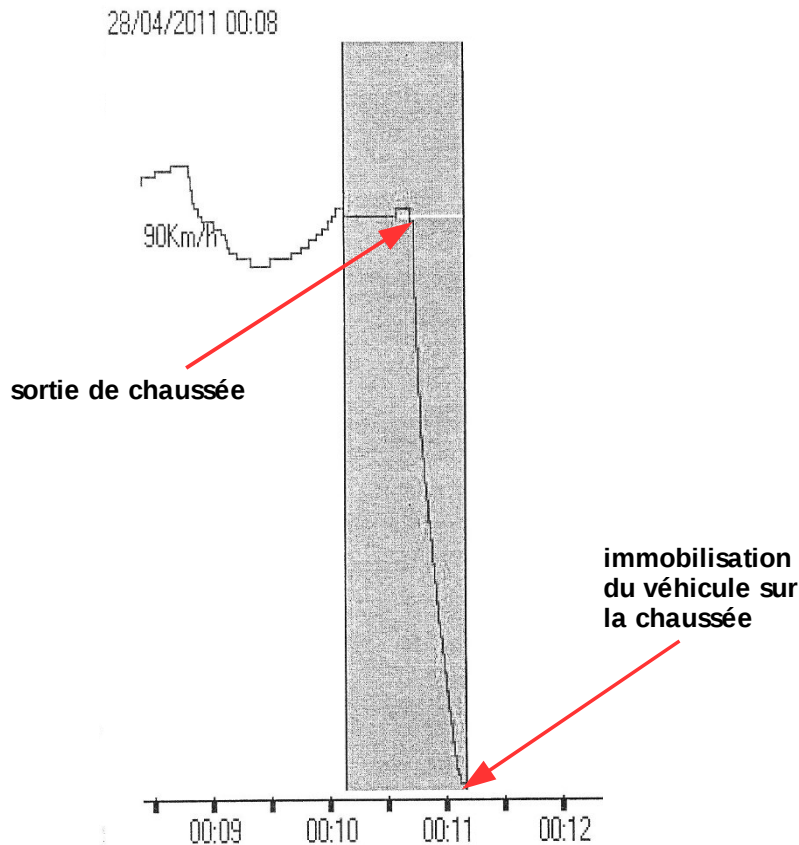


Figure 2 : évolution de la vitesse avant l'immobilisation

4 - Déroulement de l'accident

Le schéma¹ ci-dessous récapitule le déroulement de l'accident en précisant notamment la trajectoire de l'ensemble routier (A+A').

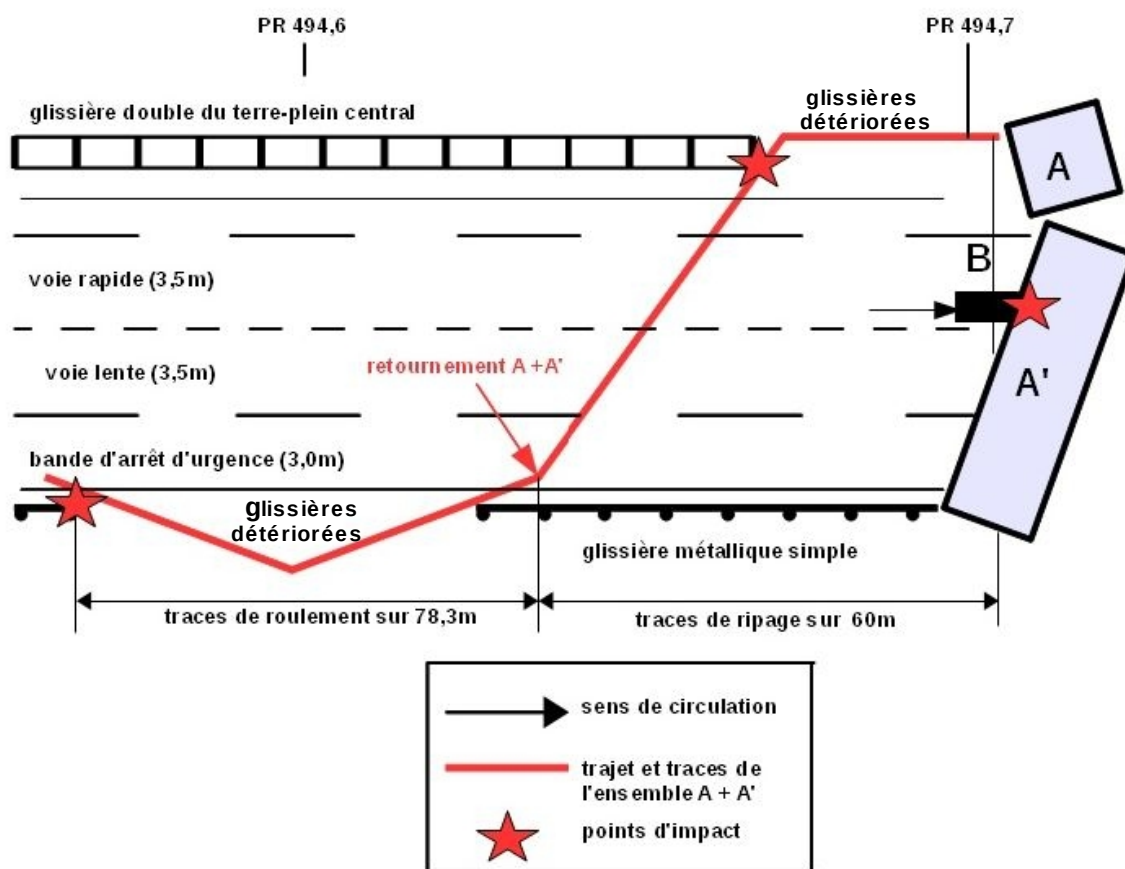


Figure 3 : schéma simplifié du déroulement de l'accident

L'ensemble routier constitué du tracteur (A) et de la semi-remorque (A') chargée de 10,5 t de produits frais, se rendant de Niort dans les Deux-Sèvres (79) à la Brède en Gironde (33) circule à 90 km/h dans le sens nord-sud de l'autoroute A10 sur le territoire de la commune de Marcillac. Un peu avant le PR 494,6, il quitte brusquement sa voie de circulation vers la droite. Sans freiner, il franchit la bande d'arrêt d'urgence et roule sur l'accotement sur une longueur de 78 m. Il tente de regagner la chaussée et se renverse. Il glisse alors sur le flanc droit sur une longueur d'environ 60 m en traversant la totalité de la chaussée jusqu'à venir heurter la double glissière de sécurité implantée sur le terre-plein central. Il s'immobilise en obstruant les deux voies de circulation et la bande d'arrêt d'urgence, environ 140 m après avoir mordu l'accotement.

Quelques instants plus tard, un fourgon occupé par six passagers, se rendant de Livry-Gargan (93) au Portugal, arrive sur le site en circulant sur la voie rapide à une vitesse avoisinant probablement 130 km/h. Son conducteur ne discerne pas le plancher de la semi-remorque renversée sur la chaussée. Il la heurte de plein fouet, sans laisser de traces de freinage.

1 Des échelles différentes ont été utilisées en largeur et en hauteur.

5 - Analyse des causes et conclusions

5.1 - L'analyse des causes

5.1.1 - Les constats

Il ressort des éléments exposés dans les chapitres précédents :

- qu'il n'y a aucun témoin oculaire de l'accident (d'autant que toutes les personnes impliquées sont décédées) et qu'aucun témoignage ne permet d'en expliciter les causes ;
- que les tests de dépistage effectués sur les deux conducteurs concernés ne révèlent aucune consommation d'alcool ou de produit stupéfiant de leur part ; par ailleurs, le conducteur de l'ensemble routier (A+A') respectait les règles européennes en matière de conditions de travail et de conduite ;
- que, bien qu'il n'ait été procédé à aucune expertise permettant de le confirmer, les véhicules accidentés devaient très probablement être en excellent état de marche et d'entretien ;
- que les caractéristiques de l'infrastructure au droit de l'accident ne présentent aucune singularité, même si la section d'autoroute concernée enregistre un bilan accidentologique moins favorable que la moyenne des autoroutes comparables ;
- que le conducteur de l'ensemble routier (A+A') n'a effectué aucune manœuvre de freinage après sa sortie de route ; de même, le conducteur du fourgon (B) n'a pas laissé de trace de freinage visible avant le choc ;
- que le plancher de la semi-remorque immobilisée en travers de la chaussée n'était très certainement pas visible par les conducteurs qui arrivaient.

5.1.2 - Les causes probables de l'accident

La cause première de l'accident est la perte de contrôle de l'ensemble routier qui, en se renversant, a empêché toute possibilité de circuler sur les voies de l'autoroute.

La cause de cette perte de contrôle n'a pas pu être déterminée avec certitude. Les investigations menées n'ont pas fait ressortir de difficultés particulières liées à l'état des véhicules, à l'infrastructure routière ou à l'état de santé du conducteur. L'hypothèse la plus plausible est celle d'un endormissement de ce conducteur, bien qu'il respectât la législation relative aux conditions de travail et de conduite.

Une fois renversée sur le flanc droit, le châssis tourné vers l'amont de la chaussée, la semi-remorque devenait en pleine nuit, difficilement discernable par des véhicules circulant sur les voies autoroutières concernées. C'est ce qui explique très probablement que le fourgon l'ait heurtée en pleine vitesse.

5.2 - Conclusions

Au regard des circonstances de cet accident et de ses causes probables, le BEA-TT n'émet aucune recommandation spécifique à l'issue de la présente enquête.

Il rappelle toutefois la nécessité de respecter l'obligation de port de la ceinture de sécurité, notamment pour les conducteurs de véhicules lourds.

ANNEXES

Annexe 1 : décision d'ouverture d'enquête

Annexe 2 : plan de situation

Annexe 3 : photographies des véhicules accidentés et du site de l'accident

Annexe 1 : décision d'ouverture d'enquête



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

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

La Défense, le 28 avril 2011

Le Directeur

DECISION BEA-TT 2011-006

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

Vu le code des transports et notamment le titre II du livre VI de la 1^{re} partie relatif à l'enquête technique après un accident ou un incident de transport ;

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 28 avril 2011 sur l'autoroute A10 à Marcillac (Gironde) et l'accord du ministre chargé des transports ;

décide

Article 1 : Une enquête technique est ouverte en application du titre II du livre VI de la 1^{re} partie du code des transports sur l'accident impliquant un poids lourd et un minibus survenu le 28 avril 2011 sur l'autoroute A10 à Marcillac (33).

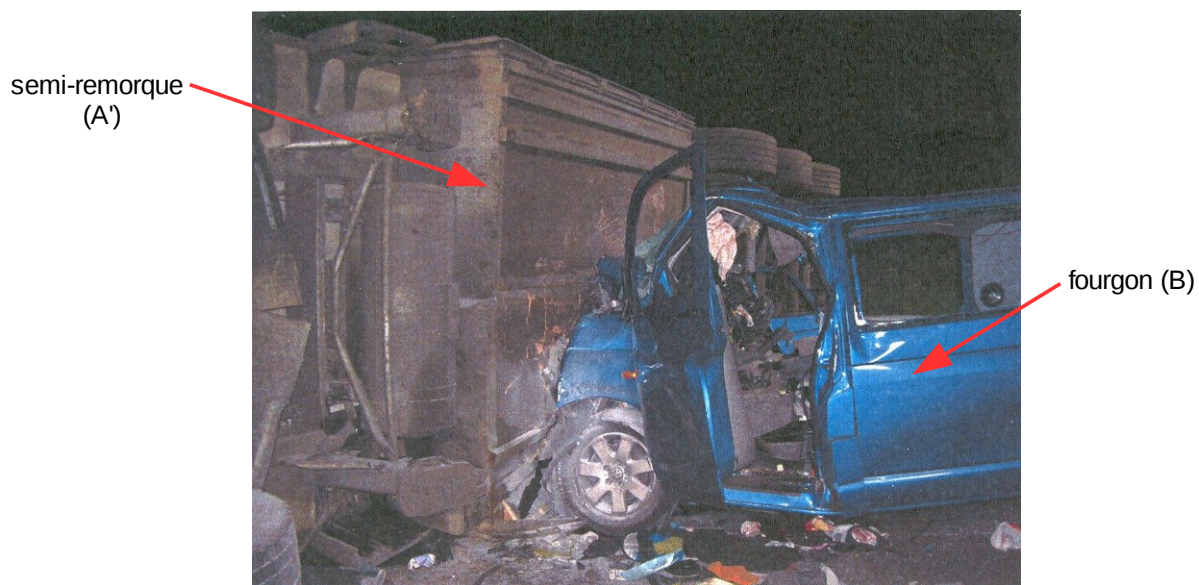
Le directeur du BEA-TT

Claude AZAM

Annexe 2 : plan de situation



Annexe 3 : photographies des véhicules accidentés et du site de l'accident



Le fourgon (B) encastré dans le plancher de la semi-remorque (A')



L'intérieur du fourgon (B) après l'accident



L'avant du tracteur (A) après l'accident



Les traces de roulement de l'ensemble routier (A+A')
sur l'accotement, après sortie de route



Les traces de ripage de l'ensemble routier (A+A')
sur la chaussée, après renversement

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