

Rapport d'enquête technique
sur l'accident de poids lourd
survenu le 26 mai 2006
sur la RN 134 à Ogeu-les-Bains (64)

juillet 2007

Conseil Général des Ponts et Chaussées

Le 03 juillet 2007

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

Affaire n°BEATT-2006-005

**Rapport d'enquête technique sur l'accident
de poids lourd survenu le 26 mai 2006
sur la RN 134 à Ogeu-les-Bains (64)**

Bordereau documentaire

Organisme (s) commanditaire (s) : Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables ; MEDAD

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 de poids lourd survenu le 26 mai 2006 sur la RN 134 à Ogeu-les-Bains (64)

N°ISRN : EQ-BEATT—07-1--FR

Proposition de mots-clés : Accident, accotement, poids-lourd, véhicule individuel, ceinture de sécurité, taux d'occupation du véhicule.

Sommaire

Glossaire.....	4
Résumé.....	5
1- Engagement de l'enquête.....	7
2- L'accident et les secours.....	9
2.1- Le déroulement de l'accident.....	9
2.2- Les secours et le bilan.....	9
3- L'analyse des causes et facteurs associés.....	11
3.1- Facteurs liés à l'infrastructure.....	11
3.1.1- Caractéristiques.....	11
3.1.2- Trafic et accidents.....	11
3.1.3- Perspectives.....	12
3.1.4- Orientations pour la prévention.....	12
3.2- Facteurs liés au poids lourd et à sa conduite.....	13
3.2.1- Le véhicule.....	13
3.2.2- Les conditions du trajet.....	13
3.2.3- Le chauffeur.....	14
3.2.4- La conduite du véhicule.....	14
3.3- Facteurs liés à l'occupation du véhicule léger.....	14
4- Conclusions et recommandations.....	17
ANNEXES	19
Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête.....	21
Annexe 2 : Plan de situation.....	22
Annexe 3 : Cinématique de l'accident.....	23
Annexe 3.1 : Vue de face.....	23
Annexe 3.2 : Vue de profil.....	24
Annexe 3.3 : Vue arrière.....	25
Annexe 4 : Photographies.....	26

Glossaire

- **CTA-CODIS** : Centre de Traitement de l'Alerte - Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
- **SURE** : Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes
- **TMJA** : Trafic Moyen Journalier Annualisé
- **VSAV** : Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes
- **ZAAC** : Zone d'Accumulation d'Accidents Corporels

Résumé

Le 26 mai 2006 vers 15h40, un ensemble semi-remorque, roulant sur la RN 134 à Ogeu-les-Bains (Pyrénées Atlantiques) dans le sens Oloron-Sainte-Marie – Pau, s'est renversé sur la chaussée et a écrasé un véhicule léger venant en sens inverse.

Cet accident a fait 5 morts et 2 blessés dont un grave, dans le véhicule léger.

Il a eu pour origine l'inattention du chauffeur qui a laissé son camion se déporter sur la droite jusqu'à rouler sur l'accotement.

Dès lors, compte tenu des caractéristiques de cet accotement, non stabilisé et pentu, la remorque s'est trouvée entraînée vers le fossé et l'ensemble routier est devenu incontrôlable.

Les conditions d'occupation du véhicule léger qui s'est malheureusement retrouvé sous le tracteur du camion, au moment où il basculait, ont vraisemblablement alourdi le bilan des victimes.

Trois domaines liés, directement ou indirectement, aux causes de l'accident ou à sa gravité ont fait l'objet d'un examen plus approfondi en vue de rechercher des pistes de prévention :

- l'infrastructure,
- le poids lourd et sa conduite,
- les conditions d'occupation du véhicule léger.

Le présent rapport ne donne lieu qu'à une seule recommandation, concernant la poursuite de la démarche SURE, adressée à la Direction Interdépartementale des Routes Atlantique.

1- Engagement de l'enquête

Le 26 mai 2006 vers 15h40, un ensemble semi-remorque, roulant sur la RN 134 à Ogeu-les-Bains (Pyrénées Atlantiques) dans le sens Oloron-Sainte-Marie – Pau, s'est renversé sur la chaussée et a écrasé un véhicule léger venant en sens inverse.

Cet accident a fait 5 morts et 2 blessés dont un grave, dans le véhicule léger.

Par décision du Ministre en date du 2 juin 2006, le BEA-TT a ouvert une enquête technique sur cet accident.

Malgré plusieurs demandes, le BEA-TT n'a pas pu consulter le dossier de la procédure judiciaire menée parallèlement ; certains renseignements habituellement fournis dans nos rapports d'enquêtes techniques sont donc manquants.

En revanche, les enquêteurs se sont rendus sur les lieux où ils ont pu rencontrer les gendarmes et les sapeurs-pompiers qui étaient intervenus lors de l'accident ainsi que les responsables de l'infrastructure (DDE). Ils ont également fait réaliser une reconstitution cinématique de l'accident par l'expert nommé par le TGI de Pau.

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

Cette enquête a pour seul objet de prévenir de futurs accidents, en déterminant les circonstances et les causes de l'évènement analysé et en établissant les recommandations de sécurité utiles.

2- L'accident et les secours

2.1- Le déroulement de l'accident

Le 26 mai 2006 vers 15h35, le poids lourd impliqué vient de charger 24 tonnes d'eau minérale à l'usine d'embouteillage d'Ogeu-les-Bains.

Le camion quitte l'usine par la voie communale qui accède au carrefour de la RN 134 où il tourne à gauche en direction de Pau.

Il parcourt environ 300 mètres sur la chaussée. Comme il possède une boîte automatique, sa vitesse est encore très limitée car la gamme est en train de monter.

En tournant à gauche au carrefour, il s'est placé sur la droite de la chaussée ; il serre un peu trop sur la droite, ce qui conduit les roues droites du tracteur à passer sur la bande blanche de rive, puis sur l'accotement herbeux qui lui fait suite.

L'accotement herbeux part directement en pente vers le fossé ; ainsi, lorsque les roues arrière de la remorque qui contient le chargement viennent sur cette partie, elles s'enfoncent dans la terre meuble en y traçant un sillon profond et les trains roulants arrière de la remorque descendent vers le fond du fossé.

L'ensemble routier est attiré vers le fossé, le conducteur essaie de le maintenir en ligne mais la remorque descend plus bas provoquant un effet de levier qui soulève le tracteur. Celui-ci n'est alors plus contrôlable, il se met en travers avant de retomber vers le sol en occupant la totalité de la chaussée.

Sur la voie opposée circulait, à une vitesse d'environ 90 km/h, un véhicule Peugeot 306 avec sept occupants, qui voit son trajet complètement obstrué par l'avant de l'ensemble routier soulevé. La conductrice freine violemment sans dévier de sa trajectoire et vient bloquer sa voiture juste sous le tracteur qui était en train de retomber vers le sol et qui écrase les deux tiers avant de la carrosserie de la 306 par un enfoncement du haut vers le bas.

Selon le disque de contrôlographe du poids lourd, il était 15h37, le poids lourd avait parcouru 389 mètres depuis son départ de l'usine d'embouteillage et il se trouvait en phase d'accélération entre 38 et 45 kilomètres/heure.

2.2- Les secours et le bilan

Les secours sont prévenus par l'appel d'un témoin sur le 18, reçu à 15h45 au CTA-CODIS de Pau et transmis à la brigade d'Oloron-Sainte-Marie.

Le premier VSAV arrive sur les lieux à 15h55.

Le chauffeur du poids lourd est indemne, les pompiers vont donc secourir en priorité les 7 occupants de la 306.

A l'avant, se trouvent la conductrice et une passagère portant, sur les genoux, un siège auto, dans lequel est installé un bébé de 4 mois ; tous trois sont tués. Le bébé est sanglé dans le siège auto, mais les deux adultes n'ont pas attaché leurs ceintures.

A l'arrière il y avait 4 enfants dont 3 ont déjà été sortis du véhicule par des témoins.

Une fillette restée dans le véhicule est coincée sous un des sièges avant ; les pompiers peuvent l'extraire mais elle décède sur place.

Un petit garçon a été emmené dans une maison proche, il n'est que légèrement blessé.

Les deux derniers enfants sont allongés sur le talus : une fillette qui est gravement blessée est évacuée par hélicoptère sur l'hôpital de Pau (elle sera ensuite transférée au CHU de Bordeaux) et un autre enfant qui décède peu après l'arrivée des pompiers.

Les passagers avant ne pourront être extraits qu'après relevage du camion.

Le bilan final s'élève à 5 morts, 1 blessé grave et 1 blessé léger.

3- L'analyse des causes et facteurs associés

L'examen des lieux et des circonstances de cet accident, les témoignages recueillis et les résultats des expertises montrent que ni l'état mécanique du véhicule, ni l'état physique du chauffeur, ni les conditions de circulation au moment de l'accident ne sont en cause dans cet événement.

En revanche, trois domaines liés, directement ou indirectement, aux causes de l'accident ou à sa gravité ont fait l'objet d'un examen plus approfondi en vue de rechercher des pistes de prévention.

- L'infrastructure,
- le poids lourd et sa conduite,
- les conditions d'occupation du véhicule léger.

3.1- Facteurs liés à l'infrastructure

La RN 134 relie Pau à Oloron-Sainte-Marie, puis continue jusqu'au tunnel du Somport qui relie la France à l'Espagne ; c'est donc un élément de la liaison routière Pau - Saragosse qui se connecte aux deux extrémités aux réseaux autoroutiers français et espagnol.

3.1.1- Caractéristiques

La section Pau - Oloron se présente comme une route ordinaire à 2 voies avec quelques créneaux de dépassement et des carrefours plans.

Les caractéristiques sont variables le long de l'itinéraire. Dans la zone de l'accident, la chaussée comporte 2 voies de 3,40 m bordées par un accotement herbeux d'environ 1,00 m, penté à 20% en direction du fossé. Le fossé est trapézoïdal, profond d'environ 1,50 m pour une ouverture de 3,00 m en gueule et 0,40 m au fond.

Cette zone est en ligne droite depuis le carrefour avec la voie communale desservant l'usine d'embouteillage d'eau minérale, et en très légère montée en direction de Pau.

La signalisation horizontale consiste en une bande médiane continue et deux bandes de rive ; ces dernières sont peintes en extrême bord du revêtement et se trouvent donc en limite de l'herbe.

Cette section, située hors agglomération, ne présente pas de limitation de vitesse particulière.

Le revêtement est très ancien, usé et fissuré, notamment sous les bandes de rive, mais la chaussée ne présente pas de déformation ni de défaut d'adhérence.

3.1.2- Trafic et accidents

Sur la section concernée (Gan – Herrère), le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) s'élevait à environ 8700 véhicules/jour en 2005, avec un pourcentage de poids lourds de 7%.

Cette section n'est pas particulièrement accidentogène ; on y relève un taux d'accident de 9,11 accidents corporels pour 100 millions de véhicules par kilomètre pour la période 2001-2005, ce qui est inférieur à la moyenne nationale de 14,64 pour cette catégorie de route (routes nationales bidirectionnelles à 2 voies de largeur inférieure à 7,00 m, période 2000-2001).

Dans une zone de 1 km centrée sur le lieu de l'accident, on n'avait relevé que 4 accidents corporels au cours des dix dernières années (période 1996-2005), et il s'agit d'accidents d'un type totalement différent puisqu'il se sont produits en intersection, dont 2 au carrefour de l'usine d'embouteillage.

3.1.3- Perspectives

Dans le futur, la RN 134 doit être déviée par une autoroute à 2x1 voies, avec créneaux de dépassement, reliant Pau à Oloron (A650).

Cette voie nouvelle se raccordera à l'A64 à l'ouest de Pau et se prolongera, côté sud, par la déviation d'Oloron-Sainte-Marie. Les études d'Avant-Projet Sommaire sont en cours, mais le financement de cette opération n'est pas encore assuré, car il repose en partie sur la concession d'une section de l'itinéraire.

De ce fait, aucun aménagement lourd n'est prévu sur la RN 134. Seules des opérations de sécurité ont été réalisées au cours des dernières années, essentiellement sur des carrefours.

A cet égard, l'étude d'enjeux de la démarche SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes), effectuée au niveau de la Région Aquitaine, a été achevée en novembre 2005. Elle retient la RN 134, section Gan – Oloron, parmi les itinéraires sur lesquels une étude de diagnostic doit être réalisée. Toutefois, elle ne figure pas dans les premières priorités régionales, compte tenu du faible nombre de Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels (ZAAC) sur cette section.

Cette étude de diagnostic doit être réalisée en 2007.

3.1.4- Orientations pour la prévention

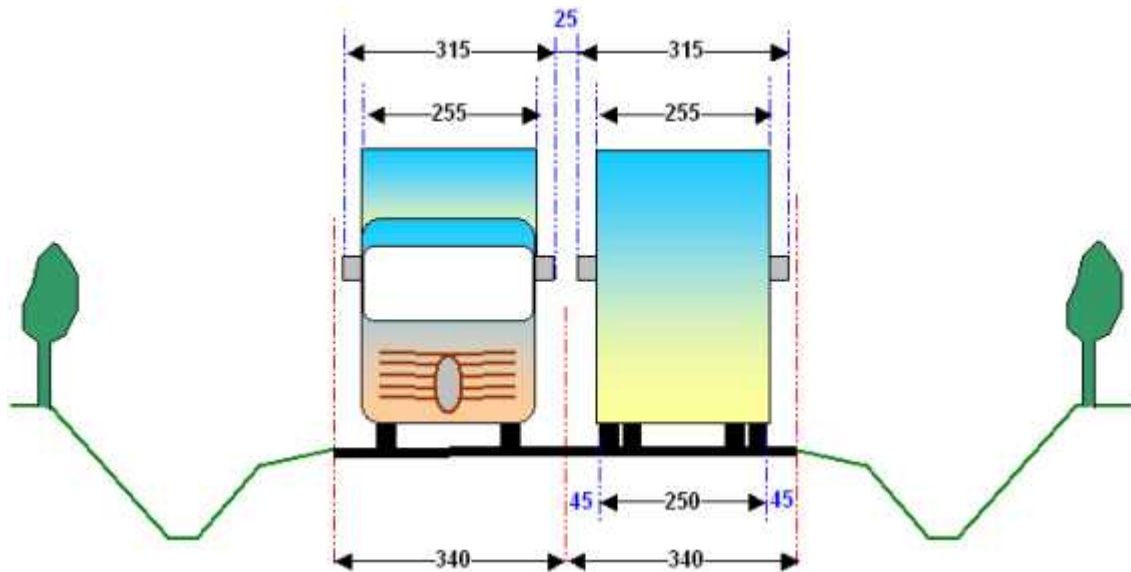
L'accident qui fait l'objet du présent rapport constitue un cas isolé sur un itinéraire qui ne s'avère pas particulièrement accidentogène. On peut toutefois constater que les caractéristiques de l'infrastructure ne sont plus très bien adaptées face à un trafic de poids lourds qui avoisine actuellement les 600 par jour (dont environ 100 liés à l'usine d'embouteillage).

La largeur d'une voie de circulation y est de 3,40 m, alors que la largeur d'un poids lourd peut atteindre 2,55 m (2,60 m pour les camions frigorifiques). Il faut toutefois ajouter à cette largeur le dépassement des rétroviseurs. Or, si celui-ci est limité à 25 cm de chaque côté quand les rétroviseurs sont situés à moins de 2,00 m de hauteur, aucune limite n'est fixée lorsqu'ils sont montés à une hauteur supérieure à 2,00 m.

De fait, les rétroviseurs sont généralement montés à une hauteur supérieure à 2,00 m et on rencontre couramment des camions dont la largeur, rétroviseurs compris, atteint 3,15 m.

Avec une largeur de chaussée de 6,80 m, deux poids lourds de ce type qui se croisent en roulant dans l'axe de leurs voies respectives dégagent un espace d'environ 0,25 m entre leurs rétroviseurs de gauche ; la tendance est donc à se déporter sur la droite lors de ces croisements.

Or, un écart de plus de 0,45 m vers la droite, à partir de la trajectoire axiale, amène les roues sur l'accotement qui n'est pas stabilisé et présente une pente prononcée en direction du fossé. Le véhicule n'a donc aucune possibilité de récupération et se trouve rapidement entraîné vers le fossé.



Il conviendrait donc, soit d'essayer de prévenir ce type d'écart par une signalisation appropriée (bandes de rive sonores, par exemple), soit d'offrir une possibilité de récupération aux véhicules qui se seraient déportés vers la droite, par une stabilisation des accotements.

Recommandation n°1 (DIR Atlantique) : poursuivre la démarche SURE concernant cet itinéraire en vue d'aboutir à des solutions d'aménagement susceptibles de prévenir ce type d'accident ou d'offrir une possibilité de récupération aux véhicules qui auraient mordu sur l'accotement. Étudier également la possibilité d'aménager le carrefour de l'usine d'embouteillage d'Ogeu-les-Bains de manière à faciliter le dégagement et l'insertion du trafic poids lourds lié à cette usine.

3.2- Facteurs liés au poids lourd et à sa conduite

3.2.1- Le véhicule

L'ensemble routier était composé d'un tracteur de marque MERCEDES, modèle AXOR et d'une remorque de marque FRUEHAUFF.

Le tracteur, mis en circulation en mars 2005, était en bon état.

La remorque transportait un chargement de 24 tonnes d'eau en 29 palettes de bouteilles plastique positionnées par tranche et thermofilmées avant d'être sanglées sur les ridelles et points de fixation.

Il ne semble pas qu'un quelconque défaut dans l'arrimage du chargement puisse expliquer l'accident.

3.2.2- Les conditions du trajet

L'ensemble routier appartient à l'entreprise TRANSPORTS CHAUVEAU AQUITAINE, sise à Langon (33), qui emploie 18 salariés dont 16 conducteurs pour un parc de 14 camions.

Sa clientèle est peu diversifiée puisqu'elle réalise environ 60% de son activité sur un contrat de livraison à une chaîne de supermarchés.

L'accident s'est donc produit dans le cadre de ses activités habituelles ; l'entreprise n'a pas d'antécédents infractionnistes.

3.2.3- Le chauffeur

Âgé d'une quarantaine d'années, le chauffeur était employé régulier de l'entreprise.

Aucune infraction à la législation sur les temps de travail n'a été relevée à son encontre et les contrôles d'alcoolémie et de toxicologie se sont révélés négatifs.

3.2.4- La conduite du véhicule

On ignore la raison pour laquelle le poids lourd s'est déporté vers la droite. Aucun élément interne (problème physique du chauffeur) ou externe (conditions de circulation, croisement d'un autre véhicule) ne permet d'expliquer ce mouvement.

Il s'agit probablement d'un moment d'inattention du chauffeur, favorisé par le fait qu'il venait de démarrer et, qu'après avoir tourné à gauche à un carrefour, il roulait encore à faible vitesse.

Dès lors, le renversement s'est produit en quelques secondes sans aucune possibilité de récupération.

3.3- Facteurs liés à l'occupation du véhicule léger

Le bilan de cet accident a été malheureusement alourdi par les conditions d'occupation de la Peugeot 306 :

- 7 occupants dans le véhicule,
- un bébé de 4 mois sur les genoux de la passagère avant,
- 4 jeunes enfants à l'arrière du véhicule,
- non port de la ceinture de sécurité.

Dans tous les cas, il n'y aurait pas dû y avoir 3 personnes à l'avant. La réglementation en vigueur à la date de l'accident imposait, en effet, qu'un enfant de moins de 10 ans, se trouvant à l'avant d'un véhicule, soit transporté, face à l'arrière, dans un système homologué de retenue spécialement conçu pour être installé à l'avant des véhicules. Le bébé de 4 mois aurait donc dû se trouver dans un tel système qui aurait occupé toute la place du passager avant, ou alors, il aurait dû être transporté à l'arrière.

En revanche, la règle selon laquelle les enfants de moins de 10 ans ne comptent que pour une demi-place étant encore en vigueur, il était possible de transporter, à l'arrière du véhicule jusqu'à 6 enfants de moins de 10 ans (ou 1 enfant de plus de 10 ans et 4 de moins de 10 ans, etc ...). Dans le cas de partage d'une place par deux enfants de moins de 10 ans, le port de la ceinture n'est évidemment pas possible et donc pas imposé.

Le décret n° 2006-1496 du 29 novembre 2006 impose, qu'à partir du premier janvier 2008, chaque place équipée d'une ceinture ne soit occupée que par une seule personne et que chaque

enfant transporté soit attaché avec un dispositif approprié à sa morphologie, mettant ainsi fin à la règle de la demi-place pour les enfants de moins de 10 ans. Un véhicule du type de la Peugeot 306 ne pourra donc plus transporter qu'un maximum de 5 personnes, obligatoirement attachées. L'application de cette règle amoindrira très vraisemblablement le bilan dans un accident similaire à celui qui fait l'objet du présent rapport.

4- Conclusions et recommandations

L'accident a pour origine l'inattention du chauffeur qui a laissé son camion se déporter sur la droite jusqu'à rouler sur l'accotement.

Dès lors, compte tenu des caractéristiques de cet accotement, non stabilisé et pentu, la remorque s'est trouvée entraînée vers le fossé, l'ensemble routier est devenu incontrôlable et a basculé sur le véhicule léger arrivant en sens inverse.

Les conditions d'occupation du véhicule léger (non port de la ceinture de sécurité, bébé sur les genoux de la passagère avant) ont vraisemblablement alourdi le bilan des victimes.

Le présent rapport ne donne lieu qu'à une seule recommandation adressée à la Direction Interdépartementale des Routes Atlantique :

Recommandation n°1 (DIR Atlantique) : poursuivre la démarche SURE concernant cet itinéraire en vue d'aboutir à des solutions d'aménagement susceptibles de prévenir ce type d'accident ou d'offrir une possibilité de récupération aux véhicules qui auraient mordu sur l'accotement. Étudier également la possibilité d'aménager le carrefour de l'usine d'embouteillage d'Ogeu-les-Bains de manière à faciliter le dégagement et l'insertion du trafic poids lourds lié à cette usine.

ANNEXES

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête

Annexe 2 : Plan de situation

Annexe 3 : Cinématique de l'accident

Annexe 3.1 : vue de face

Annexe 3.2 : vue de profil

Annexe 3.3 : vue arrière

Annexe 4 : Photographies

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête



Le Ministre des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer

DECISION

BEA-TT 2006-005



Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ;

Vu la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 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 relatif aux enquêtes techniques après accident ou incident de transport terrestre ;

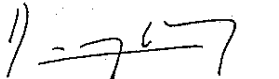
DECIDE

Article 1 : Une enquête technique, effectuée dans le cadre du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier susvisée, est ouverte concernant l'accident survenu le 26 mai 2006 sur la RN 134 à Ogeu-les-Bains (64) entre un poids lourd et un véhicule léger.

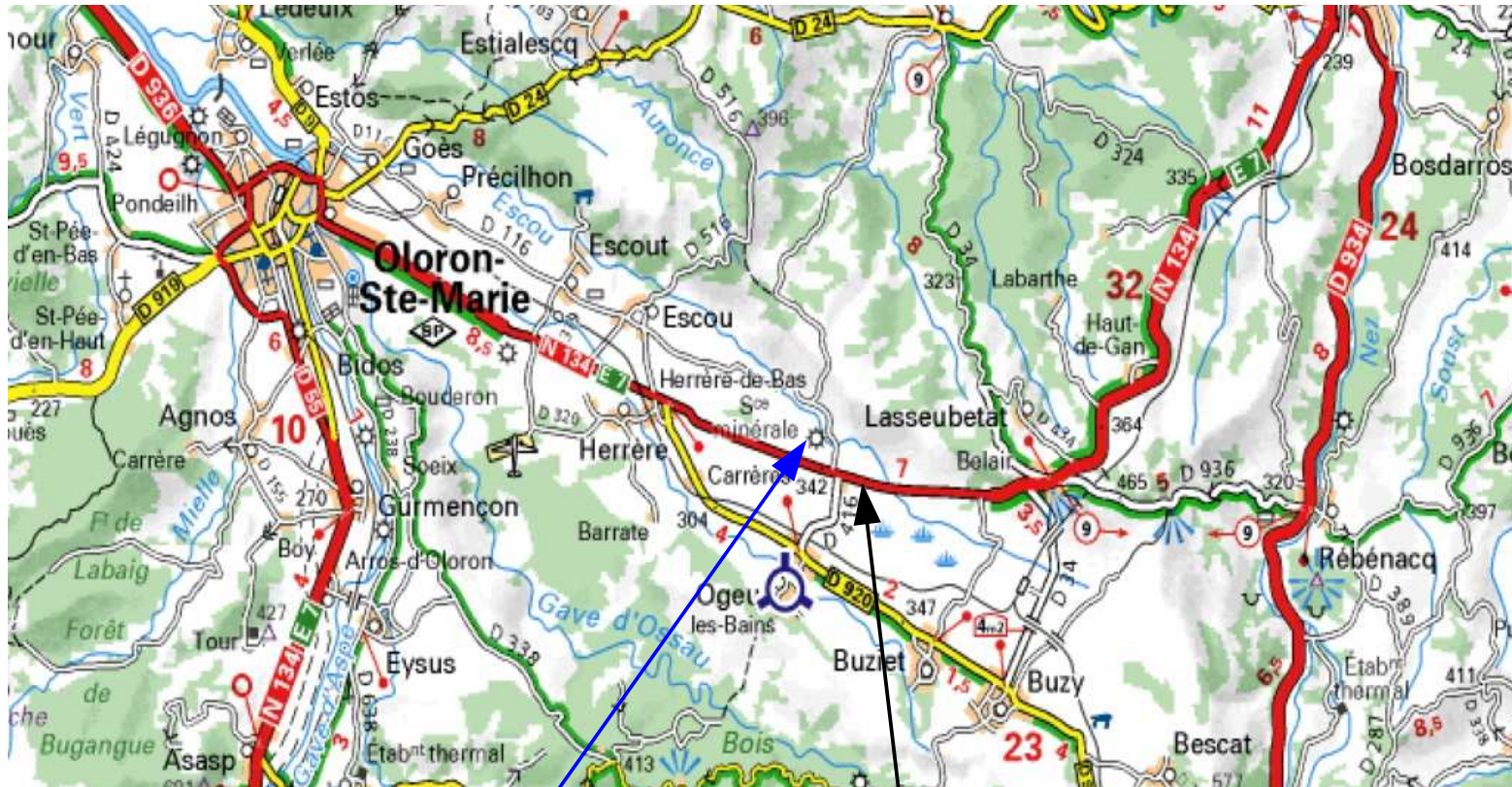
Article 2 : Le directeur du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre est chargé de l'exécution de la présente décision.

Fait à Paris, le **02 JUIN 2006**

Le ministre des transports, de l'équipement
du tourisme et de la mer,


Dominique PERBEN

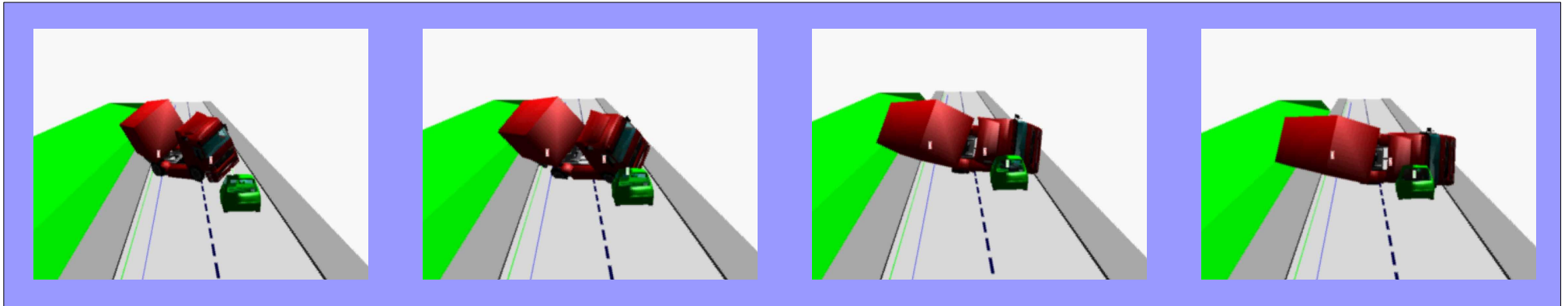
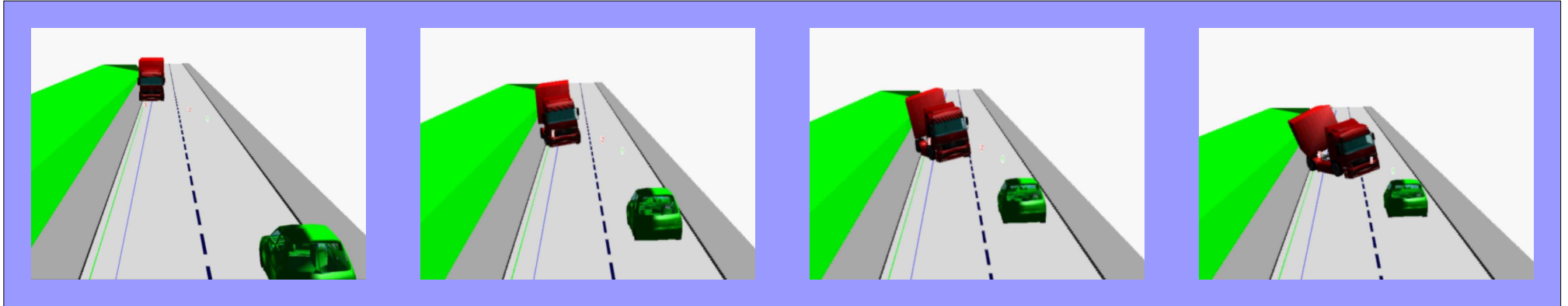
Annexe 2 : Plan de situation



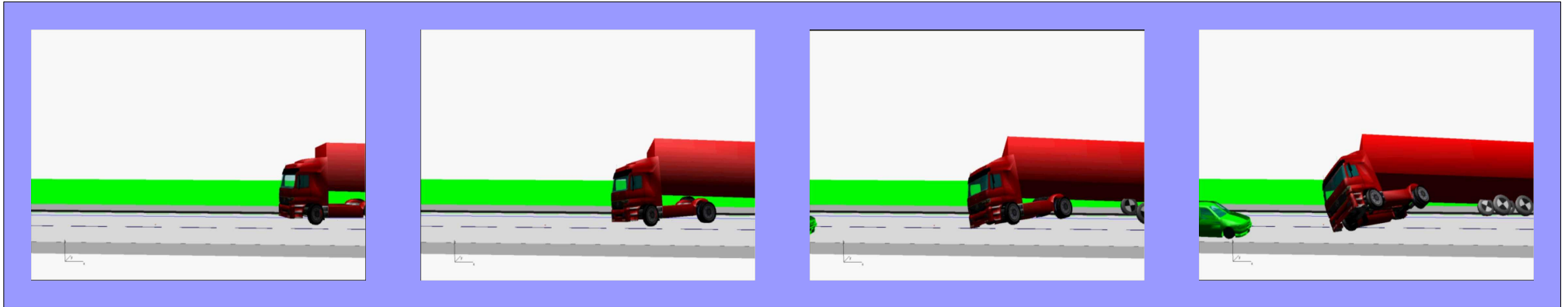
Usine d'embouteillage

Lieu de l'accident

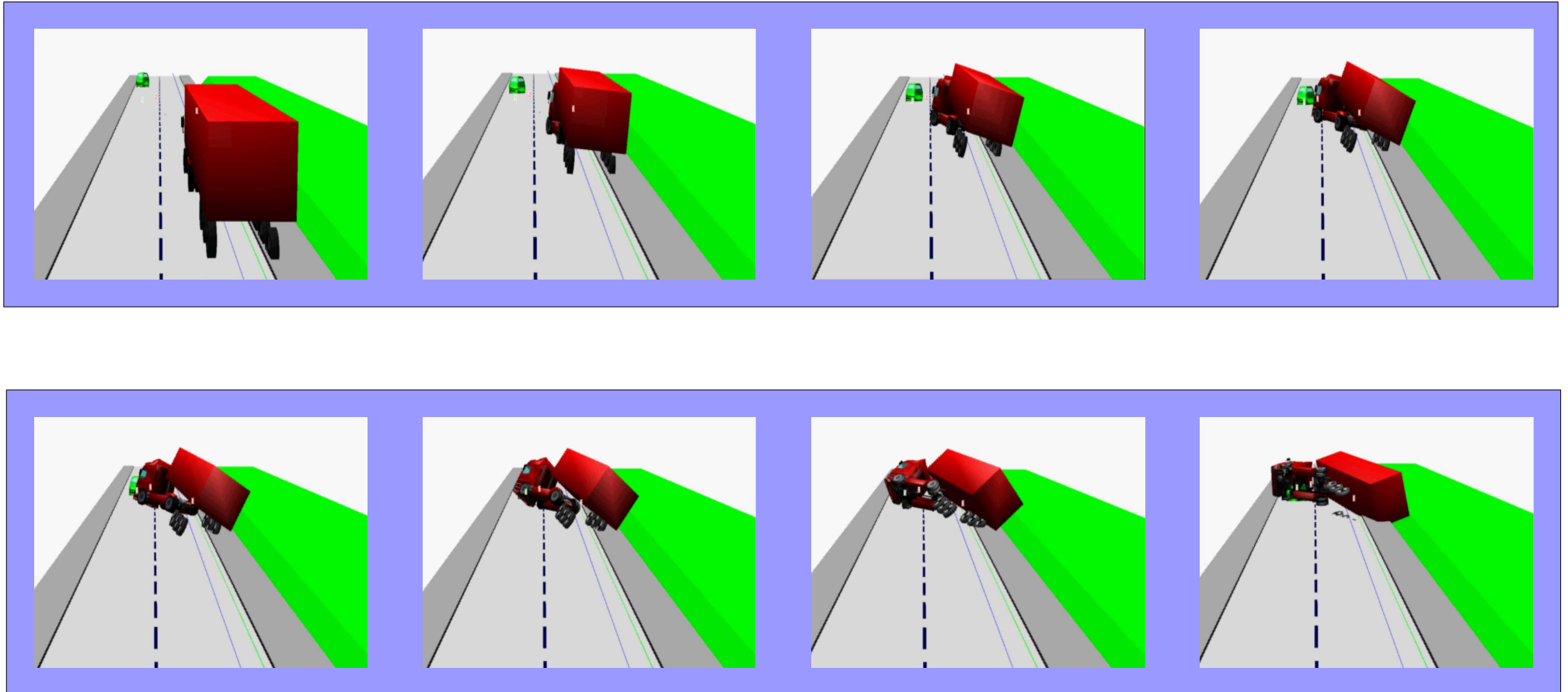
Annexe 3 : Cinématique de l'accident
Annexe 3.1 : Vue de face



Annexe 3.2 : Vue de profil



Annexe 3.3 : Vue arrière



Annexe 4 : Photographies



Approche du lieu de l'accident en venant du carrefour de l'usine d'embouteillage



Croisement de deux poids-lourds



Lieu de l'accident



Position finale des véhicules

BEA-TT

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

Tour Pascal B

92055 La Défense

cedex

téléphone :

33 (0) 1 40 81 21 83

télécopie :

33 (0) 1 40 81 21 50

mèl :

Cgpc.Beatt@equipement.gou
v.fr

web :

www.bea-
tt.equipement.gouv.fr