

Novembre 2025

**Note d'information sur l'avancement de l'enquête
relative à la sortie de route et l'incendie d'un véhicule léger à propulsion
électrique le 12 octobre 2024 sur la route départementale 948 à Celles-sur-Belle
(Deux-Sèvres)**

Avertissement :

L'enquête technique du BEA-TT n'est pas terminée.

La note d'étape ci-après s'inscrit dans une démarche visant à informer de l'avancement de l'enquête technique et à annoncer dès que possible aux entités concernées les premières orientations préventives.

Elle s'appuie sur des éléments non définitifs, la consultation des parties prenantes sur le projet de rapport d'enquête va débuter en décembre 2025.

Le samedi 12 octobre 2024 aux alentours de 22 h 20, après avoir dîné au restaurant, le conducteur d'un véhicule léger (VL) de marque TESLA de type Model S en version « Plaid » (traduit dans le manuel d'utilisation du véhicule par le terme « Inouïe », vitesse maximale de 280 km/h, accélération maximale possible permettant de passer de 0 km/h à 100 km/h en 2,1 s) a emmené faire un tour trois passagers, employés du restaurant ayant fini leur service.

La chaussée de la route départementale 948 contournant l'agglomération de Celles-sur-Belle empruntée par le véhicule était sèche, la température extérieure était positive.

À 22 h 35, le centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (CODIS 79) a reçu un appel téléphonique d'un particulier arrêté au bord de la route à côté du VL en feu. Ce véhicule avait fait une sortie de route et avait heurté un poteau de signalisation routière positionné dans le bas-côté avant de s'immobiliser 100 mètres en aval en bord de route. Ni le premier témoin ni les pompiers n'ont pu identifier à leur arrivée la présence de personnes à bord du véhicule compte tenu de l'ampleur des flammes.

Plus d'une tonne d'eau et l'intervention de deux camions de lutte contre l'incendie ont été nécessaires pour maîtriser l'incendie.

Après l'extinction, quatre corps ont été retrouvés carbonisés dans le véhicule, un à l'avant et trois à l'arrière dont un sur le sol. D'après les rapports d'autopsie, la cause du décès pour chacun des occupants est l'inhalation de fumées nocives. Il a également été constaté que le conducteur avait subi un choc violent sur le crâne.

Des traces de pneumatiques ont été repérées sur une dizaine de mètres jusqu'en bord de route sous un angle d'environ 5° de convergence et certaines ont été identifiées dans le bas-côté enherbé dont l'une se poursuit jusqu'au poteau de signalisation heurté. La vitesse du véhicule au moment du choc a été estimée à plus de 120 km/h, donc supérieure à la vitesse maximale autorisée de 90 km/h sur cette portion de route comportant deux voies dans le sens de circulation du véhicule et une voie dans l'autre sens. Un taux d'alcool dans le sang du conducteur a été quantifié à un niveau délictuel (1,32 g / l) lors de l'autopsie.

Le déclenchement de l'incendie de ce véhicule à propulsion électrique est vraisemblablement la conséquence du heurt du poteau de signalisation qui a entraîné une détérioration significative de l'avant droit du pack batterie haute tension (HT).

Des incertitudes demeurent, car les différents équipements électroniques équipant le véhicule susceptibles d'enregistrer des données ont été totalement détruits par le feu. De plus, aucune donnée cinématique ou de fonctionnement des équipements du véhicule n'a été télétransmise par le véhicule aux serveurs de TESLA et aucun appel d'urgence de type e-Call n'a été reçu par les secours, contrairement à ce qui aurait théoriquement dû se passer. Dès lors, il est fort probable que le choc avec le poteau de signalisation a également conduit à une perte immédiate de l'alimentation électrique basse tension (BT) nécessaire à ces télétransmissions.

Du fait de cette double et concomitante panne d'alimentation BT et HT, tous les systèmes électriques deviennent inopérants. Il est dès lors nécessaire d'actionner manuellement les systèmes d'ouverture des portières pour évacuer le véhicule. Toutefois, sur ce modèle, les portières arrière ne sont pas équipées de système à levier, les passagers doivent alors pour les ouvrir tirer un câble à partir d'une trappe située sous leurs sièges. Le constat fait par les premières personnes sur place a été qu'aucune des portières n'était ouverte.

Malgré l'absence d'éléments pouvant préciser de manière certaines les circonstances, différentes orientations de sécurité peuvent être envisagées :

- le traitement des obstacles latéraux ;
- le fonctionnement du système e-Call en cas de choc même après une perte d'alimentation ;
- l'ergonomie des systèmes d'ouverture mécanique intérieurs des portières ;
- le renforcement de la tenue au feu de l'enregistreur de données de bord du véhicule (Event data recorder ou EDR).

Compte tenu des performances d'accélération du véhicule, le BEA-TT s'interroge également sur l'adéquation entre ces dernières et l'environnement de conduite. À la lecture des avertissements du manuel d'utilisation, il s'avère que certains réglages ou modes de conduite ne doivent pas être utilisés sur la voie publique,

car uniquement réservés à des circuits fermés. En limiter l'usage de manière automatique par le système lui-même en fonction de la position du véhicule serait un gage de sécurité supplémentaire.

En revanche, compte tenu des circonstances probables identifiées, le BEA-TT n'envisage pas d'analyser un renforcement de la protection des batteries ni de leur résistance aux chocs.