

**BEA-TT**

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

*Rapport d'enquête technique  
sur l'accident d'un minibus  
ayant franchi le terre-plein central  
survenu le 1<sup>er</sup> août 2009  
sur l'autoroute A20  
à Bonnac-la-Côte (87)*

*septembre 2010*

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

**Présent  
pour  
l'avenir**



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

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)



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

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

Affaire n° BEATT-2009-007

**Rapport d'enquête technique  
sur l'accident d'un minibus  
ayant franchi le terre-plein central  
survenu le 1<sup>er</sup> août 2009  
sur l'autoroute A20 à Bonnac-la-Côte (87)**

## **Bordereau documentaire**

Organisme (s) commanditaire (s) : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer ; MEEDDM

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 d'un minibus ayant franchi le terre-plein central, survenu le 1<sup>er</sup> août 2009 sur l'autoroute A20 à Bonnac-la-Côte (87)

N°ISRN : EQ-BEAT--10-6--FR

Proposition de mots-clés : transport en commun, petite remise, taxi, terre-plein central, minibus, contrôle technique, amortisseur, limitation de vitesse, remorque

## **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 - Secours et bilan.....	13
1.3 - Engagement de l'enquête.....	13
<b>2 - COMPTE RENDU DES INVESTIGATIONS EFFECTUÉES.....</b>	<b>15</b>
2.1 - État des lieux après l'accident.....	15
2.2 - Résumé des témoignages.....	16
2.2.1 -Témoignages de passagers du minibus.....	16
2.2.2 -Témoignages d'usagers circulant sur l'A20.....	17
2.2.3 -Témoignage du fils du conducteur du minibus.....	17
2.3 - Infrastructure.....	18
2.3.1 -Caractéristiques.....	18
2.3.2 -Trafic routier et accidentalité.....	18
2.3.3 -Conditions météorologiques.....	19
2.4 - Entreprise et statut d'exploitation du minibus.....	20
2.4.1 -Entreprise.....	20
2.4.2 -Statut d'exploitation du minibus.....	20
2.4.3 -Statut d'exploitation des véhicules légers de transport de personnes .....	21
2.5 - Véhicules accidentés.....	22
2.5.1 -Minibus et sa remorque.....	22
2.5.2 -Autres véhicules.....	26
2.6 - Conducteur du minibus.....	26
2.7 - Organisation du voyage.....	26
2.8 - Dispositif de retenue du terre-plein central.....	28
2.8.1 -Caractéristiques.....	28
2.8.2 -Normes applicables.....	28
2.8.3 -Constat après l'accident.....	29
2.8.4 -Analyse des conditions de rupture.....	30
2.9 - Bilan des victimes.....	30
2.10 - Accidents similaires.....	32
2.10.1 -Statistiques.....	32

2.10.2 -Enquêtes du BEA-TT.....	32
<b>3 - DÉROULEMENT DE L'ACCIDENT ET DES SECOURS.....</b>	<b>33</b>
3.1 - Activité du minibus avant l'accident.....	33
3.2 - Trajet du minibus le jour de l'accident.....	33
3.3 - Collision.....	33
3.4 - Alerte et secours.....	34
<b>4 - ANALYSE DES CAUSES ET FACTEURS ASSOCIÉS, ORIENTATIONS PRÉVENTIVES.....</b>	<b>37</b>
4.1 - Conduite du minibus.....	37
4.1.1 -Manipulation d'un téléphone portable en conduisant.....	37
4.1.2 -Circulation avec une remorque à une vitesse supérieure à la limite autorisée.....	38
4.2 - État du train avant du minibus.....	39
4.2.1 -Rappel des constats.....	39
4.2.2 -Analyse.....	39
4.2.3 -Orientations préventive.....	40
4.3 - Conditions d'exercice de l'activité de transport public routier de personnes.....	41
4.3.1 -Rappel des constats.....	41
4.3.2 -Analyse.....	41
4.3.3 -Orientation(s) préventive(s).....	42
<b>5 - CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....</b>	<b>43</b>
5.1 - Causes de l'accident.....	43
5.2 - Recommandation(s).....	43
<b>ANNEXES.....</b>	<b>45</b>
Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête.....	47
Annexe 2 : Plans de situation.....	48
Annexe 3 : État des lieux après l'accident.....	49
Annexe 4 : Photographies.....	50
Annexe 5 : Dépliants sur le téléphone au volant.....	53
Annexe 6 : Rapport sur « l'Accès aux professions de transporteur dans le domaine du transport léger ».....	56

# Glossaire

- **ASFA** : Association des Sociétés Françaises d'Autoroute
- **CGEDD** : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
- **DIR** : Direction Interdépartementale des Routes
- **ITPC** : glissière d'Interruption de Terre-plein Central
- **LOTI** : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
- **PR** : Point de Repère
- **SAMU** : Service d'Aide Médicale d'Urgence
- **TMJA** : Trafic Moyen Journalier Annuel



## Résumé

Le samedi 1<sup>er</sup> août 2009 vers 12h45, un minibus circulant sur l'autoroute A20 dans le sens nord-sud, au niveau de la commune de Bonnac-la-Côte (Haute-Vienne), traverse la chaussée, heurte un premier véhicule léger, franchit le terre-plein central et percute deux autres véhicules légers venant en sens inverse.

Son conducteur, qui transportait 8 passagers à titre onéreux, effectuait du transport public routier de personnes sans autorisation depuis plus de 10 ans, sa licence de petite remise lui ayant été retirée.

Le bilan de cet accident est de 5 personnes tuées dont 4 dans le minibus, et de 8 blessées, dont 3 grièvement.

La cause directe et immédiate de l'accident est le défaut d'attention du conducteur du minibus qui manipulait son téléphone portable ; il n'a pas perçu le déport progressif de son véhicule sur la bande d'arrêt d'urgence, puis a eu une réaction trop brusque qui a déclenché la perte de contrôle du véhicule.

Deux facteurs ont favorisé cette perte de contrôle :

- la vitesse excessive du minibus qui circulait à 110 km/h, alors qu'il tractait une remorque et que son poids total roulant autorisé (PTRA) supérieur à 3,5 tonnes lui imposait une vitesse maximale de 90 km/h ;
- le mauvais état du train avant dont les rotules présentaient un jeu excessif et dont les amortisseurs étaient hors d'usage.

Par ailleurs, le nombre et la complexité des statuts des entrepreneurs effectuant du transport public routier de voyageurs avec des véhicules de 9 places au plus, a pu jouer un rôle en ne favorisant pas un bon encadrement de la profession et le contrôle routier du véhicule.

Le bilan corporel de l'accident a été aggravé par le non-port de la ceinture de sécurité par des occupants du minibus.

L'analyse des facteurs de l'accident conduit le BEA-TT à émettre trois recommandations :

- la première relative à la sensibilisation des usagers et des forces de l'ordre aux limitations de vitesse des véhicules légers tractant une remorque ;
- la deuxième relative à la fréquence du contrôle technique des véhicules légers de transport en commun de personnes parcourant des kilométrages importants ;
- la troisième relative à la vérification, lors du contrôle technique, de l'efficacité réelle des amortisseurs.

*En outre, ce rapport est l'occasion d'inviter les pouvoirs publics à poursuivre leurs actions de sensibilisation des usagers au danger de l'utilisation du téléphone portable en conduisant, même avec un kit main libre et de clarification des statuts des entrepreneurs effectuant du transport public régulier de voyageur avec des véhicules de 9 places au plus.*

*Il est également l'occasion de rappeler l'importance du port systématique de la ceinture de sécurité.*



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

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

Le samedi 1<sup>er</sup> août 2009 vers 12h45, un minibus circulant sur l'autoroute A20 dans le sens nord-sud au niveau de la commune de Bonnac-la-Côte (Haute-Vienne), se déporte sur sa gauche, heurte un premier véhicule léger, franchit le terre-plein central et percute deux autres véhicules légers venant en sens inverse.

## **1.2 - Secours et bilan**

Cet accident mobilise les services de secours du département de la Haute-Vienne, du SAMU (Service d'Aide Médicale d'Urgence) de Limoges, et notamment l'hélicoptère dudit SAMU. Plusieurs personnalités se rendent sur les lieux.

Le bilan de l'accident est de 5 personnes tuées dont 4 dans le minibus, et de 8 blessées dont 3 grièvement.

La circulation dans le sens sud-nord est déviée jusque vers 17 heures. Les glissières de sécurité abimées ou arrachées sont rétablies dans les jours suivants.

## **1.3 - Engagement de l'enquête**

Compte tenu des circonstances de cet accident, le directeur du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) a ouvert une enquête technique le 6 août 2009, avec l'accord du ministre chargé des transports.

Les enquêteurs techniques du BEA-TT se sont rendus sur les lieux dans les jours suivants ; ils ont notamment rencontré les gendarmes du peloton d'autoroute de Bessines-sur-Gartempe, en charge de l'enquête, et les personnes concernées de la direction interdépartementale des routes (DIR) « Centre-Ouest » gestionnaire de l'infrastructure.

Les enquêteurs ont eu communication des pièces et documents nécessaires à la réalisation de l'enquête technique, et notamment du dossier d'enquête et du rapport d'expertise judiciaires du minibus.



## 2 - Compte rendu des investigations effectuées

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

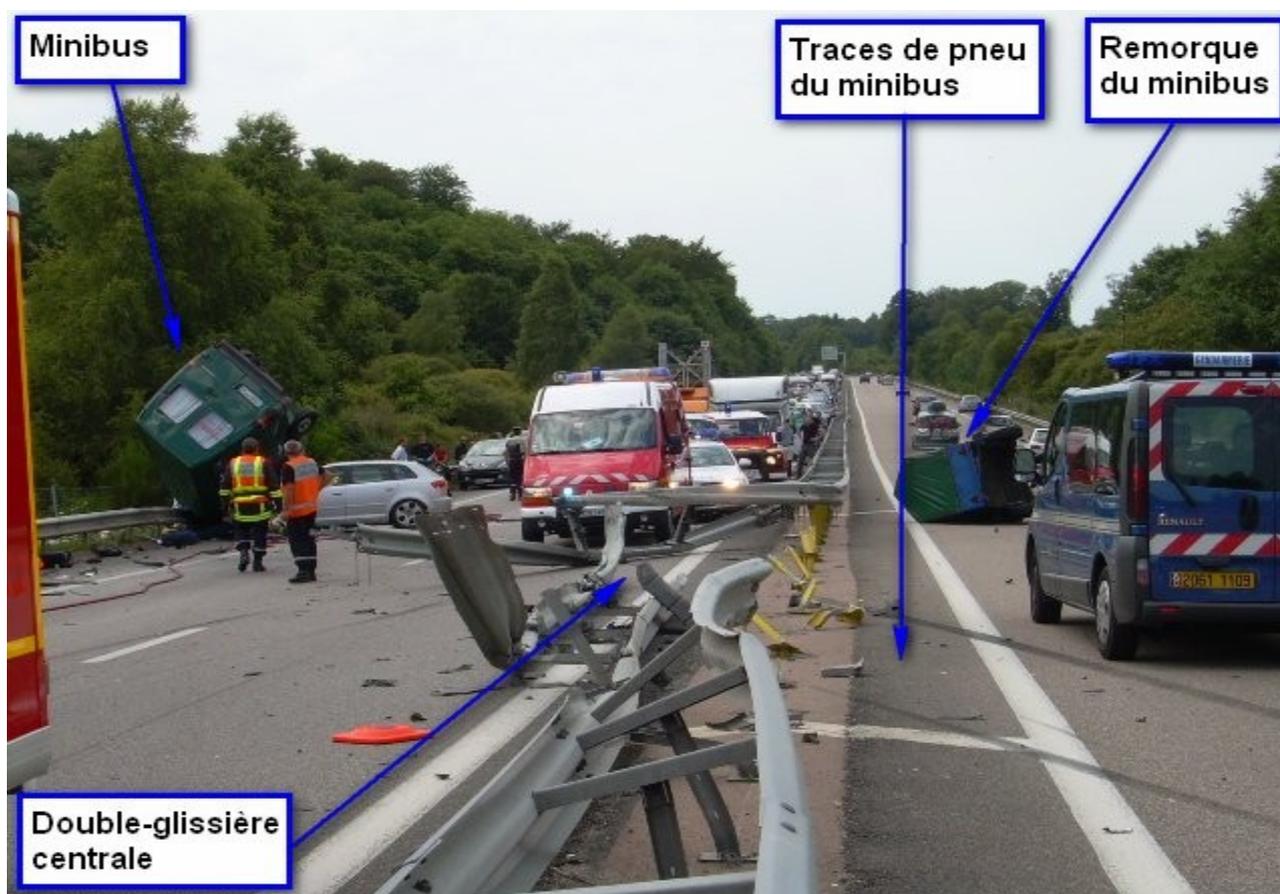


Fig. 1: Vue générale après l'accident

L'examen des lieux après l'accident (voir également le plan annoté en annexe 3 et les photographies des véhicules en annexe 4) fait apparaître les éléments suivants :

- Dans le sens Paris-Limoges, des traces de pneu du minibus mènent, en une centaine de mètres, de la glissière latérale à la double glissière centrale ; ces traces sont sensiblement parallèles. Elles présentent un angle d'incidence avec la double glissière centrale d'environ 40°.

La remorque du minibus est couchée, presque intacte, sur la voie rapide, quelques dizaines de mètres plus loin.

Un véhicule léger de marque SEAT est arrêté quelques centaines de mètres plus loin sur la bande d'arrêt d'urgence ; il présente un choc à l'avant gauche et des traces de peinture de la même couleur (bleue) que celle de la remorque.

- La double glissière centrale, de type « ITPC » (Interruption de Terre-Plein Central), reconnaissable à ses supports jaunes, est détruite : les lisses sont rompues en plusieurs endroits.

- Dans le sens Limoges-Paris, le minibus repose, les roues en l'air, sur la glissière latérale et sur le capot avant d'un véhicule léger de marque AUDI. Aucune trace au sol ne mène de la glissière centrale rompue au minibus. La glissière latérale sur laquelle repose le minibus est légèrement déformée vers l'accotement.
- Depuis la double glissière centrale, détruite, des traces de pneu, conduisent en une centaine de mètres à un véhicule léger de marque NISSAN, qui présente un important choc latéral avant gauche et des traces de peinture de couleur identique (verte) à celle du minibus.

## 2.2 - 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 témoignages recueillis, ou entre ceux-ci et des constats ou analyses présentés par ailleurs.

### 2.2.1 - *Témoignages de passagers du minibus*

Les passagers du minibus apportent les informations suivantes :

- Le minibus convoie à titre onéreux 8 passagers de la région parisienne vers le nord du Portugal (région de Guarda). Le prix du voyage se règle de préférence en espèces. Plusieurs passagers sont des habitués.
- Les passagers sont pris en charge le samedi matin 1<sup>er</sup> août vers 5h00 à leur domicile de Grigny (91) et de Fontenay-sous-bois (94).
- Le trafic est très chargé ; le conducteur a une conduite très heurtée qui effraie certains passagers. Il reçoit trois appels sur son téléphone portable, le premier vers 6h30 et les deux suivants vers 9h00. Le conducteur n'utilise pas de dispositif de type mains-libres.
- En cours de route il s'arrête à deux reprises, la première fois vers 9h00 pendant une vingtaine de minutes, pour se restaurer et se dégourdir, et la seconde fois vers 12h00, peu de temps avant l'accident, sur un refuge d'autoroute, pour résoudre un problème mécanique. De la fumée s'échappe du capot moteur enfoncé. Le conducteur redresse le radiateur avec une barre de fer. A la vue des dégâts affectant l'avant du véhicule, dégâts consécutifs à un accident de la veille, certains passagers ne souhaitent pas continuer le voyage ; le conducteur finit par les convaincre.
- Quelques minutes après le second arrêt, le conducteur tente de passer un appel téléphonique avec son portable. Le minibus se déporte sur sa droite vers la bande d'arrêt d'urgence et se rapproche de la glissière latérale de sécurité. Le conducteur, surpris, lâche le téléphone portable, agrippe le volant des deux mains et donne un coup de volant à gauche.
- Le véhicule oblique brutalement sur sa gauche, heurte avec sa remorque une voiture qui était en train de le doubler, traverse la voie de circulation, heurte et traverse la glissière centrale de l'autoroute, et percute deux véhicules venant en sens inverse.

### **2.2.2 - Témoignages d'usagers circulant sur l'A20**

Les témoins circulant sur l'autoroute A20 apportent les informations complémentaires suivantes :

- Le minibus circule sur la voie de droite, à une vitesse de l'ordre de 100 à 110 km/h ; la circulation est très dense.
- La voiture qui allait doubler le minibus (SEAT Ibiza) est heurtée par l'arrière de la remorque.
- Après avoir heurté la glissière centrale de sécurité, le minibus « s'envole » dans un mouvement de bascule latérale au-dessus des voies de l'autre sens de circulation.
- Il percute « en plein vol » une seconde automobile (NISSAN Maxima) circulant sur la voie de gauche.
- Il retombe, les roues en l'air, sur le capot d'une troisième (AUDI A3) circulant sur la voie de droite, et sur la glissière latérale de sécurité.

### **2.2.3 - Témoignage du fils du conducteur du minibus**

Le fils du conducteur du minibus conduisait un second minibus.

Il apporte les informations suivantes :

- Les deux minibus circulent généralement en convoi entre la région parisienne et le Portugal.
- Les deux minibus partent peu après 4h00 du domicile du conducteur décédé, à Champigny-sur-Marne (94 ), et vont chercher leurs clients respectifs à domicile.
- La densité du trafic empêche les deux véhicules de se rejoindre à la sortie de la région parisienne. Le minibus accidenté se détourne sur l'autoroute A20, pendant que celui du fils prend l'itinéraire habituel par l'A10.
- L'arrivée à destination au Portugal est prévue le lendemain soir, après 23h00, soit après un trajet de 43 heures. La durée de conduite estimée est de 17 à 19 heures.

## 2.3 - Infrastructure

### 2.3.1 - Caractéristiques

L'autoroute A20, dite « l'Occitane », est le maillon principal de la liaison autoroutière entre Paris et Toulouse. Non concédée, son exploitation est assurée par la DIR\* « Centre-ouest ».

Pour un usager circulant dans le sens nord-sud (cas du minibus accidenté), l'accident s'est produit 20 km avant Limoges, juste avant la sortie n°27 (« Maison rouge »), en bas d'une descente (pente de 5% sur quelques centaines de mètres) et après une grande courbe à droite (250 m).

Dans cette section, l'autoroute est à 2x2 voies et présente un profil vallonné. Les voies et la bande d'arrêt d'urgence sont de bonne largeur (2 X 3,5 m et 2,20 m). Le revêtement de la chaussée est en bon état.

Les circulations sont sécurisées par une double glissière centrale et des glissières latérales.

La vitesse maximale autorisée est de 130 km/h.

Le choc s'est produit entre les points de Repère (PR) 169+200 et 169+300, au droit d'un ITPC (glissière d' Interruption de Terre Plein Central), glissière amovible qui permet de basculer la circulation des véhicules sur l'autre sens de circulation.

### 2.3.2 - Trafic routier et accidentalité

#### *Trafic routier*

Avec 36 073 véhicules/jour (trafic moyen journalier annuel - TMJA) sur cette section, soit environ 3 600 véhicules/heure dans la journée, l'A20 est une autoroute à 2X2 voies fréquentée.

Avec 5 015 véhicules/heure à l'heure de l'accident, dont 2 816 dans le sens nord-sud (sens de circulation du minibus), le trafic routier était proche de la saturation ; la vitesse moyenne était de 112 km/h.

Le samedi 1<sup>er</sup> août 2009 était annoncé comme le jour le plus chargé de l'été 2009, classé « Noir » (exceptionnellement chargé) par « Bison Futé » dans le sens des départs, tout particulièrement dans et autour de la région parisienne (région de départ du minibus). « Bison Futé » conseillait aux automobilistes se dirigeant vers l'Espagne d'éviter l'autoroute A10, en se détournant à partir d'Orléans par l'A71 puis l'A20.

---

\* Voir glossaire

La réalité est venue confirmer la prévision avec, pour les usagers quittant la région parisienne, dès 4h30 plus de 24 km de bouchons sur l'itinéraire A6b / A86 / A10 et, à 6h00, une saturation complète de l'A6b entre le boulevard périphérique parisien et l'A86.

#### *Accidentalité*

Sur cette section d'autoroute de 4 km (PR\* 167+300 au 171+300), un accident corporel a été enregistré en 4 ans (2004 à 2008), qui a blessé légèrement deux personnes. Le taux moyen annuel d'accident corporel pour 100 millions de véhicules-kilomètres est donc de 2,1, ce qui apparaît faible en comparaison du taux moyen annuel national pour ce type de voie estimé à 5.

### **2.3.3 - Conditions météorologiques**

Le jour de l'accident le temps est sec et ensoleillé, la température de saison (27,1°C), le vent faible (2 m/s) et la chaussée sèche.

---

\* Voir glossaire

## **2.4 - Entreprise et statut d'exploitation du minibus**

### **2.4.1 - Entreprise**

Le minibus est exploité par une société au nom du conducteur.

Cette société était domiciliée à Urrugne dans le département des Pyrénées-Orientales (64) où elle disposait depuis 1985 (sous divers noms) d'une autorisation d'exploitation d'un véhicule de petite remise rattachée à cette commune.

En 1994, elle a transféré son siège à Tarnos, commune située à 40 km de là, dans le département voisin des Landes (40). En 1996, elle a fait l'acquisition du minibus qui a été immatriculé dans ce second département.

En 1999, l'autorisation d'exploitation d'un véhicule de petite remise lui a été retirée, les pouvoirs publics locaux ayant constaté que cette société n'était plus domiciliée à Urrugne.

Depuis, cette société avait déplacé son activité en région parisienne d'où elle transportait à titre onéreux des passagers vers le nord du Portugal, au rythme d'une rotation hebdomadaire.

Aucune autre autorisation ne lui ayant été délivrée depuis 1999, la société exerçait donc depuis 10 ans une activité de transport public routier de personnes en dehors de tout cadre réglementaire.

### **2.4.2 - Statut d'exploitation du minibus**

De 1996 à 1999, le véhicule accidenté était exploité sous le statut de véhicule de petite remise.

Il s'agit d'un statut de location de voiture avec chauffeur qui ne permet le transport à titre onéreux d'un groupe de personne qu' à partir de la seule commune de rattachement.

L'autorisation est délivrée par le préfet du département, sur avis conforme du Maire de la commune de rattachement et après avis de la commission départementale des taxis et voitures de petite remise.

Aucune qualification professionnelle n'est exigée du titulaire de l'autorisation qui doit simplement faire preuve de son honorabilité.

S'agissant d'un transport public de personnes dans un véhicule de 9 places au plus, le véhicule est soumis à un contrôle technique annuel et le conducteur à une visite médicale d'aptitude quinquennale (tous les deux ans à partir de 60 ans).

Les véhicules de petite remise sont surtout présents dans les zones rurales où ils suppléent le manque de taxis. Leur nombre est faible (environ 1200 en 2009), ce type d'autorisation n'étant plus délivré depuis plusieurs années.

### 2.4.3 - Statut d'exploitation des véhicules légers de transport de personnes

La petite remise est l'un des multiples statuts professionnels permettant d'effectuer du transport public routier de personnes en France avec un véhicule de 9 places au plus.

Le tableau ci-dessous récapitule les types de transport effectués, les conditions juridiques et pratiques d'accès à ces professions, les obligations applicables aux véhicules et à leurs conducteurs, ainsi que le nombre estimé de véhicules.

	Statut de Transporteur Public Routier de Voyageurs (TPRV)		Autres statuts		
	Régime général	Activité accessoire avec un seul véhicule	Taxi	Petite remise	Grande remise
<b>Type de transport</b>	Tous trajets, réguliers ou occasionnels		Trajet depuis la commune	Trajet depuis la commune, sur réservation	Trajet depuis le départem. sur réservation
<b>Type d'autorisation et procédure</b>	Inscription au registre national des TPRV par le préfet (DRE)		Licence délivrée par le maire	Licence délivrée par le préfet, sur avis conforme du maire	Licence délivrée par le préfet
<b>Condition d'accès</b>	Non-contingenté		Contingenté		
<b>Qualification exigée du titulaire</b>	Honorabilité Capacités professionn. et financière	Honorabilité	Honorabilité Capacité professionn.	Honorabilité	Honorabilité Capacité professionn.
<b>Type de véhicule</b>	Tous véhicules de transport de personne	Véhicules Légers	Véhicules Légers (avec taximètre)	Véhicules Légers	Véhicules Légers « de luxe »
<b>Suivi du véhicule</b>	Contrôle technique annuel (code de la route - article R.323-22-III)				
<b>Qualification exigée du conducteur</b>	Permis B	Permis B	Permis B Carte professionn.	Permis B	Permis B Certificat d'aptitude
<b>Suivi du conducteur</b>	Pour tous conducteurs, visite médicale périodique du permis de conduire (code de la route - articles R.221-10 et R.221-11). Pour les salariés, visite médicale annuelle de la médecine du travail.				
<b>Base juridique</b>	LOTI* D 85-981	LOTI D 85-981 (article 5-4° b)	L 13/03/1937 L 20/01/1995	L 03/01/1973 D 73-225	Code du tourisme
<b>Nb de véhicules</b>	Inconnu	Env. 10 000	Env 51 000	Env. 2000	Env. 1700

\* Voir glossaire

L'accès aux statuts autres que celui de transporteur public routier de voyageur (TPRV) est très contingenté.

Le niveau d'exigence est élevé en matière :

- de formation du titulaire de l'autorisation (diplôme de niveau BTS dans l'enseignement public), sauf pour les exploitants de petites remises et ceux effectuant du transport public routier de voyageur à titre accessoire pour lesquels aucune qualification n'est exigée.
- de qualité des véhicules, tous les véhicules sont soumis à un contrôle technique annuel.
- d'aptitude médicale des conducteurs, tous les conducteurs sont soumis à une visite médicale au moins quinquennale.

Par contre, le niveau d'exigence de formation des conducteurs est plus variable. Leurs temps de conduite et de repos ne sont pas limités (sauf pour les conducteurs salariés-décret n°2003-1242 du 22 décembre 2003 modifié).

Les taxis sont, de très loin, la profession la plus nombreuse avec environ 51 000 véhicules en circulation.

## **2.5 - Véhicules accidentés**

### **2.5.1 - Minibus et sa remorque**

#### *Caractéristiques techniques du minibus*

Le minibus accidenté est un véhicule de marque MERCEDES-BENZ, de type MMBOOOABL590 (appellation commerciale : « Sprinter »), d'un poids à vide (PV) de 2,06 tonnes, d'un poids total autorisé en charge (PTAC) de 2,8 tonnes et d'un poids total roulant autorisé (PTRA) de 4,8 tonnes. Il est autorisé à transporter 9 personnes assises, y compris le conducteur.

Les quelques bagages retrouvés sur les lieux de l'accident par les gendarmes ne conduisent pas à penser que le minibus était en surcharge.

Il s'agit d'un grand fourgon à toit surélevé (L/l/h = 5,91/1,99/2,72 m) aménagé pour le transport de personnes. Il peut être conduit avec la catégorie B du permis de conduire.



**Fig. 2 : Minibus du type de celui accidenté (Mercedes-Benz Sprinter)**

Le minibus est âgé de 12,5 ans (date de première mise en circulation : 11 décembre 1996). Il est immatriculé depuis l'origine dans le département des Landes (40). Le titulaire de la carte grise est la société au nom du conducteur, domiciliée à Tarnos (40-Landes).

Il est équipé d'un système d'anti-blocage de freins («ABS »).

Il n'est pas équipé de chrono-tachygraphe.

Toutes les places sont équipées d'une ceinture de sécurité.

Le minibus était à jour de ses formalités administratives.

#### *Caractéristiques techniques de la remorque*

Le minibus tractait une remorque bâchée surélevée, à un essieu, de construction artisanale. Cette remorque n'était pas immatriculée. L'immatriculation n'est imposée qu'aux remorques d'un PTAC supérieur à 500 kg (article R.322-1 du code de la route). Le poids de cette remorque n'a pas été mesuré. Toutefois le contenu retrouvé sur les lieux de l'accident par les gendarmes ne conduit pas à penser que ce poids dépassait les 500 kg.

La vitesse maximale des véhicules légers (PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes) tractant une remorque est limitée sur autoroute à 90 km/h, dès lors que le PTRV du véhicule tracteur est supérieur à 3,5 tonnes, et ce quels que soient le poids et le gabarit de la remorque tractée (article R.413-8 du code de la route).

En l'espèce, le minibus ayant un PTRV de 4,8 tonnes, il était donc soumis à cette disposition.

### *Contrôle technique du minibus*

Bien que ce minibus ne soit plus exploité dans un cadre réglementaire depuis 1999, son conducteur continuait à le présenter tous les ans au contrôle technique, comme véhicule de 9 places au plus affecté au transport public routier de voyageurs (article R.323-24 du code de la route), alors que la règle de droit commun pour un véhicule de cet âge ne l'obligeait que tous les deux ans.

Lors du dernier contrôle technique, en date du 18 avril 2009, quatre mois avant l'accident, les « Défauts à corriger sans obligation d'une contre-visite » suivants ont été relevés :

- une dissymétrie importante des suspensions arrières (mesurée à 32%) ;
- un jeu mineur des rotules et/ou des articulations du train avant (inférieur-droit) ;
- une protection défectueuse des rotules du train avant (inférieur droit).

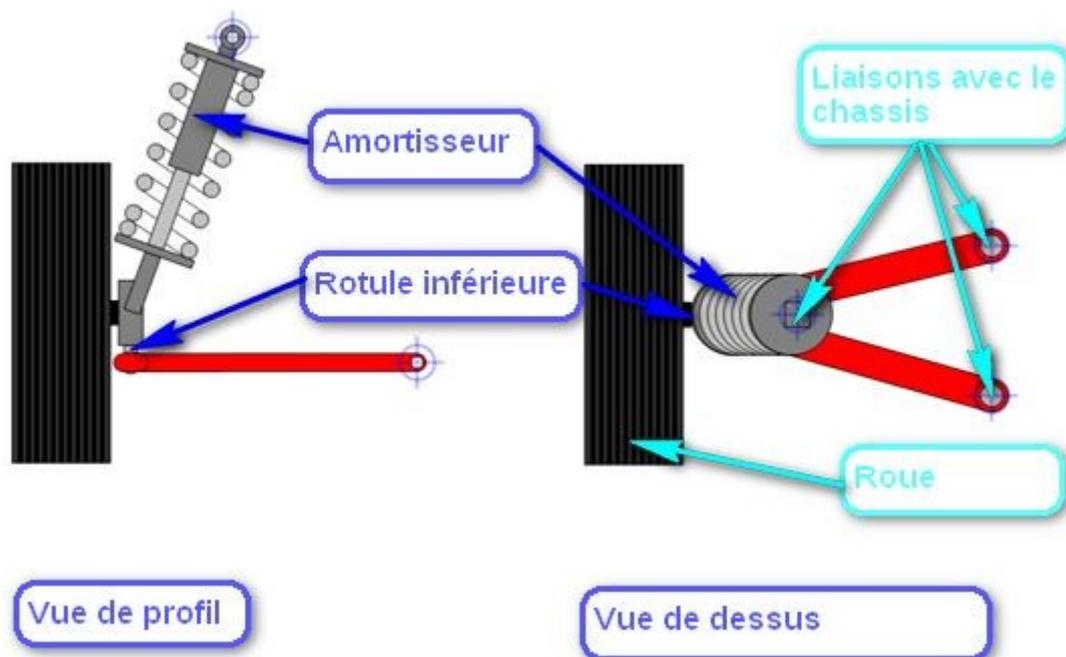
A contrario, ce contrôle atteste de la dissymétrie réduite des suspensions avant (mesurée à 8%) et donc de leur bon état présumé.

Le compteur du véhicule affichait 760 368 km. Les attestations de contrôle antérieures montrent que le minibus parcourait plus de 100 000 km par an et que son kilométrage réel était donc très supérieur, vraisemblablement d'un million de kilomètres de plus.

### *Expertise judiciaire du minibus*

Il ressort de l'expertise judiciaire que le minibus est dans un état standard pour un véhicule de cet âge (12,5 ans) et de ce kilométrage (799 758 km au compteur). Le minibus a parcouru presque 40 000 km en quatre mois, depuis le dernier contrôle technique.

Indépendamment des déformations dues au choc, le train avant du minibus présente d'importantes anomalies antérieures à l'accident :



**Fig.3: Schéma de principe du train avant du minibus**

- Les soufflets des rotules inférieures droites et gauches sont crevés ; la plus grande partie de la graisse qu'ils retiennent a disparu. Les rotules présentent un jeu qui n'a pas été mesuré.

L'absence de graisse dans l'articulation entraîne une usure prématurée des surfaces de contact qui provoque un jeu néfaste au bon fonctionnement de la suspension (mouvements verticaux) et de la direction (mouvements horizontaux).

Les jeux constatés lors du dernier contrôle technique n'ont pu que s'amplifier au cours des 40 000 km parcourus depuis.

- L'huile des amortisseurs est répandue et incrustée sur les organes adjacents.

L'amortisseur hydraulique a pour fonction de freiner les oscillations du ressort de suspension, en contrainte comme en détente, par circulation d'huile dans des chambres closes à travers des orifices dont le diamètre détermine la capacité de dissipation d'énergie.

Privé d'huile, un amortisseur ne remplit plus sa fonction ; en virage, une impulsion sur la direction se traduit par une inclinaison latérale excessive du véhicule et une amplification de l'effet de cette impulsion.

L'expert conclut que « la suspension avant du minibus était quasiment inopérante au moment de l'accident. » et que « Ce fait a été un facteur aggravant lorsque le conducteur a perdu le contrôle de son véhicule ».

## **2.5.2 - Autres véhicules**

Trois autres véhicules ont été impliqués dans l'accident.

Dans l'ordre des chocs, il s'agit des trois véhicules légers suivants :

- Une SEAT Ibiza (berline compacte) circulant dans le sens Paris-Provence, le même que le minibus, et légèrement accrochée par la remorque du minibus. Le véhicule est légèrement endommagé.
- Une NISSAN Maxima (grande berline) circulant dans le sens Province-Paris et violemment percutée à l'avant et latéralement par le minibus. Le véhicule est détruit.
- Une AUDI A3 (berline compacte) circulant dans le sens Province-Paris et sur le capot de laquelle le minibus a fini sa course. Le véhicule est très endommagé.

## **2.6 - Conducteur du minibus**

Le conducteur était un homme de 63 ans titulaire du permis de conduire (catégorie B-véhicules légers) depuis 35 ans (date de délivrance : 3 décembre 1964).

Jusqu'en 1999, date de retrait de sa licence de petite remise, il était soumis à une visite d'aptitude médicale au permis de conduire (article R.221-10 du code de la route : tous les 5 ans, puis tous les 2 ans à partir de 60 ans). Sa dernière visite était valide jusqu'en 2003. Le conducteur ne s'y est plus présenté depuis.

Les recherches toxicologiques réalisées après l'accident concluent à une alcoolémie nulle et à une absence de substances toxiques courantes classées comme stupéfiants.

## **2.7 - Organisation du voyage**

Au cours du mois précédent l'accident, en juillet 2009, le minibus a effectué trois rotations entre la région parisienne et le Portugal (source : carnet à souche de billets collectifs).

Après 6 jours d'arrêt (du 26 au 31 juillet 2009), le minibus est reparti le samedi 1<sup>er</sup> août pour une nouvelle rotation vers le nord du Portugal (ville de Braga) en convoi avec un second minibus, conduit par le fils du conducteur du minibus accidenté.

La durée prévisionnelle du parcours était de 43 heures (départ de Paris samedi vers 4h00 et arrivée à Braga dimanche vers 23h00). La distance entre Paris et Braga est de 1 557 km et la durée de conduite de 14 heures 30 minutes (source : Google-maps). Le conducteur avait la possibilité de s'arrêter au cours du parcours pendant une durée maximale de 29 heures et 30 minutes (43h00 – 14h30).

Cette durée d'arrêt semble suffisante pour lui permettre de prendre les repos nécessaires à sa récupération.

Le samedi 1<sup>er</sup> août, les difficultés de circulation ont contraint le minibus à se détourner par l'autoroute A20, ce qui ne modifie pas sensiblement le kilométrage et la durée de conduite (+87 km et + 50 mn - source : Google-maps). Le second minibus a pris l'itinéraire habituel par l'autoroute A10.



**Fig. 4 : Trajet du minibus accidenté**

Le minibus s'est arrêté à deux reprises, à 9 heures, pour une pause, et vers 12 heures, peu avant l'accident, pour un problème mécanique. La durée du premier arrêt est inconnue, celle du second de l'ordre du ¼ d'heure.

Au moment de l'accident à 12h45, le minibus avait parcouru environ 400 km et était en route depuis environ 8 heures et 30 minutes, arrêts compris, ce qui donne une moyenne horaire de 45 km/h. L'écart de 5 heures avec la durée de conduite moyenne sur un tel trajet (3 heures 30 - source : Google maps) traduit les importantes difficultés de circulation rencontrées .

## 2.8 - Dispositif de retenue du terre-plein central

### 2.8.1 - Caractéristiques

Les glissières centrales en place étaient de type DE2 (glissières doubles sur entretoises avec des supports espacés de 2 mètres).

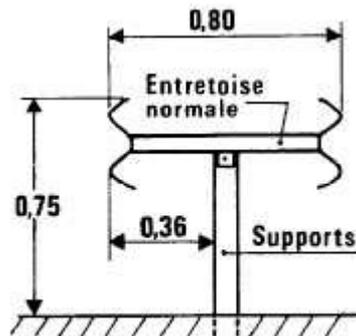


Fig. 5 : Glissière de type DE

Le choc a eu lieu au niveau d'un ITPC (interruption de terre-plein central). Afin que les glissières soient facilement démontables, les boulons de fixation des lisses entre elles sont remplacés par des broches bloquées par des clavettes ; d'autre part les supports sont simplement enfilés dans des fourreaux scellés dans la chaussée. En outre, le dispositif impliquait un élément de glissière coulissant destiné à permettre le passage rapide d'un véhicule de secours.

### 2.8.2 - Normes applicables

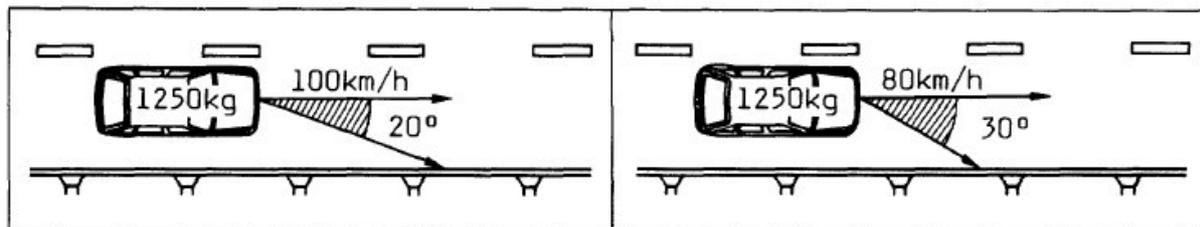
Les caractéristiques dimensionnelles ainsi que les normes de fabrication et de montage des dispositifs de retenue métallique agréés sont définies par la circulaire n°88-49 du 9 mai 1988.

Cette circulaire définit également des essais de choc qui ont été repris par les normes P 98-441 (Barrières de sécurité routières - conditions générales des essais de choc - 1993) et NF 98P 409 (Barrières de sécurité routières - critères de performance, de classification et de qualification - 1996).

Elle classe les dispositifs de retenue en plusieurs niveaux selon les performances atteintes, et définit le domaine d'emploi de chacun des niveaux.

Le dispositif de retenue équipant le terre-plein central de l'autoroute A20 était de niveau 1, et devait donc satisfaire aux essais de choc suivants :

## GLISSIÈRES DE NIVEAU 1



**Fig. 6 : Essai d'agrément des glissières de niveau 1**

Ce dispositif de retenue devait donc retenir un véhicule de 1 250 kg la heurtant à 100 km/h avec un angle de 20°, ou à 80 km/h avec un angle de 30°.

Le choc est caractérisé par l'énergie transversale développée qui s'obtient par la formule :  $E = \frac{1}{2} M (V \sin \alpha)^2$  où  $M$  est la masse du véhicule,  $V$  sa vitesse et  $\alpha$  l'angle d'impact de la trajectoire du véhicule avec la file de glissières.  $E$  est exprimée en kilojoules.

Pour respecter la norme de niveau 1, la glissière devait résister à un choc développant l'énergie suivante :

- pour une vitesse  $V$  de 100 km/h (soit 27,78 m/s) et  $\alpha = 20^\circ$  (soit  $\sin \alpha = 0,34$ ),  
 $E = 56,4$  kJ,
- pour une vitesse  $V$  de 80 km/h (soit 22,22 m/s) et  $\alpha = 30^\circ$  (soit  $\sin \alpha = 0,50$ ),  
 $E = 77,14$  kJ.

Le second essai présente donc le choc le plus sévère avec une énergie développée d'environ **80 kJ**.

### 2.8.3 - Constat après l'accident



**Fig. 7: Double-glissière du terre-plein central, arrachée par le minibus**

Le dispositif de retenue est détruit :

- L'ensemble lisses-entretoises gît au sol sur une vingtaine de mètres, déboîté des fourreaux et avec une torsion longitudinale allant jusqu'à 180°. Les lisses présentent des traces de heurt et d'écrasement par le minibus (peinture et pneu). Des entretoises sont désolidarisées des lisses et les fourreaux, très déformés, sont pliés à l'équerre à la base.
- Les liaisons entre les lisses sont brisées en trois endroits, deux dans le sens Paris-Province, sens de circulation du minibus, et un dans le sens Province-Paris. L'examen des liaisons montre que la rupture s'est effectuée soit par déchirure des lisses au niveau des broches, certaines d'entre elles étant restées en place avec leur clavette apparente, soit par rupture des broches.

#### 2.8.4 - Analyse des conditions de rupture

Lors de l'accident, le minibus dont la masse M peut être estimée à 3 000 kg (avec la remorque), la vitesse d'impact V à 100 km/h (soit 30,56 m/s) et l'angle d'impact à 40° (soit  $\sin \alpha = 0,64$ ), a développé en heurtant le dispositif de retenue une énergie transversale de **578,81 kJ**.

Cette énergie est environ sept fois supérieure à celle de l'essai d'agrément des glissières de niveau 1.

*Dans ces conditions, la rupture du dispositif de retenue était inévitable, quel que soit le point d'impact (section courante ou ITPC\*).*

#### 2.9 - Bilan des victimes

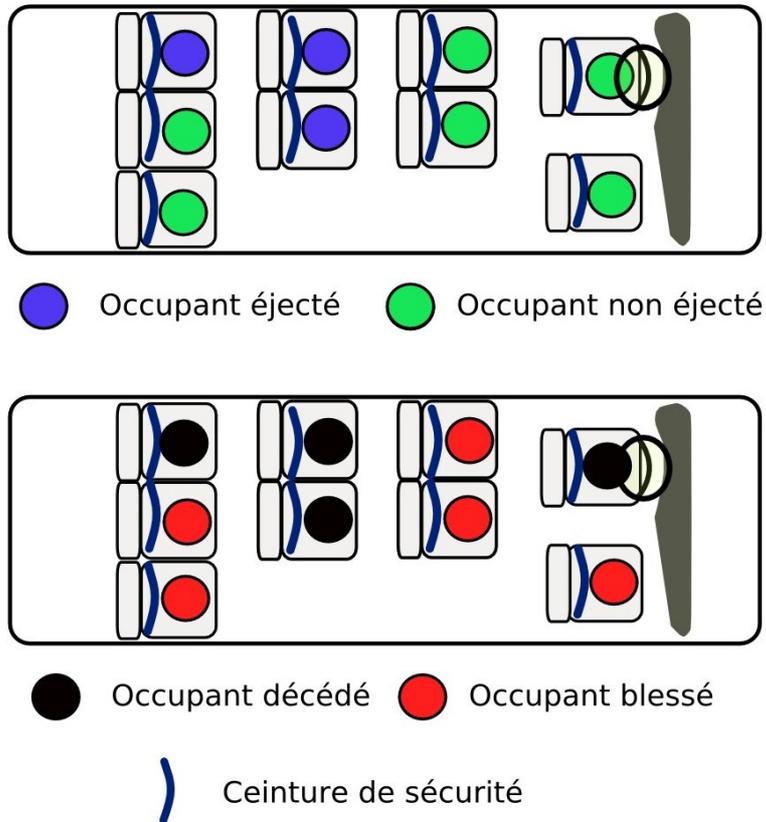
Le bilan corporel de l'accident est de 5 personnes décédées, 6 blessées hospitalisées plus de 24 heures, 2 blessées non hospitalisées et 5 indemnes, qui se répartissent comme suit entre les véhicules accidentés :

Véhicules	Nb d'occupants	Nb de décédés	Nb de blessés graves	Nb de blessés légers	Nb d'indemnes	Nb de victimes (DCD+BG+BL)
<b>NISSAN</b>	4	1	1	2	0	<b>4</b>
<b>SEAT</b>	4	0	0	0	4	<b>0</b>
<b>AUDI</b>	1	0	0	0	1	<b>0</b>
<b>Minibus</b>	9	4	5	0	0	<b>9</b>
<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>13</b>

*Dans la NISSAN heurtée de plein fouet à l'avant gauche par le minibus, le bilan est lourd. Le conducteur est décédé et le mineur assis derrière lui a été hospitalisé dans un état très grave. La passagère avant et le second mineur assis derrière elle sont légèrement blessées (pas d'hospitalisation). Tous les occupants étaient ceinturés.*

\* Voir glossaire

Dans les deux autres voitures particulières, la SEAT qui a subi un choc léger et l'AUDI sur le capot de laquelle le minibus a atterri, les 5 occupants (4 dans la première et 1 dans la seconde), tous ceinturés, sont indemnes.



**Fig 8 : Bilan lésionnel des occupants du minibus**

Dans le minibus, le bilan est très lourd avec 4 personnes décédées, dont le chauffeur, et 4 blessées gravement (hospitalisées) dont 2 avec des ITT (Interruption Temporaire de Travail) supérieures à trois mois.

Aucune des 4 personnes décédées n'avait attaché sa ceinture de sécurité. Le chauffeur est décédé des traumatismes provoqués par l'écrasement de la partie avant du véhicule. Le décès des trois autres est consécutif à leur projection, pour 2 d'entre elles contre les parois intérieures du véhicule et pour la dernière, après éjection du véhicule, contre un obstacle extérieur.

Les 5 personnes blessées hospitalisées, dont 2 avec des Interruptions Temporaires de Travail (ITT) supérieures à trois mois, avaient toutes attaché leur ceinture de sécurité.

*En conclusion*, le port de la ceinture de sécurité par tous les occupants du minibus aurait pu diminuer sensiblement le bilan corporel de cet accident.

## **2.10 - Accidents similaires**

### **2.10.1 - Statistiques**

L'ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes) a recensé sur 5 ans (2002 à 2006) 34 franchissements de terre-plein central dont 3 concernent les ITPC, ceci sur un linéaire de 8 375 km d'autoroute. Les 2/3 de ces accidents impliquent des poids lourds. Ces accidents ont entraîné le décès de 52 personnes et des blessures à 35 autres.

Il s'agit donc d'un type d'accident très grave, avec une moyenne de 1,5 personne décédée et une blessée par accident, mais dont l'enjeu reste limité avec 4% environ du nombre total des personnes décédées sur le même linéaire (1 300).

### **2.10.2 - Enquêtes du BEA-TT**

Le BEA-TT a ouvert deux enquêtes sur des accidents impliquant un franchissement de terre-plein central dont un concerne un ITPC :

- le 24 mars 2008 (lundi de Pâques) vers 16h30, un minibus circulant sur l'autoroute A9 dans le sens Montpellier – Béziers, à la hauteur de la commune de Gigean (34), traverse le terre-plein central de l'autoroute après avoir brisé les glissières de sécurité (au niveau d'un ITPC et heurte un véhicule circulant en sens inverse ;
- le 8 avril 2009 vers 15h20, un ensemble routier porte-container transportant des matières dangereuses (TMD) et circulant sur l'autoroute A49 dans le sens Grenoble-Valence, à la hauteur de la commune de Saint-Quentin-sur-Isère (38), franchit le terre-plein central après avoir écrasé les glissières de sécurité (en section courante), et percute un second ensemble routier TMD circulant en sens inverse.

L'étude de ces accidents a montré que :

- les normes appliquées à la plupart des dispositifs de retenue équipant les autoroutes ne permettent généralement pas de retenir les véhicules utilitaires légers et leur dérivés (camionnettes, minibus) ;
- les ITPC offrent une résistance plus faible que les sections courantes de glissières.

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

### **3.1 - Activité du minibus avant l'accident**

Le minibus circule hors de tout cadre réglementaire depuis le retrait de sa licence de petite remise en 1999, soit depuis 10 ans. Le conducteur a cessé de se présenter à la visite médicale d'aptitude du permis de conduire, ce qui n'est pas favorable à la sécurité du transport. Néanmoins le conducteur a continué à présenter son véhicule au contrôle technique annuel.

Le minibus effectue des rotations entre la région parisienne et le Portugal, en convoi avec un second minibus conduit par le fils du conducteur du premier, au rythme moyen d'une rotation hebdomadaire.

Dans le mois précédant l'accident, le minibus a effectué trois rotations, la troisième le ramenant en région parisienne le 25 juillet, soit 6 jours avant l'accident.

### **3.2 - Trajet du minibus le jour de l'accident**

Le samedi 1<sup>er</sup> août vers 4h00, le minibus attelé d'une remorque quitte le domicile de son conducteur à Champigny-sur-Marne (94).

Vers 5h00, il embarque 8 passagers voyageant à titre onéreux, à Fontenay-sous-Bois (94) puis à Grigny (91).

D'importantes difficultés de circulation (journée classée « noir » par Bison Futé) l'empêchent de rejoindre le second minibus au point de rencontre habituel et l'amènent à se détourner, à partir d'Orléans, vers les autoroutes A71 puis A20. Le second minibus continue sa route par l'itinéraire habituel, l'autoroute A10.

Vers 9h00, le minibus s'arrête une première fois sur une aire de repos pour faire une pause.

Vers 12h00 le minibus s'arrête une seconde fois sur un refuge d'autoroute pour résoudre un problème mécanique ; de la vapeur s'échappe du capot moteur déformé par un accident survenu la veille. Le radiateur est redressé avec une barre de fer.

Vers 12h15, le minibus repart.

### **3.3 - Collision**

Le minibus circule sur une autoroute à 2X2 voies, dans un environnement vallonné. Il se rapproche de Limoges. Le temps est sec et ensoleillé, la température estivale et le vent faible. Le revêtement de la chaussée est en bon état.

Le trafic est important mais fluide ; il s'écoule à une vitesse de 110 km/h. Le minibus roule sur la voie de droite à la vitesse du flux, soit 20 km au dessus de sa vitesse maximale autorisée (voir §2.5.1).

Vers 12h30 le minibus arrive en bas d'une descente (pente de 5% sur quelques centaines de mètres) et débouche d'une grande courbe à droite.

Le conducteur prend en main son téléphone portable et se concentre sur son clavier pour joindre le conducteur du second minibus. Pendant ce temps, le minibus se déporte sur la bande d'arrêt d'urgence et se rapproche de la glissière latérale de sécurité.

Percevant subitement le danger, le conducteur lâche le téléphone portable, agrippe le volant des deux mains et donne un coup de volant à gauche pour ramener le minibus sur les voies de circulation.

Le minibus change brutalement de trajectoire ; le mouvement est amplifié par la vitesse excessive du minibus et le mauvais état du train avant. Il traverse les voies en dérapage des quatre roues et avec une forte inclinaison latérale ; un premier véhicule léger qui passe à sa hauteur, ne peut, malgré une tentative d'évitement par la droite, éviter la remorque qui se détache.

Le minibus heurte avec un angle de 40° la glissière de sécurité qui se rompt en plusieurs points, et franchit le terre-plein central.

Il percute l'avant et le coté gauches d'un deuxième véhicule léger circulant en sens inverse sur la voie rapide, s'élève en vrille dans les airs et retombe sur le capot d'un troisième véhicule léger et la glissière latérale de sécurité.

Le premier véhicule léger parvient à se ranger sur la bande d'arrêt d'urgence ; le deuxième véhicule léger zigzague sur la chaussée et s'immobilise une centaine de mètres plus loin ; le troisième véhicule léger est encastré sous le minibus, sur la bande d'arrêt d'urgence.

### **3.4 - Alerte et secours**

Dès 12h31, dans les instants suivant l'accident, des témoins donnent l'alerte avec des téléphones portables.

A 12h43, les premiers véhicules de secours du centre de Limoges-Beaubreuil arrivent sur les lieux.

Dans les minutes suivantes, de nombreux autres véhicules d'intervention arrivent également : 6 véhicules de secours et d'assistance aux victimes (VSAV), 1 fourgon de secours routier (FSR), 1 véhicule du groupe de reconnaissance et d'intervention en milieu périlleux (VGRIMP), 1 fourgon-pompe tonne (FPT), 1 camion grue hors route (CGHR), 1 véhicule cyno-technique (VCYNO) et 1 véhicule de liaison chef de groupe (VLCG).

L'accident mobilise une cinquantaine de sapeurs-pompiers, des gendarmes ainsi que des agents du service d'aide médicale urgente (SAMU) de Limoges et de la direction interdépartementale des routes Centre-Ouest (antennes de Bessines et de Feytiat). Des victimes sont désincarcérées ; d'autres sont récupérées en contre-bas de la chaussée.

Les blessés sont évacués vers le centre hospitalier régional universitaire (CHRU) de Limoges, les plus gravement atteints par l'hélicoptère du SAMU.

Jusqu'à 15h30, la circulation est interrompue dans le sens Paris-Provence sur une des deux voies. Une déviation provisoire est mise en place (sortie de l'autoroute par les diffuseurs n°28 et 29 et retour par le diffuseur n°27).

Jusqu'à 17h00, la circulation est totalement interrompue dans le sens Province-Paris.



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

Les investigations réalisées amènent à rechercher les facteurs causaux et recommandations préventives utiles dans les trois domaines suivants :

- la conduite du minibus ;
- l'état du minibus ;
- les conditions d'exercice de l'activité de transport public routier de personnes.

### 4.1 - Conduite du minibus

Le conducteur manipulait son téléphone portable et circulait avec une remorque à une vitesse supérieure à la limite autorisée.

#### 4.1.1 - Manipulation d'un téléphone portable en conduisant

Le défaut d'attention du conducteur qui manipulait son téléphone portable pour passer un appel, est la cause directe de la perte de contrôle du minibus.

L'accident aurait pu être évité si le conducteur s'était arrêté pour passer son appel, à la prochaine aire de repos, celle de Beaunes-les Mines distante de 4 km.

En France comme dans de nombreux pays, l'utilisation du téléphone tenu en main est interdite (article R.412-6-1 du code de la route - amende forfaitaire de 35€ et retrait de deux points du permis de conduire).

En effet, le sur-risque d'avoir un accident corporel lorsqu'on manipule un téléphone en conduisant est estimé à 4,9 (source : Étude épidémiologique réalisée en Australie en 2005). Le conducteur regarde moins souvent dans son rétroviseur et sur les cotés, et fait moins attention à la signalisation et aux autres usagers. En cas d'imprévu, le temps de réaction du conducteur augmente de 50% en moyenne (source : INRETS).

Cependant, l'utilisation du téléphone au volant n'est pas une pratique rare. La part de conducteurs observés avec un téléphone tenu en main, pour passer un appel, mais aussi et de plus en plus pour lire ou écrire un SMS, est estimée à 2,3 % (source : ONISR - « la sécurité routière en France - Bilan 2009 ») ; elle monte à 2,9 % sur les autoroutes de liaison.

L'enjeu en France est estimé à 6 à 7% des accidents (source : ONISR).

De nombreuses actions sont menées pour limiter l'utilisation du téléphone portable au volant :

- Les conducteurs sont régulièrement sensibilisés par les pouvoirs publics et les opérateurs de téléphonie mobile (voir notamment le dossier de presse de la dernière campagne nationale télévisée, radio et internet, sur le site de la sécurité routière : <http://www.securiteroutiere.gouv.fr/>). Le dépliant distribué (voir en annexe V) recommande notamment de s'arrêter pour passer ses appels, consulter ses messages, lire et écrire ses SMS.
- Les conducteurs professionnels sont invités par le comité national de prévention du risque routier professionnel à ne téléphoner qu'à l'arrêt et leurs entreprises à établir des protocoles de communication excluant l'usage du téléphone portable au volant, y compris avec un kit mains-libres.
- Les conducteurs sont fréquemment contrôlés et sanctionnés ; c'est l'infraction la plus constatée après celle des vitesses (458 000 en 2008, en augmentation de 11% par rapport à 2007).

*Le BEA-TT ne peut qu'inviter les pouvoirs publics à poursuivre de telles actions.*

#### **4.1.2 - Circulation avec une remorque à une vitesse supérieure à la limite autorisée**

La circulation du minibus d'un PTR A de 4,8 tonnes à la vitesse d'environ 110 km/h, alors que la vitesse maximale autorisée sur autoroute d'un véhicule d'un PTR A de plus de 3,5 tonnes tractant une remorque est de 90 km/h, a favorisé la perte de contrôle du minibus.

Ce constat illustre l'intérêt de cette vitesse maximale pour un véhicule conçu pour embarquer des charges lourdes, au centre de gravité élevé et attelé d'une remorque dont les oscillations sont susceptibles d'amplifier les mouvements latéraux du véhicule.

Cette limitation de vitesse résulte d'une modification récente du code de la route, introduite par une des dispositions du décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 (article 17) qui met en application toutes les décisions du Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) du 13 février 2008.

Visant à « *renforcer la sécurité des transports de marchandise* » (communiqué de presse du 1er août 2008), cette limitation concerne également certains véhicules légers de transport de personne (minibus, gros monospace, 4x4, certaines berlines). Nombre de ses véhicules sont équipés de moteur leur permettant de tracter sur autoroute bien au delà des 90 km/h autorisés.

Elle est peu connue des usagers et des forces de l'ordre.

Ceci amène le BEA-TT à formuler la recommandation suivante :

**Recommandation R1 (Délégation à la Sécurité et de la Circulation Routières - DSCR) : sensibiliser les usagers et les forces de l'ordre aux limitations de vitesse spécifiques applicables aux véhicules légers tractant une remorque, dès lors que leur poids total roulant autorisé (PTR A) dépasse 3,5 tonnes.**

## 4.2 - État du train avant du minibus

### 4.2.1 - Rappel des constats

Le mauvais état du train avant a favorisé la perte de contrôle du minibus :

- les deux rotules inférieures avaient un jeu excessif qui rendait la direction imprécise, ce qui ne pouvait qu'amplifier l'effet du coup de volant sur le changement de trajectoire du minibus.
- les deux amortisseurs étaient hors d'usage et ne freinaient donc plus les mouvements latéraux du véhicule, ce qui ne pouvait, suite au coup de volant, qu'entraîner une gîte latérale excessive et déséquilibrer le minibus.

### 4.2.2 - Analyse

Le mauvais état du train avant n'a pas été relevé lors du dernier contrôle technique passé trois mois et demi avant l'accident :

- aucun défaut n'a été détecté sur la rotule gauche. La rotule droite présentait un jeu mineur.
- aucun défaut n'a été relevé sur les amortisseurs : l'examen visuel de ces organes n'a pas détecté d'anomalie ; la mesure de dissymétrie des suspensions (8%) s'inscrivait dans la fourchette autorisée.

Ce constat suppose que ces défauts soient apparus postérieurement au contrôle, ou que le mauvais état du train avant n'ait pu être détecté lors de ce même contrôle

#### *Hypothèse d'apparition des défauts après le contrôle technique*

Le kilométrage très important parcouru par le minibus pendant ces trois derniers mois (40 000 km, soit à ce rythme 160 000 km/an entre deux contrôles techniques) est susceptible d'expliquer l'apparition et l'amplification de tout ou partie de ces défauts, surtout s'agissant d'un véhicule très usagé (12,5 ans et environ 1,8 millions de km).

#### *Hypothèse de non détection des défauts existant lors du contrôle technique*

Le mauvais état du train avant pouvait ne pas être détecté lors du contrôle technique.

- L'examen visuel reste d'une fiabilité limitée. Outre que le véhicule peut avoir été « préparé » pour le contrôle, il laisse au contrôleur une marge d'appréciation non négligeable sur la qualification de certains défauts (mineur ou majeur ?).
- La mesure de dissymétrie des suspensions (8%) ne permettait pas d'établir si les amortisseurs étaient en bon état ou, au contraire, hors d'usage ; il suffisait, ce qui était probablement le cas, que les deux amortisseurs du même essieu aient le même degré d'usure (même très avancé), pour qu'une inefficacité grave des amortisseurs reste non-détectée.

### 4.2.3 - Orientations préventive

La périodicité du contrôle technique ne permet pas de garantir une sécurité suffisante des véhicules légers de transport en commun (9 places au plus) qui parcourent une distance très importante entre deux contrôles.

Cette situation mériterait d'être examinée afin de voir dans quelle mesure il est possible d'y remédier, par exemple en ajoutant, comme cela existe déjà pour les révisions périodiques dans les garages privés, un seuil complémentaire de distance maximale, ou encore en alignant la périodicité du contrôle technique de ce type de véhicule (actuellement tous les ans) sur le régime général des véhicules de transport en commun (tous les 6 mois).

Par ailleurs, il apparaît anormal que l'inefficacité conjointe des deux amortisseurs d'un même essieu ne présentant pas de signes extérieurs de détérioration, puisse rester non détectée lors d'un contrôle technique. Un véhicule venant de bénéficier d'un contrôle technique favorable peut ainsi circuler avec une tenue de route fortement affectée, susceptible de porter atteinte à la sécurité de tous les usagers de la route.

Il conviendrait de remédier à cette insuffisance de la mesure de dissymétrie des suspensions d'un même essieu.

Ceci amène le BEA-TT à formuler les deux recommandations suivantes :

**Recommandation R2 (Délégation à la Sécurité et de la Circulation Routières - DSCR) : Engager une réflexion sur l'accroissement de la fréquence du contrôle technique des véhicules légers de transport en commun de personnes (9 places au plus) qui effectuent des kilométrages importants.**

**Recommandation R3 (Délégation à la Sécurité et de la Circulation Routières - DSCR) : Engager une réflexion sur l'intégration dans le contrôle technique automobile de mesures permettant de rendre compte de l'efficacité réelle des amortisseurs.**

## **4.3 - Conditions d'exercice de l'activité de transport public routier de personnes**

### **4.3.1 - Rappel des constats**

De 1985 à 1999, le conducteur - exploitant du minibus était titulaire d'une licence de petite remise rattachée à une commune des Pyrénées-Orientales et l'autorisant donc à effectuer des trajets sur réservation à partir de cette seule commune.

Depuis, cette société exerçait son activité depuis la région parisienne, d'où elle effectuait des rotations hebdomadaires vers le nord du Portugal.

Le minibus faisait donc du transport public routier de personne en dehors de tous cadres réglementaires depuis 10 ans.

### **4.3.2 - Analyse**

On peut s'interroger sur la pérennisation pendant une durée aussi importante d'une situation qui n'assurait pas un contrôle et un suivi rigoureux de son activité.

*L'obtention d'une nouvelle autorisation pour continuer son activité lui était difficile :*

- Le conducteur ne pouvait « renouveler » sa licence de petite remise en région parisienne où aucune licence n'est délivrée depuis plusieurs années, les pouvoirs publics privilégiant les taxis qui rendent les mêmes services (possibilité également d'effectuer des trajets sur réservation) et dont les conducteurs sont plus qualifiés.
- Il pouvait très difficilement obtenir une licence de taxi ou un agrément de grande remise, l'accès à ces professions étant contingenté.
- Il pouvait s'inscrire au registre des transporteurs publics routiers de voyageurs, mais, comme ce type de transport constituait son activité principale, cette inscription était subordonnée à l'obtention d'une capacité professionnelle d'un niveau qui ne lui était pas forcément accessible.

Ainsi, faute de solution simple et évidente, le conducteur du minibus a continué à exercer son activité sans autorisation.

L'exercice clandestin de son activité a permis au conducteur de se soustraire à la visite médicale périodique d'aptitude au permis de conduire. Néanmoins, sa société était toujours inscrite au registre des métiers et il continuait à soumettre son véhicule tous les ans au contrôle technique (voir §2.5.1).

*Le contrôle routier de cette activité n'était pas évident au milieu de la circulation générale, compte-tenu de :*

- l'absence de marques distinctives apposées sur ces véhicules ;
- la difficulté d'établir le statut exact des passagers transportés, qui peuvent aisément prétendre appartenir à un groupe amical ou familial voyageant à titre privé.

*Conclusion :* La multiplicité, le cloisonnement et le contingentement des statuts existants ne favorisent pas un bon exercice de la profession et ne facilitent pas le contrôle des véhicules par les forces de l'ordre.

#### **4.3.3 - Orientation(s) préventive(s)**

Depuis plusieurs années les frontières entre ces professions gérées par plusieurs ministères tendent à se brouiller ; certains professionnels souhaitent exercer à titre accessoire des activités relevant d'une autre profession, notamment en raison du développement du transport occasionnel de petits groupes.

Les taxis représentent la profession la plus nombreuse et la plus polyvalente : transport historique « à la place » et plus récemment sur commande, mais aussi transport occasionnel de groupes et services réguliers, par exemple dans le transport scolaire.

Des réflexions sont en cours pour moderniser ces professions, en s'appuyant notamment sur les deux rapports suivants :

- le rapport relatif à la « *Réforme de la profession de taxi* » (rapporteur : M. Pierre CHASSIGNEUX) publié par le Premier ministre en mars 2008 ; ce rapport propose de rassembler et de moderniser les textes juridiques réglementant les taxis ainsi que les véhicules de petite et de grande remise ; une nouvelle catégorie serait créée pour le transport avec une motocyclette ou un tricycle à moteur, sur le modèle de la remise ;
- le rapport relatif à « *l'Accès aux professions de transporteur dans le domaine du transport léger* » publié par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable en septembre 2009 (rapporteur : M. Christian PITIE) ; ce second rapport propose d'engager des réflexions interministérielles sur l'avenir de ces professions et sur la construction d'un statut de référence commun, centré autant que possible sur le métier de taxi (voir extraits du rapport en annexe 6).

*Le BEA-TT ne peut qu'inviter les pouvoirs publics à continuer le rapprochement et la clarification de ces réglementations.*

## 5 - Conclusions et recommandations

### 5.1 - Causes de l'accident

La cause directe et immédiate de l'accident est le défaut d'attention du conducteur du minibus qui manipulait son téléphone portable ; il n'a pas perçu le déport progressif de son véhicule sur la bande d'arrêt d'urgence, puis a eu une réaction trop brusque qui a déclenché la perte de contrôle du véhicule.

Deux facteurs ont favorisé cette perte de contrôle :

- la vitesse excessive du minibus qui circulait à 110 km/h, alors qu'il tractait une remorque et que son poids total roulant autorisé (PTRA) supérieur à 3,5 tonnes lui imposait une vitesse limitée à 90 km/h ;
- le mauvais état du train avant dont les rotules présentaient un jeu excessif et dont les amortisseurs étaient hors d'usage.

Enfin, le nombre et la complexité des statuts des entrepreneurs effectuant du transport public routier de voyageur avec des véhicules de 9 places au plus, a pu jouer un rôle, en ne favorisant pas un bon encadrement de la profession et en ne facilitant pas le contrôle routier du véhicule ; le conducteur circulait depuis 10 ans sans autorisation, sa licence de petite remise lui ayant été retirée.

Le bilan corporel de l'accident a été aggravé par le non-port de la sécurité par certains occupants du minibus.

### 5.2 - Recommandation(s)

L'analyse des facteurs de l'accident conduit le BEA-TT à émettre trois recommandations, la première relative à la sensibilisation des usagers et des forces de l'ordre aux limitations de vitesse des véhicules légers tractant une remorque, et les deux autres au contrôle technique des véhicules :

**Recommandation R1 (Délégation à la Sécurité et de la Circulation Routières - DSCR) : sensibiliser les usagers et les forces de l'ordre aux limitations de vitesse spécifiques applicables aux véhicules légers tractant une remorque, dès lors que leur poids total roulant autorisé (PTRA) dépasse 3,5 tonnes.**

**Recommandation R2 (Délégation à la Sécurité et de la Circulation Routières - DSCR) : Engager une réflexion sur l'accroissement de la fréquence du contrôle technique des véhicules légers de transport en commun de personnes (9 places au plus) qui effectuent des kilométrages importants.**

**Recommandation R3 (Délégation à la Sécurité et de la Circulation Routières - DSCR) : Engager une réflexion sur l'intégration dans le contrôle technique automobile de mesures permettant de rendre compte de l'efficacité réelle des amortisseurs.**

*En outre, ce rapport est l'occasion d'inviter les pouvoirs publics à poursuivre leurs actions :*

- de sensibilisation des usagers au danger de l'utilisation du téléphone portable en conduisant, même avec un kit main libre ;*
- de clarification des statuts des entrepreneurs effectuant du transport public régulier de voyageurs avec des véhicules de 9 places au plus.*

*Il est également l'occasion de rappeler l'importance du port systématique de la ceinture de sécurité.*

# ANNEXES

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête

Annexe 2 : Plans de situation

Annexe 3 : État des lieux après l'accident

Annexe 4 : Photographies

Annexe 5 : Dépliants sur le téléphone au volant

Annexe 6 : Rapport sur « l'Accès aux professions de transporteur dans le domaine du transport léger » (transport de personne : diagnostic et proposition)



# Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER  
et chargé des Technologies, des Trains et des Négociations sur le Climat

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

*Le Directeur*

Paris, le 6 août 2009

## 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 ;

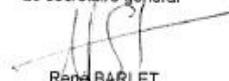
Vu la décision du 5 mars 2009 portant délégation de signature au secrétaire général du BEA-TT ;

Vu les circonstances de l'accident impliquant quatre véhicules légers dont un minibus sur l'autoroute A20 survenu le 1er août 2009 sur la commune de Bonnac-la-Côte (Haute-Vienne), et l'accord du ministre chargé des transports ».

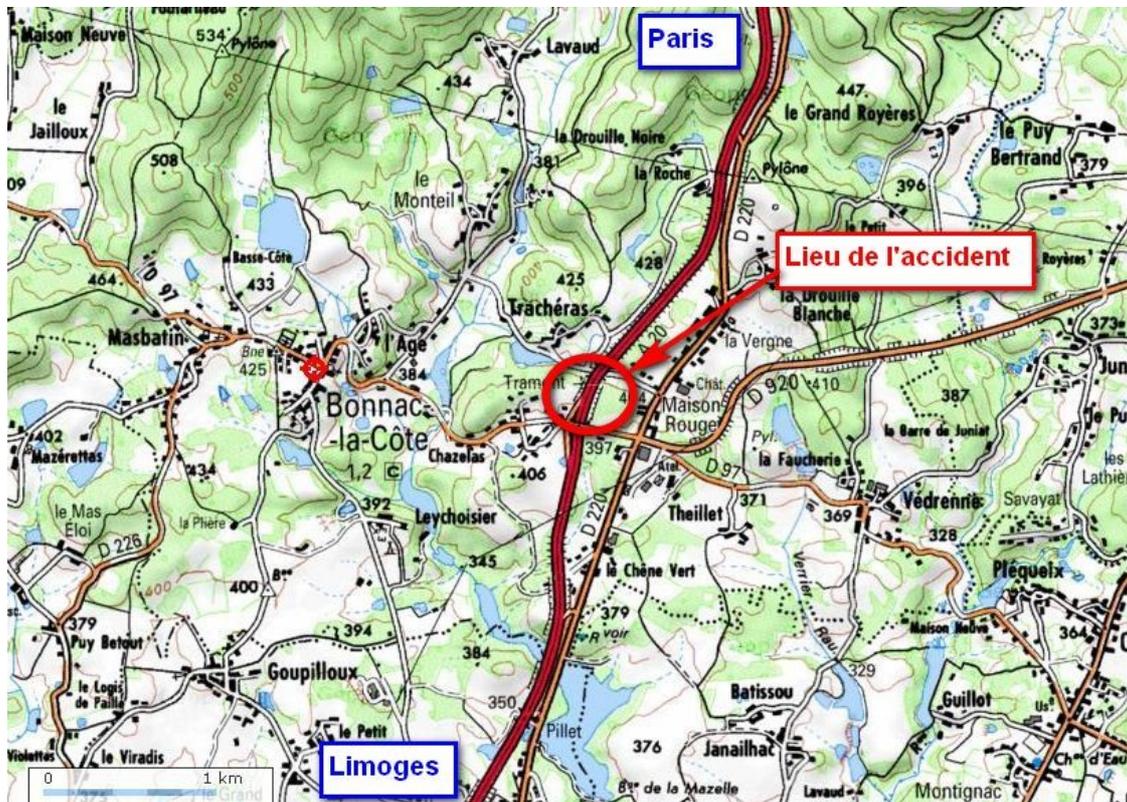
## DECIDE

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 quatre véhicules légers dont un minibus sur l'autoroute A20 survenu le 1er août 2009 sur la commune de Bonnac-la-Côte (Haute-Vienne).

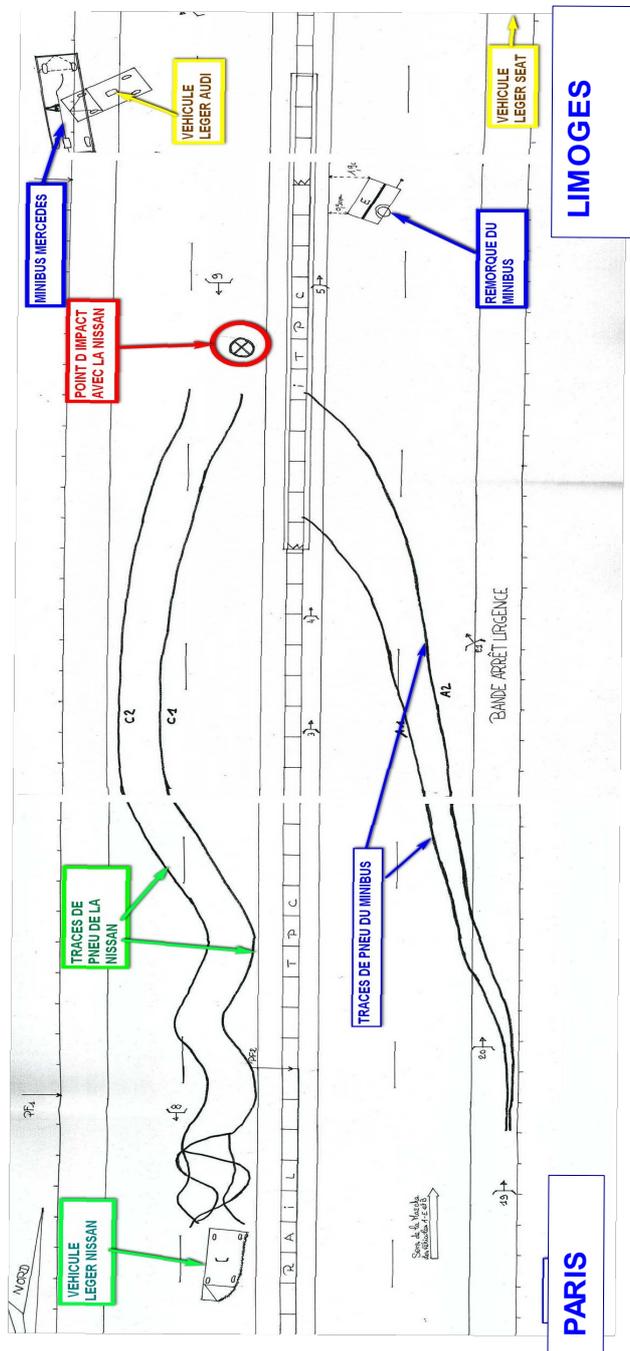
Pour le directeur empêché et par délégation  
Le secrétaire général

  
Rena BARLET

## Annexe 2 : Plans de situation



# Annexe 3 : État des lieux après l'accident



## Annexe 4 : Photographies



**Photo n° 1 : Position finale du minibus, posé sur la glissière latérale et le capot d'une voiture**



**Photo n° 2 : Position finale de la remorque du minibus, qui s'est détachée au moment du choc contre la double-glissière centrale**



**Photo n° 3 : Véhicule heurté par la remorque du minibus lors de son changement de voie**



**Photo n° 4 : Véhicule heurté par le minibus après le franchissement du terre-plein central**



**Photo n° 5 : Minibus après l'accident – vue de trois quart avant**



**Photo n° 6 : Minibus après l'accident – vue latérale droite**

## Annexe 5 : Dépliants sur le téléphone au volant

Soucieux de permettre un développement harmonieux du mobile dans la société, et de participer à la sécurité sur les routes, l'Association Française des Opérateurs Mobiles (AFOM) et la Sécurité Routière, avec le soutien de La Prévention Routière, ainsi que des constructeurs de téléphones mobiles Motorola, Nokia, Sagem, Samsung, Sony Ericsson, des constructeurs automobiles Peugeot, Citroën, Renault, et Feu Vert et Norauto, ont décidé d'agir ensemble pour faire connaître les bons usages du téléphone mobile au volant afin de rester joignable en toute sécurité.

L'AFOM a été créée en 2002 par Bouygues Telecom, Orange et SFR. Depuis, de nouveaux membres les ont rejoints : Breizh Mobile, Debitel France, M6 Mobile, Universal Mobile et Virgin Mobile.

Pour en savoir plus sur les missions de l'AFOM ou de la Sécurité Routière : [www.afom.fr](http://www.afom.fr) ou [www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)

### LES NUMÉROS D'URGENCE

Numéro d'urgence européen .....	<b>112</b>
Samu .....	<b>15</b>
Police Gendarmerie .....	<b>17</b>
Pompiers .....	<b>18</b>
Urgence sociale .....	<b>115</b>



**AFOM**  
ASSOCIATION FRANÇAISE DES OPÉRATEURS MOBILES

# Mobile et voiture, sécurité en route

Collegat/Berthe Gay - Jan 2006 - AFOM SR 0006-1



**AFOM**  
ASSOCIATION FRANÇAISE DES OPÉRATEURS MOBILES

Nous sommes près de 49 millions de Français à utiliser aujourd'hui un téléphone mobile. La diffusion rapide de ce moyen de communication a beaucoup changé nos habitudes. Désormais, le mobile nous accompagne dans la plupart de nos déplacements. Parce que conduire réclame toute notre attention, l'utilisation du mobile en voiture doit être adaptée. En effet, la conduite est une activité à part entière. Téléphoner en conduisant, même avec des équipements qui ne sont pas interdits par la réglementation, augmente notablement le risque d'accident pour soi, ses passagers, comme tout ce qui peut perturber l'attention du conducteur : lire une carte routière, manger, chercher un CD...

## QUE DIT LA RÉGLEMENTATION ?

### 1. Conduire avec un téléphone tenu en main : un comportement interdit.

L'article R.412-6-1 du Code de la route précise que : « L'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit. »

Conduire avec un téléphone tenu en main est passible :

- d'une amende forfaitaire de 35 € (22 € si elle est payée dans les 3 jours). En cas de poursuites pénales, l'amende peut atteindre un montant maximal de 150 € ;
- d'un retrait de 2 points du permis de conduire.

### 2. Rester maître de son véhicule : une obligation générale.

L'obligation générale de rester maître de son véhicule s'applique en toutes circonstances, même si l'utilisation de certains équipements comme les « kits oreillettes » ou « kits mains libres » est aujourd'hui tolérée. L'article R.412-6 du Code de la route précise que : « tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent. »

En cas d'accident, même avec un dispositif toléré par la loi, la responsabilité du conducteur qui téléphonait peut être engagée si l'inattention est à l'origine de la perte de maîtrise du véhicule.

## RESTER JOIGNABLE EN TOUTE SÉCURITÉ : QUELQUES RÈGLES SIMPLES.

### Au volant, c'est la messagerie qui répond.

Il existe une solution simple pour ne perdre aucun appel quand on conduit, en toute sécurité : laisser sa messagerie répondre. Et, pour éviter d'être surpris par la sonnerie, on choisit le mode vibreur.

### Consulter ses messages et passer ses appels : à l'arrêt dans un endroit sûr.

Pour écouter ses messages et appeler, on s'arrête dans un lieu adapté : parking, place de stationnement, aire de repos... et pas en double file, ni au feu rouge ! Sur autoroute, on s'arrête sur les aires aménagées et jamais sur les bandes d'arrêt d'urgence. Même si on est témoin d'un accident, on utilise son mobile à l'arrêt et en lieu sûr.

### SMS, MMS, services multimédia mobile... jamais au volant !

L'envoi comme la réception de SMS et MMS sont évidemment incompatibles avec la conduite. Pour consulter ses nouveaux SMS et MMS et en envoyer, ainsi que pour consulter les services multimédia ou internet, on s'arrête dans un endroit approprié. Même s'il s'agit d'informations concernant son itinéraire !

### Lorsqu'on est accompagné.

A l'occasion d'un trajet en famille, par exemple, le conducteur peut aussi confier son mobile à l'un des passagers pour qu'il puisse répondre à sa place.

## LE TÉLÉPHONE MOBILE, UN PASSAGER PLEIN DE RESSOURCES !

Le mobile peut rendre de grands services en voiture. Outil de sécurité pour 74%\* des Français, il permet de prévenir les secours en cas d'urgence ou de joindre un dépanneur. Plus généralement, il permet de rester connecté avec son environnement, par exemple pour prévenir en cas de retard, ou encore obtenir des informations sur le trajet. Utiliser son mobile en cas de besoin ne peut évidemment se faire qu'à l'arrêt et en lieu sûr, ou en le confiant à l'un des passagers.

\*Source Observatoire sociétal du téléphone mobile AFOM/TNS Sofres, août 2005



**Téléphoner au volant,  
c'est être ailleurs que sur la route.**

Téléphoner en conduisant multiplie par 5 les risques d'accident.

[www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**



**LA CONDUITE  
RÉCLAME 100%  
DE NOTRE ATTENTION.**

**UNE SECONDE  
D'INATTENTION  
PEUT ÊTRE FATALE.**

Au téléphone, votre temps de réaction augmente de 50% en moyenne. La distance d'arrêt de votre véhicule en cas d'urgence est donc beaucoup plus grande et le choc plus violent.

Téléphoner en conduisant multiplie par 5 les risques d'accident.

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**



# Annexe 6 : Rapport sur « L'Accès aux professions de transporteur dans le domaine du transport léger » (transport de personnes : diagnostic et proposition)

## 3.4 Diagnostic

La gestion des entreprises de transport routier de voyageurs dans les DRE fonctionne, administrativement parlant, de façon satisfaisante: les entreprises concernées respectent la réglementation de façon plutôt correcte et consomment une quantité modérée de ressources administratives.

Dans le domaine du transport au moyen de véhicules de 9 places ou moins, les professions gérées par les services du ministère chargé des transports ne représentent toutefois qu'une part très minoritaire de l'activité: les taxis constituent le groupe le plus important suivis, hors champ du transport public proprement dit par les ambulanciers et les entreprises de services à la personne. Les voitures de grande remise, les pompes funèbres et même les moto-taxis n'ont guère d'interaction avec les autres professions du transport de voyageurs mais partagent quelques enjeux communs (sécurité routière, contrôle des véhicules, formation du personnel).

Les professions du transport léger de voyageurs ont été délimité dans un contexte déjà ancien, d'une façon qui ne correspond plus aux réalités économiques du moment, notamment en matière de services à la personne.

Les souplesses nécessaires ont été jusqu'ici recherchées au travers de dérogations au décret 85-891 qui régit l'accès à la profession de transporteur public de voyageurs au moyen de véhicules de

CGEDD - Rapport n°2009 - 006685-01

plus de 9 places alors que ce sont les taxis qui constituent la profession à la fois la plus nombreuse et la plus polyvalente pour le transport public de personnes au moyen de véhicules légers.

Les taxis représentent au moins les deux tiers de la capacité de transport public en véhicule léger de personnes dont l'état ne nécessite pas un véhicule spécialement aménagé. Leur champ d'action s'étend sur les transports financés par la sécurité sociale (domaine des véhicules sanitaires) et les services conventionnés avec les collectivités territoriales (domaine des transporteurs publics de voyageurs). Cette polyvalence, jusqu'ici considérée comme dérogatoire, devrait devenir de droit commun, au moins pour les transports conventionnés, dans le cadre de la révision des statuts de la profession de taxi que conduit actuellement le Ministère de l'Intérieur.

Il serait plus logique désormais, que ce soit la profession de taxi qui constitue le mode de référence d'exercice du transport public au moyen de véhicules de moins de 9 places et que les situations particulières soient traitées comme des dérogations aux modalités d'exercice à la profession de taxi, plutôt que comme des dérogations aux modalités d'exercice de la profession de transporteur public de voyageurs.

Il est souhaitable, en conséquence, que les consultations entreprises par le Ministère de l'Intérieur pour moderniser le statut de cette profession soient prolongées, en liaison avec les ministères chargés des transports, des affaires sociales, de la santé et du tourisme, pour que ce statut puisse couvrir, au moyen d'adaptations ou de régimes dérogatoires à discuter avec les organisations professionnelles des taxis, des transporteurs publics et des véhicules sanitaires, l'ensemble des transports publics de voyageurs utilisant un véhicule de neuf places ou moins et un conducteur ne nécessitant pas une qualification spécifique.

Les enjeux de ces consultations devraient notamment porter sur:

- le rôle des taxis dans la mise en œuvre des politiques de transport de la compétence des collectivités territoriales en tant qu'autorités organisatrices: rôle de ces collectivités dans la gestion des professions, possibilités d'action sur le cahier des charges (horaires de service, services collectifs pour plusieurs clients, accessibilité des véhicules aux handicapés).
- la limite entre ce qui est assimilé au compte propre ou privé et ce qui relève du transport public en matière de service à la personne, étant entendu que si la politique actuelle d'interprétation restrictive de la notion de compte propre ou privé est poursuivie, il sera nécessaire que les professions du transport public s'adaptent pour satisfaire la demande à un prix raisonnable. Une possibilité serait de faciliter, au travers des statuts professionnels, le recrutement de salariés à temps partiel dotés d'une qualification adaptée (simplifiée par rapport à ce qui est exigé des conducteurs de taxis) et l'utilisation de véhicules aux exigences allégées (sans taximètre). Une autre possibilité serait de délimiter un champ d'action dérogatoire accessible notamment aux auto-entrepreneurs.
- la coordination entre les politiques de délivrance d'autorisations d'installation dans les diverses professions réglementées: ambulances et VSL, grande et petite remise, moto-taxis. Un registre commun dont chaque profession constituerait une section pourrait faciliter la gestion administrative et les actions transversales en matière de notamment de sécurité routière, de contrôle technique et de formation.
- la coordination des exigences de capacité professionnelle, financière et d'honorabilité des diverses professions; il serait souhaitable que tout ce qui n'est pas spécifique à une profession fasse l'objet d'un tronc commun.

Dans cet esprit, les transporteurs publics de voyageurs autorisés à exploiter des véhicules de plus

de 9 places pour certains services resteraient de plein droit autorisés à utiliser des véhicules de moindre capacité pour les mêmes services lorsque le besoin à satisfaire le justifie. Toutefois, le niveau de formation des conducteurs devrait être équivalent à celui des autres professions, autant que possible par accès aux mêmes formations, étant entendu que la Formation Initiale Minimum Obligatoire (FIMO) et la Formation Continue Obligatoire de Sécurité (FCOS) « couvrent » l'ensemble des modules qui ne sont pas spécifiques à un métier donné.

Les personnes rencontrées n'ont pas évoqué l'engagement des consultations évoquées ci-dessus comme une urgence immédiate. La complexité de la situation actuelle et l'importance des régimes dérogatoires montre toutefois que le besoin est réel. Il serait bon de s'y attaquer à un moment où il n'y a pas de pression de calendrier et où l'on peut, en conséquence, espérer des débats relativement sereins.

En tout état de cause, le MEEDDM, secrétariat d'État aux transports n'est pas légitime pour s'attaquer seul aux problèmes d'accès aux professions de transporteur de voyageur dans le domaine du transport léger.

On peut noter par ailleurs que le problème du vide juridique dans lequel les moto-taxis sont apparus est en voie de traitement par le Ministère de l'Intérieur et qu'il n'y a pas d'inconvénient pour le transport public à encourager le covoiturage dans une logique de développement durable. Le régime d'assurance des personnes transportées constitue un levier d'action à cet effet.

### 3.5 Proposition

Conformément au diagnostic ci-dessus, la seule proposition relative à l'accès aux profession de transporteur dans le domaine du transport léger est d'engager des consultations interministérielles entre le MEEDDM – Secrétariat d'Etat aux Transports, le Ministère de l'Intérieur, les Ministères chargés de la Santé, des Affaires Sociales et du Tourisme en vue de préciser l'évaluation prospective des besoins de transports public léger de personnes, et de construire un statut de référence commun à ces professions, centré autant que possible sur le métier de taxi qui constitue actuellement la profession la plus nombreuse et la plus polyvalente.

Ces consultations devront, une fois une base de discussion construite entre les administrations concernées, associer les organisations professionnelles et avoir pour objectif de rechercher une organisation permettant notamment, dans le respect des intérêts de chacun :

- aux collectivités territoriales organisatrices de transport de s'appuyer davantage sur les entreprises de transport léger pour mettre en œuvre leurs politiques de déplacements,
- aux particuliers, notamment aux personnes âgées, de bénéficier de services à la personne disponibles et et d'un prix abordable.



Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie 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