

**RAPPORT
D'ENQUÊTE TECHNIQUE**
**sur la sortie de route d'un autobus
sur la route M 6202
survenue le 12 janvier 2024
à Levens (06)**

mars 2026

Avertissement

L'enquête technique faisant l'objet du présent rapport est réalisée dans le cadre des articles L. 1621-1 à 1622-2 et R. 1621-1 à 1621-26 du Code des transports relatifs, notamment, aux enquêtes techniques après accident ou incident de transport terrestre.

Cette enquête a pour seul objet de prévenir de futurs accidents. Sans préjudice de l'enquête judiciaire ouverte, elle consiste à collecter et analyser les informations utiles, à déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'évènement, de l'accident ou de l'incident et, s'il y a lieu, à établir des recommandations de sécurité. 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.

Glossaire

- CHSCT : Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail
- CODIS : Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
- CT : Code du Travail
- FCO : Formation Continue Obligatoire
- FIMO : Formation Initiale Minimale Obligatoire
- FNTV : Fédération Nationale des Transports de Voyageurs
- MILDECA : Mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives
- NHTSA : National Highway Traffic Safety Administration
- OFDT : Observatoire Français des Drogues et des Toxicomanies
- PK : Point Kilométrique
- PTAC : Poids Total Autorisé en Charge
- RM : Route Métropolitaine
- RSE : Réglementation Sociale Européenne
- SIR : Suivi Individuel Renforcé
- STRMTG : Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés
- THC : delta-9-tétrahydrocannabinol
- TMJ : Trafic Moyen Journalier
- UFR : Usager en Fauteuil Roulant
- UTPF : Union des Transports Publics et Ferroviaires
- VIP : Visite d'Information et de Prévention
- VSAV : Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes

Bordereau documentaire

Organisme auteur : Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT)

Titre du document : Rapport d'enquête technique sur la sortie de route d'un autobus survenue le 12 janvier 2024 sur la route M 6202 sur la commune de Levens (06)

N° ISRN : EQ-BEAT— 26-2-FR

Affaire n° BEATT_2024_02_Levens

Proposition de mots-clés : bus - transport de personnes – stupéfiants - suivi médical

Version du document : VF1 du 27/03/2026 pour diffusion et mise en ligne.

Synthèse

Le vendredi 12 janvier 2024, un autobus circulant en zone montagneuse sur la route à double sens RM 6202 a heurté la falaise qui borde la chaussée avec son rétroviseur extérieur droit, puis avec son avant droit. Suite à ce choc, il s'est déporté vers la gauche, a traversé la voie opposée puis est tombé et s'est immobilisé sur la voie ferrée du Train des Pignes, située à quelques mètres en contrebas.

Le conducteur du bus ainsi que deux adolescents, qui étaient les seuls passagers, ont été blessés lors de l'accident.

La cause directe de l'accident est une erreur de conduite de la part du conducteur qui, d'après les analyses sanguines réalisées post-accident, avait consommé de la cocaïne. Le conducteur était donc vraisemblablement sous son influence au moment de l'accident, ce qui a très probablement contribué à son erreur de conduite.

Cet évènement soulève une fois de plus la question de la consommation de stupéfiants par les conducteurs de véhicules de transport de personnes, ce qui amène le BEA-TT à formuler des recommandations concernant la prévention de l'usage de stupéfiants, la possibilité pour les entreprises de transport public de connaître les éventuelles condamnations pour délit·s routier·s d'un candidat à un poste de conducteur, ainsi que l'amélioration du diagnostic du médecin agréé lors des visites médicales de renouvellement du permis de conduire du groupe lourd.

SOMMAIRE

SYNTHÈSE.....	1
1 - CONSTATS IMMÉDIATS ET ENGAGEMENT DE L'ENQUÊTE.....	3
1.1 - Les circonstances de l'accident.....	3
1.2 - Le bilan humain et matériel.....	4
1.3 - L'engagement et l'organisation de l'enquête.....	4
2 - CONTEXTE DE L'ACCIDENT.....	5
2.1 - Les conditions météorologiques.....	5
2.2 - L'infrastructure routière.....	5
2.3 - L'infrastructure ferroviaire.....	7
3 - COMPTE RENDU DES INVESTIGATIONS EFFECTUÉES.....	10
3.1 - L'état des lieux après l'accident.....	10
3.2 - Les résumés des témoignages.....	12
3.2.1 - Le témoignage du conducteur de l'autobus.....	12
3.2.2 - Le témoignage d'un conducteur poids lourd.....	12
3.3 - Le transport de voyageurs.....	13
3.3.1 - La société assurant la prestation de transport.....	13
3.3.2 - La ligne de bus.....	13
3.3.3 - Le conducteur de l'autobus.....	14
3.4 - Les données et enregistrements recherchés.....	17
3.4.1 - L'exploitation du téléphone du conducteur de l'autobus.....	17
3.4.2 - L'analyse du chronotachygraphe.....	17
3.5 - Analyse du déroulement de l'accident et des secours.....	18
3.5.1 - Le déroulement de l'accident.....	18
3.5.2 - La voie ferrée.....	18
3.5.3 - L'organisation des secours.....	19
4 - ANALYSE DES CAUSES ET FACTEURS ASSOCIÉS, ORIENTATIONS PRÉVENTIVES.....	20
4.1 - Le contrôle des stupéfiants dans les entreprises de transport de personnes.....	20
4.2 - Le recrutement des conducteurs d'autobus.....	26
4.3 - Le suivi médical des conducteurs d'autobus.....	29
DÉCISION D'OUVERTURE D'ENQUÊTE.....	34
RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE PROTECTION DES DONNÉES.....	35

1 - Constats immédiats et engagement de l'enquête

1.1 - Les circonstances de l'accident

Le vendredi 12 janvier 2024 à 9 heures, un autobus fonctionnant au gaz naturel et circulant en zone montagneuse sur la route à double sens RM 6202 heurte la paroi rocheuse qui borde la chaussée avec son rétroviseur extérieur droit puis avec son avant droit.

À la suite de ce choc, il se déporte vers la gauche, traverse la voie opposée, défonce un petit muret faisant office de barrière de sécurité, puis tombe et s'immobilise sur son côté gauche sur la voie ferrée du Train des Pignes, qui se trouve à quelques mètres en contrebas de la chaussée.

Cet accident s'est produit au sud du hameau du Plan du Var, situé sur la commune de Levens à environ 30 km au nord de Nice dans le département des Alpes-Maritimes.



Figure 1 : Localisation de la commune de l'accident (à gauche) avec zoom sur la zone de sortie du bus (à droite)

source : image Google Maps à gauche, image Google Earth annotée par le BEA-TT à droite

1.2 - Le bilan humain et matériel

Le conducteur du bus ainsi que deux adolescents, seuls passagers, ont été blessés.

Un des passagers a subi des fractures au niveau de la tête (orbite et sinus) et à la clavicule du côté gauche, et est marqué de plusieurs hématomes et contusions à la tête, au thorax et aux jambes.

Le deuxième adolescent présentait des blessures à la lèvre et au cou, une fracture de la mandibule, ainsi que des zones d'abrasion sur les jambes.

Le conducteur a été plus légèrement blessé, avec une plaie au menton et des contusions au front.

Le muret maçonné en pierres a été partiellement détruit sur plusieurs mètres, et la voie ferrée a subi des dommages mineurs.

Quant au véhicule, il a subi de lourds dégâts, sa carrosserie et son châssis ont été déformés et les vitres se sont brisées. Un début d'incendie est apparu à l'arrière à proximité du moteur, mais il a été vite maîtrisé par les pompiers. Les bouteilles de gaz en toiture n'ont pas subi de dommages.

Le BEA-TT souligne, au regard de son retour d'expérience sur ce type d'accident, qu'il y a une probabilité importante pour que des passagers soient éjectés au travers des vitres et écrasés sous le bus au moment de son renversement, entraînant leur décès. Fort heureusement, cela n'a pas été le cas pour cet accident bien que les deux adolescents, non attachés, car assis sur des sièges non équipés de ceintures de sécurité, aient été blessés en étant projetés contre des éléments fixes à l'intérieur de l'autobus.

1.3 - L'engagement et l'organisation de l'enquête

Au vu des circonstances de cet accident, le directeur du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) a ouvert le 24 janvier 2024 une enquête technique en application des articles L. 1621-1 à L. 1622-2 et R. 1621-1 à R. 1621-26 du Code des transports.

Les enquêteurs ont pu avoir communication et examiner l'ensemble des pièces du dossier d'enquête judiciaire.

2 - Contexte de l'accident

2.1 - Les conditions météorologiques

La route était sèche, la température se situait autour de 3,3 °C et la vitesse moyenne du vent atteignait 25 km/h, avec des rafales jusqu'à 36 km/h. Le ciel était complètement dégagé et le conducteur avait le soleil derrière lui.

Ainsi, les conditions météorologiques n'étaient pas défavorables au moment de l'accident.

2.2 - L'infrastructure routière

La vitesse maximale autorisée dans la zone de l'accident est de 70 km/h.

La route RM 6202 en bord de paroi rocheuse est au-dessus et en retrait de la voie ferrée du Train des Pignes qui se trouve à environ 8,5 mètres en contrebas, elle-même au-dessus et en retrait de la route RM 6102. Au niveau de la zone de l'accident, la chaussée est bordée d'un côté par la paroi rocheuse et de l'autre par un parapet en pierres de taille maçonné, d'une hauteur d'environ 40 cm par rapport à la chaussée.

La RM 6202 présente une légère pente dans le sens de circulation du bus. Deux virages et une section rectiligne d'environ 80 m précèdent le virage où le bus a heurté la paroi rocheuse à sa droite.

Toutefois, ce virage ne pose aucune difficulté en matière de manœuvre, la voie de circulation du bus de 3,75 m de large étant suffisamment large pour éviter que celui-ci n'empiète sur la voie opposée, et la visibilité n'est pas réduite ni par la géométrie de la route, ni par la présence de la paroi rocheuse.



Figure 2 : Trajectoire du bus avant sa chute sur la voie ferrée

source : image Google Earth annotée par le BEA-TT

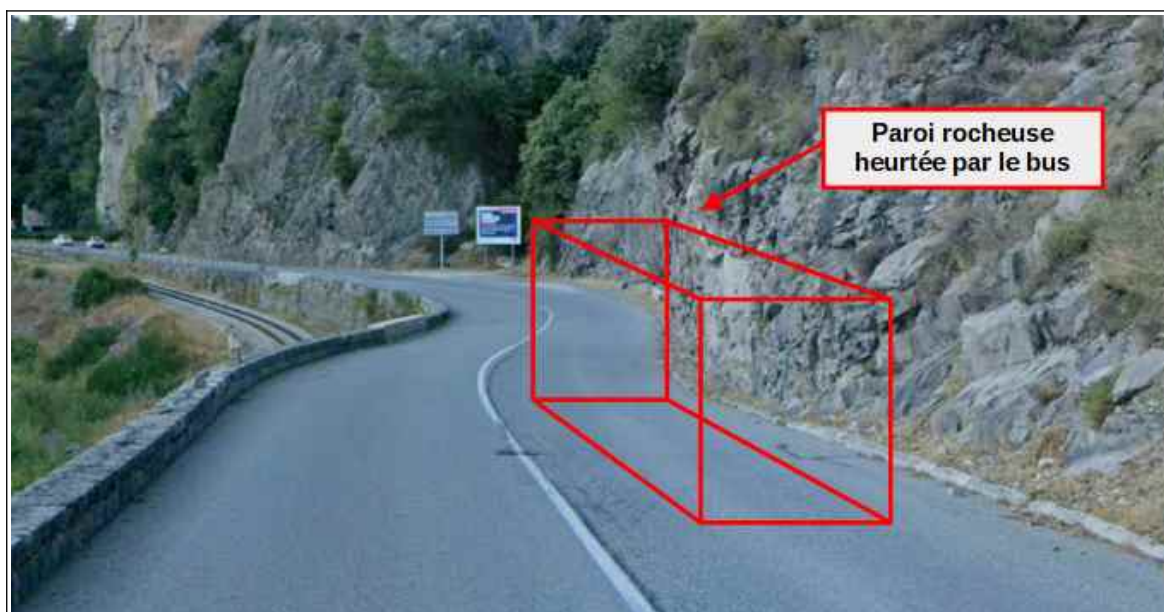


Figure 3 : Enveloppe du gabarit du bus avec indication de la paroi rocheuse heurtée par le bus avant sa chute sur la voie ferrée

source : image Google Earth annotée par le BEA-TT



Figure 4 : Trajectoire de la chute du bus depuis la RM 6202 sur la voie ferrée du Train des Pignes (la partie plus claire du mur est celle détruite par le bus et depuis réparée)

source : image Google Earth annotée par le BEA-TT

Les trafics moyens journaliers (TMJ) fournis par la Métropole Nice Côte d'Azur s'élevaient en octobre 2022 à 6 686 véhicules par jour dans le sens sud / nord (sens de circulation de l'autobus) et à 2 463 dans le sens inverse. La différence entre les deux sens sur la RM 6202 s'explique par la présence de deux routes parallèles, RM 6102 et 6202 constituant ensemble la « route de Grenoble ».

Cette route bidirectionnelle comporte des voies de 3,75 m de large, séparées par une ligne médiane continue.



Figure 5 : Zone de la chute du bus

source : expert judiciaire

2.3 - L'infrastructure ferroviaire

La ligne ferroviaire, à voie unique et écartement métrique désignée sous le nom de « Train des Pignes », est en service depuis 1911 et propose un service public régulier pour le transport de passagers. S'étendant sur 150 kilomètres, elle connecte Nice au point kilométrique PK 0, dans le département des Alpes-Maritimes, à Digne-les-Bains au PK 150, dans le département des Alpes-de-Haute-Provence.

Elle constitue une voie ferrée secondaire d'intérêt général, concédée par l'État à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA). Cette région, autorité organisatrice des mobilités (AOM), planifie, organise, finance et supervise les services de transport public de son territoire.

Depuis le 1^{er} janvier 2014, la Région PACA a délégué l'exploitation de la ligne à la Régie Régionale de Transport Provence-Alpes-Côte d'Azur (RRT-PACA), également connue sous le nom de « Chemins de Fer de Provence » (CFP).

Étant à voie unique, aucun train ne peut y circuler sans avoir la certitude qu'il n'y a en pas circulant en sens inverse et qu'aucune interdiction de circulation n'est en vigueur, notamment en raison de travaux.

Pour cela, dans chaque gare, un signal d'arrêt à main ou un signal d'arrêt installé à la sortie de la gare permet d'arrêter et de retenir les trains.

Les locomotives des trains de voyageurs sont dotées d'un dispositif automatique d'arrêt qui active le freinage d'urgence jusqu'à l'arrêt du train en cas de passage inapproprié du signal d'arrêt.

La gestion des circulations est effectuée sur la section inférieure péri-urbaine de la ligne, entre les gares de Nice et de Plan-du-Var, grâce à une signalisation automatique lumineuse contrôlée, depuis le poste de commande à distance situé à la gare de Nice, par un régulateur utilisant un système informatique centralisé pour la gestion des circulations.

Les trains sont munis de liaisons téléphoniques ou radio qui permettent de communiquer sur l'ensemble de la ligne avec le chef de ligne, le régulateur ou un agent de circulation. Les communications nécessaires à la gestion des circulations et à la sécurité de l'exploitation sont assurées par des liaisons radio ainsi que par des téléphones fixes et/ou mobiles.

Le plan de transport ferroviaire inclut :

- une desserte périurbaine reliant Nice à Colomars et Nice à Plan-du-Var (60 trajets aller-retour entre Nice et Colomars, et 28 trajets aller-retour entre Nice et Plan-du-Var) ;
- une desserte interurbaine entre Nice et Digne, Nice et Annot, ainsi que Nice et Puget (3 aller-retours entre Nice et Digne, 1 aller-retour entre Nice et Annot, et 1 aller-retour entre Nice et Puget).

La zone concernée par l'accident est donc soumise à 28 circulations ferroviaires (14 dans le sens Nice - Digne et 14 dans le sens Digne - Nice).

La zone ferroviaire touchée par la chute de l'autobus est celle où les trains circulent à une vitesse maximale de 50 km/h dans les deux sens. Elle est gérée par un système d'exploitation de type « Block Absolu Lumineux » à technologie PIPC (Poste informatique à technologie Personal Computer), qui permet de maîtriser le risque de nez-à-nez (collision frontale entre deux trains lorsqu'ils se retrouvent face à face sur la même voie) et de rattrapage (train suiveur qui rattrape celui qui le précède sur la même voie) en section de pleine ligne avec un système de compteur d'essieux et de signaux de sortie de gare équipés d'un dispositif d'arrêt automatique des trains (DAAT).

Une circulation et une seule est autorisée sur la zone située entre la gare de Saint-Martin (PK 20+679) et celle de Plan-du-Var (PK 24+876) où l'accident a eu lieu (PK 24+400).

Dans les deux directions de circulation, compte tenu de la géométrie de la voie et de la vitesse de circulation du train, et sauf extrême coïncidence, la visibilité aurait permis au conducteur du train d'activer le freinage d'urgence assez tôt pour s'arrêter avant de heurter le bus arrêté sur la voie, ou de le faire à une vitesse considérablement réduite.



Figure 6 : Zone de la voie ferrée où s'est immobilisé le bus après sa chute (entre les 2 panneaux)

source : Google Earth



Figure 7 : Extrait du film du simulateur de conduite de l'exploitant qui donne une indication de la vue depuis la cabine du conducteur du train dans le sens Nice/Digne sachant que le bus s'est immobilisé entre les 2 panneaux de signalisation (« 50 » et « GARE ») indiqués par les flèches rouges

source : exploitant CPZOU – vue prise côté Nice



Figure 8 : Extrait du film du simulateur de conduite de l'exploitant qui donne une indication sur la position du train à partir de laquelle le conducteur peut voir le bus immobilisé dans le virage et actionner le freinage d'urgence (sens Digne/Nice avec zone de vitesse maximale 50 km/h)

source : CPZOU – vue prise côté Plan du Var /Digne

3 - Compte rendu des investigations effectuées

3.1 - L'état des lieux après l'accident

Le bus est immobilisé sur la voie ferrée de tout son long, sur son flanc gauche.

Les vitres latérales de gauche sont toutes brisées, les longerons et les traverses sont tordus, et les circuits d'huile moteur ainsi que de refroidissement sont percés. Le moteur a poursuivi son fonctionnement sans huile alors que le bus était couché, ce qui a causé sa détérioration puis probablement l'incendie rapidement maîtrisé. Au vu des blessures légères du conducteur (cf. § 1.2), on peut s'interroger sur l'absence de réaction de celui-ci au regard du système de propulsion au gaz de l'autobus (arrêt d'urgence du moteur, tentative d'extinction du début d'incendie, etc.).



Figure 9: Bus immobilisé sur la voie ferrée après sa chute

source : expert judiciaire



Figure 10 : Côté gauche du bus après l'accident

source : expert judiciaire



Figure 11 : Avant du bus avec localisation de la partie qui a heurté la paroi rocheuse
source : expert judiciaire



Figure 12 : Intérieur du bus non endommagé avec localisation présumée des deux seuls passagers au fond à gauche dans le sens de circulation du bus

source : expert judiciaire

3.2 - Les résumés des témoignages

Les résumés des témoignages présentés ci-dessous sont établis par les enquêteurs techniques du BEA-TT sur la base des déclarations, orales ou écrites, dont ils ont eu connaissance.

Ils ne retiennent que les éléments qui paraissent utiles pour éclairer la compréhension et l'analyse des événements et pour formuler des recommandations. Il peut exister des divergences entre les différents témoignages recueillis ou entre ceux-ci et des constats ou analyses présentés par ailleurs.

3.2.1 - Le témoignage du conducteur de l'autobus

Le conducteur a débuté son service le vendredi 12 janvier 2024 à 5 h 50 au dépôt de Nlice et a quitté les lieux à 6 h 05 pour se diriger vers le Centre Administratif Départemental des Alpes-Maritimes (CADAM), station de départ de la ligne de bus n° 59, d'où il est parti à 6 h 30.

Après avoir effectué sa première tournée, il est revenu à son point de départ, d'où il est reparti pour une seconde tournée à 8 h 26.

À l'arrêt Saint-Martin du Var, à environ 10 minutes de l'arrêt Plan-du-Var, tous les passagers ont quitté le bus et deux jeunes ont embarqué, prenant place à l'arrière.

C'était la première fois qu'il conduisait sur cette route sans l'aide d'un autre conducteur, et cela ne faisait qu'une semaine qu'il avait rejoint l'entreprise.

Alors qu'il arrivait à Plan-du-Var, le rétroviseur extérieur droit puis l'avant droit du bus percutent la paroi rocheuse, provoquant un rebond du bus qui s'est déporté vers la gauche. Il a tenté de corriger la trajectoire, mais l'avant gauche du bus a heurté le muret, entraînant le bus sur la voie ferrée.

Après l'accident, il n'a pas perdu connaissance, il était simplement étourdi. Il a aperçu à l'arrière du bus l'un des deux adolescents allongé qui gémissait. L'autre était debout et lucide.

Plusieurs personnes se sont précipitées pour porter assistance, parmi lesquelles un infirmier et une ambulancière qui n'étaient pas en service. Ils l'ont d'abord extrait du bus avant de se diriger vers les deux adolescents. Les deux victimes ont ensuite été évacuées du bus par les pompiers environ dix minutes après l'accident.

Le conducteur dit avoir pris de la cocaïne au cours du week-end du samedi 6 janvier 2024 au soir (1/2 gramme), soit un peu plus de cinq jours avant l'accident, mais ne pas avoir fumé de cannabis. Il affirme avoir pris de la cocaïne la première fois à 18 ans et en prendre de manière occasionnelle.

3.2.2 - Le témoignage d'un conducteur poids lourd

Le conducteur d'un poids lourd qui suivait l'autobus l'a vu heurter la paroi rocheuse, puis effectuer une embardée vers la gauche, percuter le muret et tomber sur la voie ferrée.

Il suivait l'autocar depuis environ 500 m et n'a pas remarqué de conduite anormale du conducteur.

3.3 - Le transport de voyageurs

3.3.1 - La société assurant la prestation de transport

Le transport est assuré par la société Transports Automobiles Nice Plan-du-Var (TANP), implantée à Nice et détentrice d'une licence communautaire de transport de passagers valide ainsi qu'une licence intérieure de transport de passagers valide au moment de l'accident jusqu'au 28/09/2024.

TANP est inscrite au registre des transports de personnes depuis le 30/06/1994 et est autorisée à faire circuler 18 véhicules de plus de 9 places et 8 véhicules de moins de 9 places.

Elle exploite la ligne 59 entre l'arrêt CADAM et Plan-du-Var, sous le nom de TANP-STVE, en tant que sous-traitant de la Régie Lignes d'Azur.

Cette régie, qui a pour activité principale l'exploitation des services réguliers de transport urbain, détient un contrat de service public avec la Métropole Nice Côte d'Azur, autorité organisatrice de la mobilité, conformément au règlement CE n° 1370/2007 du 23 octobre 2007.

TANP a été soumise à 2 contrôles en 2013 et 2020 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) PACA, sans qu'aucune anomalie grave ne soit constatée.

3.3.2 - La ligne de bus

La ligne n° 59 constitue un service régulier de transport public de personnes. Elle assure la liaison entre le centre administratif de Nice et Plan-du-Var, avec un parcours d'une durée d'environ 38 minutes.



Figure 13 : Croquis Horaires et arrêts de la ligne n° 59

source : CPZOU

3.3.3 - Le conducteur de l'autobus

Le conducteur, né en septembre 1992, est titulaire du permis B (pour la conduite de véhicules de moins de 3 500 kg de PTAC) depuis le 2 novembre 2010 et du permis D (conduite d'un véhicule affecté au transport de personnes comportant plus de 9 places assises, conducteur compris) depuis 2022.

Il a obtenu le certificat FIMO « voyageurs » en 2022, qui est valide pendant une durée de 5 ans. Au jour de l'accident, son permis a un solde de 12 points.

Il a été embauché comme conducteur chez Transdev de mars 2023 à fin décembre 2023.

Pendant cette période, des passagers ont soulevé des inquiétudes au sujet de sa façon de conduire. Suite à des contrôles internes menés par la société, il a été confirmé que sa conduite comportait des risques. En particulier, il a été constaté qu'il pouvait s'assoupir et percutait parfois des éléments de mobilier urbain tels que des bornes en plastique ou des bords de trottoirs. Son comportement pouvait être agité, et il ne respectait pas les limites de vitesse maximales. De plus, il semblait, au volant, souvent agacé.

Le mercredi 13 décembre 2023, Transdev a pris la décision de ne pas permettre au conducteur d'effectuer son service et a sollicité pour lui un rendez-vous avec le médecin du travail.

L'examen médical a confirmé l'état d'agitation et de stress du conducteur, ainsi que la nécessité d'examens complémentaires.

Étant donné la gravité des événements et le risque imminent pour la sécurité des clients passagers et des tiers, Transdev a décidé d'imposer au conducteur une mise à pied conservatoire avec effet immédiat à partir du 14 décembre 2023.

Finalement, le 21 décembre 2023, le conducteur a été convoqué à un entretien disciplinaire et son contrat a été rompu.

Suite à ce licenciement, il s'est inscrit le 5 janvier 2024 dans une agence d'intérim à Nice qui lui a proposé une mission temporaire de conducteur de bus chez TANP STVE jusqu'au 20 janvier 2024.

L'historique du conducteur en tant que conducteur de véhicules

Le conducteur avait déjà fait l'objet de trois condamnations dont deux sont en lien avec la législation routière.

La première concerne une conduite sous l'empire d'alcool caractérisée par un taux d'au moins 0,80 g par litre de sang en juillet 2011, environ 8 mois après l'obtention de son permis B. En novembre 2011, le conducteur est condamné à 400 euros d'amende et 3 mois de suspension de permis alors qu'il est encore dans sa période probatoire définie par l'article L. 223-1 du Code de la route.

La seconde concerne à nouveau une conduite sous l'empire d'alcool avec en plus une mise en danger d'autrui, en octobre 2011, soit environ un mois avant sa condamnation pour le fait précédent. Il est à nouveau condamné en 2012 et écope d'une amende et d'une obligation de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière.

Enfin, quand il était mineur, il avait été sanctionné pour une conduite en scooter alors qu'il était alcoolisé.

Le conducteur et la consommation de stupéfiants

Après l'accident, un dépistage salivaire a été réalisé par un officier de police judiciaire sur le conducteur à 10 h, environ une heure après l'accident, avec un résultat positif au cannabis.

Ce prélèvement a été envoyé dans un laboratoire à Nice dont l'analyse, réalisée le jour même, conclut à la présence de cannabis et de cocaïne.

D'autres analyses ont été réalisées le 14/05/2024 sur un prélèvement sanguin du 13 janvier 2024 et sur un échantillon d'urine prélevée à l'hôpital le 15 janvier 2024. Elles concluent à la présence de paracétamol (antalgique), de cocaïne (taux dans les urines de 4,3 ng/mL) ainsi que de ses 2 métabolites primaire et secondaire (substances produites par le corps lorsqu'il transforme la cocaïne) : la benzoylecgonine (métabolite primaire) mesurée à 1,3 ng/mL de sang et méthylecgonine ester (métabolite secondaire) à 3,4 ng/mL de sang.

Ces concentrations sont cohérentes avec une prise d'environ 100 mg¹ de cocaïne (soit une prise d'un « rail » classique) environ 35 heures avant le prélèvement sanguin, donc au petit matin du jour de l'accident (vers 5 ou 6 h), ceci ne restant qu'une estimation moyenne.

Ces résultats ne concordent pas avec les affirmations du conducteur, qui soutient avoir consommé de la cocaïne pour la dernière fois le samedi 6 janvier. Si cela était exact, au regard des résultats d'analyse, cette dose aurait été si élevée qu'elle aurait été fatale.

En revanche, aucune trace de cannabis ni aucun de ses métabolites n'a été retrouvé dans son sang ou son urine ; ce qui conclut que le conducteur n'avait pas consommé de cannabis dans un passé récent proche du prélèvement sanguin, de l'ordre d'une semaine d'après le laboratoire d'analyses.

La détection de cannabis dans la salive par le premier laboratoire est donc un faux positif.

Aucune autre molécule toxique, médicamenteuse, stupéfiante ou volatile n'a pu être mise en évidence.

Il est donc possible que le conducteur ait pris de la cocaïne le matin de l'accident, juste avant sa prise de service. Les effets ont dû apparaître immédiatement et l'euphorie qui en résulte a pu durer environ 15 à 30 minutes. Les effets généraux ont dû persister pendant environ une à deux heures, même si cette durée dépend de l'individu et de la dose prise (Etude NHTSA « Drugs and Human Performance Fact Sheets » - avril 2014).

Les signes observés d'altération des capacités de conduite par la cocaïne sont des excès de vitesse, des pertes de contrôle du véhicule, des collisions, des changements de direction devant d'autres véhicules, des comportements à haut risque, de l'inattention au volant et le manque de maîtrise de soi. À mesure que les effets de la cocaïne s'estompent, les conducteurs peuvent souffrir de fatigue, de dépression, de somnolence et d'inattention (Etude NHTSA précitée).

Au moment de l'accident, le conducteur était donc probablement soit sous les effets de la cocaïne, soit dans la phase de « descente » pendant laquelle les effets de la cocaïne diminuaient.

1 Le document <https://www.drogues.gouv.fr/sites/default/files/2022-03/lessentiel-cocaine.pdf> de la Mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives MILDECA indique que 1 gramme de cocaïne correspond à 5 à 10 prises ou rails.

Dans les deux cas, les effets de la cocaïne, directs ou indirects, ont pu avoir une influence sur le comportement du conducteur, dans la survenance et la gestion immédiate de l'accident.

3.3.4 - L'autobus accidenté

L'autobus a été mis la première fois en circulation en juin 2022. Il est de marque MAN, de modèle LION'S CITY 12 et utilise du gaz naturel comme carburant.

Sa longueur est de 12,18 m, sa largeur de 2,55 m et sa hauteur de 3,34 m. Son poids total autorisé en charge PTAC est de 19 t et sa masse à vide de 11,5 t.

Sa vitesse maximale autorisée est de 90 km/h sur route et 70 km/h en exploitation. Il est équipé d'un limiteur de vitesse réglé à 100 km/h et vérifié la dernière fois le 5 janvier 2024.

Le contrôle technique était valide depuis le 5 janvier 2024, le véhicule totalisait alors 83 405 km. Il a été constaté un déséquilibre du frein de service de l'essieu arrière à 28 %, seule défaillance identifiée et classée comme mineure, déséquilibre quasi inexistant lors du précédent contrôle technique du 14/06/2023 à 55 841 km.

Le jour de l'accident, l'autobus totalisait 84 748 km.

L'aménagement intérieur prévoit 101 places comprenant le conducteur, 28 places assises, une place UFR (usager en fauteuil roulant) et 71 personnes debout.

Trois bouteilles de gaz naturel de 338 L chacune sont installées sur le toit du bus l'une à côté de l'autre dans le sens longitudinal. Chacune a une longueur de 3,3 m et un diamètre de 40,5 cm.

La boîte de vitesses est automatique.

Les pneumatiques étaient en bon état, aucun méplat n'a été constaté suite à l'accident. La direction et le système de freinage ont été constatés fonctionnels et également en bon état.

L'autobus n'est pas équipé de ceintures de sécurité, que ce soit pour les passagers assis ou le conducteur.

Le milieu du rétroviseur extérieur à l'avant droit est à une hauteur d'environ 195 cm. Il dépasse en largeur du gabarit d'environ 25 cm et à l'avant du bus d'environ 60 cm.



Figure 14 : Côté droit du bus

source : expert judiciaire

3.4 - Les données et enregistrements recherchés

3.4.1 - L'exploitation du téléphone du conducteur de l'autobus

Le téléphone du conducteur a fait l'objet d'une analyse par un expert d'un laboratoire spécialisé, inscrit près de la Cour d'Appel de LYON.

C'est un téléphone de marque APPLE modèle IPHONE 8.

Le jour de l'accident, le téléphone est resté verrouillé de 8 h 17 min à 9 h 33 min et le rétroéclairage éteint de 8 h 34 min à 9 h 11 min. Le conducteur n'a donc pas utilisé son téléphone avant l'accident.

Juste après l'accident à 9 h 11 min 33 s, le conducteur a reçu un appel d'un responsable de la TANP.

L'historique internet en décembre 2023 fait apparaître de nombreuses recherches sur le licenciement pour inaptitude d'un conducteur de bus, probablement en lien avec son licenciement par Transdev à la même période.

De nombreux courriels font également état d'une mise à pied et d'une rupture de contrat de travail fin décembre 2023, concernant son poste de conducteur de bus chez Transdev.

3.4.2 - L'analyse du chronotachygraphe

L'autobus était équipé d'un chronotachygraphe dont la dernière vérification périodique était valide jusqu'au 02/08/2024. Toutefois, il n'était pas nécessaire de l'en équiper, car la ligne régulière couvre environ 25 km, inférieure à la limite de 50 km fixée par l'article 3a du règlement CE n° 561/2006. Cependant, le conducteur y avait inséré sa carte de conducteur.

Aucune activité n'a été enregistrée sur celle-ci sur la période allant du vendredi 15/12/2023 au vendredi 05/01/2024 à 10 h 01, ce qui correspond à la période entre sa rupture de contrat par Transdev et le début de sa mission de conducteur intérimaire chez TANP.

Aucune infraction n'a été relevée entre le 05 et le 11 janvier 2024, semaine précédant l'accident.

La veille du jour de l'accident, le conducteur a terminé sa journée de travail à 18 h 01. Le jour de l'accident, il a inséré sa carte à 5 h 57.

Pendant 9 minutes, il est en repos.

À partir de 6 h 06n, il conduit pendant 20 minutes et parcourt 10,6 km, distance entre le dépôt et l'arrêt CADAM où il patiente 4 minutes.

À 6 h 30, il part et effectue la liaison CADAM / Plan-du-Var en 35 minutes (24,5 km).

Il patiente au terminus pendant 11 minutes et fait le retour en 45 minutes (26,6 km parcourus). Il arrive à CADAM à 8 h 01 où il patiente 25 minutes.

Il en repart à 8 h 26 jusqu'à l'accident, enregistré à 8 h 59, soit 33 minutes de conduite avec 22,9 km parcourus.

Le conducteur avait donc conduit 2 h 13 min et travaillé 40 minutes hors conduite. Il n'était donc pas en infraction aux temps de conduite. Même si les conducteurs de bus sont exempts des normes relatives à la RSE (règlement CE n° 561/2006) sur les temps de conduite et de repos, ils restent soumis à la réglementation française (Code du travail, Code des transports, convention collective, accord collectif étendu, accord d'entreprise ou d'établissement).

Les données de vitesse indiquent que celle-ci chute brutalement de 63 km/h à 8 h 59 min 30 s à 14 km/h à 8 h 59 min 33 s. L'alimentation électrique est interrompue à 8 h 59 min 34 s.

Dans la minute précédant l'accident, la vitesse varie entre 60 et 72 km/h.

Sur la base de l'analyse des données du chronotachygraphe, il peut être déduit que l'autobus a heurté la falaise environ 44 m avant le lieu de son immobilisation alors que sa vitesse était d'environ 63 km/h (avec une tolérance maximale de ± 6 km/h fixée par la réglementation).

L'autobus s'est immobilisé entre 8 h 59 min 33 s et 8 h 59 min 34 s. La vitesse au moment du choc contre le muret était d'environ 65 km/h.

3.5 - Analyse du déroulement de l'accident et des secours

3.5.1 - Le déroulement de l'accident

Le 12 janvier 2024, le conducteur effectue une première liaison entre Nice et Plan-du-Var de 6 h 30 à 8 h 01, puis marque une pause de 25 minutes. Il repart ensuite de Nice à 8 h 26 pour un second aller-retour.

Tandis qu'il conduit sur la route RM6202 dans une région montagneuse, à quelques centaines de mètres de son point d'arrivée situé dans la commune de Plan-du-Var, le conducteur commet une erreur de conduite et son autobus entre en collision avec un rocher situé sur le côté droit de sa trajectoire, d'abord avec le rétroviseur extérieur droit, puis au niveau de l'avant droit du véhicule.

À la suite de l'impact, le véhicule se déporte vers la gauche, heurte le muret qui longe la voie opposée, chute de quelques mètres et finit par se coucher sur son côté gauche sur la voie ferrée du Train des Pignes.

3.5.2 - La voie ferrée

Le poste de régulation de Nice, responsable de l'exploitation ferroviaire du Train des Pignes, a été alerté à 9 h 00 par un agent de la voie.

Le régulateur à la gare de Nice a immédiatement suspendu les circulations ferroviaires sur la section Saint-Martin-du-Var/Plan-du-Var et maintenu à la fermeture les signaux de sortie de gares de Saint-Martin-du-Var et de Plan-du-Var. Un seul train en circulation a été arrêté en gare de Saint-Martin-du-Var.

Il a également contacté sans délai le centre opérationnel départemental d'incendie et de secours CODIS 06 pour confirmer l'interruption des circulations jusqu'à nouvel ordre et l'autorisation d'intervenir sur le site.

La procédure d'alerte apparaît conforme au plan d'intervention et de sécurité de l'exploitant.

Un encadrant a été dépêché sur les lieux pour gérer la coordination entre les intervenants sur place, la régulation à Nice et le pôle sécurité qui effectue le reporting aux autorités de contrôle, notamment le STRMTG.

L'encadrant mobilisé devait, en plus de son rôle de coordination, vérifier l'intégrité de la voie une fois le bus dégagé.

Le chef de district s'est également rendu sur place et a autorisé la reprise des circulations en concertation avec le cadre sur site et la gendarmerie.

La reprise des circulations a eu lieu à 13 h 36 après vérification de l'intégrité de la voie par l'exploitant, mais avec une limitation temporaire de vitesse à 20 km/h suite à un constat de ripage de la voie sur 15 mm, jusqu'à la mise en place d'une opération de bourrage.

La restriction de vitesse a été levée après la reprise du nivellement et le bourrage de la voie réalisés le lendemain de l'accident.

3.5.3 - *L'organisation des secours*

À 9 h 10, le centre d'opérations et de renseignement de la gendarmerie (CORG) demande l'intervention de la gendarmerie de Levens, qui arrive sur les lieux à 9 h 30, accompagnée de la police municipale de Levens et de la brigade motorisée de Nice. Un commandant de la compagnie de gendarmerie départementale de Nice s'est rendu sur place en tant qu'officier de permanence.

Deux personnes, une infirmière et un ambulancier, usagers de la route, ont pris part aux premiers secours et ont aidé à l'évacuation des passagers du bus.

Les pompiers ont maîtrisé un début d'incendie à l'arrière, près du moteur. Environ une trentaine de sapeurs-pompiers ont été mobilisés, avec l'engagement de trois véhicules de secours et d'assistance aux victimes (VSAV), un véhicule médical, un véhicule de secours routier et un véhicule de désincarcération.

Des pompiers sont restés sur les lieux jusqu'à l'enlèvement du bus par le dépanneur, en raison des risques d'incendie, d'explosion et de fuite liés au gaz naturel.

4 - Analyse des causes et facteurs associés, orientations préventives

Cet événement soulève la problématique du contrôle des stupéfiants au sein des sociétés de transport de voyageurs, des procédures de sélection des conducteurs de bus et de leur suivi médical.

Nota : l'accident implique un autobus et son conducteur. Il est évident que les recommandations qui en découlent peuvent également, à bien des égards, concerner un conducteur d'autocar.

4.1 - Le contrôle des stupéfiants dans les entreprises de transport de personnes

Le Code de la santé publique (article L. 3421-1) prévoit que l'utilisation de l'une des substances ou plantes classées comme stupéfiants est illégale et passible d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 3 750 euros.

L'arrêté du 22 février 1990 fixe la liste des substances classées comme stupéfiants. Le classement (inscription/modification) relève de l'Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé (ANSM), par l'intermédiaire de son directeur général qui peut, par décision, modifier les inscriptions, en application des dispositions du Code de la santé publique (articles L. 5132-7 et suivants).

D'après le même article, si l'infraction est commise dans le cadre ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions par le personnel d'une entreprise de transport de voyageurs, les sanctions sont plus sévères, pouvant aller jusqu'à cinq ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende. Sont notamment considérés comme faisant partie du personnel d'une entreprise de transport les travailleurs mis à disposition de cette entreprise par une société extérieure, comme, par exemple, une agence d'intérim.

L'article L. 235-1 du Code de la route prévoit que toute personne qui conduit un véhicule alors qu'il résulte d'une analyse sanguine ou salivaire qu'elle a fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants est punie de trois ans d'emprisonnement et de 9 000 euros d'amende.

Dans le cadre de l'accident en question, le conducteur du bus avait ingéré de la cocaïne, qui est classée comme un stupéfiant. L'OFDT² rappelle que la cocaïne est souvent décrite comme un désinhibiteur qui induit des sensations de toute-puissance, d'hyperactivité. Les effets décrits sont aussi une augmentation des émotions ainsi qu'une excitation et un sentiment d'euphorie. Le dépassement de soi, le sentiment de jouissance font également partie des effets recherchés par les consommateurs. Par ailleurs, dans les heures qui suivent la prise de cocaïne, peuvent apparaître des crises de paranoïa, d'angoisse, d'agressivité et de violence parfois associées à des hallucinations auditives, visuelles et sensorielles. À mesure que les effets de la cocaïne s'estompent, les conducteurs peuvent souffrir de fatigue, de dépression, de somnolence et d'inattention pouvant aller jusqu'à la perte de contrôle du véhicule.

Le poste de conducteur de bus nécessite des exigences particulières de sécurité, de vigilance et de maîtrise du comportement. C'est un poste où une défaillance humaine, ou même un simple défaut de vigilance, peut entraîner des conséquences graves pour soi-même, pour les personnes transportées et pour les usagers de la route.

2 <https://www.ofdt.fr/cocaine-et-crack-synthese-des-connaissances-1728>

Il est donc essentiel qu'il soit conscient et informé des dangers liés à la consommation de drogues, mais aussi qu'il soit soumis à des dépistages réguliers.

Sur un plan statistique, le bilan 2024 de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) indique qu'en 2024, 664 accidents corporels ont impliqué un autobus (0,5 % de l'ensemble des accidents), que 17 personnes ont perdu la vie dans ces accidents et que 1 033 personnes ont été blessées (données BAAC). Par ailleurs, pour 1 usager d'autobus tué, on compte 16 tués à l'extérieur de l'autobus, 9 accidents corporels sur 10 comptent une ou deux victimes, et 7 accidents, dont 1 mortel, impliquent au moins 10 victimes.

L'assurance maladie indique également que dans le secteur « transport routier de voyageurs », 18 % des accidents sont liés au risque routier.

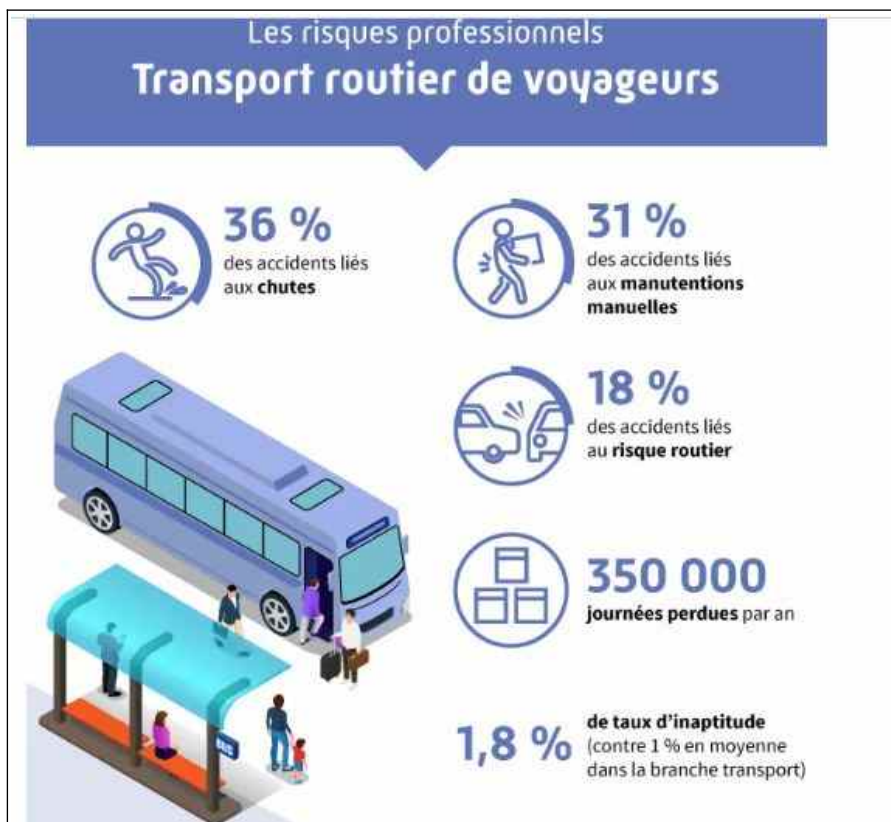
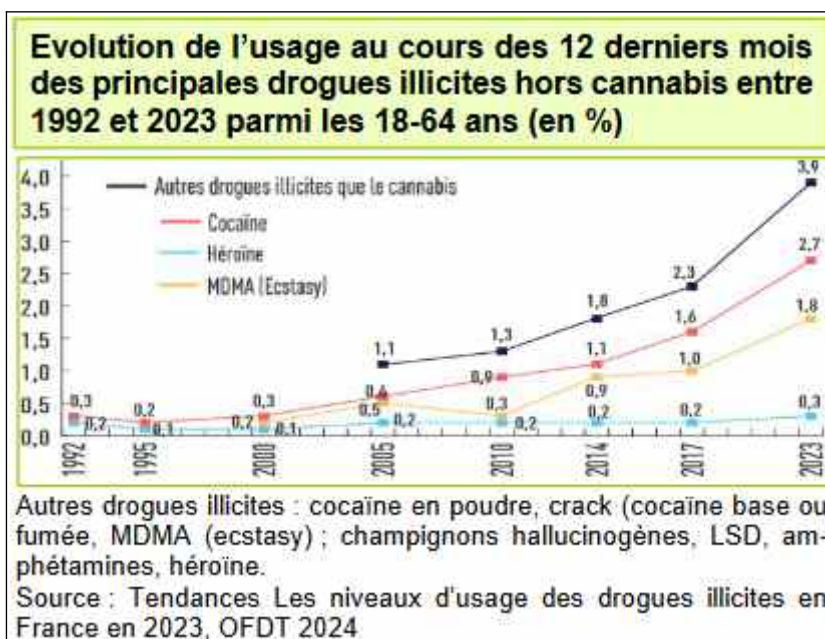


Figure 15 : Infographie de l'Assurance Maladie

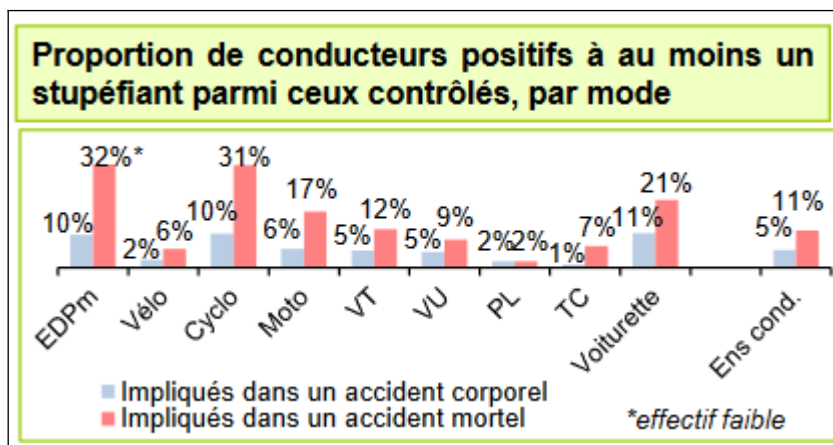
(source : ameli.fr)

En faisant un focus sur les facteurs d'accident, le bilan 2024 de l'ONISR indique, lorsque l'information sur la consommation de stupéfiants était connue (c'est-à-dire pour un ensemble d'accidents représentant 2 230 tués), que dans 20 % des accidents mortels, un conducteur est positif aux stupéfiants. Cette part atteint 31 % la nuit au cours du week-end. Ainsi, 436 usagers de la route ont été tués dans un accident avec stupéfiants (dont 262 étaient le conducteur positif aux stupéfiants : 244 hommes et 18 femmes). En extrapolant ce pourcentage sur l'ensemble des accidents (3 193 tués), il est estimé que 624 personnes ont été tuées en 2024 dans un accident impliquant un conducteur sous l'empire de stupéfiants.

On peut enfin relever de ce bilan la tendance suivante et la part des transports en commun dans les accidents impliquant un conducteur positif aux stupéfiants.



D'après l'OFDT³, en France, le marché de la cocaïne est en passe de devenir le premier marché de drogues illicites en valeur avant le cannabis et connaît une croissance rapide : en 2023, 1,1 million de Français en ont pris au moins une fois dans l'année contre 600 000 en 2017. Cette expansion s'inscrit dans un contexte d'explosion de la production mondiale grâce aux gains de productivité et l'optimisation de trafic. La position géographique de la France la rend particulièrement vulnérable à cette variation de production à plusieurs titres. Étant le deuxième domaine maritime mondial avec plus de 20 000 kilomètres de frontières maritimes avec 30 États, la France possède des ports d'entrée sur le continent européen, alors que ses départements d'outre-mer sont proches des grandes zones de production. De plus, ses frontières terrestres font d'elle une zone de transit pour la cocaïne en provenance d'autres ports. En regard à cette disponibilité accrue, la teneur en principe actif de la cocaïne augmente, tandis que son prix stagne.



³ <https://www.ofdt.fr/publication/2025/l-offre-de-stupéfiants-en-france-en-2023-2483>

Dans les accidents mortels, 11 % de l'ensemble des conducteurs contrôlés sont positifs aux stupéfiants. Cette proportion varie selon le mode de transport : elle est de 31 % pour les cyclomotoristes, 17 % pour les motocyclistes, 12 % pour les automobilistes, et 7 % pour les conducteurs de TC. Si ce dernier pourcentage semble relativement faible au regard des autres valeurs, il faut souligner qu'il s'inscrit dans un cadre où le conducteur est systématiquement un professionnel et effectue une mission en lien avec sa profession.

Un des outils à la disposition des employeurs pour en réduire les occurrences est le règlement intérieur. L'article L. 1321-1 du Code du travail fixe son objet et précise qu'il constitue un document écrit par lequel l'employeur fixe les mesures d'application de la réglementation en matière de santé et de sécurité dans l'entreprise ou l'établissement.

L'article L. 4121-1 du Code du travail dispose par ailleurs que l'employeur est tenu de prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité ainsi que la santé physique et mentale des employés. En conséquence, il peut inclure dans son règlement intérieur des contrôles liés aux stupéfiants.

Cette position a été confirmée par une décision du Conseil d'État du 5 décembre 2016 (n° 394 178), qui précise que l'employeur a la possibilité d'établir dans son règlement intérieur la réalisation par ses soins des contrôles des salariés affectés à des postes qualifiés de « hypersensibles aux drogues et à l'alcool » et de sanctionner ceux dont les résultats des contrôles seraient positifs, sans porter atteinte de manière disproportionnée aux droits des individus et aux libertés individuelles et collectives, en rapport avec l'objectif visé, droits qui sont garantis par le Code du travail (articles L. 1121-1 et L. 1321-3).

Les contrôles peuvent être pratiqués de manière aléatoire, à n'importe quel moment de la journée, de manière collective ou individuelle et peuvent être effectués par l'employeur ou son représentant, tenus au secret professionnel.

L'employeur peut effectuer lui-même le test salivaire de détection immédiate des produits stupéfiants, hors la présence d'un professionnel de santé. En tant que test à lecture instantanée, il n'a en effet pas le caractère d'un examen de biologie médicale au sens des dispositions de l'article L. 6211-1 du Code de la santé publique et n'est donc pas au nombre des actes qui, en vertu des dispositions de son article L. 6211-7, doivent être réalisés par un biologiste médical ou sous sa responsabilité.

Ces contrôles sont généralement assortis de garanties du salarié telles que :

- la présence d'un salarié assistant la personne testée si elle le souhaite (c'est-à-dire un représentant du personnel ou une personne de son choix appartenant au personnel) ;
- la possibilité pour le salarié ayant fait l'objet du test de solliciter, à son initiative et aux frais de l'employeur, une contre-expertise opérée par un professionnel de santé, dans les heures du premier test.

Selon son état, le départ immédiat du salarié de son lieu de travail (pour regagner son domicile ou être pris en charge par un médecin) peut être organisé par la direction à titre de prévention. La direction peut également organiser une visite médicale auprès du médecin du travail qui pourra alors prononcer une inaptitude temporaire ou définitive au poste ou recommander un arrêt de travail médical.

Le résultat des tests de dépistage peut, le cas échéant, justifier la prise de sanctions disciplinaires. Il en est de même si le salarié refuse de se soumettre au test de dépistage.

Suite à l'accident survenu à Châteaudun⁴, le jeudi 30 janvier 2025, ayant coûté la vie à une lycéenne, il a été mis en évidence des cas préoccupants de conduite après usage de substances pouvant altérer la capacité à conduire parmi les conducteurs de transports scolaires.

Le ministre des Transports et le ministre auprès du ministre d'État, ministre de l'Intérieur, ont proposé un ensemble de nouvelles mesures (le « plan Joana ») destinées à appliquer une tolérance zéro face aux comportements à risque.

Parmi ces mesures, il est notamment prévu d'imposer la mise en œuvre au minimum d'un dépistage aléatoire par an et par conducteur pour détecter la consommation de substances pouvant altérer les capacités à conduire.

Il est également prévu, comme pour l'alcool, d'imposer la mise en place d'un stupotest antidémarrage dans tout nouveau véhicule de transport scolaire d'ici 4 ans.

Le projet de loi-cadre relatif au développement des transports présenté en Conseil des ministres du 11 février 2026 comporte, dans son article 16, deux dispositions relatives à la lutte contre l'usage de produits stupéfiants par des conducteurs des transports publics routiers de personnes.

La première prévoit que l'employeur soumet tout conducteur assurant des transports publics routiers de personnes au moyen d'un véhicule comportant plus de huit places assises outre le siège du conducteur à un test salivaire permettant de détecter l'usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants. Ce test est réalisé au moins une fois par an à compter de la date d'embauche du salarié, à une date non fixe et inconnue du conducteur.

La seconde prévoit que le démarrage des véhicules de transports en commun répondant aux spécifications fixées par voie réglementaire est conditionné à l'utilisation préalable d'un dispositif destiné à empêcher le démarrage du véhicule en cas de test de dépistage de stupéfiants positif. Ainsi, les autocars neufs devront être équipés d'un stupotest à compter du 1er septembre 2029.

En termes de prévention, le « plan Joana » prévoit également d'intégrer un module sur les risques des conduites addictives lors des formations initiale et continue des conducteurs professionnels et d'inciter à la mise en place de plans de prévention et de formation spécifiques à la lutte contre les addictions par les entreprises opérant des transports scolaires. Cette mesure a été déclinée dans l'arrêté ministériel du 12 juin 2025 modifiant l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif à la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs, qui prévoit explicitement un nouveau thème de formation relatif aux effets de la consommation d'alcool et de produits stupéfiants.

Au regard de cette problématique de conduite après usage de substances psychotropes, on peut également citer la charte relative à la sécurité des transports routiers de voyageurs et à la lutte contre les stupéfiants, signée le 30 avril 2025 entre Régions de France et la FNTV. Ces organismes réaffirment l'engagement de l'ensemble de la profession dans la lutte contre la consommation de stupéfiants et en faveur de la sécurité routière, pour le transport de voyageurs par autocar (cf préambule).

4 Le BEA-TT a ouvert une enquête sur cet accident, la publication du rapport est envisagée au deuxième trimestre 2026.

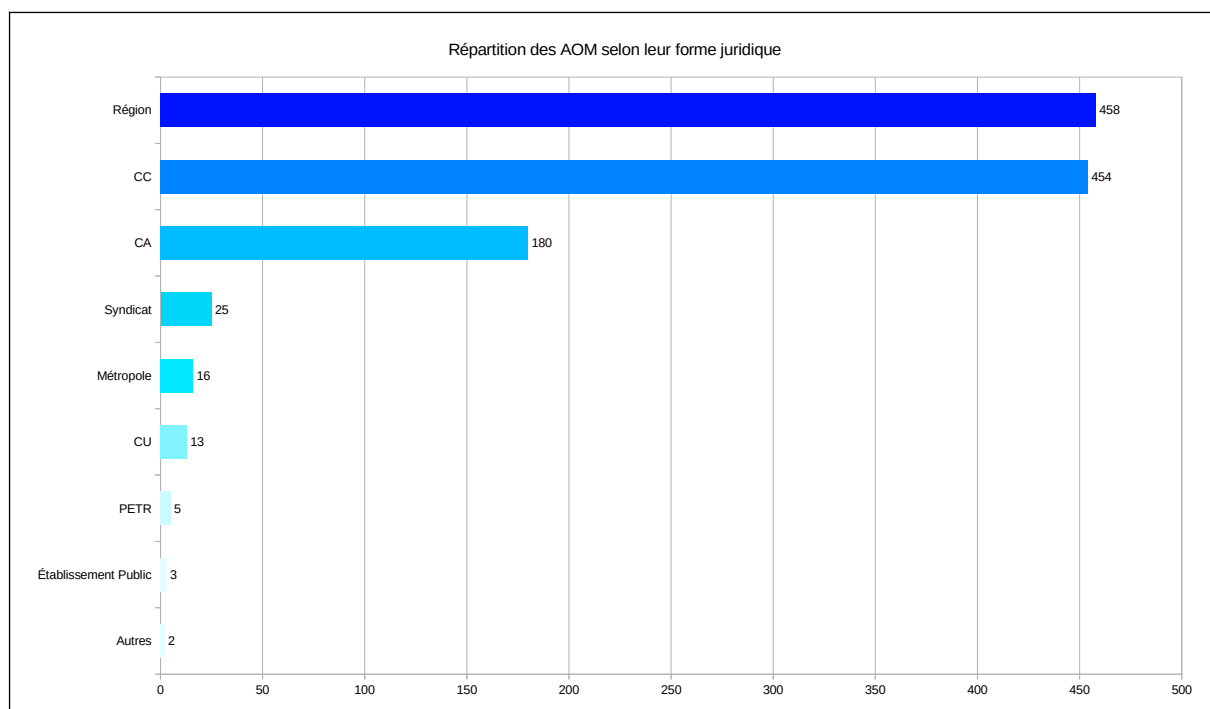
Dans ce cadre, ils s'engagent à promouvoir toutes les actions de nature à contribuer et à renforcer la sécurité dans les transports routiers de voyageurs et notamment de mettre en place des épreuves de dépistage systématique de stupéfiants à l'embauche des nouveaux conducteurs et, au moins une fois par an, sur chaque conducteur, de manière aléatoire et inopinée.

Cette charte engage l'ensemble des régions françaises. Elle doit toutefois être déclinée au niveau territorial.

De son côté, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a anticipé et prévoit en particulier la réalisation d'un deuxième test de dépistage de stupéfiants sur au moins 20 % des conducteurs, ainsi que d'imposer des clauses dans les contrats de « roulage » pour prendre en compte ses engagements sur le dépistage de stupéfiants et à proposer des avenants aux contrats en cours.

Régions de France et la FNTV s'engagent également à diffuser et promouvoir la charte auprès des entreprises de transport, des partenaires sociaux, des conducteurs, des Régions et autres collectivités territoriales, autorités organisatrices de mobilité (article 1 de la Charte).

Parmi les autres collectivités territoriales AOM, il apparaît qu'un grand nombre d'entre elles sont de catégorie locale⁵.



PETR : Pôles d'Équilibre territorial et rural ; CU : communauté urbaine ; CC : communauté de communes ; CA : communauté d'agglomération

Sont AOM locales les métropoles, les communautés urbaines, les communautés d'agglomération et, si leurs communes membres leur ont transféré la compétence mobilité avant le 1^{er} juillet 2021, les communautés de communes. Sur les 1 156 AOM répertoriées en 2025 organisant les transports dans l'ensemble des bassins de mobilité de France, près de 700 sont locales.

5 <https://www.data.gouv.fr/datasets/liste-et-composition-des-autorites-organisatrices-de-la-mobilite-aom/>

À défaut de ce transfert, la région est AOM locale par substitution de ces dernières sur leur ressort territorial. La région a systématiquement le statut d'AOM régionale sur l'ensemble de son territoire, et a un rôle d'animation de la politique de mobilité en associant les acteurs du territoire.

Conformément à l'article L. 1231-5 du Code des transports, chaque AOM doit créer un comité des partenaires, associant les employeurs et les habitants/usagers à la gouvernance des mobilités au niveau local et régional. L'objectif est de garantir un dialogue permanent entre l'autorité organisatrice de la mobilité, les usagers/habitants et les employeurs, qui sont à la fois financeurs, à travers les recettes ou les impôts locaux (dont le versement mobilité) et bénéficiaires des services de mobilité mis en place.

En particulier, les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers.

Compte tenu des éléments ci-avant, le BEA-TT juge que les actions de la charte Région de France-FNTV pourraient être portées à la connaissance de l'ensemble des AOM pour l'ensemble des transports de personnes, y compris par autobus, type de véhicule impliqué dans l'accident objet de ce rapport.

Le comité des partenaires, réunissant AOM, transporteurs, usagers semble être une instance propice pour discuter des mesures de cette charte.

En conséquence, le BEA-TT invite la FNTV et la branche « transports urbains de voyageurs » de l'UTPF à susciter auprès des AOM locales la mise en œuvre des actions de cette charte, y compris pour celles responsables de transports de voyageurs par autobus.

4.2 - Le recrutement des conducteurs d'autobus

Les recherches effectuées dans le cadre de cette enquête ont révélé que le conducteur avait un historique défavorable en matière de sécurité routière. Il a en effet été contrôlé à plusieurs reprises pour conduite en état d'ivresse, ce qui soulève la problématique du recrutement des conducteurs de bus, véhicule ne disposant pas d'éthylotest anti-démarrage, ainsi que des informations accessibles au futur employeur concernant le candidat.

De manière générale, les entreprises de transport de voyageurs recrutent des conducteurs en s'assurant de leurs connaissances et compétences au regard :

- de la formation : CAP conducteur, contrat de professionnalisation ou plusieurs années d'expérience dans le transport voyageur ;
- du permis transport en commun, avec certificat FIMO ou FCO à jour. Depuis l'arrêté du 15 février 2024, les entreprises exerçant une activité de transport public routier de voyageurs ou de marchandises peuvent accéder à certaines informations du Système national des permis de conduire, à savoir celles relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire pour les personnes qu'elles emploient comme conducteur de véhicule à moteur ;
- de la visite médicale d'embauche ;
- d'une période d'essai, durant laquelle l'aptitude générale du postulant est évaluée.

Dans certains cas, ces critères peuvent être complétés à l'initiative de l'entreprise par :

- un examen théorique permettant de juger les connaissances, les aptitudes et la psychologie des candidats ;
- un examen pratique sous le contrôle de formateurs pour déterminer l'aptitude au volant d'un véhicule selon un parcours sélectionné en fonction de la spécificité du poste à pourvoir.

Aucun ne se rapporte au passif du candidat en lien avec la sécurité routière.

Pour en connaître davantage, l'employeur peut se référer à l'article L. 114-2 du Code de la sécurité intérieure qui prévoit en effet que les décisions de recrutement et d'affectation concernant les emplois en lien direct avec la sécurité des personnes au sein d'une entreprise de transport public de personnes peuvent être précédées d'enquêtes administratives de sécurité destinées à vérifier que le comportement des personnes intéressées n'est pas incompatible avec l'exercice des fonctions ou des missions envisagées. L'article R. 114-7 du même code fixe la liste des fonctions pour lesquelles l'avis peut être sollicité par l'employeur. L'alinéa 1-d concerne tout conducteur de véhicule de transport public collectif de personnes par voie ferrée, guidée ou routière.

L'enquête administrative de sécurité évalue si le comportement d'une personne donne des raisons sérieuses de penser qu'elle est susceptible, à l'occasion de ses fonctions, de commettre un acte portant gravement atteinte à la sécurité ou à l'ordre public. Le bulletin n°2 du casier judiciaire de la personne concernée fait partie des documents analysés.

Les résultats de celle-ci sont communiqués dans un délai de deux mois (article R. 114-10), sous la forme d'un avis indiquant si le comportement de l'intéressé est compatible avec les emplois correspondant aux fonctions mentionnées à l'article R. 114-7. En pratique, si aucune infraction n'est constatée lors de l'enquête administrative, l'avis peut rapidement être établi, voire communiqué. Dans le cas contraire, ainsi que pour toute demande d'enquête concernant une personne de nationalité étrangère, malgré les accords internationaux qui peuvent exister, il semble logique que le délai de transmission de l'avis soit plus long.

Dans le cas présent, pour une mission d'intérim d'une durée de quelques mois, ce délai semble difficilement compatible avec les contraintes propres à ce type d'embauche. Après consultation de la FNTV, il apparaît en outre que l'article L. 114-2 ne permet pas de traiter le cas d'intérimaires. En effet, cet article s'applique à un employeur désireux de recruter ou d'affecter une personne au sein de l'entreprise sur les postes visés à l'art R. 114-7, ce que n'est pas le transporteur vis-à-vis d'un intérimaire. De même, on peut supposer que la société d'intérim n'est pas légitime à demander une telle enquête, car les postes cités dans l'article R. 114-7 ne la concernent pas.

La loi n°2026-201 du 20 mars 2026 relative à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques de 2030 prévoit à son article 45 une modification de l'article L. 114-2. Cette modification permet aux entreprises de transport public de personnes de demander une enquête administrative préalable à l'affectation d'un personnel intérimaire. Cette possibilité ne se limite pas à la période des jeux olympiques et paralympiques ; elle a vocation à s'appliquer de manière pérenne, sans limitation de durée.

Une autre possibilité réglementaire d'obtenir des informations sur les antécédents d'un conducteur est l'obtention du bulletin n° 2 du casier judiciaire, conformément à l'article R 79 du Code de procédure pénale.

Ce bulletin contient la plupart des condamnations prononcées pour crimes ou délits n'ayant pas été effacés par la réhabilitation ou ceux n'ayant pas été inscrits, sur décision du tribunal qui a prononcé la condamnation ou par jugement rendu postérieurement sur la requête du condamné.

La conduite sous l'empire d'alcool ou après avoir fait usage de stupéfiants, un délit de fuite ou une conduite sans permis peuvent donc y figurer. Les contraventions de police, comme un excès de vitesse ou le non-respect des feux rouges n'y figurent généralement pas.

Les organismes, services et personnes ayant accès au bulletin n°2 du casier judiciaire sont ceux prévus à l'article 776 du code de procédure pénale, dont une liste est détaillée par l'article R79 du même code.

Pour les premiers cités dans la partie législative, il s'agit des préfets et administrations publiques de l'Etat saisis en particulier de demandes d'emplois publics, des autorités militaires pour les jeunes qui demandent à contracter un engagement, et des présidents des tribunaux de commerce dans le cas de procédures de faillite et de règlement judiciaire.

Concernant l'article R79, la version initiale date du décret n°59-318 portant règlement d'administration publique pour l'application du code de procédure pénale.

De 8 alinéas autorisant l'accès à certaines administrations, organismes et fonctionnaires⁶, il en comprend aujourd'hui 25. Les accès nouvellement octroyés concernent, entre autres, les commissions d'inscription sur la liste de commissaires aux comptes (décret n° 69-810), les conseils de l'ordre des médecins, des chirurgiens-dentistes, des sages-femmes et des pharmaciens saisis de demandes d'inscription au tableau ou de poursuites disciplinaires (décret n° 79-697), les administrations de l'État, aux collectivités territoriales et à leurs établissements publics ainsi qu'aux établissements de santé, sociaux et médico-sociaux (décret n° 2015-1841), la Régie autonome des transports parisiens pour le recrutement ou l'affectation, ainsi que pour le contrôle de l'exercice de leurs fonctions notamment en vue de poursuites disciplinaires (décret n° 2024-735).

Le bulletin n° 2 est réclamé au service du casier judiciaire national automatisé par lettre, télégramme, télétransmission ou support magnétique avec l'indication de l'état civil de la personne dont le bulletin est demandé, de la qualité de l'autorité requérante ainsi que du motif de la demande (article R80). En retour (article R65), une fiche du casier judiciaire est établie au nom de toute personne physique ou morale qui a été l'objet d'une décision judiciaire ad hoc. Cette fiche est établie sur papier ou sur support magnétique.

6 1-les administrations publiques de l'Etat chargées de la police des étrangers, 2-des intérêts des anciens combattants, victimes de la guerre et pupilles de la Nation, 3-de l'assainissement des professions agricoles, commerciales et industrielles, 4-de l'attribution de dommages de guerre et de prêts à la construction, 5-de l'admission des candidatures à une représentation professionnelle ; ainsi que 6-les administrations publiques de l'Etat saisies de demandes d'autorisation d'introduction en France d'un employé étranger du sexe féminin ; 7-les juges commis à la surveillance du registre du commerce à l'occasion des demandes d'inscription au registre spécial des agents commerciaux ; 8-les collectivités publiques locales, la SNCF, Charbonnages de France et Houillères du bassin, Électricité de France et Gaz de France, saisis de demandes d'emplois, de soumissions pour les adjudications de travaux ou de marchés publics ou en vue de poursuites disciplinaires.

Ainsi, deux procédures permettent de fournir des antécédents relatifs à certaines condamnations : l'enquête administrative, et la demande du bulletin n° 2 du casier judiciaire. Si la première est plus complète en termes de documents analysés, le délai de réponse, même réduit à deux mois, peut être inadapté voire rédhibitoire. En effet, pour les entreprises ne disposant pas de suffisamment de conducteurs pour pallier une vacance temporaire sur quelques mois, les choix d'embauche se porteront de fait sur le candidat qui se présente, sur un auto-entrepreneur ou un intérimaire.

Compte tenu de la réglementation actuelle, qui a été modifiée par la récente publication de la loi n° 2026-201 du 20 mars 2026 relative à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques de 2030, seul l'intérimaire pourra faire l'objet d'une enquête administrative, mais les délais associés n'en seront pas réduits. Alors que l'article 79, semble-t-il, ne se restreint pas au recrutement et à l'affectation d'une personne, rendant possible des missions d'auto-entrepreneur ou d'intérimaire pour la conduite de véhicules de transport.

Au vu des informations présentées dans le paragraphe 4.1 en lien avec l'usage des stupéfiants et les risques associés, il semble utile pour la sécurité des personnes transportées, pour les tiers et pour le conducteur, que l'accès à la connaissance de certains actes répréhensibles, tels que la prise de stupéfiants, commis par des personnes candidates à un emploi de conducteur de véhicule de transports routiers de personnes, au travers du bulletin n° 2 du casier judiciaire, soit étendu à certaines entreprises de transport.

En conséquence, le BEA-TT émet la recommandation suivante

Recommandation n° 1 adressée à la Direction des affaires criminelles et des grâces (DACG) :

Envisager que l'accès au bulletin n° 2 du casier judiciaire soit étendu aux entreprises de transport public de personnes pour le recrutement ou l'affectation de personnels, y compris pour une mission temporaire, à un poste de conducteur de véhicule de transport routier de personnes.

4.3 - Le suivi médical des conducteurs d'autobus

Au-delà des contrôles évoqués au § 4.1 qui peuvent amener au licenciement du conducteur, il est également possible d'envisager des mesures complémentaires d'accompagnement de ce dernier.

Tous les salariés, quel que soit leur type de contrat de travail, bénéficient d'un suivi individuel de leur état de santé adapté et personnalisé intégré dans une démarche globale de prévention des risques professionnels. Ils sont pris en charge par un professionnel de santé (médecin du travail et sous son autorité par un collaborateur médecin, un interne en médecine du travail ou un infirmier santé travail) dès leur embauche puis périodiquement, ainsi qu'à l'occasion d'événements particuliers.

L'employeur qui recrute un salarié doit organiser une visite d'information et de prévention (VIP) assurée par un professionnel de santé ou, en cas de risques particuliers, un examen médical d'aptitude assuré par le médecin du travail (Article R. 1221-2 du Code du travail).

Cette obligation s'impose à toutes les entreprises et pour tous les salariés quel que soit leur contrat de travail. Pour un travailleur intérimaire, c'est à l'agence d'intérim, en tant qu'employeur, de proposer la visite d'information et de prévention.

Cette VIP a pour but (selon les dispositions de l'article R. 4624-11 du Code du travail) :

- d'interroger le salarié sur son état de santé ;
- de l'informer sur les risques professionnels éventuels de son poste de travail ;
- de le sensibiliser sur les moyens de prévention à mettre en œuvre (moyens collectifs et individuels) ;
- d'identifier si son état de santé ou les risques professionnels auxquels il est exposé nécessitent une orientation vers le médecin du travail ;
- de l'informer sur les modalités de suivi de son état de santé ;
- de l'informer de la possibilité de bénéficier, à sa demande et à tout moment, d'une visite avec le médecin du travail.

La VIP est réalisée dans un délai qui n'excède pas trois mois à compter de la prise effective du poste de travail (article R. 4624-10 du Code du travail).

Le dossier médical en santé au travail (DMST) constitué pour chaque salarié est ouvert par le professionnel de santé à l'occasion de cette visite et complété après chaque VIP périodique. Ce dossier est un outil de prévention et de traçabilité de l'état de santé du salarié, ses expositions professionnelles passées et présentes, les avis et propositions du médecin du travail.

Tout au long de sa carrière dans l'entreprise, le salarié, non affecté à des postes à risques particuliers, bénéficie donc de visites d'information et de prévention périodiques par un professionnel de santé.

Mais comme précisé ci-avant, la connaissance par le professionnel de santé de l'état de santé d'un salarié repose principalement sur les dires de ce dernier. Or, le Code de la santé publique prévoit des sanctions élevées, bien plus que dans un cadre normal, lors de l'utilisation de l'une des substances ou plantes classées comme stupéfiants si l'infraction est commise dans le cadre ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions par le personnel d'une entreprise de transport de voyageurs, pouvant aller jusqu'à cinq ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende (cf § 4.1). Manifestement, la VIP n'est pas un levier suffisant pour participer à l'objectif de réduction de l'usage de stupéfiants envisagée par le Code de la santé publique.

Toutefois, certains travailleurs affectés à un poste présentant des risques particuliers pour leur santé ou leur sécurité ou pour celles des collègues ou des tiers évoluant dans l'environnement immédiat de travail bénéficient d'un suivi individuel renforcé (SIR) (article R. 4624-23 du Code du travail). Cette obligation s'impose à toutes les entreprises et pour tous les salariés recrutés, même sous contrat à durée déterminée.

Les postes présentant des risques particuliers sont ceux exposant les travailleurs à l'amiante, au plomb, aux agents cancérogènes, à certains agents biologiques, aux rayonnements ionisants, au risque hyperbare et au risque de chute de hauteur lors des opérations de montage et de démontage d'échafaudages.

Au-delà des postes à risques identifiés, l'employeur peut, s'il le juge nécessaire, compléter la liste des postes présentant des risques particuliers pour la santé ou la sécurité du travailleur ou pour celles de ses collègues ou des tiers évoluant dans l'environnement immédiat de travail.

Cette liste est établie après avis du médecin du travail et du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ou, à défaut, des délégués du personnel s'ils existent, en cohérence avec l'évaluation des risques et la fiche d'entreprise prévue à l'article R. 4624-46 du Code du travail.

Ce SIR prévoit un examen médical d'aptitude à l'embauche, réalisé par le médecin du travail qui a notamment pour objet de s'assurer que le travailleur est médicalement apte au poste de travail et de rechercher une éventuelle affection comportant un danger pour les tiers. Cet examen a lieu avant l'affectation au poste présentant des risques particuliers, et son renouvellement doit avoir lieu avant un délai de quatre ans.

Les modalités et la périodicité du suivi, fixées par le médecin du travail, prennent en compte l'âge et l'état de santé du salarié, ses conditions de travail et les risques professionnels auxquels le salarié est exposé.

Conformément à l'article R. 4624-35 du Code du travail, le médecin du travail peut réaliser ou prescrire des examens complémentaires nécessaires, notamment au dépistage des maladies d'origine professionnelle et au dépistage des maladies dangereuses pour l'entourage professionnel.

L'article R. 4624-25 du Code du travail prévoit la délivrance obligatoire par le médecin du travail, pour chaque salarié bénéficiant d'un suivi individuel renforcé, d'un avis d'aptitude ou d'inaptitude délivré à l'issue de l'examen médical d'embauche et lors de chaque renouvellement de celui-ci. À noter qu'aucun avis d'aptitude n'est délivré à l'issue d'une visite d'information et de prévention.

Seule une visite médicale, examen médical d'embauche ou son renouvellement, une visite de reprise, une visite à la demande du salarié ou de l'employeur, réalisée par le médecin du travail, permet de délivrer un avis d'inaptitude.

Dans le cas d'un intérimaire affecté à un poste exposant à des risques particuliers, l'entreprise utilisatrice doit organiser un examen médical d'aptitude pour ce poste. Le médecin du travail de l'entreprise utilisatrice se prononcera, le cas échéant, sur l'aptitude ou l'inaptitude du travailleur à occuper ce poste de travail et informera le médecin du travail de l'entreprise de travail temporaire du résultat de cet examen.

Par défaut, le poste de conducteur de véhicule de transport de personnes, et donc de bus, n'est pas considéré comme un poste à risques particuliers. Pourtant, le SIR apparaît mieux adapté pour un suivi précis de cette catégorie de professionnels, d'autant que l'article L. 4622-2 du Code du travail précise que les services de prévention et de santé au travail ont pour mission principale d'éviter toute altération de la santé des travailleurs du fait de leur travail, et qu'ils contribuent à la réalisation d'objectifs de santé publique afin de préserver, au cours de la vie professionnelle, un état de santé du travailleur compatible avec son maintien en emploi.

Parallèlement à cela, un conducteur de bus bénéficie également du contrôle médical d'aptitude à la conduite, obligatoire pour l'obtention et la prorogation du permis de conduire de catégorie D.

L'arrêté du 31 juillet 2012 relatif à l'organisation de ce contrôle précise qu'une attention particulière doit être portée sur les consommations de stupéfiants avec une recherche d'un trouble de l'usage de substances psychoactives: en cas de doute sur une prise récente, le médecin doit réaliser un dépistage salivaire.

Ce contrôle médical doit en théorie comporter une évaluation générale, une évaluation sensorielle, une évaluation motrice et posturale et une évaluation cognitive et psychomotrice. Le médecin peut également prescrire des examens complémentaires si nécessaire comme un bilan sanguin ou des tests toxicologiques.

En ce qui concerne un éventuel usage de stupéfiants, le médecin peut procéder à un entretien clinique et, en cas de suspicion, à des analyses de sang ou d'urine. Sur ce point, le « plan Joana » prévoit de soumettre les conducteurs à un dépistage lors de ces visites médicales, mais uniquement pour les conducteurs de véhicules de transport scolaire.

Le certificat médical est délivré soit par une commission médicale, soit par un médecin de ville agréé. La validation de cette visite médicale s'effectue tous les 5 ans jusqu'à 60 ans, et tous les ans après 60 ans. La demande de renouvellement est à l'initiative du conducteur.

L'article R. 221-12 du Code de la route prévoit que la validité d'une ou plusieurs catégories du permis peut être limitée dans sa durée, si lors de la délivrance ou de son renouvellement, il est constaté que le candidat est atteint d'une affection compatible avec l'obtention du permis de conduire mais susceptible de s'aggraver.

Le rôle du médecin agréé responsable de la visite médicale périodique pour le renouvellement du permis de conduire du groupe « lourd » (catégories C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE) apparaît disposer d'une meilleure base d'actions que d'autres professionnels de santé pour renforcer la sécurité du conducteur, ainsi que celle des passagers et des tiers.

Pour rappel, le conducteur était toujours sous l'influence de la cocaïne au moment de l'accident et avait été condamné à plusieurs reprises les années précédentes pour conduite en état d'ivresse. Lors de missions chez son précédent employeur, des passagers avaient soulevé des inquiétudes au sujet de sa façon de conduire : il a été constaté qu'il pouvait s'assoupir, que le véhicule percutait parfois des éléments de mobilier urbain, que son comportement pouvait être agité, et qu'il ne respectait pas les limites de vitesse maximales.

Ce suivi possible au sein d'une entreprise ne semble pas transmissible en cas de changement d'entreprise ou d'employeur. Dans le cadre de l'accident, le conducteur intérimaire avait fait usage de la cocaïne, cependant il avait été licencié auparavant pour une conduite jugée dangereuse. L'appréciation faite par un employeur ayant conduit à la rupture de contrat ne peut être jugée différente par un autre employeur. Mais comme il s'agit de contrôles périodiques, indépendants des dates de recrutement, la connaissance de certaines données ne peut donc être utilisée à l'embauche. Il semble important dès lors pour affiner son diagnostic relatif à une éventuelle addiction aux stupéfiants ou à un comportement inadapté au regard de la sécurité routière ou au non-respect du règlement intérieur, que le médecin agréé puisse bénéficier d'informations relatives au comportement professionnel du conducteur durant les années écoulées depuis sa dernière visite médicale.

En conséquence, le BEA-TT émet la recommandation suivante :

Recommandation n° 2 adressée à la Délégation à la sécurité routière (DSR) et à la Direction Générale de la santé (DGS) :

Prévoir réglementairement, lors des visites médicales pour le renouvellement du permis de conduire du groupe lourd, la transmission au médecin agréé des données d'un conducteur en lien avec l'usage de stupéfiants et avec les événements significatifs de conduite préjudiciables à la sécurité routière, ayant été identifiés par les précédents employeurs du conducteur, y compris ceux des sociétés utilisatrices dans le cadre d'un intérim.

Annexes

Décision d'ouverture d'enquête



Le Directeur



La Défense, le 24 JAN. 2024

DECISION

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

Vu le Code des transports et notamment les articles L. 1621-1 à L. 1622-2 et R. 1621-1 à R. 1621-26 relatifs, en particulier, à l'enquête technique après un accident ou un incident de transport terrestre ;

Vu les circonstances de la sortie de route d'un autobus survenue sur la route M6202, le 12 janvier 2024, sur la commune de Levens dans les Alpes-Maritimes ;

décide

Article 1 : Une enquête technique est ouverte en application des articles L. 1621-1 et R. 1621-22 du Code des transports concernant la sortie de route d'un autobus survenue sur la route M6202, le 12 janvier 2024, sur la commune de Levens (06).

Jean-Damien PONCET

Règlement général de protection des données

Le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) est investi d'une mission de service public dont la finalité est la réalisation de rapports sur les accidents afin d'améliorer la sécurité des transports terrestres (articles L. 1621-1 et 1621-2 du code des transports, voir la page de présentation de l'organisme).

Pour remplir cette mission, les personnes chargées de l'enquête, agents du BEA-TT habilités ainsi que d'éventuels enquêteurs extérieurs spécialement commissionnés, peuvent rencontrer toute personne impliquée dans un accident de transport terrestre (article L. 1621-14) et recueillir toute donnée utile.

Ils traitent alors les données recueillies dans le cadre de l'enquête dont ils ont la responsabilité uniquement pour la seule finalité prédéfinie en garantissant la confidentialité des données à caractère personnel. Les rapports d'enquêtes sont publiés sans le nom des personnes et ne font état que des informations nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident. Les données personnelles sont conservées pour une durée de 4 années à compter de la publication du rapport d'enquête, elles sont ensuite détruites.

Le traitement « Enquête accident BEA-TT » est mis en œuvre sous la responsabilité du BEA-TT relevant du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (MTECT). Le MTECT s'engage à ce que les traitements de données à caractère personnel dont il est le responsable de traitement soient mis en œuvre conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (ci-après, « *règlement général sur la protection des données* » ou RGPD) et à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Les personnes concernées par le traitement, conformément à la législation en vigueur, peuvent exercer leurs droits auprès du responsable de traitement : **droit d'accès aux données, droit de rectification, droit à la limitation, droit d'opposition.**

Pour toute information ou exercice de vos droits, vous pouvez contacter :

1- Le responsable de traitement :

- par mail à l'adresse : bea-tt@transports.gouv.fr
- ou par courrier (avec copie de votre pièce d'identité en cas d'exercice de vos droits) à l'adresse :

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires

À l'attention du directeur du BEA-TT

Grande Arche - Paroi Sud, 29^e étage, 92055 LA DEFENSE Cedex

2- Le délégué à la protection des données (DPD) du MTECT :

- par mail à l'adresse : dpd.daj.sg@developpement-durable.gouv.fr ;
- ou par courrier (avec copie de votre pièce d'identité en cas d'exercice de vos droits) à l'adresse :

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires

À l'attention du Délégué à la protection des données

SG/DAJ/AJAG1-2

92055 La Défense cedex

Vous avez également la possibilité d'adresser une réclamation relative aux traitements mis en œuvre à la Commission nationale informatique et libertés (3 Place de Fontenoy - TSA 80715 - 75334 PARIS CEDEX 07).



Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre



Grande Arche - Paroi Sud
92055 La Défense cedex

Téléphone : 01 40 81 21 83

bea-tt@transports.gouv.fr

www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr

