

Février 2026

**Note d'information sur l'avancement de l'enquête
relative à la sortie de route d'un autocar de transport scolaire survenue
le 30 janvier 2025 sur la route départementale n° 927 à Jallans (Eure-et-Loir)**

Avertissement :

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

Cette note vise à informer de l'avancement de l'enquête technique et à annoncer dès que possible aux entités concernées les premières orientations préventives.

Elle s'appuie sur des éléments encore partiels.

Le jeudi 30 janvier 2025 vers 7 h 30, un autocar, qui assurait pour la région Centre-Val de Loire le transport scolaire de 37 collégiens et lycéens jusqu'à leurs établissements situés à Châteaudun, a fait une sortie de route sur la RD927 alors qu'il approchait du carrefour giratoire situé à l'entrée de cette commune, occasionnant le décès d'une fille de 15 ans et des blessures à une vingtaine d'autres jeunes.

Les enquêteurs du BEA-TT se sont rendus sur les lieux de l'accident et ont examiné l'épave du véhicule. Ils se sont entretenus avec les acteurs concernés, dont notamment le gestionnaire routier et la société réalisant le transport, et ont eu accès aux pièces de la procédure judiciaire conduite par le procureur de la République.

Les circonstances de l'accident peuvent être clairement établies.

Il faisait nuit, le temps était légèrement pluvieux et la chaussée mouillée.

La section routière concernée, dite « contournement de Jallans », est une route bidirectionnelle à une voie par sens, d'environ 3 m de large, mise en service en 2006. La vitesse maximale autorisée a été relevée à 90 km/h en 2020. Elle ne dispose pas de bande dérasée : dans le secteur de l'accident, son accotement enherbé rend impossibles les manœuvres de rattrapage, particulièrement lorsque le sol est mouillé.

Elle se connecte au carrefour giratoire situé à l'entrée de la commune de Châteaudun et dont l'approche se caractérise par une première courbe, à droite, suivie d'une seconde courbe, à gauche, de rayons respectifs 400 m et 200 m et séparées par un court alignement droit. Cette configuration requiert un bon niveau d'attention de la part d'un conducteur qui s'apprête à parcourir le virage le plus proche du carrefour.

La sortie de route s'est produite à l'entrée de ce virage, à une vitesse d'environ 70 km/h, amenant l'autocar à empiéter sur le bas-côté enherbé et boueux, jusque dans le fossé bordant la chaussée puis, par effet de guidage, jusqu'à la buse équipée de tête de sécurité et située sous le chemin d'exploitation perpendiculaire à la route. L'autocar a été déstabilisé dans le fossé et a commencé à basculer sur son côté droit tandis que le choc avec la tête d'aqueduc a amené à un rebond du véhicule, puis celui-ci a continué à glisser avant de s'immobiliser.

Les 3 vitres à droite à l'arrière de l'autocar se sont brisées et quelques passagers ont été en partie éjectés, le haut de leur corps se retrouvant dans la boue, dont la jeune décédée.

Le conducteur de l'autocar, âgé de 26 ans, était en poste depuis 2020 et exerçait sur cette ligne de transport depuis la rentrée scolaire. Les dépistages de la consommation de stupéfiants auxquels il a été soumis se sont révélés positifs au cannabis.

L'autocar satisfaisait aux exigences réglementaires propres à ce type de véhicule et il n'a été identifié aucun défaut pouvant être à l'origine de l'accident.

L'hypothèse privilégiée par le BEA-TT est que la cause directe de l'accident est imputable à une hypovigilance du conducteur, possiblement favorisée par sa prise antérieure de cannabis. Aucun autre véhicule n'est impliqué : l'exploitation des enregistrements vidéos disponibles montre en particulier que, si le conducteur a bien croisé un véhicule circulant en sens inverse, ceci s'est effectué trop en amont du lieu de l'accident pour avoir eu une influence directe sur sa survenue.

Le non port de la ceinture de sécurité constitue un facteur aggravant, notamment pour les blessures subies par les passagers. S'agissant d'une ceinture 2 points, il est possible que celle-ci, si elle avait été portée, n'aurait pas infléchi l'issue tragique de l'accident. La gravité de l'accident est liée au fait que les vitres de l'autocar se sont brisées, associé à l'absence de dispositif de retenue ad hoc de la passagère sur son siège.

La publication du rapport du BEA-TT est envisagée pour mi-2026. Le BEA-TT est en train de consolider ses recherches pour proposer des évolutions en lien avec la prévention de la conduite sous stupéfiants, l'amélioration de l'infrastructure routière et le renforcement de la sécurité dans les autocars (ceintures de sécurité, résistance des vitres latérales). Ces propositions pourront s'inscrire en complément des dispositions définies dans le cadre du « plan Joana », qui a été établi par le gouvernement à la suite de l'accident pour sécuriser le transport scolaire et dont le nom a été choisi en hommage à la jeune victime.

