

**RAPPORT  
D'ENQUÊTE TECHNIQUE**  
sur l'accident  
survenu le 25 janvier 2018  
à Manciet (32)  
entre un autocar de transport scolaire  
et un véhicule léger

Mai 2019



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE  
CHARGÉ DES  
TRANSPORTS



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

Affaire n° BEATT-2018-02

**Rapport d'enquête technique  
sur l'accident survenu le 25 janvier 2018  
à Manciet (32)  
entre un autocar de transport scolaire  
et un véhicule léger**

## **Bordereau documentaire**

Organisme commanditaire : Ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES)

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

Titre du document : Rapport d'enquête technique sur l'accident survenu le 25 janvier 2018 à Manciet (32) entre un autocar de transport scolaire et un véhicule léger

N° ISRN : EQ-BEAT--19-7--FR

Proposition de mots-clés : collision, carrefour, transport de personnes, ceinture de sécurité

### **Avertissement**

L'enquête technique faisant l'objet du présent rapport est réalisée dans le cadre des articles L. 1621-2 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, en déterminant les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'événement 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 - Les circonstances de l'accident.....	13
1.2 - Le bilan humain et matériel.....	14
1.3 - L'engagement et l'organisation de l'enquête.....	14
1.4 - Les mesures prises après l'accident.....	14
<b>2 - CONTEXTE DE L'ACCIDENT.....</b>	<b>15</b>
2.1 - Les conditions météorologiques.....	15
2.2 - Le carrefour RN524 – VC6.....	15
<b>3 - COMPTE RENDU DES INVESTIGATIONS EFFECTUÉES.....</b>	<b>17</b>
3.1 - L'état des lieux après l'accident.....	17
3.2 - La visibilité au niveau du carrefour.....	20
3.3 - Le résumé des témoignages.....	21
3.3.1 -Le témoignage de la conductrice de l'autocar.....	21
3.3.2 -Le témoignage du conducteur du VL accidenté.....	22
3.3.3 -Le témoignage des personnes présentes sur les lieux au moment de l'accident.....	22
3.3.4 -Le témoignage des passagers de l'autocar.....	22
3.4 - L'autocar accidenté.....	23
3.4.1 -Le transporteur et l'organisation du voyage.....	23
3.4.2 -La conductrice de l'autocar.....	23
3.4.3 -Les caractéristiques de l'ensemble routier.....	24
3.5 - L'analyse des données du chronotachygraphe de l'autocar.....	24
3.5.1 -L'analyse de l'activité du conducteur.....	24
3.6 - Le véhicule léger accidenté.....	25
3.6.1 -Le conducteur et le VL.....	25
3.6.2 -Les activités avant l'accident.....	25
3.7 - Le bilan lésionnel.....	26
<b>4 - ANALYSE DU DÉROULEMENT DE L'ACCIDENT ET DES SECOURS.....</b>	<b>29</b>
4.1 - Le trajet.....	29
4.2 - L'accident.....	29
4.3 - L'évacuation et les secours.....	30
<b>5 - CAUSES ET FACTEURS ASSOCIÉS, ORIENTATIONS PRÉVENTIVES.....</b>	<b>31</b>
5.1 - Le schéma du déroulement de l'accident, des causes et des facteurs associés.....	31

5.2 - Le port de la ceinture de sécurité dans les autocars.....	32
5.2.1 -Le rappel des constats.....	32
5.2.2 -Le retour d'expérience du BEA-TT.....	33
5.2.3 -La réglementation concernant le port de la ceinture de sécurité.....	35
5.2.4 -L'analyse de l'accident au regard du contexte.....	35
<b>ANNEXE : Décision d'ouverture d'enquête.....</b>	<b>39</b>



# Glossaire

- **ANATEEP** : Association Nationale pour les Transports Éducatifs de l'Enseignement Public
- **COD** : Centre Opérationnel Départemental
- **DGESCO** : Direction Générale de l'Éducation SCOLAIRE
- **DGITM** : Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
- **DSR** : Délégation à la Sécurité Routière
- **FNTV** : Fédération Nationale des Transports de Voyageurs
- **IISR** : Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière
- **NOVI** : NOmbreuses VIctimes
- **ONISR** : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière
- **PL** : Poids Lourd
- **RD** : Route Départementale
- **RN** : Route Nationale
- **TMJA** : Trafic Moyen Journalier Annuel
- **V85** : vitesse en dessous de laquelle roulent 85 % des usagers
- **VC** : Voie Communale
- **VL** : Véhicule Léger
- **VSAV** : Véhicule de Secours et d'Assistance à Victimes



## Résumé

Le jeudi 25 janvier 2018 vers 12 h 30, un autocar transportant des élèves d'une classe de 3<sup>e</sup> accompagnés par des professeurs, circulant sur la RN524 vers la commune d'Eauze et arrivant à hauteur du carrefour avec la voie communale n° 6, percute à l'avant gauche un véhicule léger qui s'est engagé pour traverser la route nationale juste devant lui.

Surpris de cette manœuvre, l'autocar ne peut l'éviter et, sous le choc, propulse le véhicule léger dans le fossé côté gauche et se déporte sur la droite avec une trajectoire légèrement divergente par rapport à la route vers le champ bordant celle-ci. Le dénivelé entre le bas-côté de la chaussée et le champ longeant celle-ci croissant au fur et à mesure de l'avancement de ce véhicule, les roues droites s'abaissent petit à petit par rapport aux roues gauches qui restent à hauteur de la route. L'autocar se penche puis bascule sur son côté droit, heurte le sol humide et glisse sur une vingtaine de mètres avant de s'arrêter.

Cet accident a causé des blessures à 29 personnes, dont 7 gravement, et a entraîné d'importants dégâts matériels sur les véhicules.

La cause directe et immédiate de cet accident est le démarrage soudain et impromptu du véhicule léger devant l'autocar, rendant impossible toute réaction d'évitement par ce dernier.

Malgré un environnement dégagé et sans obstacle, plusieurs élèves ont été projetés à l'intérieur de l'autocar. Aucun ne l'a été à l'extérieur du véhicule.

Le principal facteur ayant conduit à un tel bilan est, pour un tiers des passagers, le fait de ne pas avoir attaché leur ceinture de sécurité.

L'analyse de cet accident amène le BEA-TT à rappeler une fois de plus l'utilité de cet équipement de sécurité et émet une recommandation et trois invitations dans les domaines suivants :

- l'évolution réglementaire pour veiller à ce que le port de la ceinture de sécurité soit effectif pour tous les élèves ;
- la diffusion de messages sur l'intérêt et l'obligation du port de la ceinture de sécurité ;
- la transposition aux services de transport privé du modèle de contrat-type existant pour les services occasionnels de transport public ;
- le renforcement de la formation des collégiens sur le risque du non-port de la ceinture de sécurité.



# 1 - Constats immédiats et engagement de l'enquête

## 1.1 - Les circonstances de l'accident

Le jeudi 25 janvier 2018 vers 12 h 30, un autocar, transportant 45 collégiens et 5 adultes dont la conductrice, venant de Vic-Fezensac et circulant sur la RN524 en direction de la commune d'Eauze, percute à l'avant gauche un véhicule léger venant de s'engager sur la RN524 depuis la voie communale (VC) n° 6.



Figure 1 : plan général

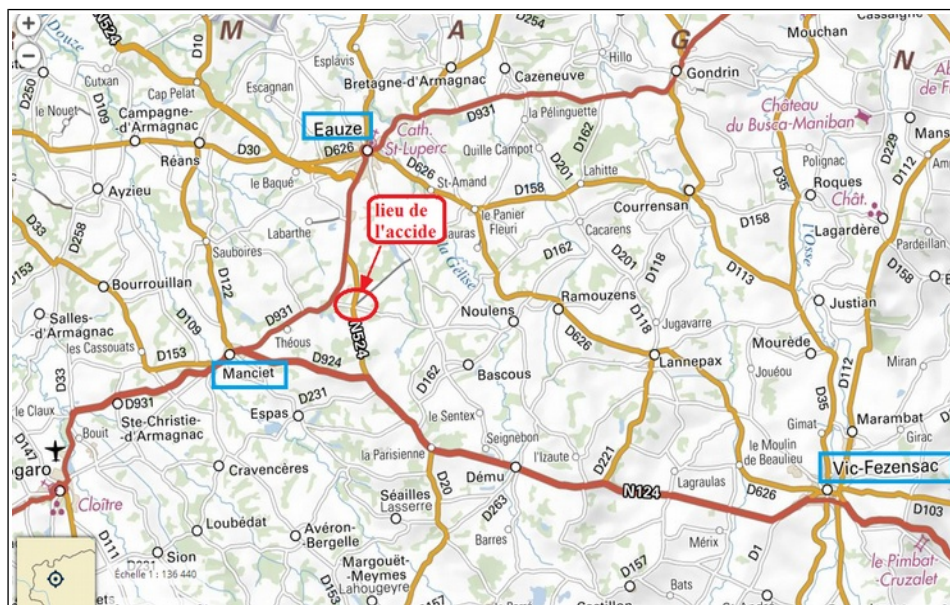


Figure 2 : plan de situation

## **1.2 - Le bilan humain et matériel**

Cet accident n'a pas entraîné de décès mais a causé des blessures à 29 personnes, dont 7 l'ont été gravement.

Les deux véhicules ont subi des dégâts importants.

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

Au vu des circonstances de cette collision, le directeur du bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre a ouvert le 29 janvier 2018, une enquête technique dans le cadre des articles L. 1621-2 à L. 1622-2 du Code des transports.

Les enquêteurs ont eu accès au dossier de procédure judiciaire et aux documents administratifs et techniques nécessaires à la réalisation de leurs analyses.

## **1.4 - Les mesures prises après l'accident**

Rapidement après l'accident, le plan NOVI (nombreuses victimes) a été activé par la préfecture, ainsi que le centre opérationnel départemental (COD) pour assurer la coordination des services impliqués.

De nombreux moyens de secours et de sauvetage sont intervenus, réalisant 24 évacuations, principalement par véhicules de secours et d'assistance à victimes (VSAV), mais également par hélicoptère vers les différents centres hospitaliers de la région : Toulouse, Mont-de-Marsan, Pau, Auch, Condom.

Des cellules d'écoute psychologique ont été mises en place le jour de l'accident sur site et en divers endroits pour les collégiens, les familles et les autres élèves.

Le lendemain, une cellule d'accompagnement et d'écoute psychologique mobilisant 8 personnes (infirmiers, médecin, assistante sociale, psychologues) a été mise en place au collège pour les élèves, les professeurs et les parents.

## 2 - Contexte de l'accident

### 2.1 - Les conditions météorologiques

Le relevé de la station météorologique de Mont-de-Marsan, la plus proche du lieu de l'accident, indique l'existence dans la matinée vers 11 h de légères éclaircies puis d'un ciel nuageux vers 14 h.

L'analyse des photos et les témoignages des passagers et témoins permet d'indiquer qu'au moment de l'accident les conditions météorologiques étaient satisfaisantes, et la visibilité bonne.

### 2.2 - Le carrefour RN524 – VC6

L'accident est survenu sur la RN524 au niveau du carrefour avec la VC6.

Celui-ci est matérialisé par deux balises J3 positionnées de part et d'autre des voies secondaires constituant les branches du carrefour avec la RN524.



Figure 3 : carrefour entre RN524 et VC6



Figure 4 : carrefour entre RN524 et VC6

À cet endroit, la RN524, du sud vers le nord dans le sens de circulation de l'autocar, présente un léger virage sur la droite de rayon d'environ 1 km. Son profil en travers comporte, depuis la ligne médiane et pour chaque sens de circulation, une voie de 3 m de large et immédiatement un bas-côté enherbé. Un fossé est présent le long de la RN524, sauf en aval du carrefour côté droit. Au niveau de la balise J3 d'intersection, la route et le champ se trouvent au même niveau.

Concernant les routes secondaires, chacune dispose à l'embranchement avec la RN524 d'un panneau Stop AB4 et d'une bande blanche peinte au sol marquant la ligne d'arrêt. Au niveau de la VC6, cette bande transversale est dans le prolongement du marquage de rive de la RN524. Compte tenu de la végétation environnante, cette disposition permet d'avoir, comme le prescrit l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR), la meilleure visibilité possible du trafic de la chaussée prioritaire, sans gêner en aucune façon ce dernier.





**Figure 5 : vue du côté droit pour un véhicule arrêté au STOP de la VC6**

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) sur la RN524 pour l'année 2017 était de 1212 véhicules/jour avec 0,8 % de PL. Aucun accident n'a été enregistré sur ce carrefour pendant les cinq dernières années.



### 3 - Compte rendu des investigations effectuées

#### 3.1 - L'état des lieux après l'accident

Le VL arrêté sur la VC6 démarre et est percuté sur le côté droit par l'autocar circulant sur la RN524.

Le point de choc (figure 6) repéré par les services de gendarmerie se situe au-delà de la bande médiane. Compte tenu de sa localisation et de la position initiale du VL au Stop, celui-ci traversait perpendiculairement la RN524 pour emprunter la route en face de la VC6. Ceci est confirmé par le témoignage du conducteur du VL.

Les traces sur la chaussée en aval de ce point (figure 7), dans le sens de déplacement de l'autocar, sont des marques laissées par le VL qui a été projeté quelques dizaines de mètres plus loin dans le fossé côté gauche de la route nationale. Les traces de roues sur la chaussée indiquent que le VL a entamé dès le choc une rotation vers la gauche.

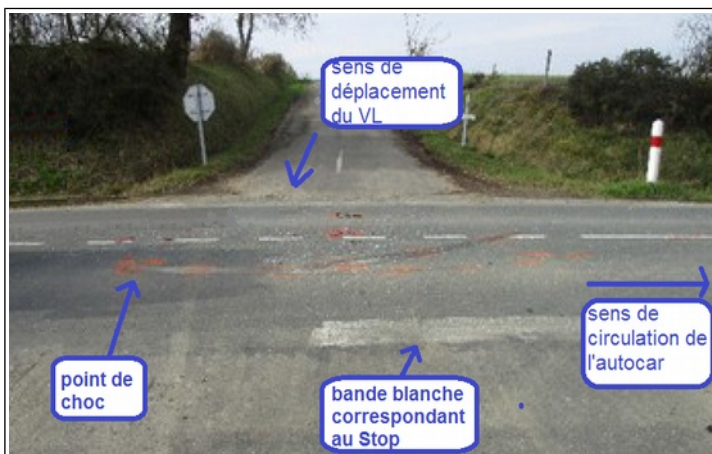


Figure 6 : point de choc

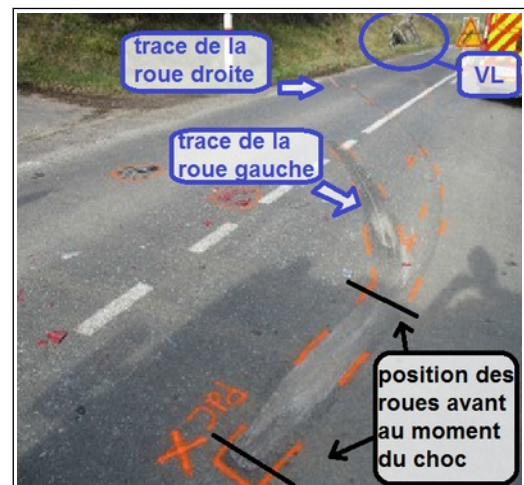


Figure 7 : traces depuis le point de choc

Le VL a ensuite heurté le talus, a glissé sur plusieurs mètres probablement sur le toit et sur le côté droit, puis s'est stabilisé dans le fossé. Dans ce mouvement, depuis le point de choc, le véhicule a réalisé trois quarts de tour.



Figure 8 : position du VL après le choc



Figure 9 : positions du VL et de l'autocar (photo retouchée)

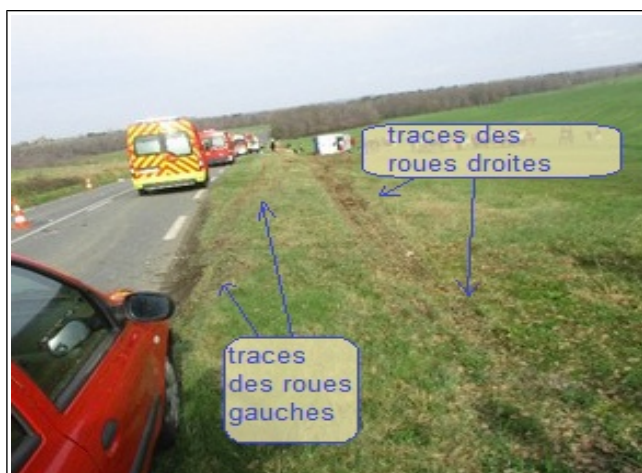
L'autocar s'est légèrement déporté sur la droite et a basculé sur le côté droit dans le champ longeant la RN524 à une centaine de mètres en aval du point de choc.

Les traces de choc sur l'avant gauche de l'autocar (figure 10) et la position du point de choc sur la chaussée indiquent que l'autocar roulait sur sa voie.

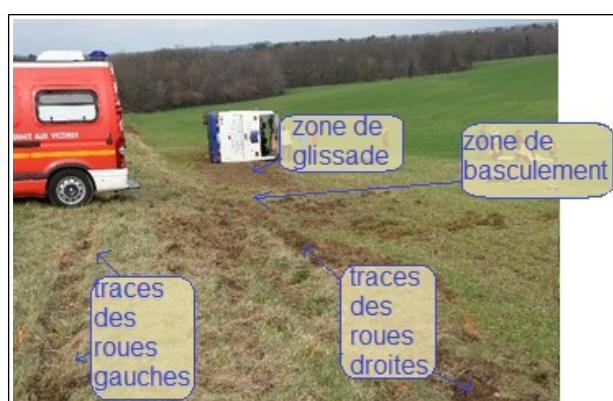


**Figure 10 : point de choc**

Au vu des traces repérées dans le champ longeant la route nationale, l'autocar après le choc est sorti de la route à environ une dizaine de mètres du point de choc, puis s'est dirigé en ligne droite avec un angle faible par rapport à la RN524 en direction des champs longeant celle-ci. Dans ce mouvement rectiligne, les roues droites de l'autocar se sont retrouvées dans le champ, alors que celles de gauche sont restées sur le bas-côté enherbé (voir figure 11).



**Figure 11 : traces de l'autocar**



**Figure 12 : zone de basculement**

Rapidement, la différence de hauteur entre le bas-côté en bordure de route et le champ est telle que l'autocar a basculé sur son côté droit, à environ 80 m en aval du point de choc.



**Figure 13 : zone de basculement**



**Figure 14 : dénivelé entre la RN524 et le champ**

L'autocar a glissé sur son côté droit sur une longueur d'environ 20 m.



**Figure 15 : zone de glissade**

Les vitres sur le côté droit de l'autocar ont été brisées au moment du choc sur le sol en fin de basculement. La fenêtre arrière en verre trempé est cassée, alors que le pare-brise, plus solide en verre feuilleté, est couché sur le sol devant l'autocar, laissant penser que les passagers ont évacué le véhicule par cet endroit.

Les trappes de toit, qui sont reconnues réglementairement comme des issues de secours, n'ont pas été utilisées.



**Figure 16 : trappes de toit**



Le BEA-TT rappelle que sur le plan réglementaire, des trappes doivent exister au niveau du toit de l'autocar. Leur rôle est de permettre l'évacuation des fumées de l'habitacle en cas d'incendie<sup>1</sup>, mais elles sont également considérées comme des issues de secours, faciles à emprunter en cas de renversement de l'autocar sur le côté. Il est cependant nécessaire de les ouvrir manuellement ou de les fracturer, telles des fenêtres de secours en verre trempé, car elles ne sont pas équipées de système d'ouverture automatique.

### 3.2 - La visibilité au niveau du carrefour

En référence aux règles de conception et d'aménagement des routes interurbaines, l'utilisateur non prioritaire doit avoir une visibilité suffisante sur la route prioritaire. Une distance de visibilité au moins égale à la distance parcourue par les véhicules circulant sur la route prioritaire à la vitesse « V85 » pendant 8 secondes est recommandée.

Par convention et conformément aux pratiques internationales, la vitesse V85 est la vitesse en dessous de laquelle roulent 85 % des usagers, en condition de circulation fluide. Elle peut être estimée en fonction des principales caractéristiques géométriques de la route, et en particulier à partir de son rayon de courbure.

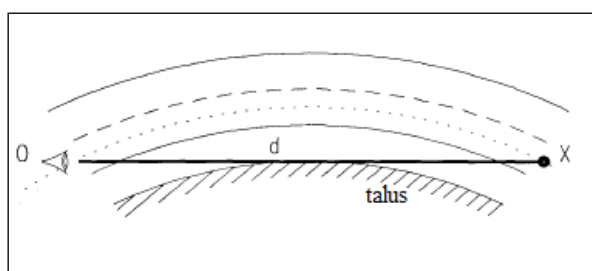
À l'arrivée sur le carrefour, la RN524 étant en courbe de rayon d'environ 1000 m, la vitesse V85 estimée<sup>2</sup> est proche de 90 km/h, soit 25 m/s. La distance de visibilité minimale recommandée est donc de  $8 \times 25 = 200$  m.

Cette distance de visibilité recommandée doit permettre à l'utilisateur de la route non prioritaire de disposer du temps nécessaire pour s'informer de la présence d'un autre usager sur la route prioritaire, décider de sa manœuvre, démarrer et réaliser sa manœuvre de traversée avant qu'un véhicule prioritaire initialement masqué ne survienne.

Dans le cas général, les éléments qui peuvent constituer des masques et diminuer en pratique la visibilité réelle des usagers sont, sur le plan latéral, les obstacles à l'intérieur d'un virage, et sur le plan longitudinal, un point haut du profil de la route, tel que le sommet d'une côte.

Dans le cas présent, le talus en bordure de route à droite de la RN524 est un élément qui peut en diminuer la valeur suivant le principe de la figure 17 ; le point O représente l'observateur, le point X l'obstacle sur la route, la distance d la distance maximale permettant à l'observateur d'apercevoir l'obstacle sans être gêné par le talus.

Ce principe peut être appliqué pour un véhicule circulant sur la RN524 et regardant vers le carrefour, comme pour un véhicule arrêté au carrefour regardant à droite.



**Figure 17 : visibilité maximale entre un observateur au point O et un obstacle au point X en fonction d'un masque latéral dans un virage**



**Figure 18 : masque latéral sur la visibilité du carrefour**

1 Pour de plus amples informations sur les enjeux des trappes et les dangers d'un incendie d'autocar, il est conseillé de consulter le rapport du BEA-TT sur l'accident de Puisseguin du 23 octobre 2015  
 2 Aménagement des routes principales – recommandations techniques pour la conception générale et la géométrie de la route - SETRA

La distance de visibilité entre un véhicule circulant sur la RN524 et un véhicule arrêté au niveau de la VC6 peut être mesurée à 200 m (figure 19), suivant le principe de la figure 17.



**Figure 19 : visibilité suivant le masque**

Elle correspond exactement à la distance recommandée par les règles de visibilité (8 secondes à V85). On peut ainsi conclure que la visibilité du VL arrêté au carrefour n'a pas été diminuée par l'environnement.

On peut apporter la précision suivante. Au vu de la localisation du point de choc sur la chaussée, on peut estimer que le VL, après son démarrage, circule une à deux secondes avant d'être heurté. L'autocar, à la vitesse de 82 km/h, se situe alors entre 20 et 40 mètres du carrefour. L'autocar était proche et a priori bien visible du VL.

### **3.3 - Le 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 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.

#### **3.3.1 - Le témoignage de la conductrice de l'autocar**

Arrivant au carrefour, la conductrice a vu un véhicule de couleur blanche arrêté sur sa droite, et un autre, qu'elle n'avait pas vu lors de son approche, surgir devant l'autocar au moment de son arrivée à sa hauteur. L'impact a été immédiat. Ce véhicule a été percuté au niveau du côté droit, à hauteur du siège passager, par l'avant gauche de l'autocar. Après le choc, l'autocar a glissé et s'est immobilisé sur son flanc droit. Pendue par la ceinture de sécurité, elle a coupé le contact et le coupe-batterie. Le pare-brise était au sol, elle s'est détachée et a aidé un professeur à faire de même. L'ensemble des passagers avait évacué.

### **3.3.2 - Le témoignage du conducteur du VL accidenté**

Depuis son embauche début janvier 2018, le conducteur effectuait le trajet entre son lieu de travail et son domicile en passant par le carrefour lieu de l'accident. Il connaissait bien la route pour l'avoir empruntée auparavant pour d'autres raisons.

Arrivant au niveau du panneau Stop, il a marqué l'arrêt pendant plusieurs secondes, a porté son attention, à gauche, à droite, en face, où il a vu un véhicule stationné également au droit du panneau Stop de l'autre côté de la route nationale. Puis, n'ayant pas aperçu de véhicule circulant sur la RN en direction du carrefour, il s'est engagé pour poursuivre sur la voie communale en face de lui en direction d'Eauze.

La visibilité du carrefour est bonne, sauf du côté droit dans son sens de circulation. Sachant cela, il faisait particulièrement attention avant de traverser ce carrefour.

Le montant droit de la structure du véhicule au niveau du pare-brise et de la porte passager l'a peut-être gêné pour distinguer l'autocar.

### **3.3.3 - Le témoignage des personnes présentes sur les lieux au moment de l'accident**

**Pour les occupants du véhicule arrêté au Stop** de l'autre côté de la RN524 : le véhicule impliqué dans l'accident, arrêté au STOP en face d'eux, a démarré juste au moment de l'arrivée de l'autocar sans prêter attention ni à gauche ni à droite.

**Pour le conducteur circulant derrière l'autocar** à une distance d'environ 100 m à la vitesse de 80 km/h, l'autocar avait la même vitesse que lui en arrivant sur le carrefour puisque la distance les séparant restait constante. En arrivant lui-même au carrefour, il a vu un véhicule de couleur blanche être projeté violemment dans le fossé.

### **3.3.4 - Le témoignage des passagers de l'autocar**

**Pour un des passagers assis à l'avant près de la porte d'accès**, l'autocar roulait à une vitesse normale et circulait sur sa voie. Arrivant au carrefour, la voiture de couleur blanche, arrêtée sur la voie d'intersection de gauche, a démarré doucement, mais le choc était inévitable. La conductrice a essayé de maintenir l'autocar sur le côté de la chaussée, dans la partie enherbée. Finalement, l'autocar a basculé sur le côté et a glissé. Une fois immobilisé, les secours ont été appelés. Ce témoin a constaté que les enfants s'entraidaient.

**Pour un des passagers assis près de la conductrice sur les rangs de gauche**, celle-ci avait une conduite souple et maîtrisée. Habituellement avant les départs, la conductrice veille à ce que les enfants respectent les consignes de sécurité en mettant leur ceinture de sécurité.

Les conditions météorologiques étaient bonnes, la visibilité de même, il y avait un plafond nuageux mais il était haut et il ne pleuvait pas.

À l'arrivée sur le carrefour, ce passager a aperçu un véhicule de couleur blanche arriver, ne l'a pas vu s'arrêter mais ralentir et couper la route à l'autocar. La conductrice n'a rien pu faire pour l'éviter. Le choc a dévié l'autocar légèrement vers la droite. Il a commencé à rouler sur le bas-côté humide de la chaussée. Le contrôle du véhicule était impossible.

Les sacs à bord et certains élèves, non attachés, ont été projetés. Les élèves ont cassé les vitres pour sortir.

**Pour un des passagers placés dans la première moitié côté gauche**, et un autre placé dans la deuxième moitié côté droit, la conductrice a freiné brusquement et donné un coup de volant sur la droite pour essayer d'éviter le véhicule en cause.

**Pour d'autres**, la conductrice après le choc tentait de maintenir l'autocar sur la chaussée mais l'état du champ bordant la route et le dénivelé n'ont pas permis d'y parvenir. L'autocar s'est incliné petit à petit et s'est couché brutalement sur son flanc droit et les vitres de ce côté se sont brisées. Les éclats ont blessé certains élèves. Malgré les cris, peu d'entre eux semblaient en panique. Certains ont su briser les vitres avec les marteaux de sécurité présents à cet effet. La majorité des passagers sont sortis rapidement, au travers de l'encadrement du pare-brise.

### **3.4 - L'autocar accidenté**

#### **3.4.1 - Le transporteur et l'organisation du voyage**

##### ***Le transporteur***

L'autocar accidenté est exploité par une société française de transport de voyageurs disposant d'une licence de transport international de voyageurs valide jusqu'en 2021.

Une attestation d'aménagement pour le transport en commun de personnes précisant les modalités de transport d'adultes et d'enfants a pu être consultée, autorisant de tels transports en conformité avec l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif aux transports en commun de personnes.

La conductrice était employée depuis 1989 dans cette entreprise.

##### ***Le voyage***

L'accident s'est produit lors du trajet retour des élèves d'une classe de troisième d'un lycée d'Eauze en provenance du forum des formations organisé à Vic-Fezensac. Trois missions de ce type étaient programmées pour le jour de l'accident. Une avait déjà eu lieu en matinée suivant un aller-retour de 8 h 30 à 10 h 25.

Le transport des élèves a été organisé par l'établissement scolaire qui a choisi le prestataire selon les procédures du code des marchés publics, à partir de devis proposés par les candidats compte tenu du coût de la prestation.

Deux autocars étaient prévus pour transporter les 3 classes de 3<sup>e</sup>. L'autocar concerné a quitté Eauze à 10 h 30, pour un retour prévu à 13 h au lycée. 45 élèves ainsi que 4 adultes du lycée étaient passagers de l'autocar.

#### **3.4.2 - La conductrice de l'autocar**

La conductrice est une femme expérimentée détenant un permis D depuis 1989.

Au moment de l'accident, celui-ci était valide jusqu'au 2 novembre 2018. La carte de qualification de conducteur était valide jusqu'en 2019.

La période hivernale n'étant pas propice aux voyages, sa charge de travail était faible. La veille, elle avait réalisé quelques transports de courte distance dans le Gers.

Les analyses biologiques de l'alcoolémie auxquelles il a été procédé après l'accident se sont révélées négatives.

### **3.4.3 - Les caractéristiques de l'ensemble routier**



**Figure 20 : autocar similaire à celui accidenté**

L'autocar accidenté était de marque Van Hool EOS type Coach E180Z, totalisant un peu plus de 720 000 km depuis sa mise en circulation le 10 mars 2010.

Son état général était correct. Les pneumatiques avant avaient été changés peu de temps avant l'accident. Le contrôle technique était valide jusqu'au 25 février 2018. Il disposait d'un ralentisseur Telma, d'un dispositif de limitation de la vitesse, d'un système éthylotest de démarrage et d'un chronotachygraphe analogique. Parmi ces équipements, les enquêteurs n'ont pas pu consulter les contrôles attestant d'un fonctionnement valide à la date de l'accident pour le ralentisseur et l'éthylotest de démarrage. Cependant, comme précisé dans le paragraphe précédent, le résultat du test d'alcoolémie était négatif.

### **3.5 - L'analyse des données du chronotachygraphe de l'autocar**

L'autocar accidenté était équipé d'un chronotachygraphe analogique de marque VDO Kienzle de type 1 324 dont les enregistrements s'effectuent sur un disque en papier.

Ces enregistrements permettent de disposer d'informations sur l'activité du conducteur ainsi que sur la vitesse de l'ensemble routier.

Le dernier étalonnage du chronotachygraphe était valide jusqu'au 16 mars 2019.

#### **3.5.1 - L'analyse de l'activité du conducteur**

L'examen des données relatives à l'activité du conducteur fait apparaître les éléments suivants.

Le jour de l'accident, la conductrice entame sa journée de travail vers 8 h 15.

Le départ du lycée d'Eauze pour Vic-Fezensac a eu lieu vers 10 h 35, et l'arrivée vers 11 h.

La conductrice effectue quatre trajets le jour de l'accident, dont le dernier débute vers 12 h 15, heure de retour des élèves de Vic-Fezensac pour le lycée d'Eauze.

Au moment du choc, vers 12 h 34, l'autocar a une vitesse d'environ 82 km/h.



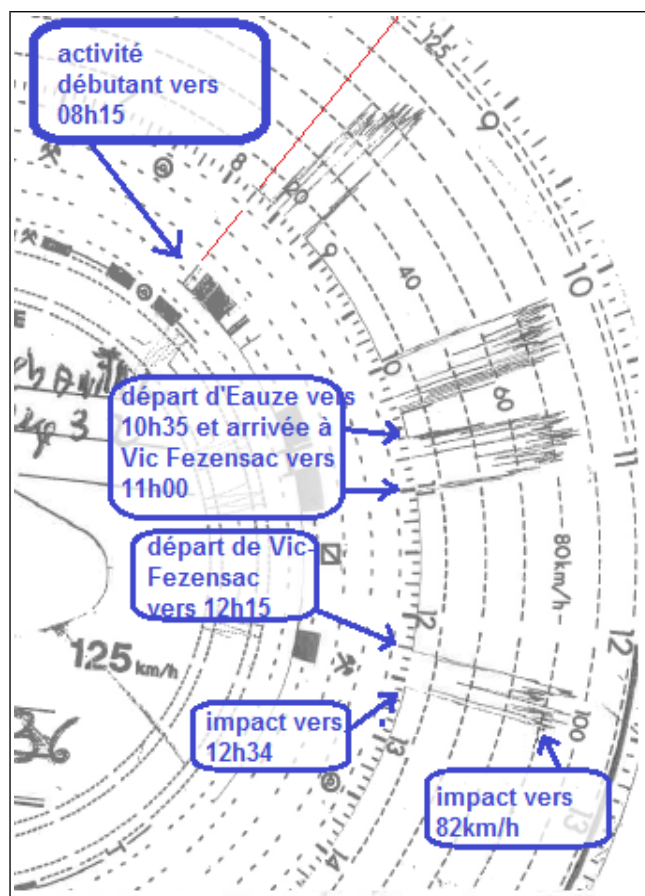


Figure 21 : indications du chronotachygraphe

### 3.6 - Le véhicule léger accidenté

#### 3.6.1 - Le conducteur et le VL

Originaire de la région, il a débuté la conduite accompagnée avec ses parents à l'âge de 16 ans. Titulaire du permis B depuis juillet 2015, il conduisait le véhicule accidenté, une voiture de marque Renault, de type Clio III, en parcourant environ 10 000 km par an.

Cette voiture, à boîte de vitesses manuelle, était entretenue par un garage Renault de la région. Le contrôle technique était valide jusqu'en mai 2019. Le contrat d'assurance, valide au moment de l'accident, couvrait tous les risques.

#### 3.6.2 - Les activités avant l'accident

Le matin de l'accident, le conducteur du VL est parti d'Eauze à 8 h 15 à destination de la commune de Riscle pour son embauche matinale 30 minutes plus tard.

À 12 h 15, il en est reparti pour son domicile en passant par la route principale en direction d'Urgosse, Nogaro, Manciet, puis à la sortie de cette commune a pris à droite en direction d'Eauze par la voirie communale jusqu'au carrefour, lieu de l'accident.

Sur ce cours trajet, il n'a pas marqué d'arrêt.

### **3.7 - Le bilan lésionnel**

Cet accident a fait près d'une trentaine de blessés, dont 7 en urgence aggravée et 22 en urgence relative.

Le bilan corporel de cet accident aurait certainement pu être plus grave si les conditions de la sortie de route et du basculement de l'autocar sur son côté droit dans le champ avaient été différentes. Beaucoup de passagers n'avaient pas leur ceinture de sécurité attachée à ce moment-là.

Les informations des procès-verbaux d'audition réalisés par les services de gendarmerie permettent de représenter, sur la figure 22, les passagers dont la ceinture de sécurité était attachée, ceux sans ceinture attachée et pour certains d'entre eux, leur mouvement à l'intérieur de l'autocar lors du basculement de celui-ci.

Logiquement, du fait de leur poids, plusieurs passagers, voire la majorité de ceux des rangées de gauche non retenus par la ceinture de sécurité, sont tombés sur leurs camarades des rangées de droite, ou au niveau de l'emplacement des fenêtres qui ont été brisées au moment du basculement de l'autocar sur le sol



Figure 22 : répartition des passagers dans l'autocar, établie à partir des PV d'audition

D'après les procès verbaux d'audition, un tiers des collégiens, précisément 16 sur 45, n'avait pas la ceinture de sécurité attachée au moment de l'accident. Au vu des informations obtenues auprès des accompagnateurs, assis à l'avant de l'autocar, le pourcentage avoisinait les 50 %.

Les raisons invoquées par les élèves eux-mêmes lors des auditions sont résumées ci-dessous :

- pour plusieurs d'entre eux, la ceinture n'est jamais attachée lors de voyage en autocar, parce que ce n'est pas une habitude, ou personne ne demandait à ce qu'elle soit attachée, ou les consignes, rappelées par les accompagnateurs, n'avaient pas été entendues ;
- pour d'autres, la ceinture était attachée avant le départ, vérifiée par les adultes, mais ensuite détachée une fois en voyage ;
- il était plus aisé de discuter avec ses camarades assis à l'arrière de l'autocar avec la ceinture détachée.

Pour les autres élèves, les consignes avaient été rappelées avant les départs et leur application vérifiée par les professeurs.

À ce bilan lésionnel il faut ajouter le bilan traumatique post-accident. Quelques adolescents, et certains parents également auditionnés par les gendarmes, ont manifesté des troubles du sommeil et du comportement pendant plusieurs jours.

## **4 - Analyse du déroulement de l'accident et des secours**

### **4.1 - Le trajet**

Dans le cadre de la préparation de l'orientation des élèves des classes de troisième, il est demandé à tous les établissements du bassin de Condom de faire participer les élèves de ces classes au forum des formations organisé à la salle des fêtes de Vic-Fezensac. Chaque établissement scolaire organise son déplacement. Cette sortie, prévue sur une journée, est obligatoire pour les élèves.

L'autocar transportant les élèves de 3<sup>e</sup> de l'établissement d'Eauze dans le cadre de cette sortie est parti à 10 h 35 en direction de Vic-Fezensac.

Pour la conductrice, ce voyage était le deuxième de sa journée, le premier concernait un voyage identique d'un autre établissement dont l'aller a eu lieu à 8 h 25 et le retour à 10 h 25. Une troisième mission de transport devait avoir lieu à 14 h à Nogaro pour les classes de cette ville.

Deux classes de 3<sup>e</sup>, soit 45 élèves, et 4 adultes accompagnateurs de l'établissement sont montés à bord de l'autocar.

Une fois l'ensemble des passagers installés, les consignes de sécurité ont été rappelées par les adultes accompagnants de l'établissement scolaire. Il a été demandé aux élèves d'attacher leur ceinture de sécurité, de ne pas se déplacer et de rester calme pendant le trajet.

L'heure d'arrivée au forum de Vic-Fezensac a eu lieu environ une demi-heure plus tard, vers 11 h. Les élèves n'étaient pas en retard, le créneau réservé pour ces classes au forum débutait à 11 h 10 et durait une heure.

De même, lors du retour, le décompte des passagers a eu lieu et les consignes de sécurité ont été rappelées.

Vers 12 h 15 l'autocar repart en direction d'Eauze, en empruntant la RN124 en direction de Mont-de-Marsan, puis bifurque sur la RN524.

### **4.2 - L'accident**

Circulant sur la RN524 et arrivant au niveau du carrefour où a eu lieu l'accident, l'autocar circule à une vitesse d'environ 80 km/h, sur sa voie de droite. Le conducteur du VL, arrêté au STOP sur la VC6, porte, avant d'engager sa traversée, son attention à sa gauche et à sa droite. Il aperçoit un VL arrêté au STOP en face lui.

Au moment où il décide de démarrer, il n'aperçoit pas l'autocar arrivant sur le carrefour qui se situe pourtant à quelques dizaines de mètres. L'autocar ne peut éviter le véhicule venant de sa gauche et le percute sur son côté droit le propulsant en avant. Ce dernier bute contre le talus et se renverse sur le toit dans le fossé situé à gauche de la RN524.

Le choc amène l'autocar à se déporter sur la droite suivant un angle légèrement divergent par rapport à l'axe de la route. Rapidement, les roues droites se retrouvent dans le champ bordant la RN524 alors que les roues gauches restent au niveau de la chaussée puis du bas-côté enherbé.

Du fait d'un dénivelé croissant entre la surface du champ et le bord de la route, l'autocar penche puis se renverse sur le côté droit, heurte le sol et glisse sur l'herbe humide sur plusieurs dizaines de mètres, avant de s'immobiliser à environ 100 m du point de choc.

Aucun problème technique dans le fonctionnement des véhicules ne semble avoir été un facteur ayant pu contribuer à l'accident. De même, l'infrastructure routière empruntée par les conducteurs était connue de chacun d'entre eux, et l'environnement proche du carrefour ne semble pas avoir gêné les manœuvres de l'un ou de l'autre des véhicules ni la visibilité des lieux.

### **4.3 - L'évacuation et les secours**

Quelques passagers, attachés, ont su se détacher seuls ; d'autres ont demandé de l'aide. Certains élèves criaient, certains étaient en panique, d'autres ont su appliquer les consignes d'évacuation apprises avant cette sortie.

La plupart des passagers sont sortis par le pare-brise avant fragilisé ou brisé par le choc, d'autres ont évacué le véhicule par la vitre arrière après l'avoir brisée avec un marteau brise-vitre enlevé de son support.

Rapidement, l'ensemble des passagers était sorti du véhicule.

Les secours ont été prévenus immédiatement par un adulte accompagnant et par les témoins ayant assisté à l'accident.

Les premiers secours étaient sur les lieux environ 15 minutes après la réception de l'appel, et compte tenu du nombre de blessés le plan NOVI était déclenché par la préfecture.

Au final, les opérations de secours ont mobilisé un important dispositif matériel et humain, principalement des véhicules de secours et d'assistance (VSAV), et des hélicoptères.

## 5 - Causes et facteurs associés, orientations préventives

### 5.1 - Le schéma du déroulement de l'accident, des causes et des facteurs associés

Les investigations conduites par le BEA-TT permettent d'établir le graphique ci-après qui synthétise le déroulement de l'accident et en identifie les causes et facteurs associés.

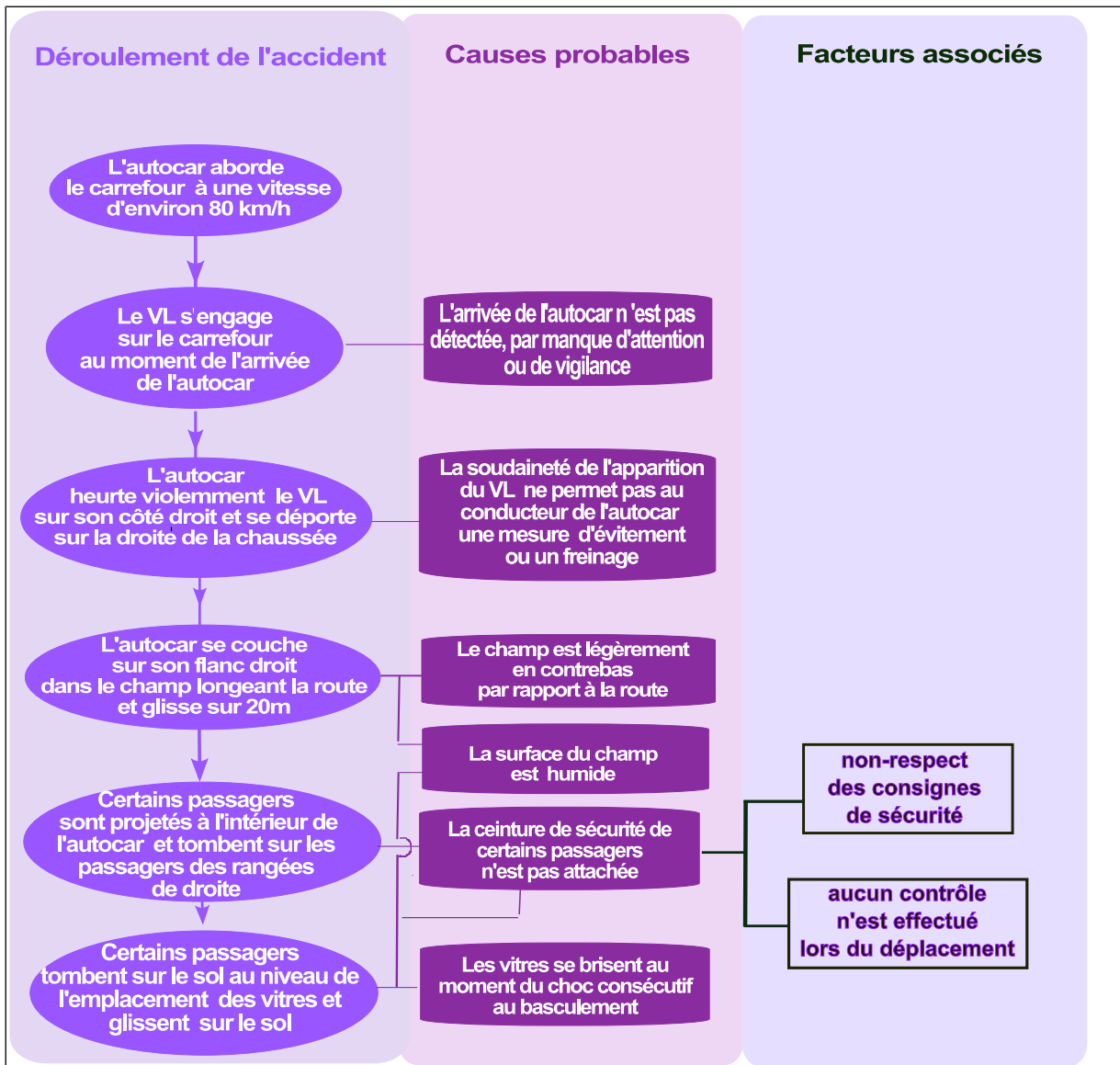


Figure 23 : schéma du déroulement et des facteurs associés

La cause première de l'accident est le démarrage soudain du VL au moment de l'arrivée de l'autocar sur le carrefour, ne laissant aucun temps de réaction à l'autocar pour mener une action d'évitement ou de freinage.

Bien que le conducteur du VL ait porté son attention à gauche et à droite, le fait de voir un véhicule de l'autre côté de la route, également arrêté au Stop, a pu focaliser son attention quelques secondes avant de débiter la traversée du carrefour, en omettant sans doute involontairement de s'assurer de la possibilité de cette manœuvre en regardant à nouveau à gauche et à droite.

Ainsi, hormis le rappel des règles de base du Code de la route pour la conduite des véhicules, notamment les articles :

- R415-1 : « tout conducteur s'approchant d'une intersection de routes doit vérifier que la chaussée qu'il va croiser est libre, circuler à allure d'autant plus modérée que les conditions de visibilité sont moins bonnes et, en cas de nécessité, annoncer son approche »,
- R415-2 : « tout conducteur ne doit s'engager dans une intersection que si son véhicule ne risque pas d'y être immobilisé et d'empêcher le passage des véhicules circulant sur les autres voies »,
- R415-6 : « à certaines intersections indiquées par une signalisation dite stop, tout conducteur doit marquer un temps d'arrêt à la limite de la chaussée abordée. Il doit ensuite céder le passage aux véhicules circulant sur l'autre ou les autres routes et ne s'y engager qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger. »,

ce constat conduit le BEA-TT à rechercher des recommandations afin de réduire la gravité de tels accidents et notamment les dangers liés au non-port de la ceinture de sécurité.

## 5.2 - Le port de la ceinture de sécurité dans les autocars

### 5.2.1 - Le rappel des constats

L'autocar après le choc se dirige vers la droite avec un angle par rapport à l'axe de la route mesuré au point de choc d'environ 10°. L'autocar se retrouve à cheval entre le bas-côté et le champ bordant la route, et du fait d'un dénivelé croissant, s'incline doucement puis se renverse sur son côté droit à environ 70 m en aval du carrefour. Il glisse sur une vingtaine de mètres avant de s'arrêter.

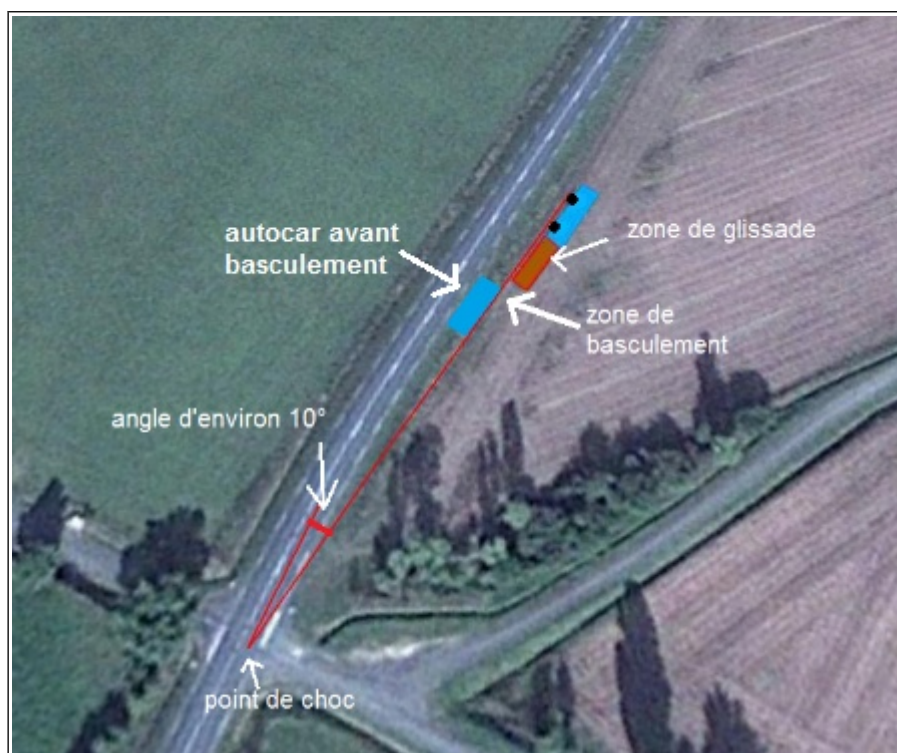


Figure 24 : déroulement de l'accident et position finale de l'autocar



Le bilan corporel anormalement élevé de cet accident, 29 blessés dont 7 graves, au regard des conditions dans lesquelles il s'est produit, est dû au non-port de la ceinture de sécurité qui a entraîné plusieurs élèves à être projetés à l'intérieur du véhicule lors de ce basculement. Fort heureusement, aucun n'a été éjecté au travers des vitres latérales hors du véhicule avec le risque d'être écrasé sous l'autocar.

En effet, il faut rappeler que la sortie de route s'est faite avec un angle faible par rapport à l'axe de la route, à un endroit où la route et le champ bordant celle-ci se trouvent au même niveau. L'absence de fossé en bordure de route a permis à l'autocar de continuer sur ses roues, sur une trajectoire rectiligne par l'action de la conductrice, sans choc. Le dénivelé progressif entre la chaussée et le champ a conduit l'autocar à se pencher sur le côté droit dans un mouvement continu, puis à basculer sur son flanc au moment où le dénivelé devenait trop important. L'humidité et l'herbe présentes ont rendu la surface du champ meuble donc non abrasive, permettant à l'autocar de glisser et de s'arrêter en décélérant doucement et sans à-coups. Les passagers non attachés en contact avec le sol dans l'encadrement des fenêtres, celles-ci s'étant brisées au moment où l'autocar s'est couché, ont également glissé sur la surface du champ, ce qui leur a évité d'être écrasés par les montants des vitres latérales. Seul un élève a eu son pied coincé sous la structure de l'autocar

Du fait de ces circonstances, aucun décès n'est à déplorer.

Malheureusement, cela n'a pas été le cas pour les autres accidents analysés par le BEA-TT dont un résumé est présenté ci-après et pour lesquels l'absence du port de la ceinture de sécurité a été un facteur aggravant.

## **5.2.2 - Le retour d'expérience du BEA-TT**

### **Accident d'autocar sur l'A6<sup>3</sup>**

Le samedi 12 juillet 2008 peu avant 9 h, un autocar transportant 24 jeunes footballeurs de 8 à 11 ans et leurs 6 accompagnateurs, et circulant sur l'autoroute A6 en direction de Paris, se renverse en contrebas de l'autoroute à hauteur de Saint-Ambreuil en Saône-et-Loire, après plusieurs chocs impliquant cet autocar et deux véhicules légers qui le dépassaient.

Le bilan de l'accident est de 1 tué, 9 blessés graves, 12 blessés légers.

**L'absence du port de la ceinture de sécurité** par les passagers de l'autocar, **qui a aggravé le bilan de l'accident en facilitant l'éjection de plusieurs personnes décédées ou grièvement blessées**, est liée entre autres, à l'absence de cet équipement, non obligatoire à cette date, sur la plupart des sièges de l'autocar.

### **Accident de Porté-Puymorens**

Le dimanche 20 juin 2010, vers 14 h 30, à Porté-Puymorens dans les Pyrénées-Orientales, un autocar revenant d'Andorre et circulant sur la RN320 en direction de Foix, se déporte sur sa droite, met sa roue avant droite dans le caniveau bordant la chaussée, l'en dégage brutalement puis traverse les deux voies de circulation, sort de la route côté gauche et verse dans la prairie en contrebas. Le bilan humain de cette sortie de route est de 2 personnes décédées et de 17 blessées dont 3 hospitalisées, toutes passagères de l'autocar.

Cet accident est, en outre, l'occasion de rappeler aux pouvoirs publics et aux associations **toute l'importance que revêt le port de la ceinture de sécurité dans les autocars** et la nécessité d'organiser régulièrement des actions de sensibilisation du public en ce domaine.

---

<sup>3</sup> Tous les rapports d'enquêtes concernant ces accidents sont consultables sur le site internet du BEA-TT

### ***Accident d'Aubertin***

Le samedi 4 février 2012 vers 13 h 45, à Aubertin dans les Pyrénées-Atlantiques, un autocar parti d'Urdoz dans ce même département et reconduisant des élèves à la Barre-de-Monts en Vendée, bascule, dans un virage, en contrebas de la chaussée de la RD146. Aucune victime n'est à déplorer.

**Cet accident, qui n'a pas fait de victimes, confirme toute l'importance que présente le port de la ceinture de sécurité dans un véhicule de transport en commun de personnes**, en termes de réduction des risques d'éjection aux conséquences souvent dramatiques, notamment lors d'une sortie de route.

### ***Accident de Sausheim***

Le mardi 11 septembre 2012 à 8 h 07, à Sausheim dans le Haut-Rhin, un autocar à étage assurant une liaison régulière entre la Pologne et le sud de la France, qui circulait sur l'autoroute A 36 en direction de Belfort, se déporte brutalement vers la droite au niveau de la bretelle de la sortie n° 20, en traverse la chaussée et se renverse sur son flanc droit sur l'accotement qui la borde.

Cette sortie de route coûte la vie à 2 passagers de ce véhicule et occasionne des blessures à 42 autres dont 13 sont gravement atteints.

**La majorité des blessures provoquées par cet accident résulte de chocs contre le mobilier intérieur de l'autocar ou contre des objets qui se trouvaient dans son habitacle, sur lesquels les passagers concernés ont été projetés faute d'être retenus par une ceinture de sécurité.**

### ***Accident d'Einville-au-Jard***

Le 3 février 2014 vers 7 h 30, à Einville-au-Jard en Meurthe-et-Moselle, un autocar assurant un service de transport scolaire dérape à faible vitesse dans un virage et se renverse dans le fossé bordant la RD160.

Cette sortie de route a coûté la vie à un élève et en a blessé 18 autres dont l'un gravement.

**Plusieurs facteurs ont joué ou auraient pu jouer un rôle dans l'aggravation des conséquences de cet accident, dont le non-port de la ceinture de sécurité par la presque totalité des passagers de l'autocar** qui, lors de son basculement dans le fossé, a entraîné la projection des élèves à l'intérieur du véhicule et l'éjection de l'un d'entre eux à travers la fenêtre à côté de laquelle il était assis.

### ***Accident de Montflovin***

Le 10 février 2016, vers 7 h 30, un autocar de transport scolaire qui circulait sur la route départementale n° 437 en direction de Pontarlier dans le Doubs avec 32 passagers à son bord, dérape sur la chaussée enneigée et verglacée, heurte le bas-côté droit de celle-ci et termine sa course dans un champ, en se renversant sur son flanc gauche.

Le bilan de cet accident est de 2 jeunes enfants tués, éjectés de l'autocar et écrasés sous celui-ci et de 4 blessés, 3 enfants et le conducteur de l'autocar. Les 26 autres passagers sont indemnes.

**Le lourd bilan de cet accident, à savoir la mort de deux enfants, est également la conséquence du non port de la ceinture de sécurité par la plupart des passagers de cet autocar.**

### 5.2.3 - *La réglementation concernant le port de la ceinture de sécurité*

Sur le plan réglementaire depuis le 11 juillet 2003, tous les passagers d'autocars doivent attacher la ceinture de sécurité. Le non-respect de cette obligation par un passager est passible d'une contravention de 4<sup>e</sup> classe (article R412-1 du code de la route).

Aucune autre personne n'est responsable pénalement à leur place, ni le conducteur de l'autocar, alors que c'est le cas dans tous les autres véhicules (article R412-2 du code de la route), ni l'un de leurs parents ou tuteurs, en raison du principe général de personnalité des peines.

Cependant, bien que pouvant être déclarés pénalement responsables des crimes, délits ou contraventions dont ils ont été reconnus coupables (cf. article 122-8 du code pénal), les mineurs bénéficient, dans le cadre des peines auxquelles ils peuvent être condamnés, de l'atténuation de responsabilité en raison de leur âge dans les conditions fixées par l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 modifiée relative à l'enfance délinquante. Les mesures déterminées visent préférentiellement à éviter une récidive qu'à sanctionner.

### 5.2.4 - *L'analyse de l'accident au regard du contexte*

**Cette situation est préoccupante, alors que l'intérêt du port de la ceinture de sécurité n'est plus contesté et que les enfants sont presque tous attachés lorsqu'ils circulent dans les voitures de tourisme.** Le taux de port de la ceinture de sécurité les concernant est de 92 % sur autoroute et de 85 % en agglomération, en place arrière, et il est très nettement supérieur à celui des adultes (source : Observatoire des comportements, résultats de l'année 2017 - observatoire national interministériel de la sécurité routière ONISR, 2019).

Sur un plan pratique, on peut rappeler que, sans ceinture de sécurité, il n'est plus possible d'éviter d'être projeté lorsque le véhicule circule à une vitesse supérieure à 15 km/h. En cas de freinage violent ou de choc contre un obstacle ou de renversement sur le côté **avec un véhicule circulant à partir de 30 km/h, les occupants du véhicule non attachés peuvent subir des blessures sévères ou mortelles, et du fait de leur projection être des dangers mortels pour les autres occupants. Ainsi un élève non attaché est un danger pour lui et pour les autres (site Eduscol du ministère de l'Éducation nationale).**

En septembre 2016, le BEA-TT recommandait, dans son rapport d'enquête technique sur la sortie de route d'un autocar de transport scolaire survenue le 3 février 2014 sur la RD160 à Einville-au-Jard (54), de promouvoir, par la concertation ou par la voie réglementaire, la diffusion dans tous les autocars assurant un service de transport scolaire, une ligne régulière interurbaine ou un service occasionnel de moyenne ou de longue distance, de messages préenregistrés, audio ou vidéo, d'information des passagers sur l'intérêt et l'obligation du port de la ceinture de sécurité. Ces messages pourraient s'insérer dans des messages plus généraux rappelant les consignes et obligations en matière de sécurité et d'évacuation.

Cette recommandation concernait dans sa mise en œuvre les transporteurs et les autorités organisatrices de la mobilité.

Or le déplacement des élèves faisait partie d'une sortie scolaire obligatoire, organisée par le lycée. Au moment de l'accident, le régime de cette sortie s'apparentait à un service de transport privé, tel que précisé dans le 3<sup>e</sup> alinéa de l'article R3131-2 du Code des transports.

*Sans émettre de recommandation formelle, le BEA-TT invite la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) à étendre aux services de transport privé la recommandation relative à la diffusion de messages préenregistrés sur l'intérêt et l'obligation du port de la ceinture de sécurité.*

Dans le cadre de ces sorties, il faut rappeler qu'à la différence des transports scolaires pris en charge par une autorité organisatrice de la mobilité pour la desserte des établissements, les moments passés dans l'autocar font partie du temps scolaire.

La circulaire 2011-117 du ministère de l'Éducation nationale relative aux sorties et voyages scolaires au collège et lycée précise les modalités d'organisation, et fait référence à la circulaire 96-248 modifiée relative à la surveillance des élèves pour en préciser certains principes ayant trait aux points de vigilance dans leur préparation.

Cette dernière, pour les collégiens, souligne que l'obligation de surveillance comporte non seulement la vigilance immédiate à laquelle est astreint le personnel de l'établissement, mais aussi les mesures de prévention requises pour la rendre générale et efficace.

Pour les lycéens, si l'obligation générale de surveillance s'applique, les modalités prennent en compte l'âge et la maturité des élèves, ainsi que la nécessité d'éducation à la responsabilité et à l'autonomie. Cependant, les recommandations relatives aux déplacements des élèves concernent les lycéens des classes de Seconde à la Terminale.

Le guide juridique du chef d'établissement souligne que cette surveillance doit être directe et continue dans le cas de jeunes élèves de collège, mais que cela n'implique pas que chacun soit individuellement et de manière permanente placé sous le regard d'un encadrant. La jurisprudence appelle néanmoins à un renforcement de la surveillance lors de séquences à risques, en particulier lors de mouvements à l'extérieur de l'établissement. Au lycée, des assouplissements de ces modalités sont possibles, tels que prévus par la circulaire 96-248.

Les mesures de surveillance peuvent donc être adaptées en fonction du contexte et le fait d'être dans un autocar peut être considéré par les encadrants comme une situation ne nécessitant pas une surveillance accrue.

Sur le plan réglementaire, le Code des transports, pour la partie concernant les services privés, n'apporte pas d'informations précises sur les conditions de leur exécution. Les seuls articles y faisant référence, articles R3131-1 à R3131-4, indiquent que l'entreprise de transport routier doit être inscrite au registre national de transport public routier de personnes, et qu'un contrat doit être établi entre l'organisateur et le transporteur. La teneur du contrat n'est pas précisée, à la différence du contrat-type prévu pour la réalisation de services occasionnels de transport public.

Le BEA-TT note que ce contrat-type prévoit, à l'alinéa d) du 2° du point II intitulé « Dispositions concernant plus spécifiquement les transports en commun d'enfants », une répartition des accompagnateurs en fonction des exigences de sécurité.

En conséquence le BEA-TT formule la recommandation suivante :

**Recommandation R1 adressée à la Direction générale de l'enseignement scolaire (DGESCO) :**

**Dans le cadre d'une évolution réglementaire des règles relatives aux sorties et voyages scolaires des élèves de lycée et collège, préciser la nécessité de veiller à ce que le port de la ceinture de sécurité soit effectif pour tous les élèves.**

**Dans l'attente et conformément aux modalités précisées dans la circulaire n° 96-248 du 25 octobre 1996 qui s'attachent à conjuguer l'impératif de surveillance des élèves et de l'autonomie, prévoir une information sur les sanctions dont sont passibles les élèves en cas de non-respect du port de la ceinture de sécurité lors de chaque déplacement par autocar, indépendamment de toute surveillance assurée par les accompagnants.**

*Le BEA-TT, sans émettre de recommandation formelle, invite la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) à étudier la faisabilité d'une transposition, aux services de transport privé, du modèle de contrat-type existant pour la réalisation de services occasionnels de transport public, prévoyant entre autres l'obligation de répartir les accompagnateurs dans le véhicule.*

Enfin, il faut noter que la semaine précédant la sortie, le personnel enseignant avait discuté avec les élèves des gestes de premier secours et d'évacuation en cas d'accident. D'après les procès-verbaux des auditions, un élève en particulier a su efficacement briser la vitre arrière de l'autocar. D'après des membres de l'équipe enseignante présents à bord de l'autocar accidenté, certains adolescents accrochés à leur siège par la ceinture de sécurité et ayant des difficultés ou des craintes à se détacher étaient en panique, comme une partie de ceux projetés ou tombés à terre.

Certains élèves, mais également des parents, ont manifesté après l'accident des troubles psychologiques divers. Malgré le rappel des règles, les élèves ont été surpris des conséquences de l'accident, voire déroutés par manque de représentation des dangers de la route et des conséquences lorsque la ceinture de sécurité n'est pas attachée lors de transport par autocar, en particulier lorsqu'un véhicule se couche sur le côté à la suite d'un accident.

Le site Eduscol ainsi que d'autres en lien avec la sécurité routière, sont des leviers très importants pour l'apprentissage des bonnes pratiques. Cependant le BEA-TT n'a pas trouvé d'informations présentant les conséquences, ni les mesures d'évacuation nécessaires à appliquer lors d'un tel évènement.

En conséquence, sans émettre de recommandation formelle, *le BEA-TT invite la Délégation à la sécurité routière (DSR), la Direction générale de l'enseignement scolaire (DGESCO) et l'Association Nationale pour les Transports Éducatifs de l'Enseignement Public (ANATEEP) à étudier l'opportunité de supports de formation et de communication soulignant les conséquences d'un accident entraînant un autocar à se coucher sur le côté, pour les jeunes passagers ayant ou non attaché leur ceinture de sécurité. Sur un plan très pratique, étudier des moyens d'entraînements à se libérer de la ceinture de sécurité dans une position inconfortable et à évacuer l'autocar par les issues de secours prévues.*



# ANNEXE : Décision d'ouverture d'enquête



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS



Le Directeur

La Défense, le 29 janvier 2018

## 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 collision entre un autocar et un véhicule léger survenue à Manciet dans le Gers, le 25 janvier 2018

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 collision entre un autocar de transport scolaire et un véhicule léger survenue le 25 janvier 2018, sur la RN 524, à Manciet (32).

Jean PANHALEUX



Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre



**Grande Arche - Paroi Sud**  
**92055 La Défense cedex**

Téléphone : 01 40 81 21 83

Télécopie : 01 40 81 21 50

[bea-tt@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-tt@developpement-durable.gouv.fr)

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

