

BEA-TT

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

*Rapport d'enquête technique
sur l'accident d'autocar
survenu le 23 mai 2008
sur l'autoroute A 10 à Suèvres (41)*

septembre 2009

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

**Présent
pour
l'avenir**



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

www.developpement-durable.gouv.fr

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

Le 25 septembre 2009

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

Affaire n°BEATT-2008-009

**Rapport d'enquête technique
sur l'accident d'autocar
survenu le 23 mai 2008
sur l'autoroute A10 à Suèvres (41)**

Bordereau documentaire

Organisme (s) commanditaire (s) : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat ; MEEDDM

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

Titre du document : Rapport d'enquête technique sur l'accident d'autocar survenu sur l'autoroute A10 à Suèvres (41)

N°ISRN : EQ-BEATT—09-9--FR

Proposition de mots-clés : transport de personnes, réglementation, contrôle, fraude, chronotachygraphe, ceinture de sécurité, pneumatiques, usure ...

Avertissement

L'enquête technique faisant l'objet du présent rapport est réalisée dans le cadre du titre III de la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 modifiée, et du décret n°2004-85 du 26 janvier 2004 modifié, relatifs notamment aux enquêtes techniques après accident ou incident de transport terrestre.

Cette enquête a pour seul objet de prévenir de futurs accidents, en déterminant les circonstances et les causes de l'évènement analysé, et en établissant les recommandations de sécurité utiles. Elle ne vise pas à déterminer des responsabilités.

En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

Sommaire

Glossaire.....	9
Résumé.....	11
1- Constats immédiats et organisation de l'enquête.....	13
1.1- Circonstances de l'accident.....	13
1.2- Secours et bilan.....	13
1.3- Engagement et organisation de l'enquête.....	13
1.4- Mesures prises après l'accident concernant le transporteur.....	13
2- Éléments de contexte.....	15
2.1- L'entreprise AZIZ TRANSPORTS.....	15
2.1.1- Présentation globale et activités.....	15
2.1.2- Inscription au registre des transporteurs.....	15
2.1.2.1- Siège social.....	16
2.1.2.2- Remarques concernant la situation financière.....	16
2.1.2.3- Conclusion.....	16
2.1.3- Organisation du transport de personnes entre la France et le Maroc.....	17
2.1.4- Comportement infractionniste.....	18
2.2- Les véhicules.....	18
2.2.1- L'autocar.....	18
2.2.2- La remorque.....	19
2.3- L'infrastructure et son environnement.....	19
2.3.1- Les ouvrages.....	19
2.3.2- Le trafic.....	20
2.3.3- L'accidentalité.....	21
2.3.4- Les conditions météorologiques.....	21
3- Compte-rendu des investigations.....	23
3.1- Résumé des témoignages.....	23
3.1.1- Témoignage du conducteur.....	23
3.1.2- Témoignage du second conducteur.....	24
3.1.3- Témoignage des passagers (et de proches).....	25
3.1.4. Autres témoignages.....	26
3.2- Analyse des disques diagrammes du chronotachygraphe.....	26
3.2.1- Conditions de travail et de repos des conducteurs.....	26
3.2.2- Vitesses pratiquées.....	27
3.3- Reconstitution du voyage.....	27
3.4- Résultats de l'expertise du véhicule.....	28
3.4.1- Equipement pneumatique de l'autocar.....	28
3.4.2- Pressions de gonflage.....	29
3.4.3- Usure des pneumatiques.....	29

3.4.4- État détaillé du pneumatique avant droit.....	30
3.4.5- Autres constatations.....	31
3.5- État général du véhicule.....	31
3.6- Surcharges.....	32
3.7- Etat des conducteurs.....	32
4- Déroulement reconstitué de l'accident.....	33
4.1- Parcours antérieur à l'accident.....	33
4.2- Cinématique de l'accident.....	33
4.3- Perte de contrôle de l'autocar après éclatement du pneumatique.....	34
4.4- Intervention des secours.....	35
4.5. Conséquences et bilan de l'accident.....	36
5- Analyse et orientations préventives.....	37
5.1- La réglementation relative aux pneumatiques et aux contrôles techniques obligatoires.....	37
5.1.1- Contrôle de la réglementation relative à l'état des pneumatiques.....	37
5.1.2- Contrôle technique des véhicules de transport de personnes	38
5.2- Les conditions d'exercice de la profession de transporteur public routier de personnes.....	38
5.2.1- Rappel et interprétation des constats.....	38
5.2.2- Prise en compte de la gestion de la sécurité dans les critères d'honorabilité professionnelle.....	40
5.2.3- Réhabilitation du critère de capacité financière.....	40
5.3- Accès des services de contrôle aux informations nécessaires en matière de transport public routier de personnes.....	41
5.4- Le port de la ceinture de sécurité par les passagers des autocars.....	42
5.5- Les dispositifs de protection au droit des piles de pont.....	43
6- Conclusions et recommandations.....	45
6.1- Causes de l'accident.....	45
6.1.1- Causes directes.....	45
6.1.2- Causes organisationnelles.....	45
6.2- Recommandations.....	45
ANNEXES	47
Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête	49
Annexe 2 : Plan de situation.....	50
Annexe 3 : Itinéraire.....	51
Annexe 4 : Photographies de l'accident.....	52
Annexe 5 : Caractérisation des pneumatiques de l'autocar.....	53
Annexe 6 : Principaux éléments réglementaires relatifs aux pneumatiques des autocars.....	54

Annexe 7 : Principaux éléments réglementaires relatifs à l'exercice de la profession de transporteur public routier de personnes..... 56

Glossaire

- **CCI** : Chambre de Commerce et d'Industrie
- **CETE** : Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement
- **COD** : Centre Opérationnel Départemental
- **DGITM** : Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
- **DRE** : Direction Régionale de l'Equipement
- **DSCR** : Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières
- **FCOS** : Formation Continue Obligatoire de Sécurité
- **FIMO** : Formation Initiale Minimum Obligatoire
- **GBA** : Glissière en Béton Adhérent
- **GS2** : Glissière Simple de type 2 (supports espacés de 2 mètres)
- **ICTAAL** : Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison
- **ORSEC** : Organisation de la Réponse de Sécurité Civile
- **PMA** : Poste Médical Avancé
- **PR** : Point de Repère (en principe kilométrique)
- **PTAC** : Poids Total Autorisé en Charge
- **PTRA** : Poids Total Roulant Autorisé
- **SAMU** : Service d'Aide Médicale Urgente
- **SETRA** : Service d'Etudes sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements
- **TMJA** : Trafic Moyen Journalier Annuel
- **TNPF** : Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France
- **UTAC** : Union Technique de l'Automobile, du Motocycle et du Cycle
- **VSAB** : Véhicule de Secours aux Asphyxiés et aux Blessés
- **VSAV** : Véhicule de Secours et d'Aide aux Victimes

Résumé

Le vendredi 23 mai 2008 vers 2h35, un autocar transportant 30 passagers et 2 conducteurs et tractant une remorque, circulait à une vitesse d'environ 95 km/h sur l'autoroute A 10 sur la commune de Suèvres (Loir-et-Cher), en provenance de Tiznit (Maroc), qu'il avait quitté le 21 mai à 6h et à destination de Les Mureaux (Yvelines), siège de l'entreprise exploitante.

Il s'est brusquement déporté sur la droite, a heurté et détérioré la glissière de sécurité métallique, a chevauché une barrière en béton longue de 15m et s'est encastré dans une pile de pont au PR 140,658.

En dépit de la mobilisation très rapide de moyens de secours importants, l'accident a provoqué le décès de 7 occupants, 19 autres étant blessés, dont 14 gravement.

Cet accident a pour cause directe immédiate l'éclatement du pneumatique avant droit, imputable à l'effet cumulé sur une longue période d'un roulage en sur-fléchage (probablement lié à une surcharge et/ou un sous-gonflage) ; les conséquences de ce sur-fléchage (déstructuration des nappes du pneumatique) ont pu être accélérées par l'usure excessive du pneumatique liée à un défaut de parallélisme du train avant (et antérieurement par l'état de détérioration avancée de la rotule de direction).

Il a pour cause organisationnelle déterminante la gestion infractionniste chronique de la part de l'entreprise, notamment sur des points susceptibles de porter gravement atteinte à la sécurité du transport (non-respect des conditions de travail des conducteurs ; vitesse excessive ; surcharge ; mauvais état des pneumatiques, carences en matière d'entretien du véhicule).

Les résultats de l'analyse ont conduit à examiner cinq domaines susceptibles de recommandations de prévention :

- la réglementation relative aux pneumatiques et ses modalités de contrôle ;
- les conditions d'exercice de la profession de transporteur public routier de personnes et leurs modalités de contrôle et de sanction ;
- la coordination des services de contrôle en matière de transport routier de personnes et notamment la mise à disposition des informations ;
- le port de la ceinture de sécurité par les passagers des autocars ;
- les dispositifs de protection au droit des piles de pont.

Cinq recommandations ont été formulées en matière de transport public routier de personnes, dans le champ des trois premiers domaines cités ci-dessus ; elles visent à rendre les contrôles plus efficaces, à mieux réguler les conditions d'exercice de la profession et à améliorer la coordination des services administratifs.

1- Constats immédiats et organisation de l'enquête

1.1- Circonstances de l'accident

Le 23 mai 2008, vers 2h35, un autocar de marque Van Hool tractant une remorque de la marque Carspeed, tous deux immatriculés dans l'Eure, s'est encastré dans une pile de pont sur l'autoroute A10, après avoir quitté sa voie de circulation et chevauché une barrière en béton située en amont des piles latérales droites du pont.

L'accident s'est produit sur la commune de Suèvres dans le département du Loir-et-Cher, arrondissement de Blois, au PR 140,658, c'est à dire au droit du passage supérieur supportant la voie communale n°9 reliant Suèvres à Mulsans (voir plan de situation en annexe 2).

1.2- Secours et bilan

L'autocar transportait 30 passagers et 2 conducteurs.

L'accident a provoqué 7 tués et 19 blessés, dont 14 gravement atteints (bilan définitif établi le 23 mai 2008 à 18 heures).

Le plan « rouge » (secours) et le plan « blanc » (hôpitaux) ont été activés dans le cadre du plan ORSEC « nombreuses victimes » à 3h30.

1.3- Engagement et organisation de l'enquête

Le secrétaire d'Etat français chargé des transports et l'ambassadeur du Maroc en France se sont rendus sur les lieux le jour même. Le secrétaire d'Etat a demandé qu'une enquête soit conduite par le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT) ; cette enquête a été engagée par décision du 23 mai 2008 du directeur de cet organisme (voir annexe 1).

Les enquêteurs du BEA-TT se sont rendus sur les lieux le 28 mai, puis ils ont pris contact avec les responsables locaux concernés (notamment : procureure, juge d'instruction, Préfecture, gendarmerie, société COFIROUTE), ainsi qu'avec certains opérateurs professionnels ayant un lien avec les faits (notamment l'UTAC - Union Technique de l'Automobile, du Motocycle et du Cycle - et les DRE - Directions Régionales de l'Equipement - concernées). Ils ont pu examiner l'autocar accidenté entreposé à Beaugency 45190. Comme le permet la réglementation, ils ont eu accès aux pièces de la procédure judiciaire et notamment aux rapports d'expertise.

1.4- Mesures prises après l'accident concernant le transporteur

Un contrôle a été effectué les 26 et 27 mai 2008 et une perquisition a été réalisée le 10 juin 2008 au siège social de la société AZIZ TRANSPORTS. Dans ce cadre, l'unité de contrôle des transports terrestres de la Direction Régionale de l'Equipement d'Ile-de-France a constaté un nombre d'infractions important eu égard aux autorisations administratives de transport et à la réglementation du travail sur la période antérieure à l'accident (du 1^{er} décembre 2007 au 19 mai 2008), lesdites infractions s'ajoutant à celles constatées sur route à l'encontre de la même société.

Par ailleurs, constatant l'absence d'activité et l'abandon de fait du siège social d'Évreux, ainsi qu'un changement de nature de l'activité (« prestations de service et vente de billetterie » au lieu de « transports de voyageurs »), décidés par une Assemblée Générale extraordinaire de la société en date du 28 janvier 2008 et confirmés par un courrier du 15 avril 2008 transmis par l'entreprise à l'inspection du travail d'Évreux, la Direction Régionale de l'Équipement de Haute-Normandie a demandé la radiation de la société AZIZ TRANSPORTS du registre du transport public routier de personnes (après avoir sollicité en vain le document CERFA 12725 de demande de modification d'inscription de la part de l'entreprise). Cette décision, fondée sur l'alinéa 2 de l'article 9 du décret 85-891 du 16 août 1985, a été rendue effective par décision du Préfet de la Région Haute-Normandie en date du 13 juin 2008.

AZIZ TRANSPORTS n'ayant procédé à aucune autre inscription au registre des transporteurs (en l'occurrence la Direction Régionale de l'Équipement de l'Ile-de-France, compétente pour les Mureaux - nouveau siège social -, n'a été saisie d'aucune demande) n'est donc plus habilitée, depuis cette date, à exercer une quelconque activité dans le secteur du transport.

2- Éléments de contexte

Les éléments de contexte présentés ci-après concernent : l'entreprise AZIZ TRANSPORTS ; les véhicules impliqués ; l'infrastructure routière et son environnement.

2.1- L'entreprise AZIZ TRANSPORTS

2.1.1- Présentation globale et activités

L'autocar impliqué dans l'accident est acquis en crédit-bail et exploité par la société AZIZ TRANSPORTS, SARL créée en juillet 2000, dont le siège social est sis aux Mureaux 78130 depuis le 20 février 2008. Son capital social est de 7 622,45 Euros répartis entre trois membres (à raison de 50%, 35% et 15%).

Cette société, qui compte trois établissements secondaires (deux agences à Asnières-sur-Seine et à Clichy et un dépôt à Creil), a employé, selon les périodes, de 7 à 19 salariés (permanents ou occasionnels), dont 3 ou 4 conducteurs. Elle dispose, selon la perquisition effectuée le 10 juin 2008 par le service de contrôle de la DRE Ile-de-France, de 7 autocars, dont 5 apparaissent actifs (à cet égard, les chiffres annoncés par les responsables de la société sont différents, le gérant affirmant notamment que AZIZ TRANSPORTS possède 2 autocars en activité depuis octobre 2007, date de sa prise de fonction et qu'il a résilié les contrats d'assurance d'autres véhicules).

Spécialisée dans les transports de voyageurs interurbains, AZIZ TRANSPORTS a pour activité principale l'organisation de transports réguliers de voyageurs entre la France (départ : Évreux puis les Mureaux suite au transfert du siège social) et le Maroc (destination finale : Tiznit, au sud du Maroc) ; c'est au cours d'un de ces voyages (lors du trajet retour) que l'accident considéré est survenu. Les départs des Mureaux s'effectuaient généralement les mardi et samedi, les retours les mercredi et vendredi ou samedi respectivement. Il est à noter que, contrairement à la réglementation à laquelle elle est soumise, la société transporte également des marchandises (outre les bagages personnels des voyageurs).

Le coût du voyage Les Mureaux-Tiznit ou Tiznit-Les Mureaux était semble-t-il une fonction croissante du taux de remplissage de l'autocar. Pour le transport objet de la présente enquête (sens Maroc-France), les passagers ont déboursé entre 60 et 80 Euros (ou 600 à 800 dirhams marocains) avec un taux de remplissage de l'ordre de 50%. Il est également à mentionner que le prix de base concernant le transport des marchandises (entre la France et le Maroc et inversement) est de 1,5 Euro/kg et que le fret (transporté en grande partie illégalement par la société) constitue la partie la plus rentable de l'activité.

2.1.2- Inscription au registre des transporteurs

Pour exercer une activité de transport de voyageurs, une entreprise doit être inscrite au registre des transporteurs publics routiers de personnes tenu par la Direction Régionale de l'Équipement compétente. Cette inscription suppose une inscription préalable au registre du commerce et des sociétés tenu par le greffe du tribunal de commerce compétent.

La situation de AZIZ TRANSPORTS est à cet égard la suivante :

2.1.2.1- Siège social

Le siège social de AZIZ TRANSPORTS se situait initialement à Évreux (Eure), mais il s'agissait en fait d'une simple boîte à lettres et le Tribunal de commerce de l'Eure, constatant l'absence d'activité et par conséquent l'inexistence d'un véritable siège social, a radié la société du registre du commerce le 20 février 2008. AZIZ TRANSPORTS a, le même jour, régularisé sa situation en s'inscrivant au registre du commerce auprès du greffe du tribunal de Versailles, avec un siège social situé aux Mureaux (Yvelines).

Au moment de l'accident (23 mai 2008), la société AZIZ TRANSPORTS, toujours inscrite au registre des transporteurs publics routiers de personnes de la région Haute-Normandie, où se trouvait son siège social précédent (Evreux), n'avait effectué aucune démarche pour qu'il soit procédé à sa radiation de ce registre ou pour s'inscrire au registre des transporteurs de la région Ile- de-France en dépit du transfert de son siège social aux Mureaux (Yvelines).

Il faut souligner à cet égard qu'une Assemblée Générale de AZIZ-TRANSPORTS du 28 janvier 2008 avait modifié l'activité de l'entreprise en la limitant à la « *billetterie et fourniture de toutes les prestations de services afférentes* », ce qui n'exige pas inscription au registre des transporteurs. Dans ces conditions, l'entreprise ayant exclu le transport de son objet social, n'avait plus vocation à être inscrite au registre des transporteurs et donc à exercer ce type d'activité.

2.1.2.2- Remarques concernant la situation financière

La situation financière de l'entreprise est une des conditions d'inscription au registre des transporteurs publics routiers de personnes. A ce titre, la réglementation exige un montant de capitaux propres de 29 000 Euros pour 5 véhicules de plus de 9 places.

La société AZIZ TRANSPORTS présentait à la fin de l'exercice 2007 une situation financière préoccupante ne lui permettant pas de satisfaire cette condition, puisque ses capitaux propres s'élevaient à 7 138 Euros ; c'était déjà le cas pour l'exercice 2006, ses capitaux propres ne s'élevant qu'à 6 491 Euros.

Cette situation n'a pas entraîné la radiation de l'entreprise du registre des transporteurs publics routiers de personnes, car la réglementation prévoit qu'une attestation d'expert comptable garantissant que l'entreprise dispose de ressources financières suffisantes peut se substituer à la condition financière précédemment évoquée (voir annexe 7 concernant les conditions d'exercice de la profession de transporteur public routier de personnes). La société AZIZ TRANSPORTS a fourni à la DRE de Haute-Normandie cette attestation (réglementairement recevable) le 4 janvier 2008.

2.1.2.3- Conclusion

Au moment de l'accident, la société AZIZ TRANSPORTS restait donc inscrite au registre des transporteurs publics routiers de personnes tenu par la DRE Haute-Normandie, malgré le transfert de son siège social de Evreux (27) aux Mureaux (78) et le changement de nature de son activité.

Il est à noter que selon l'article 10 du décret n° 85-891 du 16 août 1985, il appartenait au responsable juridique de l'entreprise de porter à la connaissance du préfet, dans un délai de deux mois, sa radiation du registre du commerce afin de procéder à la radiation du registre des transports.

2.1.3- Organisation du transport de personnes entre la France et le Maroc

Outre l'inscription au registre des transporteurs, l'organisation du transport de personnes entre la France et le Maroc, base de l'activité de la société AZIZ TRANSPORTS, implique le respect des conditions applicables à l'exécution des services de transports internationaux.

Concernant le transport routier international de voyageurs, la réglementation distingue deux types de services :

- les services réguliers qui nécessitent une autorisation afférente à une ligne, délivrée (pour la France) par la DGITM ;
- les services occasionnels, qui ne sont pas soumis à autorisation préalable.

En outre, pour des services extracommunautaires, le régime est défini par des accords bilatéraux : le Maroc, qui n'autorise plus les services occasionnels, exige pour les services réguliers une autorisation valable dans les pays traversés (en l'occurrence, au Maroc, en Espagne et en France).

L'activité exercée par la société AZIZ TRANSPORTS – et c'était notamment le cas lors du voyage interrompu par l'accident – correspondait à un service régulier qui devait donc être couvert par les autorisations françaises nécessaires.

A cet égard, la situation se présente de la manière suivante.

Compte tenu des infractions constatées lors d'un contrôle en date du 18 juillet 2006 (absence de déclaration d'embauche d'un conducteur, transport de voyageurs sans autorisation à bord du véhicule), le ministre des transports a rejeté le 11 octobre 2006 la demande de renouvellement de licence de transports pour l'exploitation d'un service régulier entre Évreux et Tiznit introduite par la société. Le tribunal administratif de Rouen ayant, par ordonnance du 24 mai 2007, débouté la société AZIZ TRANSPORTS de son recours en référé, celle-ci a sous-traité contractuellement l'opération de transport à deux opérateurs :

- EUROBUS sise à Lille (France), créée en avril 2007. Cette société, qui ne dispose d'aucun salarié, a pour gérant un associé d'AZIZ TRANSPORTS. Elle a fermé ses bureaux en janvier 2008, faute d'avoir obtenu l'autorisation d'exploiter une ligne régulière et son gérant envisage de constituer une nouvelle société à Creil ;
- LOUBANE VOYAGES, sise à Agadir (Maroc), a été créée en 2002. Cette société, qui dispose d'une autorisation marocaine de transport international de voyageurs depuis 2007, a pour gérant le frère du gérant de AZIZ TRANSPORTS (lui-même associé de LOUBANE VOYAGES). Rappelons qu'elle devait également disposer d'une autorisation Française d'exploitation d'un service régulier pour assurer des transports de personnes entre la France et le Maroc.

Il est à noter que les contrats passés avec EUROBUS puis avec LOUBANE VOYAGES ne portent en réalité que sur des locations d'autocars sans conducteur (au tarif de 5 000 à 5 500 Euros pour un aller et retour France-Maroc). Dans ce cas, le transporteur reste en fait la société AZIZ TRANSPORTS, qui doit donc disposer des autorisations administratives nécessaires ; Or, elle ne disposait que d'une licence communautaire (non valide pour le type de transport effectué) et d'une autorisation marocaine de transport international, dépourvue de toute validité en France.

Il est à noter que le voyage au cours duquel est survenu l'accident n'a pas été effectué dans ce cadre de sous-traitance. En effet, AZIZ TRANSPORTS, anticipant une augmentation de la demande avec l'arrivée de la période estivale, a utilisé un autocar lui appartenant, conduit par deux de ses salariés.

En conclusion, la ligne Les Mureaux-Tiznit et retour étant une ligne régulière qui exige une autorisation d'exploitation spécifique (refusée par le ministère en charge des transports le 11 octobre 2006), il apparaît donc qu'au moment de l'accident, la société AZIZ TRANSPORTS était dépourvue d'autorisation valable et même qu'elle ne disposait plus de la qualité de transporteur public routier de personnes (en dépit de sa non-radiation du registre des voyages de Haute-Normandie).

2.1.4- Comportement infractionniste

L'entreprise AZIZ-TRANSPORTS a fait l'objet de nombreux contrôles positifs sur route, notamment en France, de la part des forces de l'ordre ; il en résulte que l'entreprise présente un lourd bilan en matière d'infractions graves et notamment de délits qui ont un lien étroit et fort avec les conditions de sécurité dans lesquelles sont assurés les services de transport que l'entreprise exécute.

Plusieurs infractions (15 contraventions et 1 délit sur la période 2004-2007) ont été relevées en France, lors de contrôles routiers, à l'encontre de la société AZIZ TRANSPORTS et de ses conducteurs (en particulier : travail dissimulé, non-respect de la réglementation sociale européenne, dépassement du Poids Total Autorisé en Charge (PTAC), défaut d'autorisation de transport, etc..

Entre autres exemples, on peut citer les contrôles et les infractions suivants (questions évoquées de manière plus détaillée dans le cours du présent rapport).

- 18 juillet 2006 : transport sans autorisation ; absence de déclaration d'embauche d'un conducteur ;
- 21 juillet 2007 : surcharges importantes de l'autocar et de la remorque (16, 88% pour l'autocar, 92, 80% pour la remorque et 28,57% pour le Poids Total Roulant) ; suite à ce contrôle, les véhicules ont été immobilisés et la camionnette de la société AZIZ TRANSPORTS chargée de récupérer l'excédent de bagages a été contrôlée le 23 juillet 2007 et immobilisée pour défaut de licence de transport, de livret individuel de contrôle et de lettre de voiture ;
- 17 mai 2008 (voyage aller Paris-Tiznit, l'accident étant survenu lors du voyage retour) : absence et falsification de feuilles d'enregistrement ; repos du conducteur insuffisant (1 heure au lieu de 4 heures réglementaires) ; fourniture de faux renseignement sur les conditions de travail ; surcharges importantes en matière de PTAC et de PTR (18, 75% pour l'autocar, 80, 00% pour la remorque et 28, 60% pour le Poids Total Roulant).

Il a également été relevé, au cours de divers contrôles, des infractions concernant : des temps de repos insuffisants et des temps de conduite excessifs ; la falsification et la manipulation des disques du chronotachygraphe ; l'absence d'autorisation de transport ; des vitesses excessives, etc..

Au vu des données disponibles (certainement non exhaustives), il apparaît que l'entreprise AZIZ-TRANSPORTS a maintenu de manière habituelle des pratiques infractionnistes susceptibles de mettre gravement en cause la sécurité.

2.2- Les véhicules

2.2.1- L'autocar

L'autocar accidenté était de marque van HOOL type 816 CF1, doté de 63 places assises (dont 61 places passagers) et d'une soule de 9 m³.



Vue extérieure et intérieure d'un autocar van Hool Altano 816 de l'année 1999, proche de l'autocar accidenté.

Il avait été mis en circulation le 25/03/1997 et exploité par la société des transports LABAT sise à Le Relecq-Kerhuon 29480. Il a été acquis le 1/09/2006 par AZIZ TRANSPORTS via un crédit-bail accordé par le groupe bancaire BAIL ACTEA sis à Arras, propriétaire du véhicule.

Son poids à vide est de 13 540 kg, son Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) de 19 250 kg et son Poids Total Roulant Autorisé (PTRA) de 22 750 kg.

L'autocar n'était pas équipé de ceintures de sécurité (réglementairement non-obligatoires compte tenu de sa date de mise en service) ; en outre, son moteur a été changé à deux reprises en 2007, une fois en Espagne et une fois en France.

Au moment de l'accident, le compteur kilométrique affichait 867 082 km.

2.2.2- La remorque

L'autocar précité tractait une remorque de marque CARSPEED de type fourgon, mise en circulation le 19/07/2000 et acquise en pleine propriété par AZIZ TRANSPORTS le 16/08/2007.

Son poids à vide est de 1750 kg et son Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) de 3500 kg.

2.3- L'infrastructure et son environnement

2.3.1- Les ouvrages

L'accident est survenu au PR 140,658 d'une section de l'autoroute A10 gérée par la société concessionnaire COFIROUTE, dans le sens Tours-Paris. Le lieu de l'accident se situe dans une courbe à droite à très grand rayon et la section offre de très bonnes conditions de visibilité.

A cet endroit, le profil en travers de la chaussée, suite à l'élargissement approuvé par la Décision Ministérielle du 9/01/1995, comporte 3 voies de 3,50m et une bande d'arrêt d'urgence de 2,40m (elle est de 3m en section courante, mais sa largeur est réduite au droit des ouvrages d'art), et il est conforme aux préconisations de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL) de 1985.

Les piles intermédiaires du passage supérieur du PR 140,658, mis en service en 1974, sont des poteaux verticaux rectangulaires en béton armé de section 0,6m x 0,5m ancrés sur une longrine solidaire de la semelle de fondation. Tirant les enseignements d'un accident de véhicule lourd survenu en 1997 sur l'autoroute A11 (commune d'Ablis, Yvelines), le Directeur des routes a demandé le renforcement de toutes les piles de pont de ce type. Pour l'ouvrage ici concerné, le dossier de renforcement a été approuvé le 16/09/1998 et les travaux nécessaires (pose d'un voile en béton armé englobant les poteaux de pile existants et ancré sur la longrine, sa partie supérieure se trouvant à une hauteur de 3m par rapport à la chaussée) ont été réalisés courant 2002.

Du côté de la bande d'arrêt d'urgence, en amont du passage supérieur, les équipements de sécurité se composent d'une file de glissière métallique de type GS2 longue de 98m avec extrémité enterrée, raccordée à une barrière en béton de type GBA longue de 15m et haute de 0,83m avec l'extrémité amont abaissée en biseau sur une longueur de 1,65m, elle-même raccordée à la pile du passage supérieur. Cette barrière est prolongée par une glissière métallique.

L'ensemble du dispositif est conforme aux prescriptions en vigueur, notamment à la circulaire n° 88-49 du 9 mai 1998 (en particulier fascicule 3 article 3.3). Il faut néanmoins noter que la longueur de la barrière en béton de type GBA (15m) correspond au strict minimum réglementaire (cette pratique étant d'ailleurs d'usage quasi systématique) et que les spécialistes du réseau technique (SETRA et CETE) considèrent qu'une longueur plus importante serait dans certains cas susceptible d'améliorer le niveau de sécurité en atténuant l'effet de « tremplin » engendré par la partie amont surbaissée dans le cas où le véhicule heurte l'extrémité de la barrière.



Le pont du PR 140,658 de l'autoroute A10 reliant Suèvres à Mulsans



Le raccordement de la glissière métallique (type GS2) et de la barrière en béton (type GBA)

2.3.2- Le trafic

La section d'autoroute concernée (Mer-Blois soit 17 km) a supporté en 2007 un Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) de 37 747 véhicules (deux sens et tous types de véhicules confondus). Le 23 mai 2008, entre 2h et 3h (rappel : l'accident est survenu à 2h35), le trafic s'est élevé à 165 véhicules/heure dans le sens province-Paris, dont 110 de grande longueur (autocars, véhicules lourds, etc.).

2.3.3- L'accidentalité

Sur la section concernée (Mer-Blois soit 17 km), dans le sens Tours-Paris, le bilan accidentologique cumulé sur la période 2003/2007 est le suivant :

	Accidents corporels	Blessés	Tués
Nombre	3 (1)	7	1
Taux par unité de trafic (2)	0,54	1,26	0,18
Taux pour l'ensemble des autoroutes interurbaines (3)	1,86	2,88	0,26

(1) s'y ajoutent 118 accidents purement matériels.

(2) les parcours effectués sur la période 2003/2007 s'établissent à $5,58 \times 10^9$ véhicules x km.

(3) moyenne sur la période 2005/2007.

Il est à noter que la section concernée présente un bilan accidentologique sensiblement plus favorable que la moyenne des autoroutes de même type.

2.3.4- Les conditions météorologiques

Le 23 mai à 3 heures, sur les lieux de l'accident, la température était de 13,4°C et il n'y avait ni vent ni précipitation. La chaussée (dont la couche de roulement en béton bitumineux - ainsi que la signalisation horizontale associée - a été mise en oeuvre en septembre 2007) était mouillée.

3- Compte-rendu des investigations

3.1- Résumé des témoignages

Les résumés présentés ci-dessous sont établis par les enquêteurs techniques sur la base des déclarations dont ils ont eu connaissance. Ils ne retiennent que les éléments qui paraissent utiles pour éclairer la compréhension et l'analyse des événements et corrélativement, formuler des recommandations. Il peut donc exister des divergences avec divers constats ou déclarations présentés par ailleurs. Lorsque ces divergences appellent une prise de position des enquêteurs, celle-ci est explicitement formulée.

***nota** : nombre de témoins ne maîtrisant pas la langue française, une interprète en langues arabe et berbère a été réquisitionnée pour les auditions par le peloton autoroutier de Blois de la Gendarmerie Nationale, chargé de l'enquête.*

3.1.1- Témoignage du conducteur

Le conducteur de l'autocar au volant lors de l'accident n'a pu être interrogé dans les jours qui ont suivi l'accident, se trouvant hospitalisé en réanimation à Blois. Son témoignage a été recueilli par la suite, dans le cadre de l'enquête judiciaire.

Âgé de 67 ans, titulaire d'un permis de conduire valide catégories B, C, D, EB et ED depuis 1983, mais ne disposant ni de la FIMO ni de la FCOS, il a travaillé dans diverses entreprises puis il a été employé par la société SLM TRANSPORTS (qui a donné naissance à AZIZ TRANSPORTS) et par AZIZ TRANSPORTS de 1990 à 2001, ce qui lui confère une expérience professionnelle de 22 ans (dont 20 années de conduite d'autocars). Il a déclaré n'avoir exercé aucune activité professionnelle entre 2001 et 2008. Au moment de l'accident, il bénéficiait d'un contrat à durée déterminée avec AZIZ TRANSPORTS, depuis le début mai 2008.

Déclarant n'avoir aucun souvenir de l'accident proprement dit, il a cependant reconnu les faits suivants directement liés au voyage en question :

- un accompagnateur représentant de la société AZIZ TRANSPORTS est resté à bord de Tiznit à Tanger ; il a procédé à des vérifications quant à l'état du matériel et il est considéré comme le responsable des véhicules par le conducteur ;
- à Casablanca, la roue de secours a été substituée à la roue avant droite de l'autocar ; il indique qu'il n'a pas suivi l'opération, mais que le pneu avant droit était usé sur les côtés et qu'il percevait en conduisant que l'autocar « tirait à droite ». Il indique par ailleurs ne pas avoir regardé l'état du pneumatique de la roue de secours, ainsi que celui des autres pneumatiques du véhicule ;
- il reconnaît que le trajet a été entièrement effectué par deux conducteurs au lieu de trois ; il précise qu'une telle situation, qui est habituelle depuis des années, ne permet pas de respecter la réglementation du travail ;
- il nie l'existence d'un contrôle de la sécurité marocaine au départ du voyage, qui aurait signalé (sans sanctionner) l'existence de pneus lisses (*nota* : l'existence de ce contrôle a pourtant été rapporté par deux témoins – voir paragraphe 3.1.3. –). Il déclare également ignorer l'existence d'un contrôle de vitesse (sanctionné) en Espagne.

Le conducteur indique également qu'il a souvent utilisé les services de AZIZ TRANSPORTS à titre personnel pour voyager entre la France et le Maroc.

3.1.2- Témoignage du second conducteur

Âgé de 42 ans, titulaire d'un permis de conduire valide catégories B, C, D, EB et ED depuis 1992, disposant de 15 ans d'expérience professionnelle dans diverses sociétés (dont 8 années de conduite d'autocars) et déclarant avoir obtenu la FIMO par équivalence (sans pouvoir fournir de justificatif), le second conducteur indique être employé occasionnel de la société AZIZ TRANSPORTS : du 25 juillet à fin octobre 2007 (sans contrat de travail), puis du 24 avril à fin juillet 2008 (dans le cadre d'un contrat à durée déterminée).

Il a été informé du voyage le 19 mai 2008 par téléphone au Maroc et il a pris place à bord de l'autocar le 21 mai 2008 à 7h30 à Agadir. Jusqu'au moment de l'accident (environ 43 heures plus tard), il indique avoir conduit en se relayant avec son collègue, sa durée cumulée de conduite (reconstituée selon ses dires) s'élevant à environ 17 heures.

Il a reconnu les faits suivants relatifs au voyage en question :

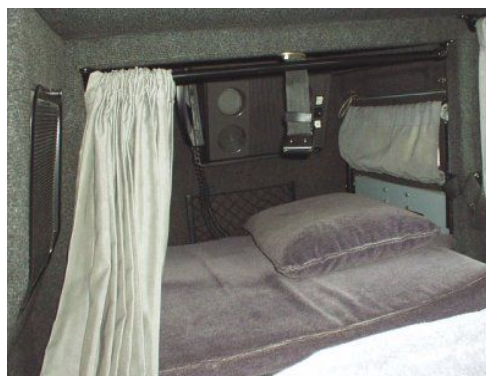
- à Casablanca, sur son initiative, la roue de secours a été substituée à la roue avant droite de l'autocar, le pneumatique présentant une usure sur la bande de roulement côté droit ; le conducteur juge cette usure anormale, tout en prétendant n'avoir jamais pensé qu'elle pouvait être liée à des problèmes mécaniques (parallélisme par exemple) ; il en a informé l'un des associés de la société AZIZ TRANSPORTS (c'est ce dernier qui a pris l'initiative du contact téléphonique), lequel a pris rendez-vous pour le 23 mai 2008 à 14h avec « EUROMASTER » de Mantes-La-Jolie 78200, interlocuteur habituel de la société en matière de pneumatiques ;
- en Espagne, le 22 mai 2008 à 10h, en un lieu non précisé (en fait Madridejos), il a été verbalisé (alors qu'il était au volant) pour un excès de vitesse (90 km/h au lieu de 80 km/h) par la guardia civil, celle-ci ayant perçu une amende de 84 Euros et confisqué le disque du chronotachygraphe à titre de preuve ;
- pour la journée du 21 mai 2008 (parcours effectué au Maroc), à la demande de leur patron, les deux conducteurs ont utilisé des disques sous un autre nom que le leur.

Il a précisé avoir été prévenu par téléphone à 19h22 de la défection du troisième conducteur, qui devait se joindre à l'équipe à l'arrêt de Bordeaux (22/05/2008 à 21h).

Il a également reconnu : un dépassement du temps de conduite journalier (13h02 entre le 21/05/2008 à 9h20 et le 22/05/2008 à 23h25), une infraction pour défaut de repos journalier sur la même période et l'utilisation de deux feuilles d'enregistrement concernant une même journée (22/05/2008), faits établis après analyse des disques du chronotachygraphe. Il a précisé que ces infractions ne résultent pas d'un ordre de son patron, mais de la défection du troisième conducteur initialement prévu.

En outre, il a déclaré que le formulaire d'attestation d'activité, établi par le gérant de la société AZIZ et indiquant qu'il était en congés du 1/05/2008 au 21/05/2008, est un faux.

Il indique qu'au moment de l'accident, il dormait (non attaché) dans la couchette située derrière le siège conducteur. Il a été réveillé par un bruit fort qu'il a identifié comme un éclatement de pneumatique et un bruit de choc. Il s'est alors retrouvé prisonnier des tôles et blessé aux pieds (ce qui lui a valu 5 jours d'Interruption Temporaire de Travail).



3.1.3- Témoignage des passagers (et de proches)

Au moment de l'accident, l'autocar comptait 32 occupants dont 2 conducteurs, 29 étant de nationalité marocaine et 3 de nationalité française. Presque tous étaient familiers des voyages entre la France et le Maroc, nombre d'entre eux ayant déjà utilisé la ligne régulière exploitée par AZIZ TRANSPORTS.

15 passagers, victimes ou simples témoins, en état médical suffisant, ont pu répondre aux interrogatoires dans les jours qui ont suivi l'accident. Les 8 autres passagers survivants ont été interrogés ultérieurement, dans le cadre d'une commission rogatoire. 4 proches des victimes, parties prenante d'une association de défense en cours de constitution, ont également été entendus.

Tous les passagers avaient pris place dans l'autocar lors d'une des escales marocaines (Tiznit, Agadir, Casablanca, Rabat, Tanger).

Tous sauf deux dormaient au moment de l'accident (nombre d'entre eux occupant deux sièges, compte tenu du taux de remplissage de l'autocar) et n'ont entendu que le bruit d'impact. Certains ont été éjectés (par le pare-brise), certains ont été retenus par les tôles de l'autocar, d'autres ont pu sortir par leurs propres moyens, parfois en dépit de leurs blessures.

Les témoignages sont largement concordants et mettent en valeur les principaux éléments suivants :

- la plupart sont des usagers réguliers de la ligne et déclarent n'avoir jamais rencontré de problèmes avec la société AZIZ TRANSPORTS. Certains mentionnent néanmoins des crevaisons lors de voyages antérieurs. En majorité, les passagers considèrent que l'autocar roulait « normalement », mais certains signalent cependant des vitesses élevées au Maroc (afin de ne pas manquer le bateau de 21 h à Tanger), ainsi qu'en Espagne ;
- les deux conducteurs ont toujours été présents à bord du véhicule et se sont relayés au volant à l'occasion des pauses (mentionnées comme peu fréquentes et brèves par la plupart des passagers) ;
- les témoins qui ont évoqué la question sont unanimes pour reconnaître la rapidité des secours (délai estimé à 10/15 minutes) ;
- deux témoins mentionnent une intervention des forces de l'ordre marocaines avant Marrakech ; celles-ci auraient signalé la présence de pneus lisses, sans toutefois verbaliser. En outre, plusieurs témoins évoquent un contrôle de la guardia civil en Espagne d'une durée d'environ 30 minutes ;

- sept témoins font état d'un arrêt (estimé par la plupart d'entre eux à 45 minutes/une heure) dans un garage de Casablanca, au cours duquel les deux roues avant ont été démontées, les avis n'étant pas précis quant à l'opération effectuée (remplacement d'un pneumatique ou d'une roue, vérification de la pression, etc.). Trois témoins (monté à bord à Casablanca le 21/05/2008 à 16h30) indiquent que l'agence de voyages de Casablanca leur a fait part d'un retard de l'autocar de l'ordre d'une heure à une heure trente, suite à des problèmes de pneumatiques. Trois autres témoins précisent qu'ils avaient remarqué le mauvais état des pneumatiques avant de l'autocar dès le départ de Tiznit.

3.1.4. Autres témoignages

Le témoignage de deux usagers de l'autoroute A10 a été recueilli :

- un conducteur de véhicule léger a dépassé le convoi accidenté le 23 mai 2008 en aval de Poitiers (lieu non précisé), qui circulait sur la voie de droite. Il indique que l'ensemble « louvoyait », la remorque effectuant d'importants écarts de trajectoire, oscillant entre la bande d'arrêt d'urgence et l'extrémité gauche de sa voie de circulation ;
- un conducteur de véhicule lourd a été dépassé par le convoi accidenté le 23 mai 2008 à 2h, au droit de Herbault 41190 (à 15 km en amont de Blois). Il indique avoir été surpris par la vitesse élevée de l'autocar et par le « tangage » de la remorque qui ne suivait pas une trajectoire rectiligne.

3.2- Analyse des disques diagrammes du chronotachygraphe

Un rapport d'expertise judiciaire établi le 8 juillet 2008 (avec un complément en date du 22 août 2008) fournit les résultats d'une analyse approfondie portant sur onze disques diagrammes du chronotachygraphe de l'autocar accidenté ; ils concernent la période du 10 au 23 mai 2008, c'est à dire qu'ils couvrent les trajets aller (Les Mureaux-Tiznit) et retour (Tiznit-Suèvres, lieu de l'accident), de manière cependant non exhaustive (certains disques étant manquants).

Des précisions ont ainsi pu être apportées sur deux points : les conditions de travail et de repos des conducteurs ; les vitesses pratiquées.

3.2.1- Conditions de travail et de repos des conducteurs

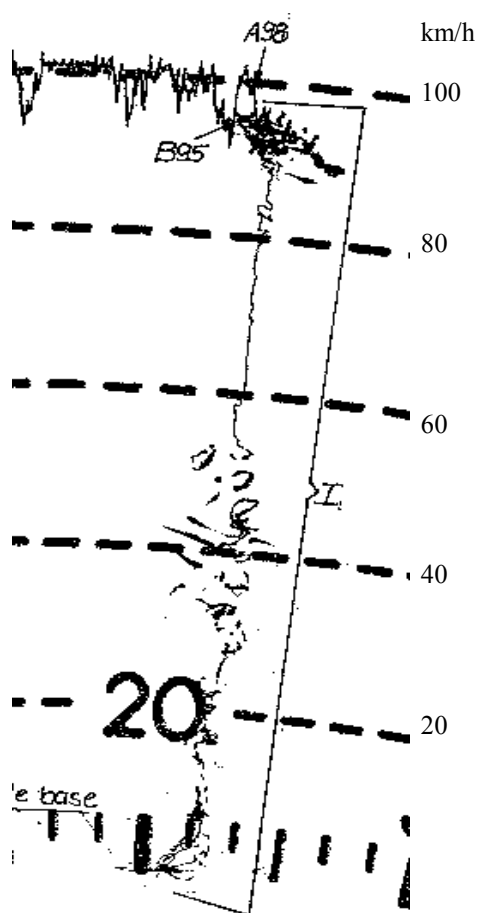
La réalité s'avère particulièrement difficile à reconstituer, dans la mesure où certains disques portent des noms fictifs voire aucun nom, d'autres ne mentionnent pas la date de retrait du disque, ou la date d'arrivée ou le kilométrage à l'arrivée, etc..

Cependant, il a notamment été établi avec certitude que :

- le 22 mai 2008, l'un des conducteurs a utilisé trois disques et l'autre deux disques alors qu'un seul disque par conducteur et par jour est autorisé ;
- on note des temps de repos journaliers inférieurs à 8h sur une période de 30h (en double équipage) ; en particulier, le conducteur au volant lors de l'accident n'a bénéficié d'aucun repos entre le 21 mai à 7h22 et le 23 mai à 2h35 (moment de l'accident) ;
- on note des temps de conduite de plus de 4h30 sans interruptions réglementaires et des temps de conduite journaliers de plus de 10h.

Il faut souligner que ces infractions au règlement européen 3821/85 ou 561/2006, ont toutes un impact direct sur la sécurité du transport, dans la mesure où elles conditionnent l'état de fatigue du conducteur et par conséquent ses facultés de maîtriser le véhicule et de réagir en situation critique.

3.2.2- Vitesses pratiquées



Détail du disque du chronotachygraphe retraçant le choc

Le disque en service au moment de l'accident (dont un agrandissement partiel figure ci-contre) a notamment fait l'objet d'une analyse microscopique.

L'autocar roule à 98 km/h à 432m de l'accident (point A du diagramme) ; le stylet des vitesses dévie et n'enregistre plus correctement à partir de 95 km/h (point B et période I du diagramme) : cette déviation imputable aux vibrations inhabituelles auxquelles le véhicule a été soumis lors de l'accident permet d'affirmer qu'il circulait au moins à cette vitesse lors de l'éclatement du pneu avant droit.

L'autocar circulait donc sur l'autoroute à une vitesse supérieure à celle autorisée, en l'occurrence 90 km/h compte tenu de l'existence d'une remorque (article R.413-8 du Code de la route).

Il est à noter également chacun des onze disques examinés montre des pointes de vitesse supérieures à 100 km/h, certaines excédant 105 km/h.

3.3- Reconstitution du voyage

L'autocar est parti de Tiznit (80 km au sud d'Agadir, Maroc) le 21 mai 2008 à 6h, sa destination finale étant Les Mureaux (France), siège social de la société AZIZ TRANSPORTS, le voyage (d'une longueur totale de 3 000 km environ) ayant été interrompu à environ 185 km de l'arrivée par l'accident survenu à Suèvres (Loir-et-Cher) le 23 mai 2008 vers 2h35.

L'itinéraire, empruntant essentiellement des routes importantes et des autoroutes, comportait : la traversée sud-nord du Maroc jusqu'à Tanger, le franchissement du détroit de Gibraltar entre Tanger et Tarifa (Espagne), la traversée sud-nord de l'Espagne, de Tarifa à Irun, le franchissement de la frontière Française à Hendaye, puis la liaison Hendaye-Région Parisienne, notamment par la Route Nationale 10 puis l'autoroute A10 à partir du péage de Poitiers-sud.

Le parcours effectif, reconstitué a posteriori, avec indication des horaires d'arrivée et des temps d'arrêt approximatifs, est indiqué par la carte jointe en annexe 3. Les éventuelles imprécisions dues aux approximations ou omissions des témoins n'entachent pas sa validité globale.

Cette reconstitution du voyage permet d'estimer avec une assez bonne approximation les temps cumulés de conduite des deux conducteurs sur l'ensemble du trajet (entre le 21 mai à 6h et le 23 mai à 2h35), ce que ne permet pas l'analyse des disques diagrammes du chronotachygraphe, du fait des manipulations illicites et des données manquantes. Ainsi, sur une durée totale de conduite effective (hors arrêts) de l'ordre de 34h45 (sur une durée totale de voyage de 44h30), le premier conducteur (au volant lors de l'accident) a roulé au total environ 17h45 et le second conducteur environ 17h.

3.4- Résultats de l'expertise du véhicule

L'expertise judiciaire du véhicule a été réalisée dès le jour de l'accident à Beaugency 45190 (lieu où a été entreposé l'autocar accidenté) par un expert en mécanique et elle a été complétée et précisée par un rapport élaboré le 23 juillet 2008 par un expert en pneumatiques. Ces expertises ont porté essentiellement sur l'état des pneumatiques des véhicules accidentés (voir en annexe 6 les principaux éléments relatifs à la réglementation des pneumatiques et à leur usage).

3.4.1- Equipement pneumatique de l'autocar

La marque et la dimension des pneumatiques équipant chaque roue de l'autocar, ainsi que la dimension des roues correspondantes, sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

Rappel important : A Casablanca, environ 400 km après le départ, l'usure excessive du pneu avant droit a conduit à remplacer celui-ci par la roue de secours ; la roue de secours ci-dessous indiquée était donc la roue avant droite de l'autocar au début du voyage.

Caractéristiques	Pneu avant droit	Pneu avant gauche	Pneus arrière droit		Pneus arrière gauche		Roue de secours
			Extérieur	Intérieur	Extérieur	Intérieur	
Marque du pneu	Michelin	Continental	Michelin	Michelin	Continental	Michelin	Continental
Rechapage	Michelin	-	-	Laurent	-	-	-
Dimensions pneu	295/80 R 22,5 148/152 M (1)						
Dimensions roue	22x8,25				22,5x9,00	22x8,25	

(1) Voir en annexe 5 la signification de ces symboles caractérisant les pneumatiques.

Les commentaires suivants peuvent être tirés de ce constat :

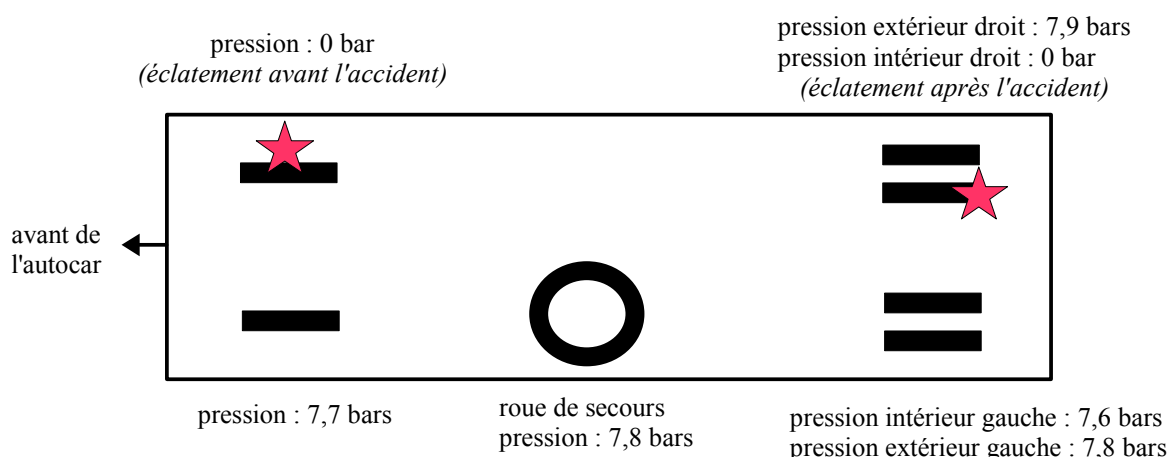
- l'essieu avant comporte des pneumatiques de marques différentes et en outre, il associe un pneu rechapé et un pneu non rechapé de types différents. Un tel assemblage pose problème du point de vue de la sécurité, dès lors que les différences de sculptures peuvent entraîner des disparités quant aux mécanismes d'évacuation de l'eau, et il constitue une infraction à l'article 3.3. de l'arrêté du 16 octobre 1994 modifié le 16 janvier 2004. Celui-ci stipule en effet que « ...peuvent coexister sur un même essieu des pneumatiques rechapés et non rechapés s'ils ont le même type d'origine et si les pneumatiques rechapés l'ont été par le manufacturier lui-même » ;
- l'essieu arrière (et même un jumelage de celui-ci) comporte des pneumatiques de marques différentes (la marque est l'un des éléments constitutifs du type du pneumatique, dont la liste figure à l'article 2.2.1. de l'arrêté du 16 octobre 1994 – voir annexe 6), ce qui pose les problèmes de sécurité évoqués ci-dessus et contrevient aux dispositions de l'article 3.3. de l'arrêté du 16 octobre 1994 modifié le 16 janvier 2004 qui stipule qu'« il est interdit de monter... des pneumatiques de type différent sur un même essieu, qu'il soit à roues simples ou à roues jumelées ».

- l'autocar est équipé de pneumatiques de dimension d'enveloppes 295/80 R 22.5 148/152 M, conformément aux préconisations du constructeur. La dimension de jante recommandée est dans ce cas 8,25x22,5. Or, le pneu arrière gauche extérieur était monté sur une jante de dimension 9x22,5 (ce qui est en soi admis mais non toléré dans le cas d'un jumelage avec une jante de dimension différente). Cet élément constitue un risque souligné par les manufacturiers et par le TNPf (Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France, Association professionnelle française des fabricants de pneumatiques), mais n'est pas répréhensible du point de vue de la réglementation existante.

3.4.2- Pressions de gonflage

Nota : les pressions de gonflage ont été mesurées le 23/05/2008 à 15h30, température ambiante 23°C.

Les pressions de gonflage recommandées par les manufacturiers sont de 8,25 bars pour les pneumatiques avant et de 8,00 bars pour les pneumatiques arrière.



Par rapport aux indications du constructeur, on observe un sous-gonflage de 6,6% sur le pneu avant gauche, de 5,45% sur la roue de secours (qui était montée à l'avant droit entre Tiznit et Casablanca) et de l'ordre de 5% sur le pneu arrière gauche intérieur, la pression des autres pneumatiques pouvant être considérée comme correcte.

3.4.3- Usure des pneumatiques

Les pneumatiques positionnés à l'avant gauche, à l'avant droit, à l'arrière droit extérieur, ainsi que la roue de secours (positionnée à l'avant droit entre Tiznit et Casablanca) présentent un niveau d'usure non-conforme aux prescriptions du Code de la Route (notamment article 9 alinéa 2 du chapitre IV de l'arrêté du 29 juillet 1970), qui précise notamment que « la profondeur des rainures mesurée en quatre points répartis uniformément sur la circonférence du pneumatique ne doit pas être inférieure à 1mm pour plus d'un point sur quatre » ; dans certains cas, la sculpture a même disparu sur toute la circonférence. Il est à mentionner que l'article R.314-1 du Code de la route stipule qu'en cas d'infraction à cette règle, « l'immobilisation du véhicule peut être prescrite ».

L'expertise indique également que les deux pneus avant équipant l'autocar au départ de Tiznit (de marque CONTINENTAL) ont parcouru environ 24 000 km. Leur degré d'usure très élevé et anormalement rapide ne peut donc s'expliquer uniquement par un roulage à la fois en sous-gonflage et en surcharge. D'autres éléments sont également intervenus pour précipiter et accentuer la dégradation du pneumatique et notamment :

- défaut important de réglage du parallélisme des roues avant ;
- usure majeure de la rotule de direction droite (attestée par les contrôles techniques).

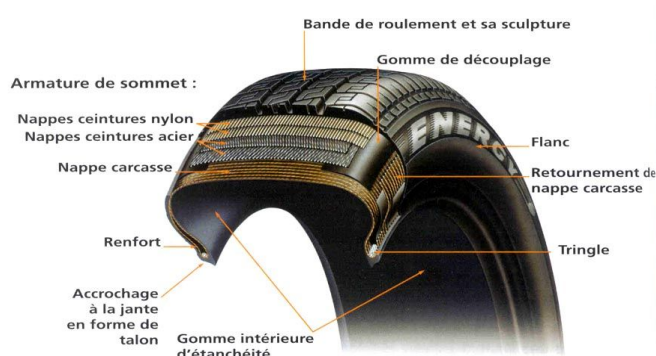
3.4.4- État détaillé du pneumatique avant droit

Le pneumatique avant droit du véhicule, qui servait de roue de secours au départ du voyage, a été monté lors d'un arrêt non prévu à Casablanca, suite à une usure très importante de la bande de roulement, notamment du bord extérieur. C'est l'éclatement de ce pneumatique qui a provoqué la perte de trajectoire et l'accident de l'autocar.

Il s'agit d'un pneu MICHELIN fabriqué en 2000 (50^{ème} semaine), rechapé par MICHELIN en 2004 (5^{ème} semaine), ne présentant pas d'anomalie de fabrication ou de conception, mais dont l'usure se situe sensiblement au-delà des prescriptions du Code de la Route.

***Nota** : selon le manufacturier, la durée de vie d'un pneu rechapé est identique à la durée de vie d'un pneu neuf avant rechapage.*

La structure d'un pneumatique



Une partie de la bande de roulement du pneumatique avant droit est désolidarisée sur environ 30 à 40% de sa circonférence.

L'enveloppe du pneumatique présente une séparation entre les nappes de la « structure sommet », se manifestant par des poches et des amorces en extrémité des nappes. La poche de séparation a engendré une ouverture de la « structure sommet », une rupture de la « nappe carcasse », ainsi qu'un détachement partiel d'éléments de la « structure sommet »

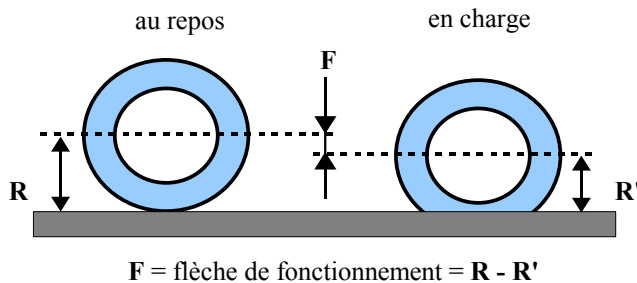
Source : Michelin



État du pneumatique avant droit de l'autocar après l'accident



Ce sont ces phénomènes qui ont entraîné une mise à plat brutale du pneumatique. La séparation constatée entre les nappes de la « structure sommet » est caractéristique d'une utilisation prolongée en sur-fléchage, qui résulte soit d'un roulage en sous-gonflage, soit d'un roulage en surcharge ou - comme il est probable dans le cas présent - d'une conjonction des deux. Il faut noter qu'il est probable que l'utilisation en sur-fléchage du pneumatique ne concerne pas seulement le voyage interrompu par l'accident étudié, mais également les parcours antérieurement effectués par le pneumatique (qui avait huit années de service avec un rechapage intermédiaire).



Le sur-fléchage est par définition une valeur excessive de la flèche de fonctionnement, qui traduit le niveau des contraintes mécaniques (flexion) et thermiques (température des constituants) imposées au pneumatique.

Lorsque les paramètres de charge et de pression ne sont pas respectés, il en résulte un sur-fléchage susceptible d'entraîner (même s'il n'est que passager) des dégradations irréversibles du pneu ou de ses performances.

La mise à plat brutale du pneu avant droit a pour conséquence (quasi) immédiate et inéluctable la dérive du véhicule vers la droite.

S'ajoute également au sur-fléchage le défaut important de réglage du parallélisme des roues avant, qui a pu avoir un impact très significatif sur l'usure des pneumatiques, en dépit du court laps de temps d'utilisation (trajet Casablanca-Suèvres).

3.4.5- Autres constatations

L'expertise mentionne également le mauvais état des freins de l'autocar, leur aspect attestant qu'ils ont été très sollicités. Il faut néanmoins souligner que ce fait n'a joué aucun rôle dans l'occurrence et le déroulement de l'accident.

3.5- État général du véhicule

L'article R. 323-23 du Code de la route stipule que les véhicules de transport en commun de personnes sont soumis à des contrôles renouvelés tous les six mois. Les altérations et anomalies constatées au terme de la visite technique peuvent être de trois types : obligation d'une contre-visite avec interdiction de circuler (code R ; exemple : détérioration importante d'un pneumatique) ; obligation d'une contre-visite sans interdiction de circuler (code S ; exemple : monte en pneumatiques inadaptée) ; pas d'obligation de contre-visite (code A ; exemple : déséquilibre du frein de service).

Concernant l'autocar accidenté, il s'avère que (source : UTAC) :

- il n'a pas subi de visite technique entre août 2007 et avril 2008, l'intervalle réglementaire de 6 mois n'ayant donc pas été respecté. La société AZIZ TRANSPORTS affirme que le véhicule n'a pas circulé durant cette période et ce jusqu'au 17 mai 2008, ce qui est infirmé par les vérifications judiciaires ; en effet, le compteur kilométrique affichait 843 015 km le 19/04/2008 (lors du contrôle technique) et 867 082 km le 23/05/2008 au moment de l'accident, soit un écart de 24 067 km en un mois environ ;

- le contrôle technique effectué le 16/04/2008 fait état de 14 altérations, dont une « *efficacité globale insuffisante* » du frein de service entraînant interdiction de circuler (code R) et une « *détérioration notable* » de la rotule de direction (code S) ; la contre-visite du 19/04/2008 relève 5 altérations (dont la « *détérioration notable* » de la rotule de direction, code S) non assorties d'une interdiction de circuler ; la seconde contre-visite du 3/05/2008 (le compteur kilométrique du véhicule affichait 855 144 km) n'a décelé qu'une altération mineure (silencieux d'échappement, code A).

Il faut en outre signaler que :

- le précédent contrôle technique en date du 6 août 2007 concernant le même véhicule avait montré une « *détérioration importante* » des pneumatiques (code R) impliquant une interdiction de circuler ;
- quelques mois avant l'accident, le véhicule a connu un nombre d'éclatements de pneumatiques anormalement élevé : trois sur la période du 21/07/2007 au 07/08/2007.

Il est à noter que la rotule de direction défectueuse (nota : la rotule de direction est une pièce de liaison qui permet la libre rotation du demi-train d'un véhicule dans tous les plans verticaux) a été remplacée par une rotule neuve entre les deux contre-visites obligatoires ; la pièce a été achetée en France et montée au Maroc (à Tiznit ou à Agadir), pour des raisons financières (le coût est environ 7 fois moindre au Maroc qu'en France). Toutefois, il n'est pas possible de savoir dans quel établissement et avec quel degré de qualité et de durabilité la réparation a été effectuée ; on ignore également si elle a été suivie d'un contrôle du parallélisme des roues avant. On peut rappeler que les règles de l'art de la réparation automobile en France exigent un contrôle et un réglage du parallélisme à l'aide d'un banc de contrôle de la géométrie des trains roulants, après un changement de la rotule de direction.

Il faut également mentionner que les centres de contrôle technique obligatoire ne disposent pas (pour des raisons de coût) d'appareil adapté pour mesurer précisément le parallélisme des roues ; ils ne procèdent qu'à un examen visuel de certains éléments liés à la géométrie du train avant, entre autres le jeu ou la détérioration du pivot de direction.

3.6- Surcharges

Il faut noter que les véhicules ne sont pas pesés par la société avant le départ ; en outre, aucune pesée des charges de l'autocar et de la remorque n'a été effectuée après l'accident et il n'est pas possible aujourd'hui d'émettre une quelconque certitude à cet égard.

Cependant, il a été constaté que la société AZIZ TRANSPORTS a pratiqué des surcharges ; (voir à cet égard le paragraphe 2.1.4. ci-dessus).

Les écarts importants de trajectoire de la remorque avant l'accident, attestés par des témoins directs, laissent supposer une mauvaise répartition des charges à l'intérieur de celle-ci.

3.7- Etat des conducteurs

Les infractions graves constatées en matière de temps de conduite et de repos (voir paragraphe 3.2.1 ci-dessus) constituent d'indéniables facteurs de fatigue, et par conséquent de risque, pour les conducteurs.

Par ailleurs, les tests de dépistage d'alcool et de stupéfiants réalisés sur les deux conducteurs (après l'accident) par le Centre Hospitalier de Blois et par le laboratoire de toxicologie de Poitiers se sont révélés négatifs.

4- Déroulement reconstitué de l'accident

4.1- Parcours antérieur à l'accident

L'autocar, tractant une remorque de type fourgon, est parti de Tiznit (Maroc) le 21 mai 2008. Pour se rendre à son siège social à Les Mureaux (France 78), il a :

- traversé le Maroc, avec quatre escales (Agadir, Casablanca, Rabat, Tanger) permettant d'embarquer des voyageurs et des bagages. Il est à noter qu'à Casablanca, la roue avant droite dont le pneu présentait une usure excessive, a été remplacée par la roue de secours ;
- franchi le détroit de Gibraltar (traversée maritime Tanger-Tarifa) ;
- traversé l'Espagne (de Tarifa à Irun). Il est à noter qu'à Madridejos (au sud de Madrid), la guardia civil a verbalisé le conducteur de l'autocar pour excès de vitesse et saisi le disque du chronotachygraphe à titre de preuve ;
- franchi la frontière française à Hendaye.

Après un arrêt (avec ravitaillement en carburant) aux environs de Ruffec (16700), d'où il est reparti le 23 mai 2008 à 0h30, il a emprunté A10 en direction de Paris.

4.2- Cinématique de l'accident

Le véhicule se trouvait sur l'autoroute A10, à hauteur de la commune de Suèvres (41500) ; sa vitesse était alors d'au moins 95 km/h (alors que la vitesse maximale réglementaire est de 90 km/h pour un autocar équipé d'une remorque), les conditions atmosphériques étaient relativement favorables, les conditions de visibilité très bonnes et le trafic réduit.

A 2h35, le pneu avant droit a éclaté, à la suite d'une désolidarisation des nappes de sa structure consécutive à un roulage en sur-fléchage prolongé tout au long de sa durée de vie. Cette déstructuration a pu être favorisée par l'usure excessive du pneumatique, notamment de sa bordure extérieure, probablement accélérée par un défaut de parallélisme.

Les traces identifiables sur la chaussée permettent d'appréhender le mécanisme de l'accident sans aucune ambiguïté. L'éclatement du pneu avant droit (attesté par des traces brunes provoquées par l'effet de souffle) a provoqué un déport de trajectoire vers la droite après 20m de parcours de l'autocar (soit environ 0,75 s à la vitesse de 95 km/h) ; puis, après un parcours de 25m sans ralentissement apparent (soit environ 0,95 s à la vitesse de 95 km/h), l'avant droit de l'autocar a heurté et détruit la glissière de sécurité métallique (insuffisante pour retenir un convoi d'une telle masse lancé à cette vitesse), au-delà de la bande d'arrêt d'urgence ; ensuite, l'autocar a percuté la barrière en béton longue de 15m et haute de 0,83m (profilée en amont en biseau, sur une longueur de 1,35m) qu'il a chevauchée jusqu'à son immobilisation complète contre la pile du pont. La remorque s'est désolidarisée de l'autocar tracteur lors du choc et s'est immobilisée au sommet de la barrière en béton (au niveau des essieux arrière), quasi perpendiculairement à celle-ci.



Photo 1 : l'autocar a percuté la glissière de sécurité après avoir été brusquement déporté vers la droite en conséquence de l'éclatement du pneu avant droit.

Photo 2 : l'autocar a continué sa route au sommet de la barrière en béton située en amont de la pile de pont. La remorque s'est immobilisée perpendiculairement à la barrière.

Photo 3 : l'autocar s'est encastré dans la pile du pont qui l'a arrêté net.

4.3- Perte de contrôle de l'autocar après éclatement du pneumatique

Un pneumatique à pression nulle ne peut plus supporter d'efforts transversaux et génère une force perturbatrice, dont le sens est orienté vers la droite s'il s'agit d'un pneumatique monté sur la roue avant droite du véhicule ; le comportement du véhicule est alors instable et devient très fortement survireur.

Les manoeuvres à effectuer en cas d'éclatement d'un pneumatique sont en principe connues de tous les conducteurs professionnels, mais la maîtrise du véhicule est d'autant plus difficile que la vitesse est élevée : il faut agir rapidement, en évitant le freinage et en favorisant l'accélération.

En l'occurrence, aucune trace de freinage n'a été relevée sur les lieux et on peut penser que l'effet de surprise (peut-être aggravé par l'hypo-vigilance du conducteur, qui avait dépassé les limites réglementaires en matière de temps de conduite) n'a pas permis au conducteur d'entreprendre une quelconque manoeuvre en un laps de temps aussi court : en effet, il s'est écoulé 1,7 s environ entre l'éclatement du pneumatique et le choc contre la glissière métallique, ce qui correspond à peu près au cumul du temps de réflexe du conducteur et du temps de réponse des organes de freinage.



Le cercle sur la chaussée marque l'endroit exact de l'éclatement du pneu. Les marques blanches correspondent à la trajectoire de l'autocar (qui a roulé 20 m dans sa voie de circulation).



Les marques blanches marquent la trajectoire de l'autocar : déport vers la droite avec le franchissement de la bande d'arrêt d'urgence en direction de la glissière de sécurité.

4.4- Intervention des secours

Le premier appel signalant un accident d'autocar a été reçu le 23 mai à 2h41 (soit 6 minutes après la survenue de l'accident) par les services d'incendie et de secours du Loir-et-Cher ; le premier détachement est parti de Blois à 2h45 et le premier véhicule (Véhicule de Secours aux Asphyxiés et aux Blessés -VSAB) est arrivé sur les lieux à 2h50, soit 15 minutes après la survenue de l'accident, (ce qui est corroboré par les témoignages des passagers).

Le plan « rouge » (secours) et le plan « blanc » (hôpitaux) ont été activés dans le cadre du plan ORSEC « nombreuses victimes » à 3h30 par le préfet du Loir-et-Cher, qui a également installé un Centre Opérationnel Départemental (COD) à la préfecture à 3h40.

En fonction des besoins et de l'évolution de la situation, d'importants moyens humains et matériels ont été mobilisés tout au long de l'opération, qui s'est achevée vers 13 heures, l'autoroute ayant été ré-ouverte à la circulation à 12h40.

- 137 sapeurs pompiers, 62 membres des forces de l'ordre, 10 agents du Conseil Général et les équipes de la société COFIROUTE ont participé aux opérations ;
- 43 véhicules et engins (dont 21 VSAB et VSAV), ainsi que 4 hélicoptères du SAMU sont intervenus pour désincarcérer, secourir et transporter les blessés, évacuer les personnes décédées, remettre le site en état. Des matériels de secours provenant des départements limitrophes (Indre-et-Loire, Loiret, Indre) sont venus renforcer les moyens locaux engagés par le département du Loir-et-Cher ;
- les blessés ont été hospitalisés dans les centres hospitaliers de Blois, Orléans et Tours (en fonction de la gravité des blessures), où ils ont été transportés par voie terrestre ou aérienne ; les corps des victimes décédées ont été dirigés vers le funérarium de Saint-Anne à Blois ;
- un Poste Médical Avancé (PMA) de quatre modules a été installé en aval de l'accident ;
- deux cellules d'urgence médico-psychologique ont été activées (centres hospitaliers de Blois et d'Orléans).

4.5. Conséquences et bilan de l'accident

Le bilan définitif des victimes de l'accident a été dressé le 23 mai 2008 à 18 heures. Il est donné par le tableau suivant.

Tués	Blessés graves	Blessés légers	Indemnes	Nombre total d'occupants
7	14 (1)	5	6	32

(1) dont 6 admis dans un service réanimation.

Il est à noter que le nombre de voyageurs éjectés lors du choc n'a pu être déterminé et il n'est donc pas possible d'établir une relation entre l'éjection et la gravité des blessures.

Par ailleurs, les véhicules impliqués (autocar et remorque) ont été mis hors d'usage.

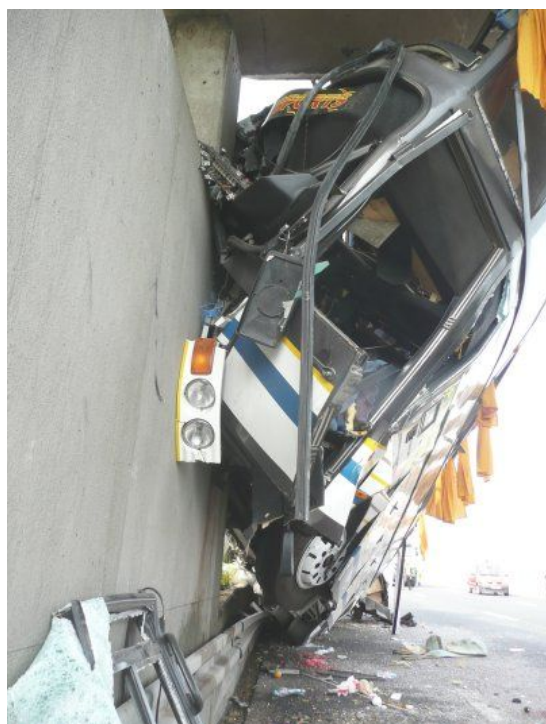


Photo 1 : l'autocar sur le site de l'accident.

Photo 2 : l'épave de l'autocar après évacuation du site de l'accident (vue avant).

Photo 3 : l'intérieur de l'autocar après l'accident.

Voir également d'autres photographies de l'accident en annexe 4.

5- Analyse et orientations préventives

L'accident étudié a conduit à analyser cinq domaines susceptibles de donner lieu à des recommandations de prévention :

- la réglementation relative aux pneumatiques et ses modalités de contrôle ;
- les conditions d'exercice de la profession de transporteur public routier de personnes et leurs modalités de contrôle et de sanction ;
- la coordination des services de contrôle en matière de transport routier de personnes et notamment la mise à disposition des informations ;
- le port de la ceinture de sécurité par les passagers des autocars ;
- les dispositifs de protection au droit des piles de pont.

5.1- La réglementation relative aux pneumatiques et aux contrôles techniques obligatoires

Deux questions méritent examen, l'une étant directement liée au contrôle de l'état des pneumatiques, l'autre aux obligations résultant des contrôles techniques périodiques.

5.1.1- Contrôle de la réglementation relative à l'état des pneumatiques

Il faut rappeler que quatre des sept pneumatiques de l'autocar accidenté présentaient, outre un sous-gonflage (modéré), un degré d'usure excessif au regard de la réglementation.

En ce qui concerne l'état des pneumatiques (voir annexe 6), les exigences de base applicables sont définies par l'article R. 314-1 du Code de la route ; les dispositions de l'article 9.2 de l'arrêté du 29 juillet 1970 modifié par l'arrêté du 18 septembre 1991 les ont précisées en introduisant un seuil d'usure admissible (en l'occurrence une profondeur des rainures de 1mm pour les autocars).

Or, les forces de l'ordre et les contrôleurs des transports terrestres routiers (habilités par l'article R. 130-6 du Code de la route modifié par le décret n°2003-536 du 20 juin 2003 à constater par procès-verbal l'état des pneumatique) se limitent pratiquement toujours à un examen visuel. Si un tel examen visuel permet de détecter (et de sanctionner) une usure totale de la bande de roulement, il ne permet pas de caractériser et de sanctionner une profondeur de rainure insuffisante, qui suppose une quantification. Il est en effet nécessaire comme le prévoit l'arrêté de mesurer la profondeur des rainures en quatre points répartis uniformément sur la circonférence du pneumatique et il faut par conséquent disposer : d'un appareil de mesure ; d'une méthode de détermination des points mesurés ; d'un moyen pratique d'accès à ces point.

Faute d'un mode opératoire adapté, il existe donc un écart sensible entre la règle et son application, dommageable pour la sécurité.

Il faut d'ailleurs souligner que l'autocar accidenté a été contrôlé en France par les forces de l'ordre lors du voyage aller (17 mai 2008) : outre des infractions administratives, des surcharges importantes ont été constatées mais aucune infraction n'a été relevée concernant les pneumatiques, alors que certains d'entre eux étaient nécessairement en état d'usure excessive (comme l'a montré l'expertise effectuée après l'accident du 23 mai 2008).

Nous nous trouvons donc confrontés au problème d'une réglementation précise mais dépourvue de moyens réels d'application et qui risque en conséquence de tomber en désuétude.

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

Recommandation R1 (DGITM). Donner la consigne aux équipes de contrôle routier des DRE d'intensifier les contrôles de l'état des pneumatiques (notamment des autocars) et d'en réaliser systématiquement en cas de contrôle positif des surcharges ; élaborer un mode opératoire permettant de vérifier la profondeur des rainures en application de l'article 9.2. de l'arrêté du 29 juillet 1970 modifié par l'arrêté du 18 septembre 1991 et le mettre à disposition des agents chargés des contrôles routiers.

5.1.2- Contrôle technique des véhicules de transport de personnes

Le pneumatique avant droit de l'autocar, dont l'éclatement a provoqué l'accident, présentait un degré d'usure très important et une durée de service a priori élevée (huit ans avec un rechapage intermédiaire, mais les données sont insuffisantes pour l'exprimer en kilomètres parcourus). Cependant, l'enquête a montré que le même autocar avait subi des crevaisons fréquentes et rapprochées (notamment à l'avant droit) et qu'il avait usé jusqu'à l'excès un train de pneumatiques avant en 24 000 km. Tout laisse à penser que si le roulage en sur-fléchage est la cause essentielle des problèmes de pneumatiques, le mauvais état de la rotule de direction et le défaut de parallélisme du train avant ont joué un rôle d'accélérateur d'usure sans doute important.

Rappelons que le contrôle technique de l'autocar effectué le 16/04/2008, ainsi que la contre-visite obligatoire du 19/04/2008 avaient indiqué une « *détérioration notable* » de la rotule de direction, sanctionnée par une contre-visite sans interdiction de circuler (code S). La rotule de direction a ensuite été changée au Maroc, dans des conditions inconnues, mais le défaut de parallélisme du train avant ne semble pas avoir été contrôlé et corrigé à l'issue de cette opération (ce qu'exigent les règles de l'art en France) ; ce défaut de parallélisme n'a pas non plus été détecté par le centre de contrôle technique, non équipé (comme tous les centres) d'appareil de mesure adéquat (dont le coût est élevé).

On peut également mentionner que lors des contrôles techniques périodiques, une détérioration ou usure « notable » d'un pneumatique entraîne une contre-visite obligatoire sans interdiction de circuler (défaut codé S) ; une détérioration ou usure « importante » se traduit par une interdiction de circuler (défaut codé R).

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

Recommandation R2 (DSCR). Examiner l'opportunité d'imposer une contre-visite avec interdiction de circuler (code R au lieu de S comme actuellement) en cas de « *détérioration notable* » de la rotule de direction des véhicules de transport public de personnes.

5.2- Les conditions d'exercice de la profession de transporteur public routier de personnes

5.2.1- Rappel et interprétation des constats

Les entorses graves et répétées aux règles de sécurité constatées à l'encontre de la société AZIZ TRANSPORTS s'avèrent liées à une gestion infractionniste chronique de l'entreprise.

L'enquête montre que la société AZIZ TRANSPORTS, exploitante de l'autocar accidenté (et de sa remorque), a commis de manière chronique des infractions souvent graves pour la sécurité routière, dans ses deux secteurs d'activité (transport de personnes et transport de marchandises, cette dernière activité étant exercée illégalement) en particulier en ce qui concerne le respect des conditions de transport et de travail : falsification des disques du chronotachygraphe, utilisation de plusieurs disques dans la même journée pour un même conducteur, omission de mentions obligatoires sur les disques, non-respect des temps de conduite et de repos, déclarations mensongères, absence de documents de transport obligatoires à bord du véhicule, transport sans autorisation valable, etc..

En outre, l'entreprise présente (pour au moins deux années consécutives) une capacité financière insuffisante en termes de capitaux propres et de réserves au regard des critères exigés par la réglementation ; elle a cependant obtenu l'attestation équivalente à une garantie bancaire prévue à l'article 4 de l'arrêté du 6 août 1992. Toutefois, ces conditions mettent gravement en cause la sécurité du transport, car si la satisfaction du critère de capacité financière en termes de capitaux propres et de réserves n'est pas suffisante pour garantir l'organisation des transports dans le sens de la sécurité, elle en est néanmoins une condition nécessaire.

Il est dès lors légitime de s'interroger sur les conditions dans lesquelles l'autorisation d'activité peut être retirée.

Le décret n° 85-891 du 16 août 1985 fixe deux séries de conditions à l'exercice de la profession de transporteur public routier de personnes :

- des conditions d'honorabilité professionnelle exigées de « *la personne qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport* ». Les conditions actuelles n'ont qu'une faible portée, dans la mesure où elles ne visent que l'attestataire de capacité ;
- des conditions de capacité professionnelle et notamment de capacité financière. Les conditions de capacité professionnelle sont de portée limitée puisqu'elles ne concernent que l'accès à la profession et ne prévoient pas le contrôle du maintien dans le temps des compétences ; la condition de capacité financière a vu sa portée sensiblement réduite pour les entreprises de transport de personnes par l'instauration (arrêté du 6 août 1992 modifié en octobre 2002) d'une attestation d'équivalence, dont l'obtention est beaucoup plus aisée et qui n'est pas délivrée selon les mêmes critères (voir annexe 7). La société AZIZ TRANSPORTS a bénéficié de cette disposition, tout en étant loin de satisfaire la condition financière (en termes de capitaux propres et de réserves) exigée par le décret du 16 août 1985.

La sanction afférente à la non-satisfaction d'une de ces conditions est la radiation du registre des transporteurs publics routiers de personnes tenu par la Direction Régionale de l'Équipement compétente. Une telle radiation, rendue effective par décision du Préfet de région sur proposition de la DRE, après mise en demeure infructueuse, interdit l'exercice d'une activité de transport de personnes. Rappelons que les contrôleurs des transports terrestres sont habilités à contrôler une entreprise in situ de leur propre initiative, sans réquisition du procureur de la République.

La radiation est également automatique en cas de « *disparition de l'établissement de l'entreprise dans le département* » (ou d'existence d'un siège social inactif). C'est pour cette raison (absence d'activité du siège social officiellement déclaré à Evreux 27000) que la société AZIZ a été radiée du registre des transporteurs le 13 juin 2008 (soit 21 jours après l'accident objet de la présente enquête). Cette sanction est intervenue près de quatre mois après la radiation du Registre du commerce par le tribunal de commerce de Rouen le 20 février 2008 (bien que la DRE ait pris des initiatives de nature administrative le 11 mars 2008), alors que la situation durait depuis plusieurs années.

Les considérations qui précèdent montrent que l'inscription au registre du transport public routier de personnes ne joue pas son rôle d'incitation à la bonne gestion de la sécurité, compte tenu des modalités pratiques de radiation ou de sanctions.

Dans ce contexte, deux points majeurs peuvent être évoqués pour moderniser la réglementation relative aux conditions d'exercice de la profession : la prise en compte de la gestion de la sécurité dans les critères d'honorabilité professionnelle ; la réhabilitation du critère de capacité financière comme condition nécessaire de la sécurité des transports.

5.2.2- Prise en compte de la gestion de la sécurité dans les critères d'honorabilité professionnelle

Parmi les conditions d'honorabilité requises de « *la personne qui assure la direction...de l'activité de transport* » (qui est notamment chargée des questions de sécurité afférentes à ses activités) pour l'inscription de l'entreprise au registre, l'alinéa a de l'article 6 du décret du 16 août 1985 liste divers délits résultant d'infractions au Code de la route et en particulier : conduite sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants, conduite sans permis, délit de fuite, etc.. L'alinéa c du même article fait référence aux articles 3 et 3 bis de l'ordonnance n°58-1310 du 23/12/1958 qui évoquent la falsification des documents ou des données électroniques, la fourniture de faux renseignements ou la modification des dispositifs destinés au contrôle, ainsi que le fait de ne pas avoir procédé à l'installation de ces dispositifs (voir annexe 7).

Dotées d'un fort enjeu en termes de sécurité et très sévèrement sanctionnées (voir tableau ci-dessous), ces infractions engagent directement la responsabilité pénale du chef d'entreprise, la jurisprudence étant parfaitement claire et constante à cet égard.

En outre, la « position » commune arrêtée par le Conseil de l'Union européenne le 9 janvier 2009 (publiée au Journal officiel de l'Union européenne du 17 mars 2009) étend le champ des critères d'honorabilité en précisant, à l'article 6-1 paragraphe b) alinéa i) que le gestionnaire de transport ou l'entreprise qui a enfreint les réglementations communautaires en ce qui concerne notamment « *les temps de conduite et de repos des conducteurs, le temps de travail et l'installation et l'utilisation des appareils de contrôle* » ne satisfait pas à l'exigence d'honorabilité. Elle va encore plus loin en proposant parmi les conditions relatives à l'exigence d'honorabilité les poids et dimensions des véhicules, la qualification initiale et continue des conducteurs, les contrôles techniques des véhicules (voir annexe 7).

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

Recommandation R3 (DGITM). Sur la base de la position commune du Conseil de l'Union européenne en date du 9 janvier 2009, compléter et conforter les exigences en matière d'honorabilité professionnelle, tant pour « *la personne qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport* » que pour les dirigeants de l'entreprise de transport.

5.2.3- Réhabilitation du critère de capacité financière

Rappelons que le critère de capacité financière défini par le décret du 16 août 1985 exige de disposer de 9 000 Euros pour le premier véhicule et de 5 000 Euros pour chacun des suivants au titre des fonds propres et des réserves (voir annexe 7). A défaut, un arrêté du 6 août 1992 prévoit dans son article 4 qu'une attestation de garantie de ressources établie par exemple par un expert comptable équivaut à la condition de capacité financière précitée. AZIZ TRANSPORTS, loin de répondre à la capacité financière réglementaire compte tenu de l'insuffisance de ses fonds propres, a bénéficié de cette possibilité en produisant (très tardivement) une telle attestation.

Sans mettre en cause la sincérité d'une telle attestation (qui ne concerne que les transports publics routiers de personnes et ne s'applique pas au transport de marchandises), il faut souligner qu'elle correspond à la capacité d'« *assurer la mise en marche correcte et la bonne gestion de l'entreprise* » (article 4 de l'arrêté du 6 août 1992) et qu'en pratique, cet assouplissement réglementaire aboutit à vider d'une grande part de sa substance et de sa portée le critère de « capacité financière » à la fois comme outil de régulation de la profession et comme incitation à la sécurité des transports. En effet, la « bonne gestion » telle qu'elle est ici entendue ne coïncide pas nécessairement avec une gestion « sûre » (c'est à dire garantissant la sécurité des personnes transportées), dès lors que l'attestation peut cautionner une situation comptable qui, pour des impératifs de rentabilité, pourrait inciter (cas de la société AZIZ TRANSPORTS) à enfreindre la réglementation (notamment dans ses éléments sécuritaires) et à maintenir le véhicule dans un état permanent de sous-entretien. On peut certes objecter que les conséquences de telles pratiques sont contrôlées (notamment sur route) et sanctionnées, mais il s'agit alors de mesures curatives, dont on peut douter de la durabilité des effets, dans la mesure où les causes essentielles n'ont pas été traitées en amont.

En outre, la société AZIZ TRANSPORTS n'a adressé à la DRE de Haute-Normandie que le 4 janvier 2008 sa déclaration fiscale pour l'exercice 2006, soit 9 mois après le délai prescrit (3 mois après la fin de l'exercice) ; une mise en demeure sous peine de radiation aurait pu être émise, ce qui ne fut pas le cas, dans la mesure où les retards de réception de ces documents sont fréquents et ont de fait fini par entrer dans la « normalité ».

La « position » commune arrêtée par le Conseil de l'Union européenne le 9 janvier 2009 (publiée au Journal officiel de l'Union européenne du 17 mars 2009) retient le même critère de capacité financière que le décret français du 16 août 1985 et précise, à l'article 7-2, qu'une attestation peut être admise pour démontrer la capacité financière d'une entreprise de transport par route. Il est à noter qu'il s'agit explicitement d'une option (donc non obligatoire pour les Etats membres) et que le texte n'établit aucune discrimination entre les entreprises de transport de marchandises et de transport de voyageurs (voir annexe 7). En outre, contrairement à la réglementation française actuelle, la « position » commune indique que l'attestation pourra être délivrée (le choix reste de la responsabilité des Etats membres) par des organismes se portant caution solidaire de l'entreprise de transport, pour les montants fixés pour la capacité financière.

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

Recommandation R4 (DGITM). Réhabiliter, sous des formes juridiques à déterminer, le critère de « capacité financière » nécessaire pour l'inscription au registre des transporteurs publics routiers de personnes, en l'inscrivant dans une logique de « sécurité durable » pour les transports de personnes, afin de lui redonner sa pleine efficacité.

5.3- Accès des services de contrôle aux informations nécessaires en matière de transport public routier de personnes

La profession de transporteur public routier de personnes est une activité régulée, qui donne lieu à la constitution de registres d'inscription (registre du commerce, registre des transporteurs), à la délivrance de titres de transport, au contrôle des modalités de fonctionnement (conditions de travail, capacité financière, etc.) et d'exercice (respect du Code de la route, etc.), etc.. Divers opérateurs (notamment Chambres de Commerce et d'Industrie, tribunaux de commerce, DRE, préfectures, forces de l'ordre) interviennent et prennent des décisions, chacun dans son champ de compétence et selon ses propres méthodes ; ils constituent des fichiers de données dont la mise à disposition de tous serait dans certains cas nécessaire.

Il faut constater que la circulation et l'accès aux informations restent actuellement des questions mal résolues, à la source d'une indéniable perte d'efficacité. En particulier :

- les relations entre d'une part les Chambres de Commerce et d'Industrie et le greffe du tribunal de commerce (gestion du registre du commerce) et d'autre part, les DRE (gestion du registre des transporteurs) sont informelles et de qualité variable selon les cas, alors que ces organismes peuvent être appelés à prendre des décisions (notamment de radiation) pour le même motif (ce fut le cas en ce qui concerne l'entreprise AZIZ TRANSPORTS) ;
- les inscriptions au registre des transporteurs sont gérées par le logiciel GRECO, fichier central tenu par la DGITM et alimenté par les DRE, chacune pour ce qui la concerne. Ce fichier n'est aujourd'hui accessible qu'aux contrôleurs des transports terrestres et à l'inspection du travail. Contrairement au fichier des immatriculations par exemple, les forces de l'ordre ne peuvent y accéder lors d'un contrôle sur le terrain (un projet visant cet objectif est cependant à l'étude à la DGITM) et elles ne disposent d'aucun autre moyen pour savoir si l'entreprise est bien inscrite au registre des transporteurs ; par ailleurs, les titres de transport étant généralement délivrés pour cinq ans, l'entreprise radiée peut donc continuer à les utiliser, illégalement et sans détection possible en cas de contrôle par les forces de l'ordre. Tel aurait pu être le cas de AZIZ TRANSPORTS après sa radiation survenue le 18 juin 2008.

En revanche, les procès-verbaux dressés à l'encontre des responsables juridiques des entreprises de transport public sont transmis à la DRE de leur siège social par les services verbalisateurs.

Recommandation R5 (DGITM). Élaborer un système d'accès direct des opérateurs du contrôle des transporteurs publics routiers de personnes aux données utiles à l'exercice de leur mission et en particulier : rendre le fichier GRECO accessible depuis le terrain aux forces de l'ordre (accélération d'une étude en cours) ; instaurer des relations plus formelles et systématiques entre les DRE, les Chambres de Commerce et d'Industrie et les greffes des tribunaux de commerce notamment.

5.4- Le port de la ceinture de sécurité par les passagers des autocars

Il faut souligner l'intérêt du port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les autobus et les autocars de PTCA de plus de 3,5t, instauré par le décret n°2003-637 du 9 juillet 2003, qui étend ainsi le champ d'application de l'article 5. 412-1 du Code de la route, en application de la Directive Européenne 2003/20/CE du 8 avril 2003.

Rappelons cependant que l'autocar objet de la présente enquête, mis en service en 1997, n'était pas équipé de ceintures de sécurité par construction et n'était donc pas astreint à cette obligation (applicable aux véhicules mis en service après le 1/10/1999).

En outre, compte tenu du faible taux de remplissage du véhicule, la plupart des passagers voyageaient couchés ; or, selon une circulaire interprétative du ministère en charge des transports, l'obligation d'attacher la ceinture (lorsque les équipements existent) ne s'applique pas dans ce cas (l'utilisation d'un siège en position couchette relève également des exemptions à la règle, la ceinture de sécurité incorporée n'étant homologuée que pour une utilisation en position assise). Par conséquent, il n'est pas certain que, dans le cas d'espèce, l'existence de ceintures de sécurité aurait permis de réduire sensiblement le bilan de l'accident.

Dans ces conditions, sans formuler de recommandation formelle, **le BEA-TT constate que l'utilisation optimale des ceintures de sécurité dans les autocars, notamment pour les passagers qui voyagent en position non assise, mériterait une attention plus approfondie.**

5.5- Les dispositifs de protection au droit des piles de pont

Au droit de l'accident, les caractéristiques géométriques des éléments de l'infrastructure sont conformes aux Instructions, mais certaines correspondent au minimum admissible, notamment la longueur (15m) de la barrière en béton de type GBA protégeant en amont la pile de pont. Une telle pratique (par ailleurs quasi systématique) n'est évidemment pas répréhensible, mais on peut cependant rappeler (et les maîtres d'ouvrage doivent en être conscients) qu'elle offre, dans le cas où le véhicule heurte l'extrémité de la barrière, un niveau de sécurité inférieur à celui qui pourrait être proposé par des ouvrages plus largement dimensionnés. Il faut toutefois souligner que dans le cas considéré, compte tenu de la violence du choc, une plus grande longueur (dans une limite raisonnable) de la barrière en béton n'aurait probablement pas réduit significativement les conséquences de l'accident.

Dans ces conditions, sans formuler de recommandation formelle, **le BEA-TT attire l'attention des services techniques sur la configuration des barrières en béton au droit des ouvrages d'art sur autoroute, notamment en ce qui concerne l'extrémité amont.**

6- Conclusions et recommandations

6.1- Causes de l'accident

6.1.1- Causes directes

La cause directe immédiate de l'accident est l'éclatement du pneumatique avant droit, qui a déporté l'autocar et sa remorque vers la droite (jusqu'à son encastrement dans la pile d'un passage supérieur), sans qu'aucune manoeuvre efficace de correction soit possible, compte tenu de la masse et surtout de la vitesse du convoi.

L'éclatement du pneumatique est imputable à l'effet cumulé sur une longue période d'un roulage en sur-fléchage (probablement lié à une surcharge et/ou un sous-gonflage) ; les conséquences de ce sur-fléchage (déstructuration des nappes du pneumatique) ont pu être accélérées par l'usure excessive du pneumatique liée à un défaut de parallélisme du train avant (et antérieurement par l'état de détérioration avancée de la rotule de direction).

6.1.2- Causes organisationnelles

Une cause organisationnelle déterminante de l'accident est la gestion infractionniste chronique de la part de l'entreprise, notamment sur des points susceptibles de porter gravement atteinte à la sécurité du transport : non-respect des conditions de travail des conducteurs, vitesse excessive, surcharge, mauvais état des pneumatiques, carences en matière d'entretien du véhicule).

Quand de telles pratiques deviennent un mode de gestion habituel sur une longue période (sans doute pour des impératifs de rentabilité), elles induisent dans l'activité quotidienne de l'entreprise une probabilité sensiblement accrue d'accident, les entorses répétées aux règles de base de la sécurité se traduisant par l'apparition de nombreux éléments de risque susceptibles de générer des accidents.

Une autre carence d'organisation est constituée par le défaut de contrôle de l'état du véhicule avant le départ.

6.2- Recommandations

Cinq recommandations ont été émises.

Recommandation R1 (DGITM). Donner la consigne aux équipes de contrôle routier des DRE d'intensifier les contrôles de l'état des pneumatiques (notamment des autocars) et d'en réaliser systématiquement en cas de contrôle positif des surcharges ; élaborer un mode opératoire permettant de vérifier la profondeur des rainures en application de l'article 9.2. de l'arrêté du 29 juillet 1970 modifié par l'arrêté du 18 septembre 1991 et le mettre à disposition des agents chargés des contrôles routiers.

Recommandation R2 (DSCR). Examiner l'opportunité d'imposer une contre-visite avec interdiction de circuler (code R au lieu de S comme actuellement) en cas de « *détérioration notable* » de la rotule de direction des véhicules de transport public de personnes.

Recommandation R3 (DGITM). Sur la base de la position commune du Conseil de l'Union européenne en date du 9 janvier 2009, compléter et conforter les exigences en matière d'honorabilité professionnelle, tant pour « *la personne qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport* » que pour les dirigeants de l'entreprise de transport.

Recommandation R4 (DGITM). Réhabiliter, sous des formes juridiques à déterminer, le critère de « capacité financière » nécessaire pour l'inscription au registre des transporteurs publics routiers de personnes, en l'inscrivant dans une logique de « sécurité durable » pour les transports de personnes, afin de lui redonner sa pleine efficacité.

Recommandation R5 (DGITM). Élaborer un système d'accès direct des opérateurs du contrôle des transporteurs publics routiers de personnes aux données utiles à l'exercice de leur mission et en particulier : rendre le fichier GRECO accessible depuis le terrain aux forces de l'ordre (accélération d'une étude en cours) ; instaurer des relations plus formelles et systématiques entre les DRE, les Chambres de Commerce et d'Industrie et les greffes des tribunaux de commerce notamment.

Outre ces recommandations formelles, le BEA-TT a émis deux observations en proposant qu'une attention plus approfondie soit accordée aux questions suivantes :

- **utilisation optimale des ceintures de sécurité dans les autocars, notamment pour les voyageurs qui circulent en position non assise ;**
- **configuration des barrières en béton au droit des ouvrages d'art sur autoroute, notamment en ce qui concerne l'extrémité amont.**

ANNEXES

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête

Annexe 2 : Plan de situation

Annexe 3 : Itinéraire

Annexe 4 : Photographies de l'accident

Annexe 5 : Caractérisation des pneumatiques de l'autocar

Annexe 6 : Principaux éléments réglementaires relatifs aux pneumatiques des autocars

Annexe 7 : Principaux éléments réglementaires relatifs à l'exercice de la profession de transporteur public routier de personnes

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

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

Paris, le 23 mai 2008

DECISION **BEA-TT 2008 - 009**

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

Vu la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 modifiée relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et notamment son titre III sur les enquêtes techniques ;

Vu le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 modifié relatif aux enquêtes techniques après accident ou incident de transport terrestre ;

Vu les circonstances de l'accident d'un autocar survenu le 23 mai 2008 sur l'autoroute A.10 sur la commune de Suèvres (Loir et Cher), et la demande d'enquête du ministre chargé des transports ;

DECIDE

Article 1 : Une enquête technique, effectuée dans le cadre du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 susvisée, est ouverte concernant l'accident d'un autocar survenu le 23 mai 2008 sur l'autoroute A.10 sur la commune de Suèvres (Loir et Cher).

Pour le Directeur empêché,
L'Inspecteur général de l'Équipement
Secrétaire général du BEA-TT,



Yves BONDUELLE

Annexe 2 : Plan de situation



Annexe 3 : Itinéraire



Annexe 4 : Photographies de l'accident



Photo 1

L'autocar et sa remorque après l'accident



Photo 2

L'autocar encastré dans la pile de pont



Photo 3

Le pneumatique avant droit de l'autocar



Photo 4

La remorque sur la barrière en béton



Photo 5

L'évacuation de l'autocar



Photo 6

La pile de pont (poteaux et voile) après l'accident

Annexe 5 : Caractérisation des pneumatiques de l'autocar

Lors du trajet de Tiznit à Suèvres, lieu de l'accident, l'autocar était équipé de pneumatiques référencés **295/80 R 22,5 148/152 M**.

La signification de ces symboles est dans l'ordre la suivante :

- **295** : largeur de la section du pneumatique (S) exprimée en mm
- **80** : hauteur du flan (H) par rapport à la largeur de la section du pneumatique (S) exprimée en pourcentage (H/S). Dans le cas présent, la hauteur du flanc (H) est donc égale à $295 \times 0,8 = 236$ mm
- **R** : structure radiale
- **22,5** : diamètre interne du pneumatique correspondant à celui de la jante, exprimé en pouces, soit $22,5 \times 2,45 = 57,15$ cm
- **148** : indice de capacité de charge en monte simple = 3 550 kg
- **152** : indice de capacité de charge en monte jumelée = 3 150 kg
- **M** : catégorie de vitesse de 130 km/h

Annexe 6 : Principaux éléments réglementaires relatifs aux pneumatiques des autocars

1. Article R.314-1 du Code de la Route (extraits)

« ...les pneumatiques... doivent présenter sur toute leur surface de roulement des structures apparentes.

Aucune toile ne doit apparaître ni en surface ni à fond de sculpture des pneumatiques.

En outre, ceux-ci ne doivent comporter sur leurs flancs aucune déchirure profonde...

La nature, la forme, l'état et les conditions d'utilisation des pneumatiques...sont déterminés par arrêté du ministre chargé des transports...

Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article relatives à la nature, la forme, l'état et les conditions d'utilisation des pneumatiques est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

L'immobilisation du véhicule peut être prescrite... »

1. Arrêté du 29 juillet 1970 (extraits)

Article 6.2.

Sur les véhicules automobiles autres que les voitures particulières et leurs remorques, il est interdit de monter deux pneumatiques de structures différentes :

a) Sur un essieu à roues non jumelées ;

b) D'un même côté d'un essieu à roues jumelées.

Toutefois la disposition a ci-dessus n'est pas applicable aux essieux non directeurs des véhicules à plus de deux essieux.

Article 9.2.

Sur les véhicules autres que ceux visés au point 9.1 ci-dessus [*cette disposition s'applique donc notamment aux autocars*], la profondeur de rainures mesurée en quatre points répartis uniformément sur la circonférence du pneumatique ne doit pas être inférieure à un millimètre pour plus d'un point sur quatre. (*arrêté du 18 septembre 1991*)

2. Arrêté du 24 octobre 1994 (extraits)

Article 1^{er}.

Les véhicules automobiles et leurs remorques...doivent être équipés de pneumatiques répondant aux dispositions du présent arrêté et conformes :

- soit à un type de pneumatiques ayant une homologation communautaire,...
- soit à un type de pneumatique homologué...

Article 2.2.1.

Les pneumatiques destinés à être montés sur les véhicules automobiles et leurs remorques... doivent porter les inscriptions suivantes :

- la raison sociale ou la marque du fabricant ;
- la désignation des dimensions du pneumatiques ;
- l'indication de la structure ;
- ...
- l'indication de la catégorie de vitesse du pneumatique, par le symbole prévu... ;

- les lettres « M + S » (ou « M.S » ou « M&S ») pour les pneumatiques « neige » ;
- l'indice de capacité de charge tel que prévu... ;
- l'indication du mot « Tubeless » pour les pneumatiques destinés à être utilisés sans chambre à air ;
- le mot « Reinforced » pour les pneumatiques renforcés ;
- l'indication de la date de fabrication, qui est constituée par un groupe de trois chiffres, les deux premiers indiquant la semaine et le dernier l'année de fabrication ;
- le symbole...ou le mot « regroovable » moulé en creux ou en relief sur chaque flanc pour les pneumatiques retaillables des véhicules utilitaires ;
- l'indice/les indices de capacité de charge et le symbole de catégorie de vitesse supplémentaire, s'il y a lieu.

Article 3.

Il est interdit de monter sur les véhicules automobiles et leurs remorques.. :

...

3.2. Des pneumatiques de structures différentes...

3.3. Des pneumatiques de type *[voir (1) ci-dessous]* différent sur un même essieu, qu'il soit à roues simples ou à roues jumelées (*arrêté du 16 janvier 2004*)...

« - si tous les pneumatiques du même essieu sont rechapés, seule compte, pour la définition du type, la marque du recapeur, à l'exclusion de la marque d'origine du manufacturier...

« - peuvent coexister sur un même essieu des pneumatiques rechapés et non rechapés s'ils ont le même type d'origine et si les pneumatiques rechapés l'ont été par le manufacturier lui-même.

Article 4.

Le recreusage de la bande de roulement au-delà de la profondeur des rainures d'origine est interdit sur les pneumatiques.

Toutefois, cette opération est autorisée sur les pneumatiques des véhicules automobiles et des remorques dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3,5 tonnes, sous réserve que le symbole... ou l'indication « regroovable » soit porté(e) sur les flancs du pneumatique et que le recreusage de la bande de roulement soit effectué par des professionnels suivant les règles de l'art.

(1) Le « type » d'un pneumatique est défini par l'ensemble des éléments suivants figurant à l'article 2.2.1. de l'arrêté du 24 octobre 1994.

Annexe 7 : Principaux éléments réglementaires relatifs à l'exercice de la profession de transporteur public routier de personnes

1. Décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié par le Décret n° 2007-1743 du 11 décembre 2007 (extraits)

Article 2

Les entreprises établies en France qui exercent une activité de transport public de personnes doivent être inscrites à un registre tenu par le préfet de région.

Article 3

1. Les entreprises sont inscrites au registre de la région où elles ont leur siège ou, à défaut, leur principal établissement...

Article 5

1. L'inscription au registre est prononcée par le préfet de région.
2. L'inscription est subordonnée à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelles définies aux articles 6, 6-1 et 7 ci-dessous.
Il doit être satisfait aux conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle par la personne qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport de l'entreprise. Le nom et les fonctions de cette personne sont mentionnées au registre.

....

Article 6

Il n'est pas satisfait à la condition d'honorabilité professionnelle lorsque la personne visée au 2 de l'article 5 a fait l'objet :

- soit d'une condamnation définitive mentionnée au bulletin n°2 de son casier judiciaire entraînant une interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle ;
- soit de plus d'une condamnation définitive mentionnée au bulletin n°2 de son casier judiciaire pour l'un ou l'autre des délits suivants :
 - a) infractions mentionnées aux articles L.221-2, L.223-5, L.224-16 à L.224-18, L.231-1, L.233-2, L.234-1, L.234-8, L.235-1 et L.235-3, L.317-1 à L.317-4, L.413-1 du Code de la route [voir (1) ci-dessous] et à l'article 223-1 du Code pénal ;
 - ...
 - c) infractions aux dispositions des articles 3 et 3 bis de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 [voir (2) ci-dessous].

...

Article 6-1

Il est satisfait à la condition de capacité financière lorsque l'entreprise dispose de capitaux propres et de réserves ou de garanties d'un montant total au moins égal à 1 500 Euros pour chaque véhicule n'excédant pas 9 places, conducteur compris et, pour les véhicules excédant cette limite, 9 000 Euros pour le premier véhicule, 5 000 Euros pour chacun des véhicules suivants.

...

Article 9

1. ...Les entreprises sont radiées du registre des entreprises de transport public routier de personnes par le préfet de région lorsqu'il n'est plus satisfait à l'une des conditions requises lors de leur inscription à ce registre. La radiation ne peut être prononcée qu'après une mise en demeure demeurée sans effet, invitant l'entreprise à régulariser dans un délai de trois mois sa situation au regard de la condition à laquelle il a cessé d'être satisfait....

2. Il est également mis fin à l'inscription au registre lorsque, pour quelque motif que ce soit, cesse l'activité de transport public routier de personnes, ou que disparaît l'établissement de l'entreprise dans le département.

2. Arrêté du 6 août 1992 modifié par l'arrêté 2002-08-22 du 15 octobre 2002

Article 1

La condition de capacité financière... est remplie lorsque l'entreprise de transport public routier de personnes :

- soit dispose de capitaux propres et de réserves d'un montant total au moins égal à 1 500 Euros pour chaque véhicule n'excédant pas 9 places, conducteur compris et, pour les véhicules excédant cette limite, 9 000 Euros pour le premier véhicule, 5 000 Euros pour chacun des véhicules suivants ;
- soit dispose d'une garantie bancaire ou de tout autre moyen similaire, pour une valeur équivalente.

...

Article 4

A défaut de pouvoir satisfaire à la condition de capacité financière en raison du montant de capitaux propres insuffisant, le demandeur peut produire une attestation établie et certifiée par une personne ou un organisme habilité, garantissant que l'entreprise dispose des ressources financières suffisantes pour assurer la mise en marche correcte et la bonne gestion de l'entreprise.

Cette garantie est considérée comme équivalente à la capacité financière...

Article 5

Sont habilités à délivrer l'attestation visée à l'article 4 ci-dessus :

- les centres de chèques postaux ;
- les comptables publics ;
- les banques et établissements financiers figurant dans la liste dressée par le ministère de l'économie et des finances ;
- les centres de gestion agréés ;
- les commissaires aux comptes ;
- les experts comptables.

3. Position commune du Conseil de l'Union européenne arrêtée le 9 janvier 2009 et publiée au Journal Officiel de l'Union européenne du 17 mars 2009

Article 6 : conditions relatives à l'exigence d'honorabilité

...

1.b) le gestionnaire de transport ou l'entreprise de transport n'a pas fait l'objet, dans un ou plusieurs Etats membres, d'une condamnation pénale grave ou on ne lui a pas infligé de sanction pour avoir gravement enfreint les réglementations communautaires qui concernent notamment :

i) les temps de conduite et de repos des conducteurs, le temps de travail et l'installation et l'utilisation des appareils de contrôle ;

ii) les poids et dimensions maximaux des véhicules utilitaires utilisés dans le trafic international ;

iii) la qualification initiale et la formation continue des conducteurs ;

iv) le contrôle technique des véhicules utilitaires, y compris les inspections techniques obligatoires des véhicules à moteur ;

v) l'accès au marché du transport international de marchandises par route ou, selon le cas, l'accès au marché du transport par route de voyageurs ;

...

vii) l'installation et l'utilisation de limiteurs de vitesse dans certaines catégories de véhicules ;

viii) le permis de conduire ;

ix) l'accès à la profession ;

x) le transport des animaux.

Article 7 : conditions relatives à l'exigence de capacité financière

1. ...l'entreprise démontre, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment habilitée, qu'elle dispose chaque année de capitaux et de réserves d'une valeur au moins égale à 9 000 Euros lorsqu'un seul véhicule est utilisé et à 5 000 Euros pour chaque véhicule supplémentaire utilisé.

2. Par dérogation au paragraphe 1, l'autorité compétente peut accepter ou imposer qu'une entreprise démontre sa capacité financière par une attestation...

(1) Parmi les délits cités, on note : défaut de permis de conduire ou conduite en cas de permis suspendu ou annulé, refus d'obtempérer à une sommation, délit de fuite, conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants, refus de se soumettre aux vérifications prescrites, etc..

(2) Sont notamment visées la falsification des documents ou des données électroniques, la fourniture de faux renseignements ou la modification des dispositifs destinés au contrôle (ainsi que le fait de ne pas avoir procédé à l'installation de ces dispositifs).

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

**Présent
pour
l'avenir**

BEA-TT - Bureau d'enquêtes sur les Accidents de transport terrestre

Tour Voltaire - 92055 LA DEFENSE CEDEX
Tél. : +33 (0) 1 40 81 21 83 - Fax : +33 (0) 1 40 81 21 50
cgpc.beatt@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr