

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

10 SEP. 2013

Direction générale de l'énergie et du climat

Paris, le

Service climat et efficacité énergétique

Sous-direction de la sécurité
et émissions des Véhicules

Le Directeur Général de l'Energie et du Climat

à

Affaire suivie par : Pascal DEVIGNE
courriel : pascal.devigne@developpement-durable.gouv.fr

Monsieur le Directeur du BEA-TT

Objet : Rapport final d'enquête technique sur l'accident d'un autocar survenu à Quimper le 17 mars 2012.

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événements de mer, accident ou incident de transports terrestres, je vous prie de trouver ci-après mes commentaires relatifs aux diverses recommandations contenues dans le rapport cité en objet et dont une, concerne ma direction.

Une réunion a été organisée avec le constructeur VAN HOOL le 17 juin 2013.

Recommandation R1 (DGEC): Promouvoir auprès des constructeurs et des instances chargées de la normalisation des véhicules routiers, le développement d'une ergonomie des commandes des ralentisseurs et des régulateurs de vitesse, et plus généralement des aides à la conduite, qui élimine, lors de leur actionnement, tout risque de confusion entre des fonctions de sécurité et des fonctions d'assistance.

Les constructeurs de véhicules à moteur utilisent des composants fabriqués par des équipementiers et il est fréquent de retrouver chez différents constructeurs des équipements de conception identique. Lorsque l'équipement spécifique n'est pas soumis à un texte particulier, l'équipementier et le constructeur en assument la responsabilité de fabrication et d'utilisation. Généralement, cela aboutit à la rédaction de règles d'installation et d'utilisation. Dans le cas présent et en liaison avec la recommandation R2 du rapport susvisé (compétence VAN HOOL) le constructeur de l'autocar VAN HOOL a rédigé un document de formation à l'utilisation de la commande du ralentisseur et du limiteur de vitesse en descente.

Au delà de cette démarche du constructeur, les dispositifs d'aide à la conduite font l'objet d'études et de discussions approfondies au sein du forum mondial pour harmonisation des réglementations automobiles (WP29 UNECE ; Genève). Un groupe de travail spécifique (ITS : Intelligent Transport Systems) réunit différents experts internationaux afin d'établir des règles de conception et d'usage.

Les systèmes avancés d'aide du conducteur (ADAS en anglais) ont été développés pour améliorer la sécurité routière. Les produits disponibles peuvent informer le conducteur d'un danger, améliorer le bien-être du contrôle du véhicule en conditions normales de fonctionnement, éviter des accidents ou en atténuer leur gravité dans les situations critiques.

Les études sur les systèmes de commande sont en cours dans des pays divers mais n'ont pas encore abouti à des directives internationales uniformes. Ces dispositifs doivent être fiables et simples d'utilisation et l'interface « homme-machine » doit être particulièrement prise en compte,

notamment dans la nature des signaux d'alerte émis (sonore ou visuel,.....). Les constructeurs et équipementiers participent activement à ces travaux internationaux qui à terme répondront à la recommandation R1 précitée.

Recommandations R2 et R3 (VAN HOOL)

Les recommandations R2 et R3 concernent spécifiquement le constructeur VAN HOOL. Ce dernier a rédigé de nouvelles consignes d'utilisation des commandes centralisées et a modifié le système de serrage des fixations des sièges au plancher du véhicule.

A partir de 2014, la manette de serrage ou de desserrage de la fixation centralisée des banquettes sera remplacée par un écrou. Une consigne rappelle la périodicité et la nature des opérations de contrôle des fixations des sièges (couple de serrage, positionnement des glissières de guidage,..).

Ces informations vous ont été transmises directement par la société VAN HOOL.

Le directeur Général,



Laurent MICHEL