

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

Délégation à la Sécurité et à la Circulation routières

Sous-direction de l'Action Interministérielle

Bureau de la sécurité de la route et de la circulation

Paris, le 4 NOV. 2009

La Préfète, déléguée à la sécurité et à la
circulation routières
à

Monsieur le Directeur du bureau d'enquête sur
les accidents de transport terrestre

Affaire suivie par : Elisabeth Pouget
elisabeth.pouget@developpement-durable.gouv.fr
Tél : 01 40 81 81 07 – Fax : 01 40 81 81 00

Objet : Rapport d'enquête technique sur l'incendie d'un autocar
survenu le 23 février 2008 sur l'autoroute A43 aux Marches (73)

Vous m'avez transmis le rapport d'enquête technique réalisé par le BEA-TT sur l'incendie d'un autocar survenu le 23 février 2008 sur l'autoroute A43 aux Marches (73).

Dans ce document, vous identifiez comme principales causes de l'accident la désolidarisation entre la chaudière du système de chauffage de l'autocar et son tuyau d'échappement, provoquée par un accrochage du porte-à-faux arrière de l'autocar sur la chaussée, et l'absence de vérification suffisante de l'état des organes touchés lors de cet accrochage avant la réalisation d'un long trajet.

En conclusion, vous émettez trois recommandations concernant les dispositifs de détection et d'extinction automatique d'incendie dans les véhicules de transport en commun de personnes, la tenue au feu des matériaux utilisés dans la construction des véhicules et la desserte du niveau supérieur des autocars à étage. Ces trois recommandations sont adressées à la DSCR. Je vous prie de trouver ci-dessous les suites que la DSCR prévoit de donner à ces recommandations.

R1 : Dans le cadre de la révision du règlement 107 de la CEE/ONU, soutenir le projet d'imposer la mise en place de détecteurs d'incendie dans les véhicules de transport en commun de personnes. Faire progresser la réflexion concernant la qualification de ces dispositifs ainsi que celles concernant les systèmes d'extinction automatique d'incendie.

Ce point a fait l'objet d'un document (référéncé GRSG-96-22) présenté par l'Allemagne à la 96^{ème} session (du 4 au 8 mai 2009) du Groupe de Travail des Dispositions Générales de Sécurité (GRSG) au sein de l'ONU à Genève. La France a soutenu cette proposition qui consiste à installer des détecteurs d'incendie dans le compartiment moteur et dans le compartiment où est installé le chauffage autonome. Une alarme sonore et visuelle est placée

dans le poste de conduite. Cette proposition a été acceptée et sera intégrée dans le règlement 107. La qualification de ces dispositifs n'a pas été jugée nécessaire par le groupe d'experts.

Les systèmes d'extinction automatique font également l'objet de discussions informelles qui devraient aboutir à un document officiel lors d'une prochaine session.

R2 : Dans le cadre de la révision du règlement 118 de la CEE/ONU, soutenir le projet de renforcement des exigences concernant la tenue au feu des matériaux utilisés dans la construction des véhicules.

Une proposition conjointe de la France et de l'Allemagne, à laquelle la Norvège et la Suède se sont ralliées, a été présentée à la session d'octobre 2009 du GRSG. Cette proposition a pour objet l'obligation de prendre en compte la vitesse de combustion verticale en remplacement de la vitesse de combustion horizontale pour tous les matériaux installés dans le véhicule dans une position autre que horizontale, et la réduction de la vitesse maximale de combustion de 100 mm/min à 75 mm/min. Ce document est référencé ECE/TRANS/WP29/GRSG/2009/14.


R3 : Proposer une modification du règlement 107 de la CEE/ONU visant à imposer deux escaliers pour desservir l'impériale des autocars à étage, comme c'est déjà le cas dans la réglementation nationale.

Le règlement 107 prévoit deux possibilités pour desservir l'impériale des autocars à deux niveaux. La première possibilité est conforme à la réglementation française, c'est-à-dire que les deux niveaux sont reliés par deux escaliers.

La deuxième possibilité consiste à n'avoir qu'un seul escalier communiquant avec le premier niveau et un deuxième escalier communiquant directement avec une porte de secours donnant à l'extérieur du véhicule et pouvant déboucher jusqu'à 1,5 m du sol.

Un examen détaillé des deux options en vigueur depuis 2002 est nécessaire afin de déterminer les avantages et les inconvénients de chacune d'elles en cas d'incendie ou d'accident, pour pouvoir ultérieurement en privilégier une. Une démarche identique est en cours dans un groupe informel piloté par la Pologne dont l'objectif est d'évaluer les conditions d'évacuation actuelles (portes de service, portes de secours, fenêtres de secours et trappes) des transports en commun de personnes. La France veillera à ce que la problématique des véhicules à deux étages soit prise en compte dans les réflexions en cours.

La Préfète, déléguée à la
sécurité et à la circulation routières



Michèle Merli