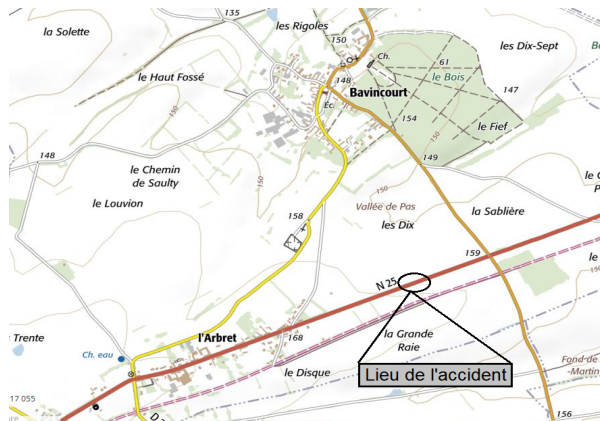
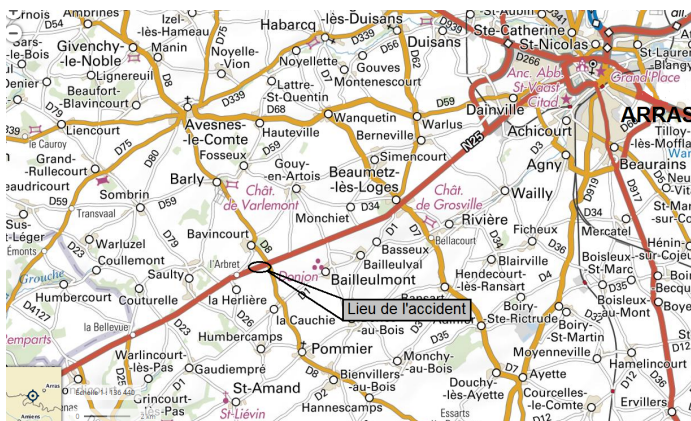


**Fiche de synthèse sur la collision survenue le 14 novembre 2016 sur la RN25
au niveau de la commune de Bavincourt (62) entre un ensemble routier
et un autocar de transport scolaire**

Par décision en date du 15 novembre 2016, une enquête technique a été ouverte sur la collision survenue le 14 novembre 2016, vers 07h45, sur la commune de Bavincourt, dans le Pas-de-Calais, entre un ensemble routier, composé d'un tracteur routier et d'une semi-remorque chargée de betteraves, et un autocar scolaire avec une quinzaine d'adolescents à son bord, circulant sur la route nationale n° 25.



Sous le choc, l'autocar recule de plusieurs mètres et se retrouve perpendiculaire à la chaussée, l'arrière étant positionné dans les champs bordant la RN25.

L'ensemble routier quant à lui se renverse sur la route, perd sa cargaison dont une partie est projetée sur l'autocar brisant plusieurs vitres et blessant des adolescents ; le tracteur routier prend feu quelques minutes après l'accident.



La conductrice et un adolescent assis sur le siège derrière le poste de conduite sont prisonniers des structures métalliques et doivent être désincarcérés. La conductrice décède de ses blessures et l'adolescent est amputé des deux pieds. Une adolescente blessée gravement est rapatriée en urgence dans les services hospitaliers. Les autres adolescents plus légèrement blessés sont secourus sur place.

Le conducteur de l'ensemble routier, projeté de sa cabine, est gravement blessé et échappe à l'incendie du tracteur routier.

Les enquêteurs du BEA-TT se sont rendus sur place. Ils ont examiné les lieux, refait le trajet suivi par l'ensemble routier accidenté et rencontré les services de gendarmerie chargés de l'enquête judiciaire.

Ils ont obtenu communication des documents et pièces du dossier de flagrance et des éléments transmis par le représentant de l'État dans le département.

Il ressort des investigations menées que les circonstances de l'accident sont les suivantes :

- le jour se lève, les conditions météorologiques sont mauvaises ; un brouillard est présent sur la zone ;

- la densité du brouillard permet de distinguer les phares d'un véhicule à quelques dizaines de mètres ;



- la RN25 est une route à double sens, rectiligne en amont et aval de la zone de l'accident, dont chaque voie de circulation a une largeur de 3,5 m ;
- le bas-côté est enherbé, et à l'endroit de l'accident, la route est bordée de quelques arbres, dont le tronc se situe à environ 2,8 m du bord de chaussée ;



- la vitesse maximale autorisée est de 90 km/h ; les chronotachygraphes des véhicules sont détruits, la vitesse respective de chaque véhicule n'est donc pas connue ;
- quelques secondes avant le choc, la conductrice et quelques passagers de l'autocar aperçoivent l'ensemble routier être ou se déporter sur leur voie de circulation ;
- la visibilité réduite ne permet pas d'appréhender le danger de la situation suffisamment tôt ; la conductrice est surprise et ne peut réagir à temps ;
- certains passagers de l'autocar soulignent la soudaineté de l'accident, ayant juste eu le temps de se protéger en se penchant en avant ;
- l'ensemble routier percute l'autocar à l'avant-gauche, repousse l'autocar dans les champs et se renverse.

Aucune anomalie concernant tant les infrastructures que les véhicules n'a été détectée.

Les circonstances de cet accident ne font pas apparaître de facteurs d'ordre technique susceptibles de donner lieu à des recommandations préventives, autres que l'utilisation de systèmes dits de sécurité active dont le but est de prévenir radicalement les accidents au lieu d'en atténuer les effets.

Par l'analyse complète et en permanence de l'environnement des véhicules, ces systèmes permettent d'alerter le conducteur d'un danger, et en dernière limite, dans le cas d'une réaction tardive ou inappropriée de sa part, d'agir, plus rapidement que ne l'aurait fait le conducteur, sur les commandes du véhicule pour éviter une collision imminente.

Cependant ces équipements de sécurité avancés sont en cours de développement par les constructeurs et à l'étude par la Commission européenne préalablement à une révision des règlements relatifs à la sécurité des véhicules qui pourraient les rendre obligatoires.

En conséquence, la présente fiche a été établie aux fins de conclusion de l'enquête.