



15ème législature

Question N° : 40787	De M. Brahim Hammouche (Mouvement Démocrate (MoDem) et Démocrates apparentés - Moselle)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse > La sécurité dans les autocars	Analyse > La sécurité dans les autocars.
Question publiée au JO le : 24/08/2021 Réponse publiée au JO le : 21/12/2021 page : 9055		

Texte de la question

M. Brahim Hammouche attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la sécurité incendie des autocars et notamment ceux qui concernent le transport scolaire. Six ans après le drame de Puisseguin qui a coûté la vie à quarante-trois personnes, les familles et de nombreuses associations de sécurité routière espèrent que la sécurité dans les bus sera rapidement améliorée. L'analyse approfondie du rapport du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre de l'accident (BEA-TT) de juillet 2017 met clairement en évidence de nombreuses lacunes relatives à la sécurité incendie dans les autocars qui pourraient être comblées à moindre frais telles que notamment l'accessibilité des trappes de fumées aux enfants, le positionnement en hauteur des marteaux brise vitres, l'éclairage de secours et le contrôle systématique de la ceinture de sécurité rendue obligatoire depuis 2003. Par ailleurs, l'emplacement du réservoir de l'autocar entre le phare et la roue avant du véhicule, pourtant conforme à la législation en vigueur, pourrait expliquer également l'ampleur de l'incendie qui s'est déclaré dans les secondes qui ont suivi la collision qui fut d'une violence inouïe. La fragilité de certaines cabines a également été pointée du doigt. La norme européenne R 29.03 qui impose que la frappe soit centrée de toutes parts sur les montants de pare-brise afin que le choc soit amorti en cas de collision est en effet trop peu contraignante, à l'instar de la frappe imposée par la norme suédoise qui elle, prévoit *de facto* un pavillon métallique qui forme une réelle coque de protection pour les occupants. Aussi, il lui demande si des mesures de prévention et coercitives vont être prises par le Gouvernement afin de pallier ces manquements à la sécurité incendie des autocars et si les normes déjà en vigueur seront plus contraignantes dans les années à venir afin d'éviter que de tels drames se reproduisent.

Texte de la réponse

En 2017, suite à l'accident de Puisseguin qui a coûté la vie à 43 personnes, le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) a rendu un rapport d'enquête technique sur l'accident. Des recommandations préventives ont été émises relatives au comportement au feu des autocars, au désenfumage et à l'évacuation de ces derniers. Le BEA-TT préconisait de porter au niveau international des modifications réglementaires concernant les règlements de la CEE-ONU n° 107 et n° 118, traitant respectivement des caractéristiques générales de construction des autocars et des autobus, et du comportement au feu et/ou à l'imperméabilité aux carburants ou aux lubrifiants des matériaux utilisés dans la construction de ces véhicules. Les règlements de la CEE-ONU sont élaborés et modifiés au sein de la CEE-ONU à Genève. Plus particulièrement, les règlements n° 107 et n° 118 sont intégrés aux travaux du Groupe réglementaire sécurité générale (GRSG) sous l'égide du WP29, forum mondial pour l'harmonisation de la réglementation des véhicules. Suite au rapport du BEA-TT et dès 2017, les autorités françaises ont demandé la création d'un groupe de travail sur le comportement général des véhicules des catégories

M2 et M3 qui correspondent aux autocars et autobus, en cas d'incendie. Le groupe dénommé BMFE (Behaviour of M2 & M3 general construction in case of Fire Event) est présidé par la France. Ce dernier a pour but d'établir un ou plusieurs projets de proposition de réglementation visant à rendre plus sûrs les véhicules des catégories M2 et M3 en cas d'incendie en améliorant les caractéristiques générales de construction. À la suite de plusieurs sessions, le BMFE s'est entendu sur la nécessité de renforcer les dispositions : - du Règlement ONU n° 118, en particulier en ce qui concerne la toxicité et l'opacité des fumées, leur propagation et leur évacuation ; - du Règlement ONU n° 107, sur les systèmes d'extraction de fumée et de détection d'incendie, les consignes de sécurité, les fonctionnalités relatives à l'ouverture automatique des issues, aux indicateurs lumineux et aux cheminements. Des amendements à ces règlements ont été adoptés par le WP29 de mars 2021. Ces derniers concernent : - l'introduction de nouveaux tests sur l'inflammabilité des matériaux en cas d'utilisation d'adhésifs non connus en association avec les matériaux ; - l'équipement des véhicules d'instructions de sécurité pour l'information des passagers (localisation des issues de secours, extincteurs) ; - le déclenchement d'une alerte incendie au-delà d'une température de référence ; - la possibilité, pour le conducteur, de déclencher simultanément l'ouverture de toutes les portes et l'éclairage de secours. Ces nouvelles dispositions entreront en vigueur sur les nouveaux types de véhicules à partir de septembre 2023 et sur tous les véhicules mis en service, à partir de septembre 2025. Par ailleurs, des travaux sont en cours pour améliorer l'évacuation des passagers en cas d'incendie notamment en améliorant l'efficacité des dispositifs de bris de vitres. Enfin, dans son rapport, le BEA-TT, n'a pas identifié en causes et facteurs associés ni la fragilité de la cabine du tracteur routier ni l'emplacement du réservoir de carburant dans l'autocar. Néanmoins, le règlement de la CEE-ONU n° 34 portant sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie impose depuis mai 2019 que les réservoirs soient installés de manière à être à l'abri des effets d'une collision frontale ou d'une collision survenant à la partie arrière du véhicule. Cette disposition est applicable à toutes les catégories internationales de véhicules.