

# Accident de Millas : la conductrice du car mise en cause par le bureau d'enquête

mercredi 22 mai 2019, par [Thémis](#)

**Le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre a estimé vendredi 17 mai que l'accident de Millas était probablement dû à une défaillance de la conductrice du car, qui n'a pas perçu que le passage à niveau était fermé. Le choc entre le bus scolaire et un TER avait tué six collégiens le 14 décembre 2017.**

L'accident avait fait six morts et dix-sept blessés le 14 décembre 2017. Un an et demi plus tard, le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) a estimé ce vendredi que le « scénario le plus probable » de l'accident de Millas (Pyrénées-Orientales) était la « non-perception par la conductrice du car de l'état fermé du passage à niveau malgré la signalisation en place ».

Selon un rapport public de 100 pages du bureau d'enquêtes, la « cause directe » de cet accident est « le non-arrêt de l'autocar au passage à niveau malgré les feux rouges clignotants et la barrière ». La conductrice du bus, qui tournait à gauche juste avant d'arriver au passage à niveau, a pu ne pas bien voir les feux rouges car elle était absorbée par sa manœuvre dans le virage. Le BEA-TT avance « plusieurs facteurs » à cette « non-perception », dont « la visibilité réduite de la signalisation lumineuse de position » et « l'arrêt des sonneries du passage à niveau au moment où les demi-barrières étaient abaissées ».

La configuration des lieux a également joué un rôle dans cet accident. Le passage à niveau est coincé entre deux carrefours routiers, et « la succession importante de panneaux réglementaires imposée par l'infrastructure (...) nécessite une attention particulièrement soutenue de la part de tout conducteur » l'empruntant, informe le rapport. Cependant, aucun dysfonctionnement des équipements ferroviaires n'a été relevé. Le BEA-TT regrette cependant qu'il n'y ait pas eu de « nouveau diagnostic de sécurité », alors que les infrastructures routières aux abords du passage à niveau ont été modifiées ces dernières années. De plus, une charte de sécurité de 2009 prévoit des inspections régulières. Compte tenu de ces éléments, le Bureau préconise de « renforcer la visibilité de l'état fermé (du) passage à niveau », en améliorant la signalisation et les conditions d'accès.

Selon Le Parisien, « l'origine de cet accident provient d'un freinage tardif de la conductrice de l'autocar », ont affirmé deux experts qui ont analysé le véhicule. Au moment où l'autocar s'est engagé sur le passage à niveau à 12 km/h, le train était « à environ 90 m, à une vitesse d'environ 77 km/h », avance le Bureau. La conductrice du train a alors klaxonné et actionné le freinage d'urgence. Or, il lui aurait fallu plusieurs centaines de mètres pour s'arrêter. Un rapport remis à la juge d'instruction exclut également toute cause mécanique ou météorologique de l'accident.

Le 14 décembre 2017, aux alentours de 16 heures, une rame de TER percute très violemment un autocar scolaire sur un passage à niveau de la commune de Millas, à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Perpignan. Le véhicule, conduit par Nadine O., transportait 23 collégiens. Six d'entre eux sont décédés. Les dix-sept autres avaient été gravement blessés par le choc. Les 25 passagers du TER, conduit par une stagiaire selon des informations du groupe M6, en sont quant à eux ressortis indemnes.

Suite à l'accident, trois enquêtes avaient été ouvertes : une enquête judiciaire, pour éclaircir les circonstances du drame, une enquête interne à la SNCF, et une enquête technique menée par le BEA-TT. C'est cette dernière qui rapporte, ce vendredi 17 mai, une défaillance de Nadine O., la conductrice de l'autocar. En décembre 2017, elle avait été mise en examen pour homicide involontaire, et placée sous contrôle judiciaire avec interdiction de conduire. La conductrice a, de son côté, toujours affirmé que les barrières du passage à niveau étaient levées. « Elle m'a dit que rien n'interdisait de passer, (...) qu'elle n'a

eu aucun malaise, aucune panne du véhicule », avait précisé à France 3 son patron. Pourtant, « l'hypothèse d'une demi-barrière du train fermée à l'arrivée de l'autocar est privilégiée », indique le rapport du Bureau.

En avril dernier, des pièces du dossier d'instruction mettaient déjà en cause Nadine O. pour sa prise depuis 7 ans d'Imovane, un médicament contre l'insomnie aux propriétés sédatives et anxiolytiques fabriqué par Sanofi. Le laboratoire avait indiqué, selon Franceinfo, que son emballage « comporte un pictogramme rouge de niveau 3 considéré comme le niveau le plus élevé ». Sanofi avait également précisé que l'Imovane « peut influencer de façon conséquente l'aptitude à conduire, avec des risques de somnolence, un allongement du temps de réaction et la diminution de la vigilance ». Il peut également provoquer « une conduite automatique avec amnésie post-événementielle ». L'Imovane est en conséquence incompatible avec la conduite d'un véhicule.

**Source : Le Figaro**

**Publié le 17 mai 2019**