

BEA-TT

Bureau d'Enquêtes
sur les Accidents de
Transport Terrestre

les rapports

Rapport d'enquête technique
sur la collision survenue entre un train
et un convoi exceptionnel
le 18 octobre 2006
au passage à niveau n°18 à Domène (38)

décembre 2007



Conseil Général des Ponts et Chaussées

Le 12 décembre 2007

**Bureau d'Enquêtes sur les Accidents
de Transport Terrestre**

Affaire n°BEATT-2006-010

**Rapport d'enquête technique
sur la collision entre un convoi exceptionnel et un train
survenue le 18 octobre 2006
au passage à niveau n°18 à Domène (38)**

Bordereau documentaire

Organisme (s) commanditaire (s) : Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables ; MEDAD

Organisme (s) auteur (s) : Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre ; BEA-TT

Titre du document : rapport d'enquête technique sur la collision entre un convoi exceptionnel et un train survenue le 18 octobre 2006 au passage à niveau n°18 à Domène (38)

N°ISRN : EQ-BEATT--07-12-FR

Proposition de mots-clés : Accident, transport exceptionnel, passage à niveau, réglementation, obligation, procédure

Avertissement

L'enquête technique faisant l'objet du présent rapport est réalisée dans le cadre du titre III de la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002, et du décret n°2004-85 du 26 janvier 2004, relatifs aux enquêtes techniques après accident ou incident de transport terrestre.

Cette enquête a pour seul objet de prévenir de futurs accidents, en déterminant les circonstances et les causes de l'évènement analysé, et en établissant les recommandations de sécurité utiles. Elle ne vise pas à déterminer des responsabilités.

Sommaire

Glossaire.....	7
Résumé.....	9
1- Constats immédiats et organisation de l'enquête.....	11
1.1- L'accident.....	11
1.2- Secours et bilan.....	11
1.3- Engagement et organisation de l'enquête.....	11
2- Compte rendu des investigations effectuées.....	13
2.1- Résumé des témoignages.....	13
2.2- Rappel de la procédure d'autorisation des transports exceptionnels.....	13
2.2.1- Choix de l'itinéraire et points singuliers.....	13
2.2.2- Franchissement des passages à niveau et intervention de la SNCF.....	14
2.2.3- Intervention de la police et de la gendarmerie.....	14
2.3- Nature et itinéraire du convoi, infrastructure routière au lieu d'accident.....	15
2.3.1- Nature du convoi, ensemble routier accidenté.....	15
2.3.2- Itinéraire du convoi et traversée de Domène.....	15
2.3.3- Voirie au niveau du PN 18.....	16
2.4- La ligne SNCF Grenoble – Montmélian et le PN 18.....	17
2.4.1- État des lieux.....	17
2.4.2- Le franchissement du PN 18 par les convois exceptionnels.....	17
2.5- Entreprise en charge de ce transport exceptionnel.....	17
2.6- Arrêté d'autorisation individuelle.....	18
3- Déroulement reconstitué de l'accident.....	19
3.1- Engagement du convoi sur le passage à niveau.....	19
3.2- L'accident.....	19
3.3- Alerte et secours.....	20
3.4- Risques encourus.....	20
4- Analyse des causes et facteurs associés.....	21
4.1- Respect des obligations réglementaires et sanction des contrevenants.....	21
4.1.1- Rappel des faits.....	21
4.1.2- Orientations pour la prévention.....	22
4.2- Forme de l'arrêté d'autorisation individuelle et suivi de son exécution.....	22
4.2.1- Franchissement des PN, cas du PN 18 à Domène.....	22
4.2.2- Instruction de la demande et forme de l'arrêté d'autorisation individuel.....	22
4.2.3- Orientations pour la prévention.....	23
5- Conclusions et recommandations.....	25

5.1- Identification des causes.....	25
5.2- Recommandations préventives.....	25

ANNEXES.....27

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête.....	29
Annexe 2 : Réglementation des transports exceptionnels.....	30
Annexe 2.1 – les principes.....	30
Annexe 2.2 – Catégories de transports exceptionnels.....	30
Annexe 3 : Documents joints à l'arrêté.....	32
annexe 3-1 : Premier feuillet de la demande Van Der Vlist Speciaal.....	32
annexe 3-2 : Avis joint à l'arrêté d'autorisation individuelle sur la traversée de Domène.....	33
Annexe 4 : Documents rédigés après l'accident sur la traversée de Domène.....	34
Annexe 4.1 : Note d'information sur la traversée de Domène diffusée aux transporteurs.....	34
Annexe 4.2 - Nouvelle fiche relative à la traversée de Domène annexée aux arrêtés d'autorisation individuelle.....	35
Annexe 5 : Documents sur le lieu de l'accident.....	37
Annexe 5-1 : Photographies du PN.....	37
Annexe 5-2 : Photographie aérienne.....	38
Annexe 5.3 : Plan du contournement de Domène.....	39
Annexe 6 : Photographies de l'accident.....	40

Glossaire

- **Bissel** : Essieu porteur capable de s'orienter par rapport au châssis du véhicule pour faciliter l'inscription dans les courbes.
- **Convoi exceptionnel** : Est considéré comme transport exceptionnel, le transport ou la circulation de marchandises, engins ou véhicules ne respectant pas les limites réglementaires définies dans le code de la route en raison de leurs dimensions ou/et de leur masse.
- **DDE** : Direction Départementale de l'Équipement
- **Moment d'un PN** : Produit du nombre de trains circulant par le nombre de véhicule routier, sur une période de 24 heures
- **SAL4** : Passage à niveau automatique à 4 demi-barrières
- **TMJA** : Trafic Moyen Journalier Annuel

Résumé

Le mercredi 18 octobre 2006 à 13 heures 05, le train TER n° 885717 circulant sur la ligne de Grenoble - Montmélian a heurté un convoi exceptionnel* qui franchissait le PN n°18, rue de l'Industrie à Domène (38). L'accident n'a provoqué aucune victime, mais a occasionné des dégâts sur les matériels impliqués.

La cause directe de l'accident est la présence d'un convoi exceptionnel manoeuvrant sur l'emprise du passage à niveau alors que les voies étaient ouvertes en régime normal de circulation des trains.

L'entreprise chargée de ce transport n'a pas respecté les obligations réglementaires relatives au franchissement des passages à niveau par les convois exceptionnels. Ces manquements, en particulier le défaut d'information préalable de la SNCF, n'ont pas permis à celle-ci d'indiquer au transporteur le créneau horaire dans lequel il était possible de franchir le PN, ni de protéger la traversée routière par activation de la procédure d'interception temporaire de circulation des trains qui se présenteraient dans la zone. De même, les forces de l'ordre n'ont été pas prévenues et n'ont pu être présentes lors des manoeuvres.

Le manquement à ces obligations n'est actuellement pas contrôlé et les sanctions éventuelles sont faibles.

En vue de prévenir de tels risques, les trois recommandations formulées visent à mettre en oeuvre un système de contrôle-sanction plus rigoureux des transports exceptionnels ainsi que l'obligation, pour les transporteurs, de pouvoir justifier du respect des prescriptions qui leur sont imposées par l'arrêté d'autorisation individuel notamment concernant le franchissement des points singuliers.

* Terme figurant dans le glossaire

1- Constats immédiats et organisation de l'enquête

1.1- L'accident

Le mercredi 18 octobre 2006 à 13 heures 05, le train TER n° 885717 circulant sur la ligne de Grenoble - Montmélian a heurté un convoi exceptionnel qui franchissait le PN n°18, rue de l'industrie à Domène (38). Pour le TER qui circulait en direction de Montmélian la voie était libre ; malgré le freinage d'urgence déclenché dès qu'il a vu l'obstacle, son conducteur n'a pu arrêter le train avant le convoi qui occupait sa voie.

1.2- Secours et bilan

Les agents SNCF ont immédiatement donné l'alerte et les secours sont intervenus rapidement.

Aucune des personnes impliquées dans cet accident (voyageurs et personnel SNCF présent à bord du train, personnel du convoi exceptionnel) n'a été blessée. En revanche, les dégâts matériels sur les véhicules (motrice du TER, remorque du convoi exceptionnel) ont été importants. L'exploitation de la ligne ferroviaire a pu reprendre rapidement.

1.3- Engagement et organisation de l'enquête

Par décision en date du 23 octobre 2006, le directeur du BEA-TT a ouvert une enquête technique sur cet accident ; cette enquête est réalisée dans le cadre du titre III de la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002, et du décret n°2004-85 du 26 janvier 2004, relatifs aux enquêtes techniques après accident ou incident de transport terrestre.

Les enquêteurs ont travaillé en liaison avec les responsables des services concernés, la SNCF, la DDE* 38, la brigade de gendarmerie et les services administratifs chargés de suivre et contrôler l'activité des transports exceptionnels ; ils ont ainsi pu avoir accès à toutes les pièces nécessaires à l'analyse de cet accident.

* Terme figurant dans le glossaire

2- Compte rendu des investigations effectuées

2.1- Résumé des témoignages

Les informations recueillies par la gendarmerie et les agents de la DDE 38, ainsi que la relation des faits par les agents SNCF présents dans le train, permettent de préciser les circonstances de l'accident :

- Le convoi exceptionnel n'a pas pu franchir le PN en un seul mouvement et a dû entreprendre une manoeuvre,
- le signal du PN s'est déclenché et les barrières se sont abaissées, alors que le convoi était encore engagé sur la voie ferrée de circulation normale dans le sens Grenoble vers Montmélian,
- le train est arrivé, a percuté l'arrière de la remorque du convoi et s'est arrêté 200 mètres plus loin.

2.2- Rappel de la procédure d'autorisation des transports exceptionnels

Les convois routiers exceptionnels sont ceux qui ne respectent pas les limites générales du code de la route en raison de leurs dimensions ou de leur masse. Leur circulation est réglementée par l'arrêté interministériel du 4 mai 2006 qui distingue trois catégories :

Caractéristiques du convoi	1^{ère} catégorie	2^{ème} catégorie	3^{ème} catégorie
Longueur (en mètres)	≤ 20	$20 < L \leq 25$	> 25
Largeur (en mètres)	≤ 3	$3 < I \leq 4$	> 4
Masse totale (en kg)	$\leq 48\ 000$	$48\ 000 < M \leq 72\ 000$	$\geq 72\ 000$

La caractéristique la plus forte détermine la catégorie du convoi.

Par ailleurs, cet arrêté définit les contraintes de principe qui s'imposent à la circulation de ces convois ainsi que la procédure à suivre et les formalités à accomplir par les transporteurs souhaitant exécuter un tel transport. Les demandes sont instruites par les DDE des départements traversés et font l'objet, lorsqu'elles sont acceptées, d'un arrêté préfectoral (du département d'où part le convoi) d'autorisation individuelle pour un ou plusieurs voyages.

2.2.1- Choix de l'itinéraire et points singuliers

Pour le choix des itinéraires, la direction de la circulation et de la sécurité routière met à la disposition des pétitionnaires deux cartes nationales répertoriant les itinéraires de catégorie 1 et ceux de catégorie 2. Une carte locale vient compléter, dans chaque département en tant que de besoin, ces données nationales pour les transports de catégorie 1 ou 2, effectués à l'intérieur du département, mais également pour ceux de catégorie 3, lorsque l'activité transport exceptionnel dans le département le nécessite, ce qui est le cas de l'Isère.

C'est aux pétitionnaires qu'il revient d'étudier leurs itinéraires, au vu de ces cartes de référence et en fonction des spécificités de leur convoi et des caractéristiques des voies qu'ils proposent d'emprunter et de formuler leur demande d'autorisation.

Sur la base de ces propositions d'itinéraire, les services instructeurs instruisent le dossier et formulent leurs avis avec indication d'éventuelles obligations particulières liées à certaines portions d'itinéraires, avis qui seront intégrés à l'arrêté préfectoral d'autorisation individuelle.

Notons enfin que, concernant ces obligations particulières, elles peuvent avoir un caractère permanent pour certaines catégories de transport ou être spécifiques au convoi traité en raison de ses particularités. Dans tous les cas, ces obligations sont intégrées à l'arrêté et lorsqu'elles portent sur une portion d'itinéraire concernant plusieurs gestionnaires d'infrastructure (Commune, Département, Etat, SNCF...), elles résultent toujours d'une concertation préalable entre ces gestionnaires.

2.2.2- Franchissement des passages à niveau et intervention de la SNCF

Concernant, en particulier, le franchissement des passages à niveau, l'arrêté interministériel du 4 mai 2006 précise les conditions applicables. Les caractéristiques du convoi (longueur, vitesse de circulation...) doivent lui permettre de franchir les passages à niveau dans les délais maxima suivants :

- 20 secondes lorsque le passage à niveau est gardé par un agent,
- 7 secondes dans le cas contraire.

En régime normal de circulation des trains, pour un convoi qui s'engage sur un PN alors qu'aucune alerte (visuelle, signalétique ou autre) n'indique l'arrivée d'un train, ces délais garantissent qu'aucun train ne se présentera sur le PN au cours de la manoeuvre de franchissement.

L'arrêté précité précise également que, « lorsque ces conditions ne peuvent être remplies, il appartient au transporteur :

- de soumettre le programme de circulation de son convoi, au minimum huit jours ouvrés avant son passage, au service régional ou local de l'exploitant ferroviaire qui définira les mesures de sécurité nécessaires et les conditions spécifiques de franchissement des passages à niveau concernés,
- de prendre contact, au minimum deux jours ouvrés avant le passage du convoi, avec l'exploitant ferroviaire régional ou local, afin de lui permettre de prendre les mesures de sécurité prévues et de fixer les conditions de franchissement du passage à niveau (horaire, présence d'un agent..). »

Concernant cette seule difficulté des délais de franchissement (nonobstant les autres difficultés éventuelles : gabarit, équipements,...), la SNCF est généralement conduite d'une part, à fixer une plage horaire de franchissement, hors circulation de trains, laissant au convoi le temps qui lui est nécessaire pour franchir le PN et d'autre part, à protéger la traversée routière par activation temporaire d'une procédure d'interception de circulation des trains dans la zone. Enfin, elle dépêche un agent sur place pour superviser la manoeuvre de franchissement.

Enfin, l'article 12 précise : « Les frais occasionnés par ces consultations et la mise en oeuvre des mesures sont à la charge du permissionnaire. »

Au regard de ces dispositions générales, notons que dans le présent cas du PN 18 de Domène, qui n'est pas gardé et dont le franchissement est difficile, le contact préalable avec l'exploitant SNCF est imposé dans l'arrêté préfectoral d'autorisation individuelle pour les convois de grandes dimensions.

2.2.3- Intervention de la police et de la gendarmerie

Dans son article 13 l'arrêté interministériel précise : « Dans le cas d'une gêne locale importante, où la circulation du convoi ne peut se faire sans arrêt notable de la circulation, le passage du convoi doit être accompagné de la mise en oeuvre de mesures locales de circulation nécessaires précisées dans l'autorisation individuelle, sous le contrôle des forces de l'ordre et avec l'assistance des services techniques spécialisés. ». Tel était le cas pour le franchissement du PN 18 par le transport en cause dont l'arrêté préfectoral d'autorisation individuelle imposait un contact préalable avec la gendarmerie et la police municipale.

2.3- Nature et itinéraire du convoi, infrastructure routière au lieu d'accident

2.3.1- Nature du convoi, ensemble routier accidenté

L'ensemble routier accidenté était constitué des éléments suivants :

- Un véhicule tracteur de 8,15 mètre de long avec quatre essieux, dont bissel* intégré deux essieux,
- une remorque de 25,50 mètres de long avec six essieux (2 à l'avant et 4 à l'arrière).

La charge transportée, un générateur de 54 tonnes, était posée sur le plateau surbaissé de la remorque entre les trains d'essieux.

Les dimensions de l'ensemble étaient les suivantes : longueur des véhicules assemblés 29,75 mètres, largeur 4,30 mètres, hauteur 4,30 mètres, poids 102,5 tonnes.

Du fait de ses caractéristiques, le convoi était classé en 3^{ème} catégorie selon les critères rappelés au § 2.2 ci-dessus.

Deux voitures d'accompagnement encadraient le convoi.

2.3.2- Itinéraire du convoi et traversée de Domène

L'itinéraire autorisé en France pour ce convoi venant d'Italie et se rendant en Allemagne correspondait à celui demandé par la société VAN DER VLIST SPECIAAL qui assurait ce transport. Notons que le choix de cet itinéraire par la France résulte de l'impossibilité de traverser la Suisse où ce type de convoi n'est pas autorisé.

Après son entrée en France à Modane (Savoie) par le tunnel du Fréjus, il devait traverser 7 départements - Savoie (73), Isère (38), Ain (01), Saône-et-Loire (71), Jura (39), Doubs (25), Haute-Saône (70), Belfort (90) et Haut-Rhin (68) - pour sortir à Chalampé dans le Bas-Rhin (67).

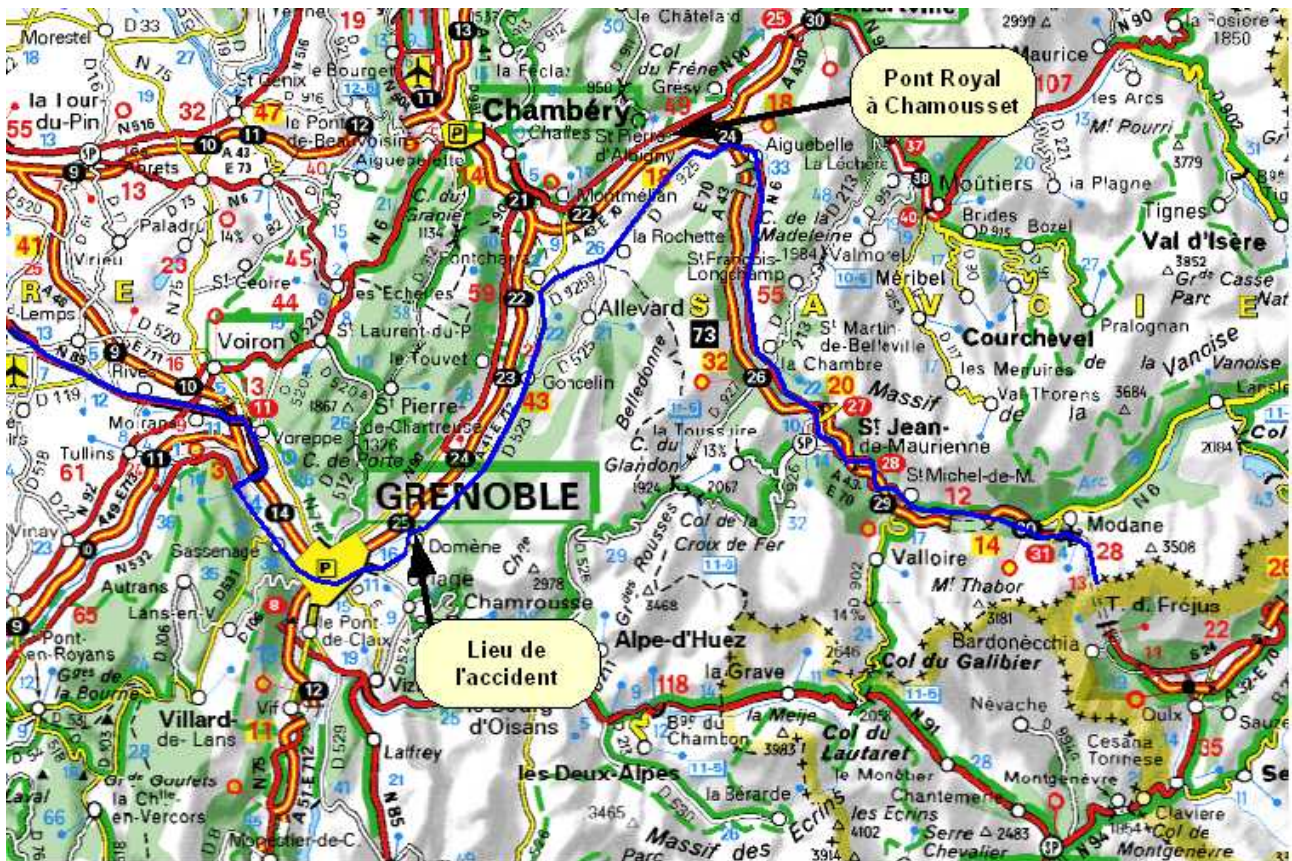
Pour la section allant de Modane à Grenoble, l'itinéraire, demandé et autorisé, passait par la RD1006 (ex RN6, vallée de la Maurienne), la RD925 et la RD523 dans le département de l'Isère pour rejoindre Grenoble en longeant la rive gauche de l'Isère.

Notons, à cet égard, qu'il existe un autre itinéraire départemental de catégorie 3, qui au sortir de la vallée de la Maurienne, rejoint la RD1090 (ex RN 90) sur la rive droite de l'Isère et rejoint Grenoble plus au nord. Toutefois, ce second itinéraire ne peut être autorisé à des convois de fort tonnage, ce qui était le cas, en raison des limites de charges d'un ouvrage sur l'Isère (Pont Royal à Chamousset).

C'est la raison pour laquelle l'itinéraire de catégorie 2 par la RD523, entre la Savoie et l'Isère, est assez régulièrement autorisé, après analyse au cas par cas par les services instructeurs, pour des convois de catégorie 3 de fort tonnage.

Sur la carte ci-après, le tracé bleu indique l'itinéraire du convoi depuis son entrée en France jusqu'à la sortie de l'agglomération grenobloise.

* Terme figurant dans le glossaire



Sur ce parcours, les convois de catégories 1 et 2 traversent le centre de Domène par la RD523. En revanche, les convois classés en catégorie 3 en raison de leurs dimensions (longueur et largeur), ne peuvent traverser la ville et doivent la contourner par la zone industrielle en empruntant les voies suivantes (voir annexe 5.3) :

- RD11k jusqu'au carrefour Jean Moulin,
- rue Aristide Bergès (voirie communale),
- rue de l'Industrie (voirie communale),
- passage à niveau n° 18, lieu de l'accident, sur la ligne SNCF Grenoble-Montmélian,
- rue des Sports (RD11g),
- retour sur la RD523.

Les conditions du passage sur cette portion d'itinéraire ont fait l'objet d'une concertation entre la SNCF, les services de la ville de Domène et la direction départementale de l'équipement de l'Isère. Ces conditions et les obligations qui en résultent pour le transporteur sont jointes, sous forme d'une fiche à en-tête de la DDE 38, aux arrêtés relatifs aux transports exceptionnels de catégorie 3 empruntant cet itinéraire (voir commentaire sur cette fiche au § 2.6 et copie en annexe 3.2).

2.3.3- Voirie au niveau du PN 18

Le passage à niveau n°18 où s'est produit l'accident, est situé à proximité d'un carrefour routier où aboutissent quatre rues : d'une part, les rues des Sports et de la Gare en prolongement l'une de l'autre et longeant la voie ferrée, et d'autre part, la rue de l'Industrie et la rue de la Métallurgie également en prolongement l'une de l'autre.

L'itinéraire du convoi se décomposait ainsi que suit (cf annexes 5.2 et 5.3):

- arrivée par la rue de l'Industrie,
- traversée du PN 18,
- passage dans le carrefour,

- rue des Sports à droite.

La largeur de la voie carrossable sur l'emprise du PN est de 7 mètres. La distance entre barrières en sortie de PN est d'environ 9 mètres. La largeur de la rue des Sports entre la barrière du PN et la façade de l'immeuble dans l'angle du carrefour est de 15 mètres (voir annexes 5.1 et 5.2).

2.4- La ligne SNCF Grenoble – Montmélian et le PN 18

2.4.1- État des lieux

La ligne Grenoble – Montmélian est à deux voies de circulation et supporte un trafic moyen de 51 trains par jour. La vitesse de référence sur la section concernée est de 140 km/h.

Le PN 18, de type SAL4* (quatre demi-barrières automatiques), est situé à 200 mètres de la gare de Domène. Son emprise sur la voie routière est d'environ 22 mètres et comprend :

- les deux voies de la ligne Grenoble – Montmélian,
- un aiguillage depuis l'une de ces voies en direction de voies de garage et de desserte industrielle,
- une troisième voie de desserte d'un établissement industriel.

Avec un trafic routier sur la rue de l'industrie de 2 189 (TMJA*), le moment* de ce PN est de 111 639. Il n'est pas classé parmi les PN préoccupants.

2.4.2- Le franchissement du PN 18 par les convois exceptionnels

L'itinéraire de contournement de Domène par le PN 18 est emprunté par des convois exceptionnels de catégorie 3 avec une fréquence de l'ordre de 1 par mois. Entre juin et octobre 2006, dans quatre cas, la SNCF, avisée de ces passages, a mis en place la procédure de protection décrite plus haut en 2.2.2.

En raison de l'exiguïté des lieux et des dimensions du convoi, le franchissement du PN exigeait des manoeuvres précises et longues impliquant la mise en place par la SNCF de la procédure précitée. Rappelons que les manoeuvres du convoi restent de la seule responsabilité du convoyeur qui connaît les capacités manoeuvrières de ses véhicules en fonction de leurs équipements (bissel, essieux directeurs...) et que celui-ci, conformément à la fiche sur la traversée de Domène aurait dû prendre contact avec la SNCF(voir § 2.6 et annexe 3.2).

Depuis cet accident, le suivi mis en place de conserve par la SNCF et la DDE 38 a permis de répertorier treize autorisations, sur un an, pour des convois de catégorie 3 devant emprunter ce passage à niveau. Sur ce nombre, six ont pris contact avec la SNCF pour préparer ce franchissement. Concernant les sept autres autorisations non suivies de prise de contact avec la SNCF, il n'est pas possible de préciser si la réalisation de ces transports a été abandonnée, si elle a été reportée ou si les convois sont passés sans que la SNCF n'ait été prévenue.

2.5- Entreprise en charge de ce transport exceptionnel

La société VAN DER VLIST SPECIAAL est une entreprise de transport néerlandaise. Elle intervient régulièrement en France pour effectuer des transports exceptionnels.

Il est à noter que le service instructeur du département de l'Isère instruit chaque année entre 200 et 300 demandes d'autorisation individuelle déposées par cette société. Sur ce nombre de demandes qui concernent les divers itinéraires possibles du département, la répartition entre catégories est estimée à 40% pour la catégorie 2 et 60% pour la catégorie 3.

* Terme défini au glossaire

Le volume important d'activité en France de cette société laisse supposer qu'elle est parfaitement informée des dispositions juridiques françaises relatives aux transports exceptionnels et qu'elle y dispose d'une organisation conséquente. Le fait que, concernant le cas examiné, elle n'ait pas eu recours à un bureau d'études pour étudier l'itinéraire objet de sa demande d'autorisation, mais qu'elle l'ait établi elle-même, vient corroborer ce dernier point.

Néanmoins, cette société est connue des services français, locaux et centraux, chargés d'instruire les demandes de transports exceptionnels ou de contrôle des transports, pour les nombreuses infractions relevées à son encontre sur le territoire français, au rang desquelles on peut citer :

- non respect de la réglementation sociale européenne (temps de conduite et de repos) : une infraction par an depuis 2005,
- non respect de la réglementation transport (défaut de lettre de voiture) : 4 infractions en 2006,
- non respect de dispositions du code de la route : 7 infractions en 2006 (notamment surcharge et non respect des conditions prévues dans l'arrêté préfectoral "transports exceptionnels").

Ce comportement peu respectueux des dispositions qui, en France, régissent l'activité des transports exceptionnels ne semble pas avoir changé après l'accident analysé ici puisque, sur les dix mois suivants, cette entreprise est encore citée 4 fois pour non respect de l'arrêté d'autorisation ou déclaration fautive en vue d'obtenir une autorisation.

2.6- Arrêté d'autorisation individuelle

La demande a été déposée par la société VAN DER VLIST SPECIAAL le 03 août 2006, pour un convoi exceptionnel de catégorie 3, pour les caractéristiques et sur l'itinéraire présenté plus haut. Après instruction par les DDE des 9 départements traversés, l'arrêté délivrant l'autorisation individuelle pour ce transport a été pris le 12 octobre 2006 par le préfet du département entrant (Savoie) pour l'ensemble de l'itinéraire Modane – Chalampé. Cet arrêté intègre les avis et obligations formulés par les services instructeurs pour effectuer ce transport.

L'arrêté reprend dans son article 5.5 les conditions de franchissement des voies ferrées. Une fiche relative aux obligations particulières concernant la traversée de Domène, jointe à l'arrêté, vient préciser ces conditions, notamment pour le franchissement du PN 18. Cette fiche indique explicitement (annexe 3.2) que le transporteur, tenu, d'une manière générale, d'avoir reconnu l'itinéraire qu'il propose, doit prévenir la SNCF, la gendarmerie et la police municipale deux jours ouvrés avant son passage.

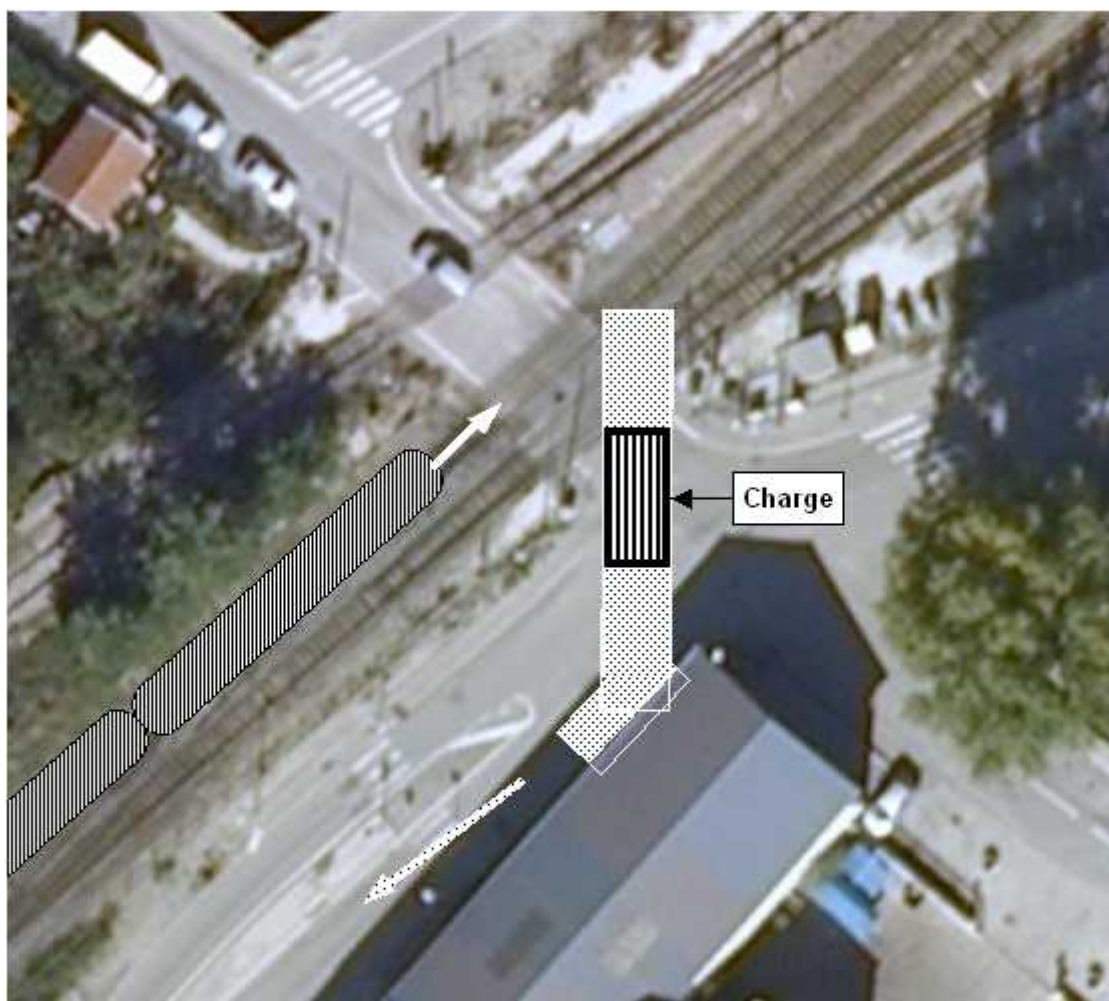
En fait, précisons que les contacts gendarmerie et police municipale sont considérés comme redondants. En effet, sur le territoire de la commune pour une intervention de voirie, la police municipale est compétente et il n'est pas utile que la gendarmerie se déplace. Toutefois pour des raisons de permanence téléphonique, le contact gendarmerie a été maintenu. La gendarmerie confirme d'ailleurs ne pas intervenir sur ces franchissements mais seulement la police municipale. Aucun suivi n'est fait sur ces interventions.

Rappelons, enfin, que la société VAN DER VLIST SPECIAAL, compte tenu de son volume d'activité « transport exceptionnel », particulièrement dans le département de l'Isère, est un professionnel averti et informé des procédures, des documents réglementaires attachés à l'arrêté d'autorisation individuelle ainsi que des obligations relatives au franchissement des PN.

3- Déroulement reconstitué de l'accident

3.1- Engagement du convoi sur le passage à niveau

Lorsque le convoi se présente le 18 octobre 2006 vers 13 heures, les conditions météorologiques sont bonnes et aucune particularité de circulation n'est à signaler. Les organismes (SNCF, Gendarmerie et police municipale de Domène) qui, aux termes de l'arrêté d'autorisation, auraient dû être prévenus du passage de ce convoi, ne l'ont pas été et ne sont pas représentés sur les lieux. Le convoi s'engage sur le passage à niveau et se trouve dans l'obligation de manoeuvrer pour le franchir alors qu'il occupe l'emprise des voies ferrées. Au cours de la manoeuvre, le signal du passage à niveau se déclenche et les barrières s'abaissent sur le convoi. A cet instant, le convoi n'a pas fini de franchir le PN et l'arrière de la remorque occupe en partie la voie où arrive le TER, comme schématisé ci-dessous.



Reconstitution de la situation quelques dixièmes de seconde avant le choc :

- * Le train, en freinage d'urgence, arrive à 85 km/h
- * La charge est sortie du PN, mais l'arrière de la remorque du convoi est bloqué sur les voies.
- * Le tracteur se trouve sous le surplomb du toit du bâtiment.

3.2- L'accident

Le conducteur du train, qui circulait à 139 km/h, a vu l'obstacle alors qu'il était à environ 500 mètres du PN et a déclenché le freinage d'urgence. Les personnes présentes dans la cabine de

conduite se sont mises à l'abri dans le compartiment voyageurs en prévenant ceux-ci de s'allonger et de se protéger.

Le train a heurté l'arrière de la remorque (à 1,50 mètres de son extrémité) à une vitesse, estimée de 85 km/h et a poursuivi sans dérailler pour s'arrêter environ 200 mètres après le point de collision.

Sous le choc, la partie arrière de la remorque s'est désarticulée et celle du plateau portant la charge s'est affaissé sur le sol, la charge restant en place.

3.3- Alerte et secours

Les agents SNCF ont immédiatement donné l'alerte et permis une mise en oeuvre rapide des moyens de sécurisation du périmètre (intervention de la gendarmerie et suspension du trafic sur ligne par la SNCF).

Le transbordement par car des voyageurs a été pris en charge par le Centre Régional Voyageurs de la SNCF.

Le dégagement des voies a été opéré en deux temps. Dès 16h50, la libération de la voie 1 a permis de reprendre l'exploitation de la ligne en mode dégradé avec une voie unique temporaire. Après enlèvement de la remorque et de son chargement qui engageaient la voie 2, et réalisation des réparations de la voie et des équipements du PN, l'exploitation de ligne en régime normal (deux sens, vitesse normale) a pu reprendre à 18h05.

3.4- Risques encourus

Observons que les risques encourus dans une telle manoeuvre d'occupation des voies sous circulation sont très importants. Si la charge du convoi s'était trouvée sur la voie de circulation du train à l'instant du choc, les conséquences auraient, sans doute, été beaucoup plus graves.

4- Analyse des causes et facteurs associés

L'analyse des circonstances qui ont conduit à cet accident, met en lumière deux facteurs, liés au respect des obligations réglementaires s'appliquant aux transports exceptionnels et à la forme de l'arrêté qui les notifie, susceptibles de donner lieu à des recommandations préventives.

4.1- Respect des obligations réglementaires et sanction des contrevenants

4.1.1- Rappel des faits

L'arrêté préfectoral, pris le 12 octobre 2006, précise que le permissionnaire doit procéder ou faire procéder à une reconnaissance de l'itinéraire.

Pour la traversée de Domène, ce même arrêté indique l'obligation pour le transporteur de prévenir la SNCF 48 heures avant son passage et donne les références téléphoniques du service SNCF concerné ainsi que ceux des autres acteurs locaux à prévenir dans les mêmes délais (gendarmerie de Domène et police municipale).

Notons par ailleurs que, dans le cas précis de ce PN, cette procédure d'information de la SNCF ne semble habituellement pas poser de problème puisque, à quatre reprises dans les quatre mois précédents, elle a parfaitement fonctionné.

La société en cause, compte tenu de son volume important d'activité en France et particulièrement dans ce secteur géographique, connaît bien les procédures d'autorisation et n'ignore pas les obligations propres à l'itinéraire qu'elle a elle-même choisi. Or, il apparaît que le transporteur a organisé son voyage sans tenir compte d'aucune de ces obligations. Au surplus, les antécédents, présentés plus haut, montrent qu'il est coutumier d'infractions de diverses natures dans ce même domaine des transports exceptionnels.

Un tel comportement transgressif met en lumière le caractère manifestement non dissuasif, pour le permissionnaire, du système de sanctions existant suite aux nombreux constats d'infractions dont il a été l'objet.

Précisons, à titre d'exemple, que le transporteur étranger qui ne respecte pas les prescriptions d'une autorisation de transport exceptionnel ne doit verser immédiatement qu'une consignation d'un montant de 135 € porté à 750 € dans les cas les plus graves, dépassement du gabarit ou de la masse autorisée de plus de 20% (articles L.121-4 et R.433-1 du code de la route, arrêté du 19 décembre 2001). La possibilité juridique d'immobilisation du véhicule, qui pourrait constituer une dissuasion efficace pour le transporteur, reste sur le terrain très théorique compte tenu notamment de la difficulté de trouver un espace de stationnement de taille suffisante.

Dans le cas examiné et s'agissant d'une entreprise étrangère, le risque était pour elle une première consignation de 135 € pour non-respect de l'obligation de prendre contact avec la SNCF définie dans l'arrêté préfectoral d'autorisation individuelle (III de l'article R.433-1 du code de la route) et une seconde d'un montant identique pour un arrêt sur passage à niveau (article R.417-9 du code de la route).

Dans ces conditions, il peut paraître « rentable » pour l'entreprise de s'affranchir du respect des règles de sécurité fixées par l'arrêté d'autorisation individuelle. L'infractionnisme habituel constaté pour l'entreprise concernée semble à cet égard significatif.

4.1.2- Orientations pour la prévention

En vue d'améliorer la sécurité de circulation des convois exceptionnels, il paraît nécessaire de rendre leurs contrôles plus dissuasifs pour les entreprises qui les exécutent.

Recommandation R1 (DSCR) : Etudier et mettre en place un renforcement des sanctions des infractions commises par les entreprises de transports exceptionnels en vue de les dissuader d'enfreindre les règles de sécurité et de procédure qui leur sont notifiées.

4.2- Forme de l'arrêté d'autorisation individuelle et suivi de son exécution

La procédure d'instruction des demandes d'autorisation individuelle de transport exceptionnel et les obligations générales pour le transporteur sont clairement définies par l'arrêté interministériel du 4 mai 2006.

L'arrêté d'autorisation individuelle pris au terme de l'instruction du présent cas, décrit de manière explicite dans son contenu les obligations générales et particulières qui s'imposent au permissionnaire. Cependant, le document, avec les avis particuliers sur les points singuliers, est complexe dans sa forme, et ne comporte pas de dispositif de suivi de la mise en oeuvre des mesures préparatoires que doit prendre le pétitionnaire pour certains franchissement.

4.2.1- Franchissement des PN, cas du PN 18 à Domène

Concernant les autorisations de franchissement des PN par les convois exceptionnels assorties d'une obligation de contact avec l'exploitant ferroviaire, bien qu'il n'y ait pas de suivi statistique exploitable en la matière, la SNCF fait état de nombreux manquements (constat au niveau national) à ces obligations.

Le relevé fait depuis la date de l'accident sur le PN 18 de Domène (§ 2.4.2) indique effectivement un déficit, sans pouvoir précisément l'attribuer à un manquement.

La fiche sur Domène (annexe 3.2) indique que le pétitionnaire doit prendre contact avec la SNCF, la gendarmerie et la police municipale. Toutefois sa rédaction et sa présentation ne marquent pas assez fortement le caractère impératif de ces contacts. Au surplus, comme précisé au § 2.6, les contacts gendarmerie et police municipale ont un caractère redondant qui peut introduire une ambiguïté.

Depuis la date de l'accident, le service instructeur (DDE 38) a diffusé une note d'information préalable sur la traversée de Domène à l'intention des professionnels. Il a également refait la fiche destinée à être jointe à l'arrêté. Ces deux documents (joints en annexe 4.1 et 4.2) répondent aux préoccupations exposées plus haut en maintenant toutefois, sans autres précisions, l'obligation des deux contacts gendarmerie et police municipale.

4.2.2- Instruction de la demande et forme de l'arrêté d'autorisation individuel

Le non respect des mesures à prendre par le transporteur pour le franchissement du PN (contacts avec la SNCF notamment), attire l'attention sur le fait qu'il n'existe pas de procédure de suivi permettant de vérifier que le convoyeur a bien pris les mesures préparatoires mentionnées dans l'arrêté et que les autres acteurs concernés ont pu indiquer leurs conditions particulières.

Il paraîtrait utile de compléter le dispositif par une formalisation des échanges entre les parties concernées qui permette d'en garantir la traçabilité et puisse être l'objet d'un contrôle aisé.

Par ailleurs, pour les itinéraires traversant plusieurs départements, et plus particulièrement en provenance et/ou à destination de l'étranger, en raison de la complexité du trajet et du nombre

important d'acteurs concernés, comme dans le cas présentement examiné, le document final est complexe et de présentation peu homogène.

Concernant ce dernier point, la difficulté a été prise en compte par les autorités et notamment la DSCR qui a engagé la réalisation d'un système de téléprocédure pour instruire les demandes d'autorisation de transports exceptionnels et produire les autorisations individuelles (40 000 attribuées en 2005). Ce nouveau système vise notamment à fluidifier et améliorer les échanges entre les divers acteurs concernés, mieux uniformiser la procédure d'instruction, fournir aux contrôleurs (contrôleurs des transports terrestres et forces de police) les informations en temps réel sur les autorisations délivrées et assurer une meilleure traçabilité de l'ensemble.

4.2.3- Orientations pour la prévention

Il est nécessaire que la formulation des prescriptions exigées pour le franchissement de points particuliers tels que le PN de Domène précise clairement les dispositions obligatoires et les modalités d'application.

Le service instructeur a, depuis l'accident, repris la fiche relative à la traversée de Domène, en soulignant plus fortement le caractère obligatoire des contacts avec la SNCF et la police, et en précisant les conditions (fax) de communication avec ces services. Ces adaptations répondent aux questions soulevées au § 4.2.1.ci-dessus.

Par ailleurs, au vu des circonstances de cet accident, il paraît utile que les prescriptions particulières des arrêtés préfectoraux d'autorisation individuelle traitant des points singuliers soient assorties de l'obligation pour le transporteur d'apporter la preuve qu'il a mis en oeuvre les mesures particulières demandées par ces arrêtés (par exemple : copie des échanges de fax ou courriels).

Recommandation R2 (DDE 38) : Intégrer dans les prescriptions de la fiche sur la traversée de Domène annexée à l'arrêté préfectoral, l'obligation pour le transporteur de pouvoir justifier de sa prise de contact préalable avec la SNCF et la police.

Recommandation R3 (DSCR) : Veiller à faire intégrer par tous les services instructeurs, dans les arrêtés préfectoraux d'autorisation individuelle de transports exceptionnels, l'obligation pour les transporteurs de pouvoir justifier de leurs contacts préalables avec les forces de l'ordre et les gestionnaires d'infrastructures, lorsque ces contacts sont imposés par ces arrêtés.

A cet égard, la réalisation du projet de téléprocédure, conduit par la DSCR, devrait fournir l'opportunité d'harmoniser les fiches annexes qui traitent des points singuliers sous forme de fiches types qui pourraient être récapitulées dans une feuille de route utilisable par le transporteur et les services de contrôle.

5- Conclusions et recommandations

5.1- Identification des causes

La cause directe de l'accident est la présence d'un convoi exceptionnel manoeuvrant sur l'emprise du passage à niveau alors que les voies étaient ouvertes en régime normal de circulation des trains.

L'entreprise chargée de ce transport, n'a pas respecté les obligations réglementaires relatives au franchissement des passages à niveau par les convois exceptionnels.

Ces manquements, en particulier le défaut d'information préalable de la SNCF, n'ont pas permis à celle-ci d'indiquer au transporteur le créneau horaire dans lequel il était possible de franchir le PN, ni de protéger la traversée routière par activation de la procédure d'interception temporaire de circulation des trains qui se présenteraient dans la zone. De même, les forces de l'ordre n'ont pas été prévenues et n'ont pu être présentes lors des manoeuvres.

Le manquement à ces obligations n'est actuellement pas contrôlé et les sanctions éventuelles sont faibles.

5.2- Recommandations préventives

L'analyse conduit à formuler des recommandations dans deux domaines :

- celui du contrôle/sanction sur les transports exceptionnels de 3^{ème} catégorie,
- celui de la justification et de la traçabilité des mesures prises par le permissionnaire.

Recommandation R1 (DSCR) : Etudier et mettre en place un renforcement des sanctions des infractions commises par les entreprises de transports exceptionnels en vue de les dissuader d'enfreindre les règles de sécurité et de procédure qui leur sont notifiées.

Recommandation R2 (DDE 38) : Intégrer dans les prescriptions de la fiche sur la traversée de Domène annexée à l'arrêté préfectoral, l'obligation pour le transporteur de pouvoir justifier de sa prise de contact préalable avec la SNCF et la police.

Recommandation R3 (DSCR) : Veiller à faire intégrer par tous les services instructeurs, dans les arrêtés préfectoraux d'autorisation individuelle de transports exceptionnels, l'obligation pour les transporteurs de pouvoir justifier de leurs contacts préalables avec les forces de l'ordre et les gestionnaires d'infrastructures, lorsque ces contacts sont imposés par ces arrêtés.

ANNEXES

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête

Annexe 2 : Réglementation des transports exceptionnels

annexe 2-1 : Les principes

annexe 2-2 : Catégories de transports exceptionnels

Annexe 3 : Documents joints à l'arrêté

annexe 3-1 : Premier feuillet de la demande Van Der Vlist Speciaal

annexe 3-2 : Avis joint à l'arrêté d'autorisation individuelle sur la traversée de Domène

Annexe 4 : Documents rédigés après l'accident sur la traversée de Domène

annexe 4.1 : Note d'information sur la traversée de Domène

annexe 4.2 : Nouvelle fiche pour Domène

Annexe 5 : Documents sur le lieu de l'accident

annexe 5-1 : Photographie du PN

annexe 5-2 : Photographie aérienne

annexe 5-3 : Plan de contournement de Domène

Annexe 6 : Photographies de l'accident et de l'épave

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête



BEA-TT 2006-014

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



Conseil général
des Ponts
et Chaussées

Bureau d'Enquêtes
sur les Accidents de
Transport Terrestre
Le Directeur

DECISION

Le directeur du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre ;

Vu la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 modifiée relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et notamment son titre III sur les enquêtes techniques ;

Vu le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 modifié relatif aux enquêtes techniques après accident ou incident de transport terrestre ;

Vu les circonstances de l'accident survenu le 18 octobre 2006, au passage à niveau N°18 entre la voie ferrée Grenoble-Chambéry et la RD11, sur la commune de Domène (Isère), impliquant un convoi exceptionnel et un Train Express Régional ;

DECIDE

Article 1 : Une enquête technique, effectuée dans le cadre du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier susvisée, est ouverte concernant l'accident survenu le 18 octobre 2006, au passage à niveau N°18 entre la voie ferrée Grenoble-Chambéry et la RD11, sur la commune de Domène (Isère).

Fait à Paris, le 23 octobre 2006

Le directeur du bureau d'enquêtes sur les
accidents de transport terrestre,


Jean Gérard KOENIG

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 23 27
télécopie :
01 40 81 21 50
courriel :
Cgpc.Beatt
@equipement.gouv.fr

Annexe 2 : Réglementation des transports exceptionnels

Sont visés ici les « transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque », à l'exclusion des autres types de transports exceptionnels (agricoles, forestiers ou forains) qui renvoient à d'autres textes.

Annexe 2.1 – les principes

Outre les dispositions juridiques qui s'appliquent à l'ensemble de la profession « transport » (temps de travail et de repos, formation professionnelle, ...), les transports exceptionnels sont régis par une réglementation spécifique dont les repères essentiels (source Sécurité Routière) sont rappelés ci-dessous.

« Est considéré comme transport exceptionnel, le transport ou la circulation de marchandises, engins ou véhicules dont les dimensions ou(et) la masse dépasse(nt) les limites réglementaires définies dans le code de la route

De par leurs dimensions, les transports exceptionnels sont susceptibles d'occasionner une gêne pour la circulation générale et de générer des risques d'accidents. Par leur poids, ils entraînent des contraintes importantes sur les chaussées ou les ouvrages d'art qui peuvent conduire à une fragilisation ou une dégradation accélérée de ceux-ci.

C'est donc vis à vis d'exigences de sécurité et de conservation du patrimoine routier que les transports exceptionnels sont réglementés et que la circulation d'un transport exceptionnel est soumise à une procédure administrative visant à délivrer une autorisation de transport exceptionnel.

Les principaux textes réglementant les transports exceptionnels sont les suivants :

- Le code de la route : il précise la définition du transport exceptionnel à l'article R.433-1 puis les principes de circulation de ce type de transport dans les articles R.433-2 à R.433-6. En complément de ces dispositions spécifiques, il convient de citer les articles R.311, 312, 313, 321 et 322 de portée plus générale et dont divers paragraphes sont en rapport direct et indirect avec le transport exceptionnel.
- Arrêté interministériel du 4 mai 2006 relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque. »

Annexe 2.2 – Catégories de transports exceptionnels

L'article 3 de l'arrêté du 12 mai 2006, reproduit ci-dessous, indique les conditions générales d'obtention de l'autorisation individuelle et définit trois catégories.

Art. 3. – *Autorisation individuelle.*

L'autorisation individuelle relative aux transports exceptionnels est délivrée au vu d'une demande, conforme à l'imprimé type de demande figurant en annexe 2 du présent arrêté. Celle-ci est adressée par le pétitionnaire au service instructeur concerné qui l'instruit pour le compte du préfet.

L'autorisation individuelle, nominative, est délivrée en fonction de la catégorie du transport définie par les caractéristiques du convoi (longueur et largeur hors-tout, masse). La caractéristique la plus forte détermine la catégorie du transport.

Caractéristiques du convoi	1^{ère} catégorie	2^{ème} catégorie	3^{ème} catégorie
Longueur (en mètres)	≤ 20	$20 < L \leq 25$	> 25
Largeur (en mètres)	≤ 3	$3 < I \leq 4$	> 4
Masse totale (en kg)	$\leq 48\ 000$	$48\ 000 < M \leq 72\ 000$	$\geq 72\ 000$

L'autorisation individuelle peut être :

- au voyage sur un itinéraire précis (délivrée pour un nombre de voyages et une période définis) ;
- permanente sur un itinéraire précis (délivrée pour un nombre de voyages illimité effectués dans le cadre du transport d'une même nature de chargement ou de la circulation d'engins de même nature et pour une durée déterminée) ;
- permanente sur un réseau préétabli (délivrée pour un nombre de voyages illimité effectués dans le cadre du transport d'une même nature de chargement ou de la circulation d'engins de même nature et pour une durée déterminée).

Certains types de transports dénommés « transports spécifiques » sont soumis à des règles particulières et ne peuvent bénéficier à ce titre que de certains types d'autorisations. Ces transports spécifiques et les règles qui leur sont applicables sont définies à l'article 17 du présent arrêté.

Annexe 3 : Documents joints à l'arrêté annexe 3-1 : Premier feuillet de la demande Van Der Vlist Speciaal



Demande d'autorisation individuelle de Transport Exceptionnel 1/2

Arrêté interministériel du 4 mai 2006
Réf.n° Van Der Vlist (VDV): 3928 à rappeler !!



<input checked="" type="checkbox"/>	Copie pour demande d'avis
<input type="checkbox"/>	demande modificative

Réservé au service

date de la demande: 03.08.2006

1 - Identification du demandeur					
Pétitionnaire: nom, prénoms ou raison sociale		Van der Vlist Speciaal- en Zwaartransport B.V.			
Adresse		Wilgenweg 2 - Boite Postal 46			
Code postal - Commune		NL-2964 ZG Groot-Ammers			
Pays: Pays-Bas		Téléphone: +31 (0)184- 606 627		Télécopie: +31 (0)184 606 666	
Adresse électronique e-mail d.vanwijngaarden@vandervlist.com		Internet: www.vandervlist.com			
Profession ou nature de l'activité:		Entreprise de transport			
Agissant:		<input type="checkbox"/> Pour compte propre		<input checked="" type="checkbox"/> Pour compte d'autrui	
Mandataire (le cas échéant): nom, prénoms ou raison sociale:		N° SIREN: NL004822948 B 06			
Adresse:					
Code postal - Commune		Téléphone:		Télécopie:	
Pays: Pays-Bas					
Adresse électronique					

2 - Transport de marchandises : caractéristiques maximales du chargement et du convoi						
Chargement	Nature:		GÉNÉRATEUR			
	masse (kg)	longueur (m)	largeur (m)	hauteur (m)	nombre de pièces (par voyage):	
- unique	54000	8.40	3.65	4.15	1	
- multiple						
Convoi		masse totale (kg)	longueur (m)	largeur (m)	hauteur (m)	dépassement arrière (m)
- à vide		48490	29.75	+4.30	4.00	non applicable
- en charge		1024490	29.75	4.30	4.30	- -

Ou circulation d'engin: caractéristique maximales					
Nature:			Masse totale roulante:		
masse totale (kg)	longueur (m)	largeur (m)	hauteur (m)	dépass. avant (m)	dépass. arrière (m)
					- -

3 - Nature et durée de l'autorisation demandée										
Autorisation permanente		Catégorie		Date de début			Durée			
- sur réseau carte nationale		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- sur réseau routier du département		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- raccordement de départ au réseau carte nationale		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- raccordement de départ au réseau du département		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- raccordement seul en complément au réseau carte nationale/département										
autorisation n°		valable jusqu'au								
Autorisation au voyage		Catégorie		Date de début			Durée		n° voyages	
- sur itinéraire précis		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	04	09	2006	6 mois	10
- raccordement seul en complément au réseau carte nationale/département										
autorisation n°		valable jusqu'au								
Prorogation de l'autorisation initiale au voyage										
autorisation n°		valable jusqu'au								
Modification de l'autorisation initiale										
autorisation n°		valable jusqu'au								
Demande de circulation en train de convois		<input type="checkbox"/> oui								

La loi n°78-17 du 6 janvier 1978, relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'applique aux réponses faites à ce formulaire par les particuliers et les entreprises individuelles. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour les données vous concernant, auprès des services destinataires du présent formulaire.

annexe 3-2 : Avis joint à l'arrêté d'autorisation individuelle sur la traversée de Domène


Direction
Départementale
de l'Équipement
Isère
Service des Routes

Grenoble, le 4/5/2001

De la part de : D.D.E. de l'ISÈRE (FRANCE)
Bureau des TRANSPORTS EXCEPTIONNELS / BP 45 - 38040 GRENOBLE CEDEX 9
Tél. direct : 04 78 70 78 84 (8h30 à 17h45) Fax direct : 04 78 70 78 59

Information aux entreprises concernées par les transports exceptionnels

Cette affiche est à jour toutes les informations au sujet de la circulation des
convois exceptionnels sur la RD523 en ISÈRE

RD523 à CHAMP-PRÈS-FROGES : Pour tous les convois, le transporteur devra informer la mairie de Champ-Près-Froges (☎ 04 78 71 44 73) au moins 48 h. à l'avance.

RD523 à DOMÈNE :

A) pour les convois ≤ 25 m. de Long et ≤ 4 m. de large, la circulation à Domène se fera :
- dans le sens Grenoble/Savoie, tout droit par la RD523 ;
- dans le sens Savoie/Grenoble, par le contournement du secteur de l'église de Domène (circulation interdite le jeudi matin, jour de marché).

B) pour les convois > 25 m. de Long ou > 4 m. de large, la circulation à DOMÈNE se fera par la Zone Industrielle : RD11K au giratoire des Éts PAYANT, puis Rond Point Jean Moulin, rue Aristide Bergès (Voie Communale), rue de l'Industrie (Voie Communale), Passage à Niveau, rue des Sports, pour relier la RD523 à MURIANETTE (ou en sens inverse).

Pour le franchissement du Passage à Niveau, les transporteurs devront contacter, 48 h. à l'avance, l'Éts Équipement **SNCF** de l'Isère (Téléphone 04 76 28 63 75 / ou 72).

La **gendarmerie** de Domène (tel : 04 76 77 24 48) et la **police municipale** (04 76 77 23 81 ou 06 12 40 07 18) devront être contactés au moins 48 heures ouvrables à l'avance.

D.D.E. DE LA SAVOIE
- 736 -- 0398
Transports Exceptionnels



Annexe 4 : Documents rédigés après l'accident sur la traversée de Domène

Annexe 4.1 : Note d'information sur la traversée de Domène diffusée aux transporteurs



direction
départementale
de l'Équipement
Isère



Service
des Routes

Cellule
Départementale
d'Exploitation et
de Sécurité

Bureau des TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

Tel. direct : 04 76 70 78 84 (9h à 11h)

Fax direct : 04 76 70 76 59

Information préalable sur les prescriptions de l'itinéraire traversant la commune de DOMÈNE (Isère)

Pour les convois exceptionnels > à 25 m de longueur ou > à 4 m de largeur :

- itinéraire imposé

Contourner Domène dans les 2 sens de circulation (signalisation de couleur jaune en place) à partir de la RD 523 par la RD 11K du giratoire des Éts Payant au giratoire Jean Moulin, rue Aristide Bergès (voie communale de la ZI de Domène), rue de l'Industrie, passage à niveau n° 18, rue des Sports, puis RD 11 G pour relier la RD523 à Murianette.

Le franchissement du passage à niveau constitue une manœuvre délicate.

Il ne peut être réalisé que suivant les conditions définies par la SNCF.

- rappel des obligations

Les transporteurs devront avertir :

* **8 jours avant le passage du convoi, la SNCF**, pour soumettre le programme de circulation du convoi, auprès de l'Unité Opérationnelle voie de Grenoble, par fax au 04 76 28 67 62 avec confirmation téléphonique au : 04 76 28 64 71 ou 04 76 28 63 63, portable : 06 14 34 72 48 ou 06 14 34 71 18.

En cas de difficulté pour joindre ces numéros, contacter l'Etablissement SNCF de Chambéry au 04 79 60 99 33 ou 04 79 60 93 75.

* **48 heures ouvrables à l'avance**, la **gendarmerie** de Domène (tel : 04 76 77 24 46) et la **police municipale** (04 76 77 23 81 ou 06 60 14 85 20), ainsi que l'**exploitant ferroviaire** (cordonnées SNCF ci-dessus) pour confirmer la date et l'heure de passage.

B.P. 45
38040 Grenoble cedex
9
téléphone :
04 76 70 78 84
télécopie :
04 76 70 76 59

NB : cette information préalable ne préjuge en rien de la délivrance de l'autorisation préfectorale sollicitée pour le transport exceptionnel.

Annexe 4.2 - Nouvelle fiche relative à la traversée de Domène annexée aux arrêtés d'autorisation individuelle



Bureau des TRANSPORTS EXCEPTIONNELS
Tel. direct : 04 76 70 78 84 (9h à 11h)
Fax direct : 04 76 70 76 59

direction
départementale
de l'Équipement
Isère



Service
des Routes

Cellule
Départementale
d'Exploitation et
de Sécurité

RD523 EN ISERE

Les traversées d'agglomérations de **DOMÈNE** et **CHAMP PRES FROGES** sont délicates.
Les prescriptions ci-dessous sont donc à respecter :

RD523 à DOMÈNE

A) pour les convois > 25 m. de Long ou > 4 m. de large, la circulation à **DOMÈNE** se fera par la Zone Industrielle : RD11K au giratoire des Èts PAYANT, puis Rond Point Jean Moulin, rue Aristide Bergès (Voie Communale), rue de l'Industrie (Voie Communale), **Passage à Niveau**, rue des Sports, pour relier la RD523 à MURIANETTE (ou en sens inverse).

Pour le franchissement du Passage à Niveau de DOMÈNE, les transporteurs devront avertir :

- 8 jours à l'avance la SNCF, pour soumettre le programme de circulation auprès de l'Unité Opérationnelle voie de Grenoble, **par fax** au : 04 76 28 67 62 avec **confirmation téléphonique** aux : 04 76 28 64 71 ou 04 76 28 63 63, portables : 06 14 34 72 48 ou 06 14 34 71 18.

En cas de difficulté pour joindre ces numéros, contacter l'Etablissement SNCF de Chambéry au 04 79 60 99 33 ou 04 79 60 93 75.

- 48 H ouvrables à l'avance, la **gendarmerie** de Domène (tel : 04 76 77 24 46) et la **police municipale** (04 76 77 23 81 ou 06 60 14 85 20) **ainsi que l'exploitant ferroviaire** (coordonnées SNCF ci-dessus) pour confirmer la date et l'heure de passage.

B) pour les convois ≤ 25 m. de Long et ≤ 4 m. de large, la circulation à Domène se fera :

- dans le sens Grenoble/Savoie, tout droit par la RD523 ;
- dans le sens Savoie/Grenoble, par le contournement du secteur de l'église de Domène (circulation interdite le jeudi matin, jour de marché).

RD523 à CHAMP-PRÈS-FROGES : Pour tous les convois, le transporteur devra informer la mairie de Champ-Près-Froges (☎ 04 76 71 44 73) au moins 48 h à l'avance.

B.P. 45
38040 Grenoble cedex
9
téléphone :
04 76 70 78 84
télécopie :
04 76 70 76 59

*Cette affichette fait office d'additif d'itinéraire.
Elle doit être insérée dans toute autorisation concernée.*

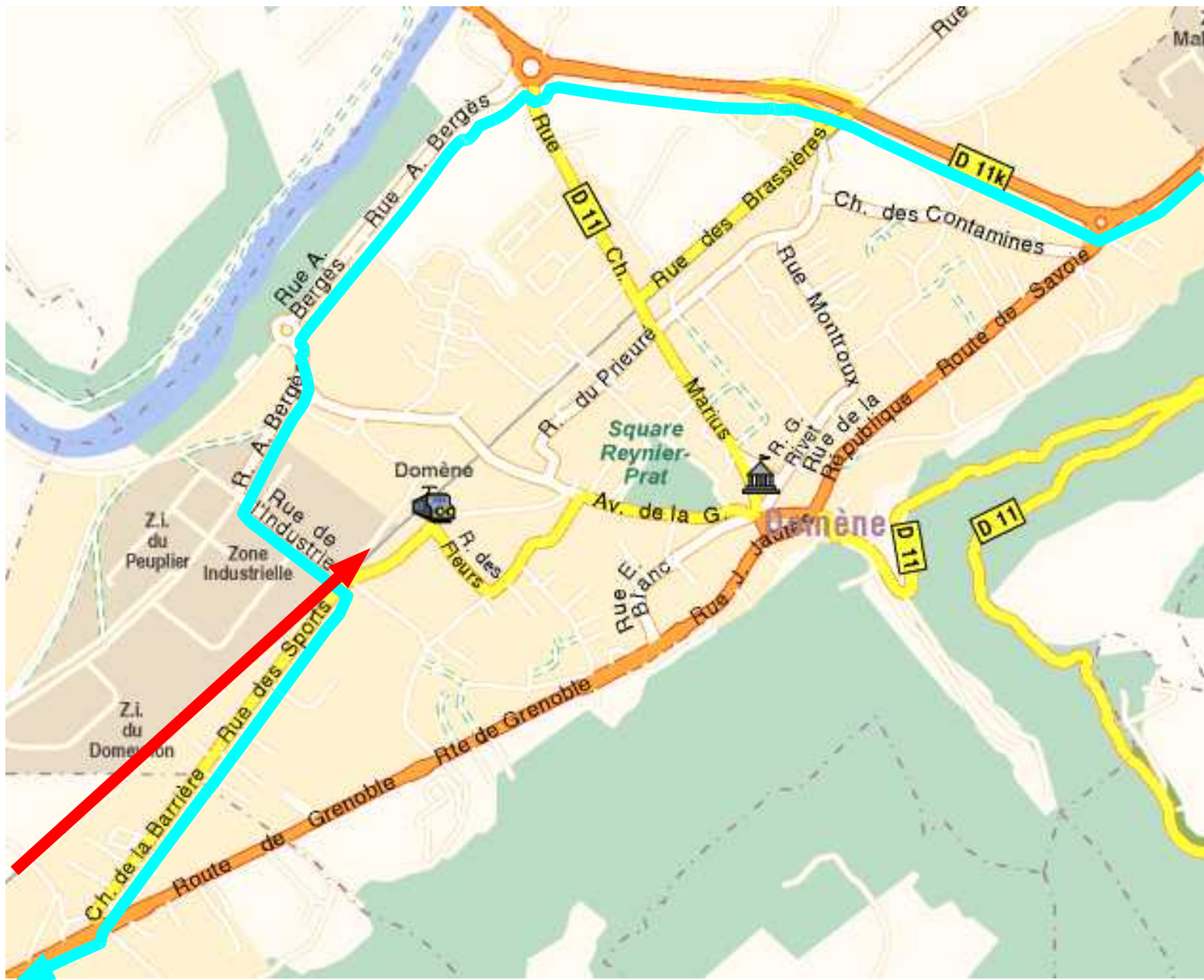
Annexe 5 : Documents sur le lieu de l'accident
Annexe 5-1 : Photographies du PN



Annexe 5-2 : Photographie aérienne



Annexe 5.3 : Plan du contournement de Domène



Annexe 6 : Photographies de l'accident





BEA-TT

**Bureau d'Enquêtes sur
les Accidents de
Transport Terrestre**

Tour Pascal B

92055 La Défense

cedex

téléphone :

33 (0) 1 40 81 21 83

télécopie :

33 (0) 1 40 81 21 50

mèl :

Cgpc.Beatt@equipement.gouv.f
r

web :

www.bea-tt.equipement.gouv.fr