

**Collision entre un train de voyageurs  
et un poids lourd transportant une partie d'un mât d'éolienne  
sur le passage à niveau n° 51, le 19 juin 2023 au Clerjus dans les Vosges**

**Analyse du profil en long de la RD164 au franchissement du PN51**

## **Rappel du contexte réglementaire**

La circulation des convois exceptionnels est régie par l'arrêté du 4 mai 2006 modifié relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque.

Son article 12 traite du franchissement des voies ferrées. Il définit notamment les exigences suivantes relatives à la garde au sol des véhicules :

*« Le transporteur doit s'assurer qu'en ce qui concerne la garde au sol le convoi, notamment s'il s'agit d'un véhicule surbaissé, respecte les conditions minimales de profil inférieur, à savoir la possibilité de franchir :*

- un arrondi en creux ou en saillie de 50 m de rayon reliant une pente et une rampe de 6 % ;*
- un dos d'âne constitué par deux plans symétriques, faisant une dénivellation de 0,15 m sur un développement total de 6 m.*

*Lorsque le convoi répond à ces conditions, seuls les passages à niveau signalés sur l'application informatique dédiée aux itinéraires de transports exceptionnels et aux prescriptions comme présentant des difficultés de franchissement doivent faire l'objet d'un examen particulier par le transporteur.*

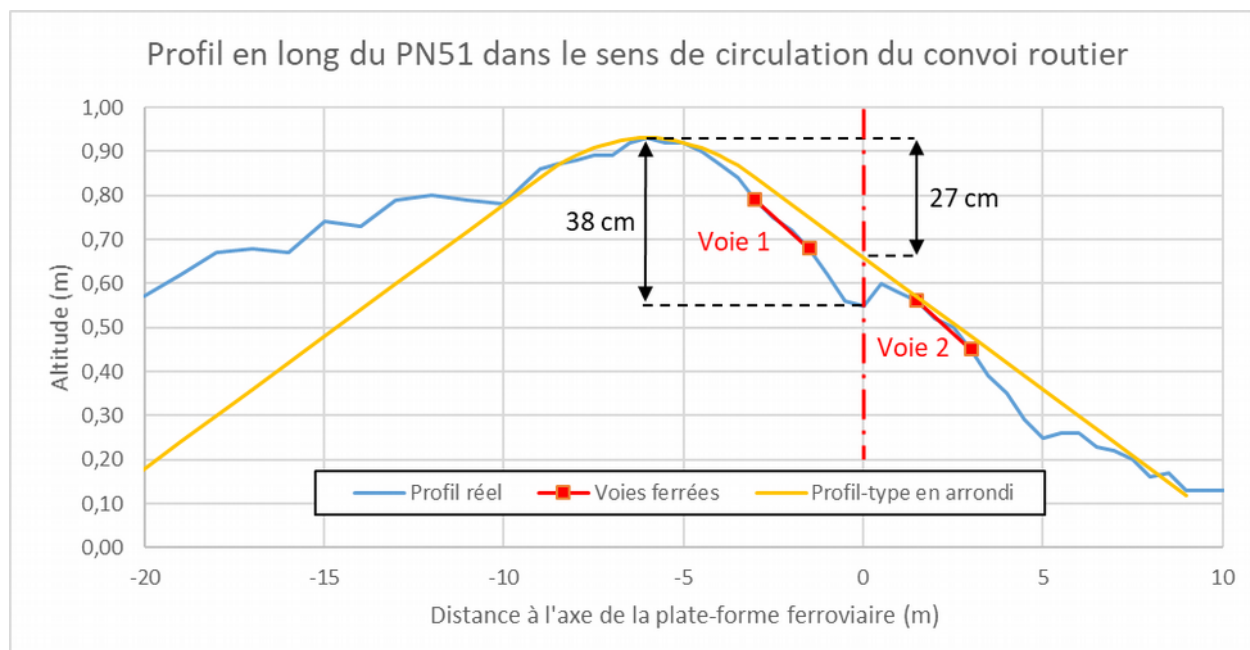
*Lorsque le convoi ne répond pas à ces conditions, tous les passages à niveau doivent faire l'objet d'un examen particulier par le transporteur. »*

Afin d'assurer la bonne information des transporteurs dans l'application informatique dédiée, l'article 12 de l'arrêté dispose également que *« les exploitants ferroviaires actualisent et adressent chaque année aux services instructeurs la liste des passages à niveau présentant des difficultés de franchissement pour les convois ne satisfaisant pas aux dispositions ci-dessus. Cette liste figure sur l'autorisation de portée locale du département et sur les autorisations individuelles concernées. »*

## **Le profil en long du passage à niveau n° 51**

Les services de SNCF Réseau interrogés par les enquêteurs du BEA-TT leur ont indiqué que le PN51 ne figurait pas, à la date de l'accident, dans la liste des passages à niveau présentant des difficultés de franchissement transmise aux services préfectoraux. Ils leur ont par ailleurs communiqué un relevé topographique des abords du PN51 établi le 21 juillet 2023.

La figure suivante établie par le BEA-TT représente le profil en long de l'axe de la RD164 dans le sens de circulation du convoi impliqué dans l'accident, superposé au profil-type en arrondi défini par l'article 12 de l'arrêté du 4 mai 2006 (*« un arrondi en creux ou en saillie de 50 m de rayon reliant une pente et une rampe de 6 % »*). L'origine des abscisses est fixée sur l'axe de la plate-forme ferroviaire.



Superposition du profil en long du passage à niveau n° 51  
et du profil-type en arrondi défini par l'arrêté du 4 mai 2006  
Schéma BEA-TT d'après données topographiques SNCF Réseau

Il apparaît sur cette figure que le profil en long de la traversée du passage à niveau est plus contraignant que le profil-type en arrondi de l'arrêté. À titre d'exemple, la dénivellation entre les points d'abscisses -6 m et 0 m (axe de la plateforme ferroviaire) est de 38 cm alors qu'elle s'élève à 27 cm sur le profil-type. En conséquence, si l'analyse des enquêteurs du BEA-TT est confirmée, le PN51 devrait être signalé aux services instructeurs et aux pétitionnaires comme présentant des difficultés de franchissement.

## Recommandation

La méconnaissance de cette caractéristique risque de conduire les services instructeurs à délivrer des autorisations de circulation insuffisamment prescriptives, et les transporteurs à emprunter le PN51 sans examen particulier, au risque de provoquer un nouvel accident. C'est pourquoi, en application de l'article L. 1621-20 du Code des transports<sup>1</sup>, le BEA-TT émet sans attendre la publication du rapport d'enquête la recommandation suivante :

### Recommandation adressée à SNCF Réseau :

- Vérifier sans délais l'adéquation du passage à niveau n° 51 aux différents profils-types définis dans l'article 12 de l'arrêté du 4 mai 2006 modifié.
- En cas de non-adéquation, adresser immédiatement au service instructeur de la préfecture des Vosges une mise à jour de la liste des PN à franchissement difficile du département intégrant le passage à niveau n° 51.

<sup>1</sup> Article L.1621-20 du Code des transports : « Au cours de leurs enquêtes, l'organisme permanent ou l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peuvent émettre des recommandations de sécurité s'ils estiment que leur mise en œuvre immédiate est de nature à prévenir un accident ou incident. »