



**MINISTÈRE
DE L'INTÉRIEUR**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Délégation à la Sécurité Routière

L'Adjoint de la Déléguée à la Sécurité Routière

Paris, le **26 AVR. 2022**

NOTE

**à l'attention de
Monsieur le Directeur du Bureau d'Enquêtes
sur les Accidents de Transport Terrestre**

Objet : Rapport d'enquête technique relative à la collision entre un TER et un ensemble routier surbaissé survenue le 16 octobre 2019 sur le passage à niveau n° 70 à Boulzicourt (08)

Vous m'avez fait parvenir, par courrier du 20 décembre 2021, le rapport d'enquête technique ouverte suite à la collision survenue le 16 octobre 2019 entre un TER et un ensemble routier surbaissé sur le passage à niveau n° 70, sur la RD28A, à Boulzicourt dans les Ardennes (08).

Ce rapport fait ressortir très clairement que l'arrêt de l'ensemble routier sur le passage à niveau de Boulzicourt a été la conséquence de nombreux manquements aux règles de procédures et de sécurité les plus élémentaires, dans l'organisation et la réalisation de ce transport.

Il a retenu toute mon attention et appelle de ma part les observations suivantes.

Sur la recommandation adressée à la DSR

Le rapport adresse à la délégation à la sécurité routière (DSR) la recommandation suivante :

« Dans la suite de la mise en ligne du nouvel outil cartographique présent sur le site internet Géoportail :

- mettre à jour les coordonnées des gestionnaires à prévenir avant le passage du convoi ;
- n'afficher que les prescriptions générales et particulières associées à chaque section visualisée ;
- réaliser un calculateur d'itinéraires adapté aux convois exceptionnels, qui identifierait les points singuliers à traverser, notamment les passages à niveau. »

En premier lieu, je souhaite rappeler que les obligations réglementaires ne se limitent pas à un repérage cartographique. L'étape de préparation du trajet par le transporteur est fondamentale pour la sécurité des transports exceptionnels, des usagers de la route qui croisent leur chemin et des infrastructures. L'article 18 de l'arrêté du 4 mai 2006 relatif aux transports exceptionnels prévoit notamment que le permissionnaire doit procéder à une reconnaissance de l'itinéraire.

Mais la cartographie des réseaux de transports exceptionnels représente bien entendu une source d'informations essentielles à consulter lors de la préparation de leur trajet par les transporteurs. Aussi je partage avec vous l'enjeu que l'outil cartographique soit en mesure de leur permettre d'identifier de façon efficace les informations importantes à connaître concernant le trajet qu'ils souhaitent effectuer. Cela concerne particulièrement les transporteurs circulant sous couvert d'une autorisation sur l'un des cinq réseaux de transports exceptionnels. En effet, pour les transporteurs circulant sous couvert d'une autorisation sur itinéraire précis, la liste des prescriptions de leur itinéraire est également mentionnée dans leur autorisation. Plus précisément :

- Les informations relatives aux réseaux de transport exceptionnel (TE) de 3ème catégorie (72T, 94T, 120T) figurant sur le Géoportail s'appuient sur les arrêtés préfectoraux de création puis de mise à jour des réseaux. Ces informations sont actuellement mises à jour deux fois par an, à partir des

informations fournies par les services instructeurs à l'IGN, via une application spécifique « Ovacarte ». Les services de l'IGN et de la DSR étudient pour l'avenir des scénarios d'optimisation et de fluidification de ce processus de mise à jour, via la mise en place d'un outil collaboratif.

- Les réseaux historiques TE de première et deuxième catégories de moins de 48 tonnes (1TE et 2TE48) datent respectivement de 2013 et 2011. C'est pourquoi j'ai demandé aux préfets, dans une note d'information du 14 février 2022, de procéder aux consultations nécessaires des gestionnaires et à la mise à jour de ces réseaux.

Concernant la recommandation relative aux coordonnées des gestionnaires, j'en prends bonne note mais précise que, pour que cette information soit à jour, il est nécessaire, d'une part, que les gestionnaires signalent tout changement de leurs coordonnées et, d'autre part, qu'ils privilégient la fourniture de coordonnées génériques à celle de coordonnées individuelles.

Concernant la recommandation relative à la présentation des prescriptions générales et particulières dans le Géoportail, je précise que celle-ci a été décidée en tenant compte des contraintes de l'outil pour la visualisation en ligne. En effet ces prescriptions, qui reprennent exactement le contenu des arrêtés préfectoraux, sont littérales et, pour certaines, très longues. Leur affichage directement sur la cartographie pose des difficultés techniques et de lisibilité. Mes services réinterrogeront l'IGN sur ce point. Toutefois, il est à noter que les transporteurs peuvent également télécharger gratuitement les flux de données associés à la cartographie. Ils ont ainsi accès à l'ensemble de la base de données et peuvent l'exploiter dans leurs propres outils SIG.

Enfin, concernant la recommandation relative au développement d'un calculateur d'itinéraires adapté aux convois exceptionnels, je vous informe que c'est une hypothèse actuellement à l'étude, dans le cadre du projet de nouveau système d'information (SI) qui a été lancé par la DSR le 1^{er} septembre 2021 et qui doit remplacer à terme l'actuelle application nationale TENET. Ce futur SI doit notamment faciliter la description par les transporteurs de leurs itinéraires, à travers une interface cartographique dédiée, et inclure les gestionnaires dans le processus d'instruction directement dans l'application.

Sur les actions de la DSR relatives aux passages à niveau

Je souhaite également vous faire part des actions récentes et en cours menées par la DSR sur la thématique des passages à niveau.

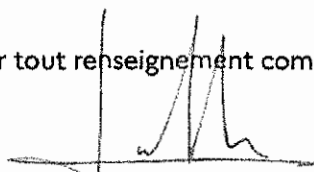
A la suite de cet accident, un groupe de travail piloté par la DSR et la DGITM, et associant les principales fédérations de transporteurs et SNCF Réseau, a été réuni en vue de proposer, de manière plus générale, des actions pour améliorer la sécurité des franchissements de passages à niveau par les transports exceptionnels. Plusieurs propositions d'actions ont été émises par le groupe de travail.

Parmi ces propositions figurait l'ajout de la mention de la maîtrise du français par le chef de convoi dans le modèle type d'arrêté d'autorisation TE généré par l'application TENET. Cette mesure a été mise en place par mes services en mars 2021. Un travail est également en cours en vue d'intégrer un abaque de garde au sol sur les passages à niveau, en annexe de l'arrêté du 4 mai 2006 précité.

La formation des conducteurs et des accompagnateurs/guideurs de convois exceptionnels fait partie des leviers identifiés par le groupe de travail pour sensibiliser sur les risques aux passages à niveau. Mes services contribueront aux travaux en la matière.

Enfin, je vous informe que, le 1^{er} février 2022, a été lancée la première réunion des « rendez-vous des partenaires de la Sécurité Routière aux passages à niveau ». Ces rendez-vous, animés par SNCF Réseau et la DSR, visent à réunir l'ensemble des partenaires afin d'organiser des actions locales de prévention et de sensibilisation sur les risques aux passages à niveau. La prochaine réunion est prévue le 10 mai 2022.

Mes services se tiennent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.



David JULLIARD