

juillet 2022

## Fiche de présentation

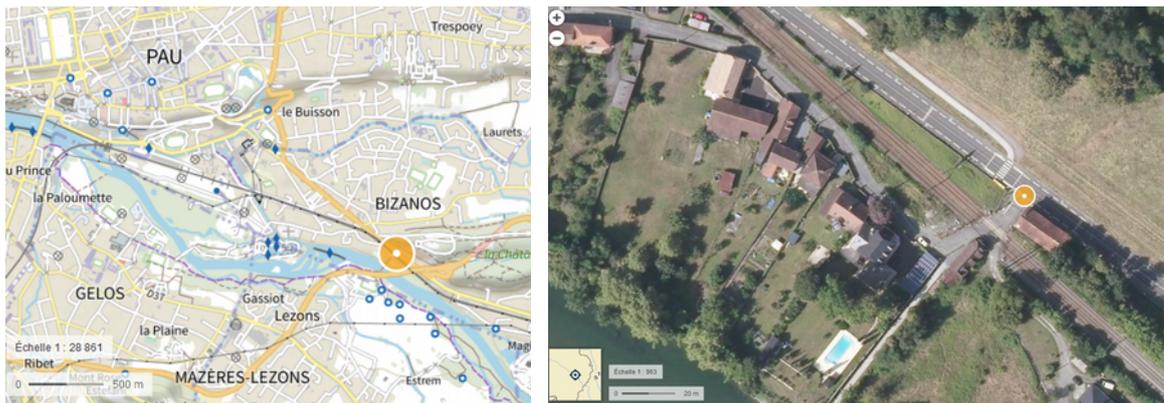
### Évènement à haut potentiel de gravité

**Blocage sur le PN n° 238 d'un autocar qui a été frôlé par un TGV le dimanche 29 mai 2022 à Bizanos dans les Pyrénées atlantiques (64)**

## I) Localisation de l'évènement

Le passage à niveau n° 238 est situé en agglomération sur le territoire de la commune de Bizanos dans les Pyrénées atlantiques (64) au sud-est de Pau.

Ce passage permet la traversée de deux voies ferrées faisant partie de la ligne n° 655 000 de Toulouse à Bayonne. Cette ligne électrifiée supporte des trafics TER, grande lignes dont TGV et fret. Les trains circulent à la vitesse maximale de 110 km/h.



Localisation de la commune de Bizanos et vue aérienne du passage à niveau n° 238  
(source Géoportail)

Selon les données disponibles chez SNCF Réseau, ce PN n'est pas inscrit sur la liste du programme de sécurisation nationale mais est classé à franchissement difficile. Situé au PK 213+896, il possède un moment de circulation de 5 148 (33 trains et 156 véhicules routiers franchissent le PN en 24 heures, dont 2 % de PL).

Trois accès routiers convergent au PN, deux sont portés par la rue de Verdun et un accès vers une voie privée. Des restrictions sur le tonnage des véhicules, assorties d'exemptions, sont présentes sur le réseau routier à proximité.

Le PN automatique est muni de demi barrières (une pour chaque voie d'accès), il ne comporte ni caméra de vidéo-protection, ni dispositif d'enregistrement de panne ou de dysfonctionnement.

La longueur de la traversée routière est de 13 m sur une voirie bidirectionnelle d'une largeur de 6 m.

Un portique de gabarit fixé à 4,60 m est implanté sur toutes les voies routières, en lien avec la hauteur des caténaires.

## II) Les faits d'après les premiers éléments recueillis

Dimanche 29 mai 2022 en fin d'après-midi, un autocar transporte des jeunes d'une équipe de rugby de Lannemezan avec leurs accompagnateurs. Ils reviennent du stade d'eaux vives de Pau, situé à un kilomètre au sud-ouest du PN.



Itinéraire emprunté par l'autocar depuis la base des eaux vives jusqu'au PN n° 238  
(source SNCF Réseau)

Pour ce trajet, le conducteur déclare suivre les indications de son outil de navigation par satellites. Malgré une signalisation interdisant la circulation de véhicules de plus de 3,5 t et de véhicules surbaissés, il emprunte des routes jusqu'au passage à niveau sur lequel, compte tenu du profil en long très prononcé, l'arrière de l'autocar frotte le platelage, soulevant l'essieu arrière moteur. Le véhicule reste bloqué et engage le gabarit d'une des voies ferrées.

Le train 8 585 (TGV), en provenance de Tarbes et à destination de Paris, circule en direction de Pau. Son agent de conduite à l'approche du passage à niveau voit l'autocar arrêté sur les voies, déclenche le freinage d'urgence du train et lance les alertes. Il constate à ce moment-là qu'une lisse de la barrière est abaissée sur l'autocar.

Par chance le train circulant sur la voie libre franchit le PN sans heurter le véhicule et s'arrête quelques centaines de mètres en aval.

Suite au passage du train, au moins un animateur essaye d'utiliser le téléphone d'alarme du PN mais sans succès, celui-ci ayant été vandalisé. L'animateur appelle ensuite le 18 et les passagers de l'autocar évacuent le véhicule. Au vu du déroulement de l'évènement et des informations recueillies, la fermeture du PN n'a semble-t-il pas entraîné de réflexe d'évacuation d'urgence de l'autocar de la part des passagers ou du conducteur avant l'arrivée du train.

### **III) Les enjeux construisant l'intérêt d'ouvrir une enquête**

Cet évènement aurait pu avoir des conséquences particulièrement dramatiques.

Pour mémoire, l'accident impliquant un autocar sur un passage à niveau sur la commune d'Allinges, le 2 juin 2008, a entraîné la mort de 7 personnes et des blessures pour 25 personnes. Il a fait l'objet d'un rapport du BEA-TT avec des recommandations ayant notamment débouché sur la création des grilles de diagnostic des PN.

La cause principale de l'évènement de Bizanos est la présence non opportune de l'autocar sur ce passage à niveau à franchissement difficile, alors que les voies d'accès sont pourtant interdites aux véhicules lourds.

Les investigations porteront notamment sur la compréhension des éléments qui ont mené le conducteur de l'autocar à se retrouver dans cette situation.

Elles s'attacheront à analyser si les éléments de signalisation des routes ne prêtent pas à confusion et si les usagers routiers sont efficacement guidés dans leurs itinéraires depuis la base nautique.

Elles analyseront les actions défailtantes face à une situation à risque avéré et imminent, notamment la disponibilité des téléphones d'alarmes des passages à niveau.

L'ensemble de ces éléments ont conduit le directeur du BEA-TT à ouvrir une enquête technique le 20 juillet 2022.

Cette enquête sera réalisée dans le cadre des articles L.1621-1 à 1622-2 et R.1621-1 à 1621-26 du Code des transports. Elle ne vise pas à déterminer des responsabilités. Elle vise à collecter et analyser les informations utiles pour déterminer les causes exactes et les facteurs contributifs à la survenue de l'accident, en vue de formuler des recommandations de sécurité visant à réduire le risque de répétition d'accident analogue.