

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

Paris, le - 9 OCT. 2012

Direction des services de transport
Sous-direction de la sécurité et de la régulation ferroviaires
Bureau de la sécurité des transports guidés

Note

à

Affaire suivie par : Annie Dauvilliers
annie.dauvilliers@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 01 40 81 87 42 – Fax : 01 40 81 17 22

Monsieur le Directeur du bureau d'enquêtes sur
les accidents de transport terrestre

Objet : rapport d'enquête technique sur la collision entre un train de marchandises et un convoi exceptionnel survenue le 25 janvier 2011 sur le passage à niveau 222 de Balbigny (42).

Vous avez bien voulu m'adresser le rapport établi par le BEA-TT sur l'accident survenu sur le passage à niveau n° 222 de Balbigny.

- La recommandation R2 s'adresse à la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer : « Inviter les préfets à faire installer, par les gestionnaires de voirie, des panneaux de signalisation appropriés à l'approche des passages à niveau identifiés par la SNCF comme présentant des difficultés de franchissement pour les véhicules surbaissés ».

L'arrêté du mai 2006 modifié relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque prévoit dans son article 12 que « 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 comme présentant des difficultés de franchissement doivent faire l'objet d'un examen particulier par le transporteur et tous dans le cas contraire.

Les exploitants ferroviaires actualisent et adressent chaque année aux directions départementales de l'équipement 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 ».

Ainsi sur les 10 492 passages à niveau à signalisation automatique des lignes ferroviaires ouvertes sur le réseau ferré national, 1200 sont répertoriés par la SNCF comme pouvant présenter des difficultés de franchissement par des véhicules surbaissés :

- sur une liste A, les PN aux abords desquels, pour chaque sens de circulation, est implanté un panneau de signalisation avancée de danger A2a « cassis ou dos d'âne » complété par un panneau M9z portant la mention « véhicules surbaissés attention » : 972 passages à niveau y figurent,

- sur une liste B, les PN aux abords desquels, pour chaque sens de circulation, est implanté un panneau de signalisation avancée de danger A2a « cassis ou dos d'âne » complété par un panneau M9z portant la mention « véhicule surbaissé interdit » : 225 passages à niveau y sont inscrits.

Le PN 222 de Balbigny ne figurait pas sur ces listes, sa configuration n'étant pas considérée à profil difficile. Lors de la remise en état du passage à niveau, suite à l'accident du 25 janvier 2011, le platelage a été relevé de 2 cm, le PN 222 de Balbigny présente maintenant des difficultés de franchissement pour les véhicules surbaissés. La SNCF a donc inscrit ce PN sur la liste A depuis février 2011.

La réglementation existante répond déjà à la recommandation R2 et les gestionnaires d'infrastructure et de voirie s'assurent, lors des inspections périodiques, de la conformité de cette réglementation et du bon état de la signalisation..

A toute fin utile, je vous informe qu'un rappel sur le respect de cette réglementation est actuellement à l'étude.

- Recommandation R3 (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer) : « Faire concevoir par RFF et la SNCF et diffuser auprès des organisations professionnelles de transport routier une information portant sur la dangerosité particulière des traversées de passage à niveau pour les convois exceptionnels, et attirant, notamment, l'attention sur les précautions à prendre pour éviter d'y rester immobilisé, et sur les situations pour lesquelles une protection doit être demandée au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ».

Les organismes de formation professionnelle tels que Promotrans et l'AFT ont déjà réalisé des présentations destinées à la formation des conducteurs de véhicules affectés au transport routier de marchandises en collaboration avec Réseau ferré de France et la SNCF sur la sécurité des passages à niveau dans le cadre des formations prévues par l'arrêté du 7 janvier 2008 relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs.

La collaboration entre les organismes de formation professionnelle du transport routier, Réseau ferré de France et la SNCF peut sans doute être améliorée principalement dans les domaines du transport exceptionnel routier d'une part, dont les règles de circulation et de franchissement des passages à niveau sont complexes, et de la circulation des véhicules surbaissés, d'autre part.

Sur le premier sujet, un groupe de travail DGITM/DSCR, va être créé sur les procédures de franchissement des passages à niveau par les convois exceptionnels.

Le directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer

Bursaux

Daniel BURSAUX

