

BEA-TT
*Bureau d'enquêtes sur les Accidents
de transport terrestre*
Les rapports

*Rapport d'enquête technique
sur la collision entre un véhicule
particulier et un TER
survenue le 3 décembre 2007
sur le passage à niveau n° 10
à Cadaujac (33)*

octobre 2008

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



**Conseil général de l'environnement
et du développement durable**

Le 27 octobre 2008

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

Affaire n°BEATT-2007-018

**Rapport d'enquête technique
sur la collision
entre un véhicule particulier et un TER
survenue le 03 décembre 2007
sur le passage à niveau n°10 à Cadaujac (33)**

Bordereau documentaire

Organisme (s) commanditaire (s) : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire ; MEEDDAT

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 véhicule particulier et un TER survenue le 3 décembre 2007 sur le passage à niveau n°10 à Cadaujac (33)

N°ISRN : EQ-BEATT--08-10-FR

Proposition de mots-clés : Accident, passage à niveau, maîtrise du véhicule, ceinture de sécurité

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- Circonstances de l'accident.....	11
1.2- 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- Infrastructure routière.....	13
2.3- Véhicule accidenté	16
2.3.1- Caractéristiques et expertise du véhicule.....	16
2.3.2- La conductrice et les passagères.....	16
2.4- Infrastructure et trafic ferroviaires.....	16
2.4.1- TER en cause.....	16
2.4.2- Conducteur du train.....	17
2.4.3- Ligne BORDEAUX-SETE et passage à niveau n°10.....	17
3- Déroulement reconstitué de l'accident et secours.....	19
3.1- Déroulement de l'accident.....	19
3.1.1- Approche du véhicule léger.....	19
3.1.2- Approche du TER.....	19
3.1.3- Collision.....	19
3.2- Alerte et secours.....	20
4- Analyse des causes et facteurs associés.....	21
4.1.1- Rappel des faits.....	21
4.1.2- Orientations pour la prévention.....	21
5- Conclusions et recommandations.....	23
ANNEXES.....	25
Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête.....	27
Annexe 2 : Plan de situation.....	28
Annexe 3 : Photographies.....	29

Glossaire

- **kN** : kilonewton : unité de mesure de force
- **Moment d'un PN** : Produit du nombre de trains circulant par le nombre de véhicules routiers sur une période de 24 heures
- **PN** : Passage à niveau
- **TER** : Train Express Régional
- **TMJA** : Trafic moyen journalier annuel

Résumé

Le 03 décembre 2007 à 09h10, une voiture particulière avec trois personnes à son bord a pénétré sur l'emprise du passage à niveau n°10 à Cadaujac (Gironde) et a engagé le gabarit du train qui arrivait. Le train a heurté le véhicule provoquant la mort des trois occupantes.

La cause principale de cet accident est l'entrée de la voiture sur le passage à niveau alors que les demi-barrières étaient fermées.

L'analyse des circonstances n'a pas permis d'établir avec certitude les raisons du mouvement du véhicule ni celui du comportement de la conductrice.

Cet accident met surtout en lumière le risque que représente toujours le franchissement d'un passage à niveau ainsi que la nécessité pour les conducteurs de les aborder avec une grande vigilance et dans des conditions de parfaite maîtrise de leur véhicule.

S'agissant d'aspects généraux de la sécurité routière, le BEA-TT ne formule aucune recommandation particulière mais souligne l'utilité, dans le cadre de la communication sur la sécurité routière, de rappeler aux conducteurs que les passages à niveau constituent des points critiques sur leurs itinéraires et que leur franchissement ne peut tolérer aucune erreur de conduite ni incident mécanique.

1- Constats immédiats et organisation de l'enquête

1.1- Circonstances de l'accident

Le lundi 03 décembre 2007 à 09h10, sur le passage à niveau n°10 de la ligne ferroviaire Sète - Bordeaux, au croisement avec la rue Truchon à Cadaujac (Gironde), un véhicule léger a été heurté par un Train Express Régional.

1.2- Bilan

Les seuls véhicules de transport en cause sont un véhicule léger accidenté et un train express régional (TER).

Les trois personnes présentes dans le véhicule léger, la conductrice et deux adolescentes, ont été éjectées du véhicule et tuées sur le coup. Les sapeurs pompiers, rapidement sur les lieux, ne purent que constater leur décès.

Le conducteur et la contrôleuse, seules personnes présentes à bord du TER au moment des faits, n'ont pas été blessés.

Des dégâts matériels collatéraux ont été occasionnées aux installations ferroviaires jouxtant la voie ferrée.

1.3- Engagement et organisation de l'enquête

Par décision du 04 mars 2007, à la demande du ministre chargé des transports, le directeur du BEA-TT a ouvert une enquête technique sur cet accident.

Les enquêteurs se sont rendus sur le site de l'accident et ont rencontré les responsables locaux concernés, le maire et les enquêteurs de la gendarmerie. Leurs investigations se sont appuyées, notamment, sur les résultats de l'enquête préliminaire réalisée par la gendarmerie nationale, les expertises requises par le Tribunal de Grande Instance de Bordeaux ainsi que sur les documents administratifs et de contrôle relatifs à l'exploitation de la ligne ferroviaire.

2- Compte rendu des investigations effectuées

2.1- Résumé des témoignages

Le témoignage de la seule personne ayant assisté à la collision entre le train TER et le Véhicule routier fait apparaître les points essentiels suivants :

- Avant que n'arrive le véhicule Hyundai, les barrières du PN étaient baissées, les avertisseurs lumineux et sonores fonctionnaient ;
- Le véhicule, arrivant de la rue de Balette, s'est engagé dans la rue Truchon et s'est dirigé vers le côté sans barrière du passage à niveau. Le véhicule se déplaçait dans un mouvement très lent qui paraissait étrange et involontaire et ne correspondait pas à une manoeuvre d'évitement de la barrière ou de franchissement délibéré ;
- Le véhicule a pénétré sur l'emprise du PN et a pris une direction parallèle à la voie ferrée ;
- Le TER, survenu à cet instant, a heurté l'avant droit du véhicule léger.

Les autres témoignages apportent les précisions suivantes :

- Le conducteur du train a déclenché le freinage d'urgence et l'alerte alors qu'il était entre 50 et 100 mètres du passage à niveau ;
- Les témoins arrivés sur place dans les secondes qui ont suivi ont constaté que les barrières du PN étaient fermées et que la signalisation sonore et lumineuse n'était plus active ;
- Tous les témoignages concordent pour indiquer que la conductrice était une personne prudente.

2.2- Infrastructure routière

La rue Truchon qui traverse la voie ferrée au passage à niveau n°10, où s'est produit l'accident, est une voie de desserte interne de Cadaujac. Elle dessert des quartiers pavillonnaires à faible densité de population et supporte un trafic faible (265 véhicules MJA). Sa vitesse est limitée à 50 km/h.

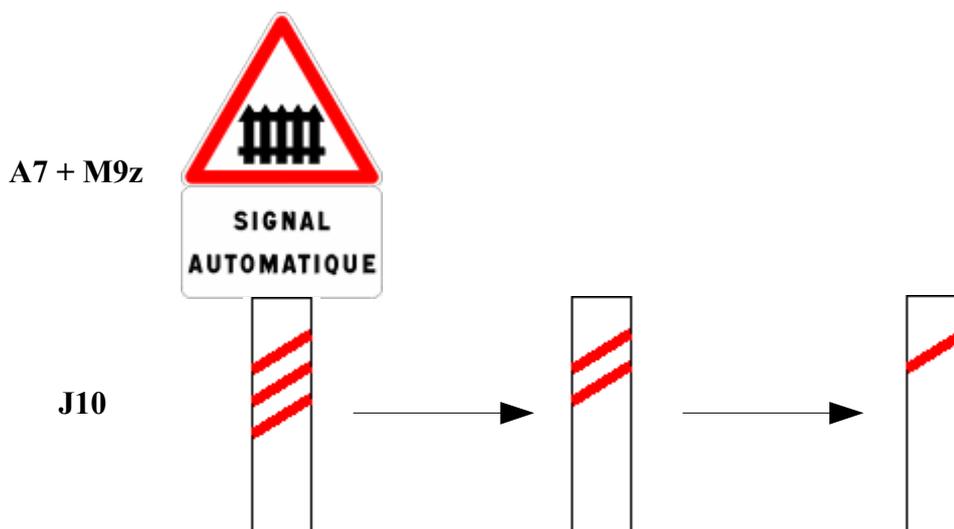


Disposition des lieux (voir plan de situation en annexe 2)

La rue Truchon est perpendiculaire à la voie ferrée, et son tracé est rectiligne à l'approche du PN 10.

La signalisation du PN est identique de part et d'autre du passage. Elle est constituée :

- du panneau A7, du panneau M9z portant l'indication « Signal automatique » et des trois balises « J10 » comme illustré ci-dessous, implantés sur le côté de la rue Truchon dans les 200 mètres précédant le passage à niveau.



- du panneau M9z portant l'indication « Un train peut en cacher un autre » implanté au niveau de la barrière du PN à droite.



- de trois feux R24 implantés au niveau des barrières : deux (l'un à droite, l'autre à gauche de la chaussée) orientés vers les automobilistes arrivant sur le PN par la rue Truchon et un troisième orienté en direction des automobilistes arrivant par rue de Balette (ou par la rue du Bois du Pont, pour l'autre côté).



Cette signalisation, réglementaire, est parfaitement visible.

Au voisinage et de part et d'autre du PN n°10, deux rues parallèles à la voie ferrée, rue de Balette et rue du Bois du Pont, aboutissent rue Truchon sur des carrefours en « T » (voir illustration ci-dessus). Les automobilistes arrivant de ces rues ne peuvent pas percevoir le passage à niveau avant d'être dans le carrefour. Toutefois, dans les deux cas, un « Stop » les oblige à s'arrêter en un point d'où le passage à niveau et sa signalisation sont visibles, notamment le feu « R24 » orienté dans leur direction (voir les photos des lieux ci-dessous).



Vue du passage à niveau en arrivant par la rue Truchon, avec la rue de Balette à droite



Vue du Passage à niveau en arrivant de la rue de Balette avec la rue Truchon à gauche

2.3- Véhicule accidenté

2.3.1- Caractéristiques et expertise du véhicule

Le véhicule accidenté est de marque Hyundai, modèle Pony trois portes, comportant cinq places assises. Mis en circulation en mai 1996, son compteur affichait 239 355 km lors de l'accident.

Les contrôles techniques ont été effectués sans discontinuité tous les deux ans. Seul, celui de 2002 a conduit à une contre visite qui a été faite le même jour. La dernière visite de contrôle effectuée le 17 août 2006 était conforme et valable jusqu'au 18 août 2008, soit encore pendant huit mois.

L'expertise judiciaire de l'épave, complètement détruite, n'a livrée aucune information technique précise sur l'état du véhicule avant l'accident. Les seuls points mis en lumière sont :

- l'état des pneus dont l'usure avancée (90 et 100 % d'usure pour les pneus avant ; 90 et 70 % pour les pneus arrière) aurait nécessité le remplacement ;
- l'état des ceintures de sécurité et des boucles d'attache qui ne portaient aucune trace d'arrachement ou de contrainte forte, ce qui indique qu'aucun passager n'était attaché au moment du choc.

Concernant l'accident lui-même, les examens des restes de l'épave et des équipements longeant la voie ferrée indiquent que le véhicule a subi trois chocs : l'accrochage de l'aile avant droite par le train, un choc frontal de l'avant gauche sur des équipements de voie, un choc latéral du côté droit sur le train.

2.3.2- La conductrice et les passagères

La conductrice du véhicule accidenté, âgée de 43 ans, empruntait quotidiennement ce passage à niveau. Le matin de l'accident, elle avait accompagné sa fille au collège pour une entrée à 08h30, puis était revenue chez elle. Elle en était repartie ensuite vers la même destination pour une entrée à 09h30 avec deux jeunes filles de son voisinage. C'est sur ce second trajet que s'est produit l'accident à 09h10, soit 20 minutes avant l'heure d'entrée, alors que la durée du trajet restant à accomplir est de l'ordre de 5 minutes. Elle n'était donc pas en retard.

Tous les témoignages concordent pour indiquer qu'elle conduisait prudemment, qu'elle disait avoir peur lorsqu'elle franchissait ce passage à niveau et qu'elle était particulièrement vigilante pour le faire. Notons, cependant, que la non utilisation des ceintures de sécurité indiquent, de sa part, une perception lacunaire des principes de sécurité routière. L'accident est survenu après un week-end de repos et elle ne devait reprendre son travail que le soir. Enfin, les examens n'ont révélé aucune prise de médicament ou autre substance qui aurait pu réduire sa vigilance.

Les deux passagères étaient âgées de 13 ans. Les trajets scolaires avaient été organisés entre les familles voisines. C'est dans ce cadre que la conductrice du véhicule accidenté emmenait régulièrement ces jeunes filles au collège.

2.4- Infrastructure et trafic ferroviaires

2.4.1- TER en cause

Le TER accidenté était composé d'un élément, série Z5300, comportant trois voitures : une motrice et deux remorques. Ce type d'élément, d'une longueur de 77 mètres, pesant 1212 kN (123,5 tonnes) et d'une capacité de 280 places assises, est conçu pour rouler à la vitesse maximale de 130 km/h.

Dans le cas examiné, il circulait à vide en direction de Bordeaux, avec deux personnes dans

la cabine de conduite : le conducteur et la contrôleuse. Sur cet itinéraire sa vitesse était limitée à 120 km/h. L'expertise de l'enregistreur de vitesse a montré que le train, dans les kilomètres qui ont précédé le choc, n'avait pas dépassé la vitesse de 120 km/h et que la vitesse lors du premier choc était de 114 km/h.

Les examens de la rame n'ont révélé aucune anomalie technique. Par ailleurs, les données concernant la distance entre le point de choc et la position d'arrêt du train, 575 mètres, et la vitesse du TER déterminée par l'expertise des données enregistrées du TER, 114 km/h, montrent que la décélération du train en freinage d'urgence a été de l'ordre de $0,90 \text{ m/s}^2$, ce qui correspond à la norme pour ce type de matériel ferroviaire. Ce constat confirme également que, compte tenu de la vitesse de circulation initiale de 120 km/h, le freinage d'urgence a été actif environ 60 mètres avant le choc.

2.4.2- Conducteur du train

Le conducteur du train, âgé de 35 ans. Les examens toxicologiques n'ont révélé aucune trace d'alcool, médicament ou autre substance toxique.

Le jour de l'accident, le conducteur s'est levé à 04h55 pour prendre son premier service à 06h15 à partir de Verdon pour rejoindre Bordeaux où il est arrivé à 08h20. Il en est reparti à 08h37 pour aller à Beautiran. Il a, ensuite, quitté Beautiran vers 09h00 pour revenir, à vide, à Bordeaux. C'est au cours de ce trajet, à Cadaujac, que s'est produit l'accident.

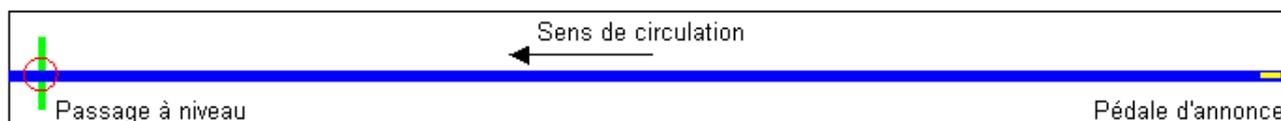
2.4.3- Ligne BORDEAUX-SETE et passage à niveau n°10

La ligne en cause supporte un trafic important, 78 trains par jour dans les deux sens. Sa vitesse de base est de 160 km/h, notamment pour les TGV qui rejoignent Toulouse. En revanche pour les TER, comme celui accidenté, la vitesse maximale est limitée à 120 km/h.

Le moment du PN 10 (produit du TMJA par le nombre de trains circulant quotidiennement sur la ligne) est de 20 670. Il n'est pas classé parmi les PN préoccupants en raison de ce faible moment et de l'absence d'incident ces dernières années. Avec des moments encore plus faibles, il en est de même pour les trois autres PN de cette ligne situés sur la commune de Cadaujac.

Le suivi technique et la maintenance du PN 10 ont été assurés dans les conditions normales au cours des mois précédents. Son fonctionnement le jour de l'accident n'a présenté aucune anomalie.

Rappelons à cet égard le principe de fonctionnement des passages à niveau automatiques. Le schéma ci-dessous représente le tronçon de voie ferrée entre le PN et le point d'annonce de l'arrivée du train.



La distance entre le tiret jaune qui représente la pédale d'annonce d'arrivée du train et le passage à niveau, est déterminée pour permettre, en fonction de la vitesse du train, aux organes du passage à niveau de jouer leur rôle d'alerte, de fermer l'accès à la voie ferrée tout en donnant le temps aux véhicules routiers de s'arrêter avant le PN ou de dégager son emprise.

Dans le cas du PN 10 examiné, cette distance est de 1 333 mètres pour une vitesse de base maximale de 160 km/h. Dans cette configuration, la séquence pour un train qui circule à cette vitesse maximale est la suivante :

Phase 1 - durée 7 secondes - le passage du train sur la pédale d'annonce déclenche les avertisseurs sonore et lumineux (feu rouge clignotant qui impose l'arrêt immédiat aux

automobilistes) qui indiquent le passage prochain d'un train ;

Phase 2 - durée 10 secondes - au terme de la phase 1, les barrières commencent à s'abaisser pour atteindre en 10 secondes la fermeture complète. Les avertisseurs sonore et lumineux restent actifs pendant cette phase au terme de laquelle, l'avertisseur sonore cesse d'émettre ;

Phase 3 - durée 13 secondes - entre la fermeture des barrières et l'arrivée du train sur le PN. Le feu rouge clignotant resté actif ne s'éteint qu'après le passage du train.

Dans cette configuration avec un train circulant à 160 km/h, la durée totale entre le déclenchement de la pédale d'annonce et l'arrivée du train est de 30 secondes.

Si le train circule à 120 km/h, ce qui était le cas dans l'accident examiné, les étapes 1 et 2 restent inchangées mais le train passe 23 secondes après la fin de l'étape 2, soit 40 secondes après le déclenchement des avertisseurs sonore et lumineux par la pédale d'annonce.

Les témoignages et les relevés SNCF montrent que la fermeture du PN s'est déroulée normalement.

3- Déroulement reconstitué de l'accident et secours

Au moment de l'accident, le temps était couvert, la chaussée était mouillée mais il ne pleuvait pas.

3.1- Déroulement de l'accident

Le témoignage du seul témoin oculaire de l'accident et les rares indices qu'ont permis de dégager les expertises conduisent à penser que les événements ont pu se dérouler de la manière suivante :

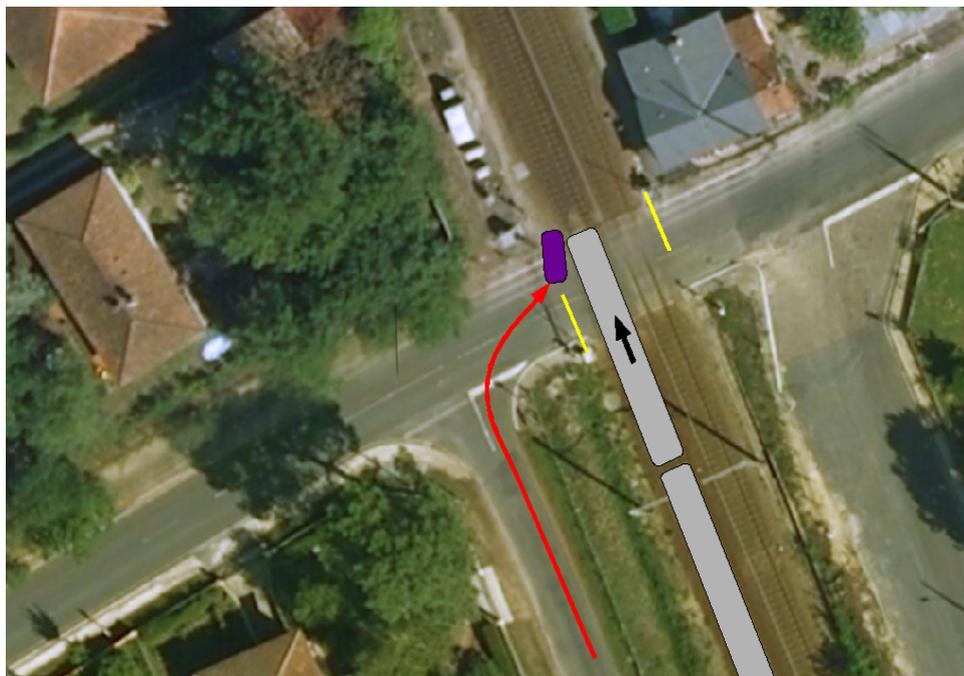


Schéma des mouvements des véhicules au moment de l'accident

3.1.1- Approche du véhicule léger

Les barrières du PN 10 sont déjà fermées et les avertisseurs sonore et lumineux sont actifs. La voiture arrive par la rue de Balette, tourne à droite dans la rue Truchon mais traverse lentement la rue en oblique pour se retrouver sur la partie gauche de la chaussée face à l'espace sans demi-barrière du PN. Elle poursuit en entrant sur l'emprise du PN et semble suivre une trajectoire oblique le long de la voie ferrée.

3.1.2- Approche du TER

Le TER circule à 120 km/h. Le conducteur aperçoit le nez du véhicule léger qui engage sa voie alors que le train est à moins de 100 mètres du PN. Compte tenu des temps de réaction et de la vitesse du train, le freinage d'urgence est actif à environ 60 mètres du point de choc.

3.1.3- Collision

Dans l'instant qui suit, le train, en phase de freinage d'urgence, arrive sur le PN à 114 km/h, crochète l'aile avant droite de la voiture, lui impulse sa propre vitesse et la projette sur la gauche en

lui arrachant l'aile avant droite, le capot et la portière droite. Dans cette trajectoire, la voiture heurte de front et sectionne à la base un poteau en béton et, probablement, se retourne sur son côté droit. Poursuivant sur sa lancée la voiture endommage une armoire technique du PN et vient, de nouveau, heurter le train (niveau de la première marche de la deuxième voiture, à 21 mètres de l'avant du train). Ce dernier choc projette la voiture sur le côté gauche où elle s'immobilise sur le toit.

L'étude du mouvement et des positions permet d'estimer que le temps qui s'est écoulé entre les deux chocs contre le train est de l'ordre de la seconde.

C'est probablement lors du choc intermédiaire contre le poteau béton que les victimes qui ne portaient pas leur ceinture de sécurité, ont été éjectées du véhicule.

3.2- Alerte et secours

L'alerte a été donnée par les différents témoins, présents sur les lieux ou arrivés dans les instants qui ont suivi l'accident.

Le conducteur du train a déclenché immédiatement le signal d'alerte pour provoquer l'arrêt d'urgence des autres trains et pris contact avec le régulateur qui a confirmé la mise en place de la protection de la ligne et l'arrêt effectif de tous les trains.

Des policiers municipaux présents ont prévenu la gendarmerie et les pompiers et ont mis en place une déviation. Les victimes ont été évacuées après constat de leur décès peu après 10 heures.

La circulation des trains a été rétablie partiellement à partir de 13h00 (voie 1 uniquement), le passage à niveau restant fermé à la circulation routière.

4- Analyse des causes et facteurs associés

Au-delà du constat du mouvement et de la présence du véhicule Hyundai sur le PN engageant le gabarit du train à l'instant où celui-ci arrivait, les investigations qui ont été conduites n'ont pas permis de dégager des facteurs objectifs clairs permettant d'expliquer le comportement du véhicule. Au plus, il est possible de formuler des hypothèses de corrélation entre certains indices pour tenter d'expliquer les circonstances de l'accident.

4.1.1- Rappel des faits

Dans un mouvement à très faible vitesse, la voiture est sortie de la rue Balette, a traversé en oblique la rue Truchon, est entrée par l'ouverture sans demi-barrière sur l'emprise du PN fermé et a engagé le gabarit du train à l'instant où celui-ci arrivait.

Les témoignages recueillis sur la vitesse du véhicule et les antécédents de la conductrice semblent exclure qu'elle ait voulu délibérément franchir le PN fermé. L'hypothèse la plus vraisemblable est qu'elle ne maîtrisait pas totalement son véhicule.

Considérant l'état d'usure avancée des pneus, la chaussée mouillée, et le fait que la conductrice ne semble pas avoir marqué le stop, on peut avancer deux explications possibles :

- La conductrice a freiné pour s'arrêter au stop, mais son véhicule a dérapé jusque dans l'emprise du PN ;
- un organe du système de freinage s'est rompu au moment où le véhicule sortait de la rue Balette. Ce point n'a toutefois pas été examiné au cours l'expertise en raison de l'état de l'épave.

On peut, dans les deux cas, envisager que la conductrice ait paniqué devant une telle situation cherchant plutôt à éviter les obstacles qu'à éviter de pénétrer sur le PN.

Le défaut de port de la ceinture de sécurité a facilité l'éjection des victimes ; cependant dans ce cas particulier, compte tenu de l'état du véhicule après l'accident, le port de la ceinture n'aurait probablement pas préservé les personnes.

4.1.2- Orientations pour la prévention

Cet accident ne présente pas de caractère spécifique notable susceptible de conduire à des recommandations mais résulte d'un concours de circonstances mettant en jeu des aspects généraux de la sécurité routière : l'entretien des véhicules, le respect de la signalisation et le comportement des conducteurs face à une situation critique. Ces points font l'objet d'une attention permanente de la part des responsables de la sécurité routière.

En la circonstance, toutefois, il paraîtrait utile de proposer de rappeler que le franchissement d'un passage à niveau n'est pas une situation anodine et qu'elle requiert toujours une vigilance particulière (ralentir à l'approche des PN, respecter la signalisation en place), et une parfaite maîtrise de son véhicule.

5- Conclusions et recommandations

La cause directe de cet accident est l'entrée de la voiture sur le passage à niveau alors que les demi-barrières étaient fermées.

L'analyse des circonstances n'a pas permis d'établir avec certitude les raisons du mouvement du véhicule ni celui du comportement de la conductrice.

Cet accident met surtout en lumière le risque que représente toujours le franchissement d'un passage à niveau ainsi que la nécessité pour les conducteurs de les aborder avec une grande vigilance et dans des conditions de parfaite maîtrise de leur véhicule.

S'agissant d'aspects généraux de la sécurité routière, le BEA-TT ne formule aucune recommandation particulière mais souligne l'utilité, dans le cadre de la communication sur la sécurité routière, de rappeler aux conducteurs que les passages à niveau constituent des points critiques sur leurs itinéraires et que leur franchissement ne peut tolérer aucune erreur de conduite ni incident mécanique.

ANNEXES

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête

Annexe 2 : Plan de situation

Annexe 3 : Photographies

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

*Bureau d'enquêtes sur les accidents
de transport terrestre
Le Directeur*

Paris, le 3 décembre 2007

Affaire suivie par :
Pierre SAVERI
Tél. : 01 40 81 28 51 – Fax : 01 40 81 21 50
Courriel : pierre.saveri@equipement.gouv.fr

BEA-TT 2007 - 018

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 mortel survenu le 3 décembre 2007 entre un TER circulant à vide, entre Beautiran et Bordeaux St-Jean (ligne de Bordeaux à Sète), et un véhicule routier sur le passage à niveau à SAL2 n° 10 du km 8,775 à Cadaujac (Gironde) ;

DECIDE

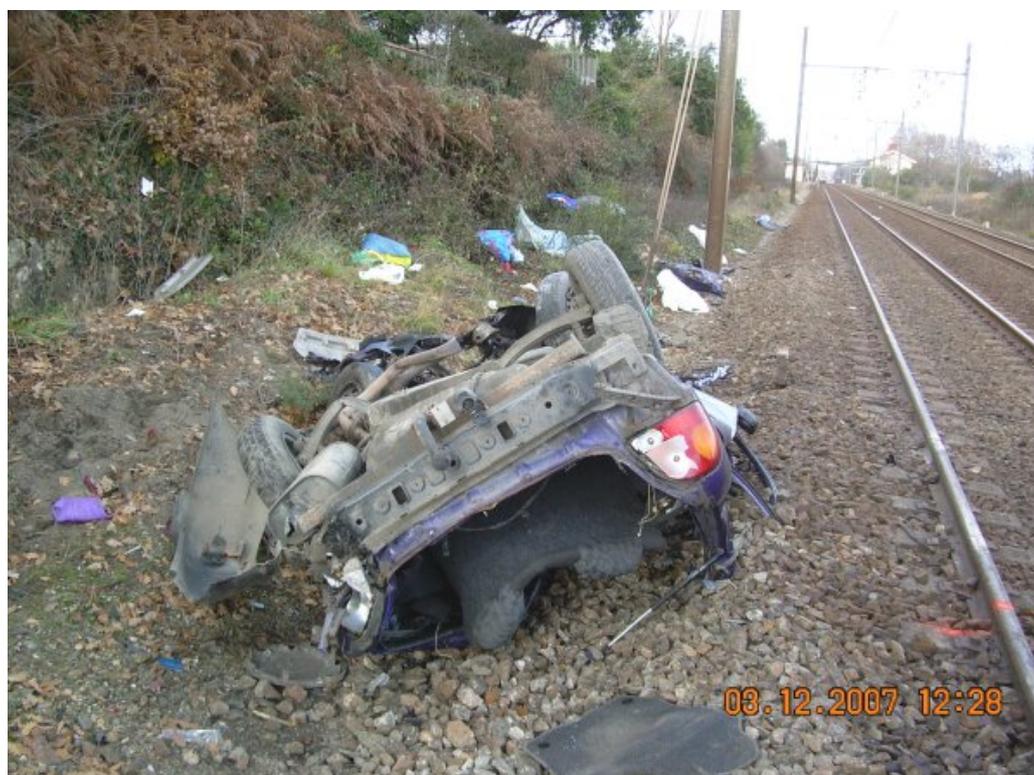
Article 1 : Une enquête technique, effectuée dans le cadre du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 susvisée, est ouverte concernant l'accident mortel survenu le 3 décembre 2007 entre un TER circulant à vide, entre Beautiran et Bordeaux St-Jean (ligne de Bordeaux à Sète), et un véhicule routier sur le passage à niveau à SAL2 n° 10 du km 8,775 à Cadaujac (Gironde).

Jean Gérard KOENIG

Annexe 2 : Plan de situation



Annexe 3 : Photographies





Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

BEA-TT - Bureau d'enquêtes sur les Accidents de transport terrestre

Tour Pascal B - 92055 LA DEFENSE CEDEX
Tél. + 33 (0) 1 40 81 21 83 - Fax. + 33 (0) 1 40 81 21 50
cgpc.beatt@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-tt.equipement.gouv.fr