

RAPPORT D'ENQUÊTE TECHNIQUE

**sur l'incendie d'un petit train routier touristique
à propulsion électrique survenu le
10 septembre 2024 sur la commune de
Riquewihr (Haut-Rhin)**

Septembre 2026

Avertissement

L'enquête technique faisant l'objet du présent rapport est réalisée dans le cadre des articles L. 1621-1 à L. 1622-2 et R. 1621-1 à R. 1621-26 du Code des transports relatifs, notamment, aux enquêtes techniques après accident ou incident de transport terrestre.

Cette enquête a pour seul objet de prévenir de futurs accidents. Sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire qui peut être ouverte, elle consiste à collecter et analyser les informations utiles, à déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'évènement, de l'accident ou de l'incident et, s'il y a lieu, à établir des recommandations de sécurité. Elle ne vise pas à déterminer des responsabilités.

En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

Glossaire

- **DREAL** : direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
- **RESP** : remorque spécialisée
- **SAAT** : société alsacienne d'animation touristique
- **SDIS** : service départemental d'incendie et de secours
- **SRSEE** : système rechargeable de stockage de l'énergie électrique
- **UTAC** : union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle
- **VASP** : véhicule automoteur spécialisé

Bordereau documentaire

Organisme auteur : Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT)

Titre du document : Rapport d'enquête technique sur l'incendie d'un petit train routier touristique à propulsion électrique survenu le 10 septembre 2024 sur la commune de Riquewihr (Haut-Rhin)

N° ISRN : EQ-BEAT--2026-05--FR

Affaire n° BEATT-2024-09

Version du document : VF1 du 17/09/2026 pour diffusion et mise en ligne.

Proposition de mots-clés : petit train touristique, véhicule électrique, transport en commun, incendie, batterie, réglementation

Synthèse

Le 10 septembre 2024 au matin, le petit train routier quitte son lieu de garage, situé à environ 20 km de Riquewihr où il avait été mis en charge durant une nuit. À 11 h 20, au moment de l'accident, il effectuait une deuxième visite touristique dans le vignoble alsacien

Parti du centre-ville au niveau de la mairie, le petit train a emprunté le chemin de Schoenenbourg pour contourner le village par le nord. 1,3 km après son départ, le conducteur a aperçu quelques fumerolles blanches qui sortaient de dessous le plancher de la locomotive à environ 50 cm en avant de la roue arrière droite. Quelques centaines de mètres plus loin, des fumées noires se sont échappées du même endroit, accompagnées de bruit s'apparentant à des micro-explosions.

Le conducteur a stoppé le convoi au niveau d'une zone d'arrêt et a procédé à l'évacuation de la cinquantaine de passagers qu'il transportait répartis dans trois remorques ouvertes, parmi lesquels une trentaine étaient à mobilité réduite. Tous les passagers ont ainsi pu quitter rapidement les remorques, la présence de vent venant de l'arrière empêchant qu'ils ne soient atteints par les fumées. Dès l'évacuation terminée, le conducteur a fait appel aux services de secours, qui sont intervenus très rapidement, permettant de circonscrire complètement l'incendie en une trentaine de minutes.

Le véhicule tracteur ainsi que la première remorque ont été complètement détruits, ce qui n'a pas permis d'expertiser la ou les causes précises du départ de feu. Nous pouvons toutefois affirmer qu'il s'est produit au niveau du pack batterie de traction ou des composants situés à proximité.

Selon les éléments recueillis, le conducteur n'a jamais été alerté par le véhicule d'une quelconque défaillance depuis sa prise en charge du matin. Par ailleurs, le véhicule était quasiment neuf et n'avait pas subi d'intervention, de choc ou d'accident.

L'analyse des règles nationales de réception des trains touristiques, qui s'appuie sur certains règlements ONU notamment pour ce qui est des véhicules électriques ou hybrides, montre un retard important de prise en considération des évolutions de ces textes. Il conviendra donc d'engager une réflexion pour améliorer les règles de conception de ces véhicules dans le cadre des réceptions nationales.

Indépendamment de cet événement, l'analyse des différents éléments fournis par l'exploitant, dont les différents arrêtés préfectoraux autorisant l'exploitation de ce petit train touristique sur la commune de Riquewihr ainsi que le cheminement suivi par ces véhicules, montre une incohérence entre les caractéristiques massiques des convois et la limitation de charge signalée au niveau du franchissement d'un pont.

À l'issue de ces constatations, le BEA-TT formule trois recommandations visant à renforcer la réglementation applicable lors de la réception des véhicules électriques ou hybrides afin de permettre en particulier une meilleure détection des anomalies et une amélioration de leur signalement aux conducteurs, et à régulariser les conditions de circulation du petit train touristique.

SOMMAIRE

SYNTHESE	1
1 LES CONSTATS IMMEDIATS ET L'ENGAGEMENT DE L'ENQUETE	3
1.1 Les circonstances de l'évènement.....	3
1.2 Le bilan humain et matériel.....	3
1.3 L'engagement et l'organisation de l'enquête.....	4
2 LE CONTEXTE DE L'ACCIDENT	5
2.1 Les conditions météorologiques	5
2.2 Le lieu de l'accident	5
3 LE COMPTE RENDU DES INVESTIGATIONS EFFECTUEES	6
3.1 Les constats et les dégâts sur le véhicule et l'environnement.....	6
3.2 Les conclusions sur les causes immédiates	7
4 LA DESCRIPTION DES CONDITIONS D'EXPLOITATION DU PETIT TRAIN ROUTIER DE RIQUEWIHR	7
4.1 La réglementation de la circulation des petits trains routiers touristiques	7
4.1.1 Les spécifications techniques générales de ces véhicules	8
4.1.2 Les spécifications techniques particulières	9
4.1.3 Les spécifications auxquelles doivent répondre les petits trains touristiques au regard de la circulation.....	11
4.2 La constitution et l'exploitation du petit train routier de Riquewihr	12
4.2.1 La constitution du petit train routier.....	12
4.2.2 L'exploitation du petit train routier	13
4.3 Les caractéristiques des véhicules du petit train routier	16
4.3.1 Le tracteur	16
4.3.2 Les remorques	18
4.3.3 La motorisation du petit train routier	18
5 LES CONCLUSIONS ET LES RECOMMANDATIONS	21
5.1 Les conclusions.....	21
5.2 Les recommandations	21
5.2.1 La réglementation applicable aux petits trains touristiques électriques ou hybrides.....	21
5.2.2 L'exploitation du petit train touristique de Riquewihr	21
ANNEXES	23
Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête	24
Annexe 2 : Évolutions du règlement ONU n°100 sur la sécurité des véhicules électriques	25
REGLEMENT GENERAL DE PROTECTION DES DONNEES	26

1 Les constats immédiats et l'engagement de l'enquête

1.1 Les circonstances de l'évènement

Le 10 septembre 2024 vers 11 h 20, en circuit touristique dans le vignoble alsacien autour de Riquewihr, le petit train routier touristique, parti du centre-ville au niveau de la mairie et circulant sur le chemin de Schoenenbourg pour contourner le village par le nord, a été stoppé par le conducteur après que des fumées noires aient été aperçues et de faibles explosions entendues au niveau du véhicule tracteur.

Prudemment arrêté au niveau d'une zone d'arrêt, le conducteur a pu évacuer la cinquantaine de passagers, parmi lesquels une trentaine étaient à mobilité réduite, répartis dans trois remorques ouvertes, avant que l'incendie ne se propage.



Figure 1 : Localisation géographique de l'accident et de la zone d'arrêt du petit train
(Sources SDIS, IGN et Googlemaps, légendées par le BEA-TT)

1.2 Le bilan humain et matériel

L'ensemble des passagers a quitté rapidement les remorques, un vent venant de l'arrière du convoi a permis qu'ils ne soient pas gênés voire intoxiqués par les fumées. Aucun blessé même léger n'est à déplorer.

Le conducteur a prévenu les secours. Ils sont arrivés de Riquewihr 5 à 10 minutes plus tard et ont été aidés par l'arrivée du SDIS de Colmar. Il aura fallu environ une trentaine de minutes pour circonscrire complètement l'incendie.



Figure 2 : Intervention des pompiers sur la zone d'arrêt
(Source SAAT)

Le tracteur a été complètement détruit ainsi que la première voiture, les autres n'ayant subi que quelques dégâts mineurs, principalement au niveau de leur partie supérieure.

1.3 L'engagement et l'organisation de l'enquête

Le directeur du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT) a ouvert le 23 octobre 2024 une enquête technique en application des articles L. 1621-1 à L. 1622-2 et R. 1621-1 à R. 1621-26 du Code des transports.

Les enquêteurs du BEA-TT ont contacté les autorités judiciaires, qui ont décidé de ne pas enquêter. Ils ont pris contact avec la Gendarmerie nationale (Communauté de brigades de Kaysersberg-Vignoble) ainsi qu'avec le conducteur du petit train touristique.

Ils ont échangé avec la Société Alsacienne d'Animation Touristique (SAAT) propriétaire et exploitant du petit train routier touristique, ainsi qu'avec les constructeurs PRAT et DOTTO respectivement français et italien. Ils ont pu examiner l'ensemble routier impliqué dans l'accident lors de rencontres avec les experts mandatés par les sociétés d'assurance, ainsi qu'un véhicule identique en exploitation, et disposer de l'ensemble des pièces et documents nécessaires à leurs analyses.

2 Le contexte de l'accident

2.1 Les conditions météorologiques

La station météorologique la plus proche du lieu de l'accident est située à Neubois, à environ 15 km au nord-est. Pour la journée du 10 septembre 2024, à 11 h 15, cette station indiquait un vent moyen de 2,7 km/h, une absence de précipitations, une température de 18°C et un point de rosée de 12,7°C.

2.2 Le lieu de l'accident

La société exploitant le petit train routier est la Société Alsacienne d'Animation Touristique (SAAT). Sur son site Internet, une vidéo présente quelques images de l'itinéraire dans les vignobles de Riquewihr. Nous pouvons y voir que la route empruntée à la sortie de la zone urbanisée est étroite, légèrement plus large que le véhicule, mais peu circulée, car principalement dédiée aux véhicules viticoles.

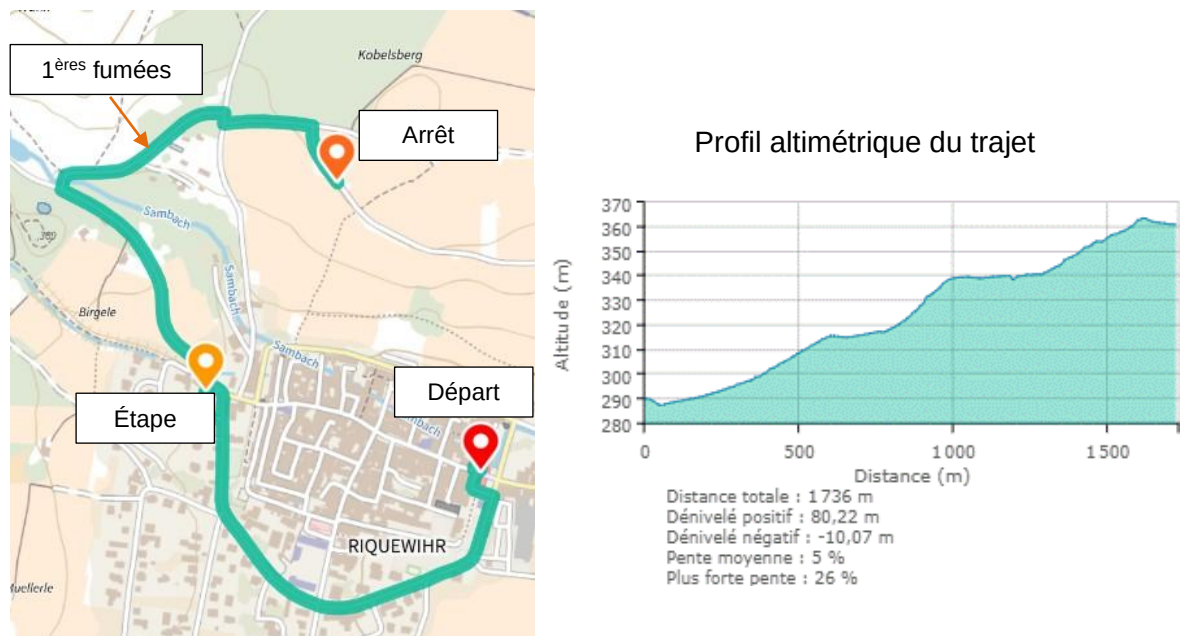


Figure 3 : Itinéraire jusqu'au lieu de l'incendie
(Source Géoportail légendée BEA-TT)

Le départ du convoi se situe à proximité de la mairie de Riquewihr. Il emprunte l'avenue Méquillet pour rejoindre un point étape sur la place des Charpentiers. Ce trajet d'environ 800 m présente une portion de route en pente ascendante moyenne de l'ordre de 5 %.

Après avoir stationné quelques minutes, le petit train redémarre pour rejoindre le vignoble qui surplombe la ville. Il emprunte le chemin de la forêt puis traverse un pont sur la rivière Sambach pour rejoindre le chemin de Schoenenbourg au milieu du vignoble via le chemin de Wassermettenweg. Les 250 premiers mètres sont parcourus sur une pente ascendante moyenne de 8 %, pente qui diminue légèrement avec un pallier d'une centaine de mètres en amont du franchissement du cours d'eau et reprend ensuite lorsque les premières fumées apparaissent 600 m après le départ de la place des Charpentiers.

Le conducteur, s'étant aperçu de la présence de dégagement de fumée puis de micro-explosions, parcourt encore quelques dizaines de mètres afin de procéder à l'évacuation des passagers en toute sécurité, jusqu'à une aire d'arrêt où l'incendie se déclenche.

3 Le compte rendu des investigations effectuées

3.1 Les constats et les dégâts sur le véhicule et l'environnement

Seuls le tracteur et la première voiture ont été totalement détruits par l'incendie. La chaussée, plus spécifiquement celle de l'aire d'arrêt, a subi quelques dégâts.

La deuxième voiture présente suite au rayonnement thermique sur l'ensemble de la face avant quelques dommages légers, principalement au niveau du connecteur du système de sonorisation et des garnitures de la banquette de 1^{er} rang.

Les pompiers n'ont pas rencontré de difficulté particulière pour l'extinction de l'incendie. Il est difficile de connaître la raison de cet incendie.

Toutefois, comme le souligne l'INERIS dans son rapport sur le profil de risque des batteries Li-ion LFP¹ (Lithium Fer Phosphate, technologie de la batterie du petit train, cf. §4.3), ce type de batterie lors d'un emballement thermique comporte une phase (sans flamme visible) pouvant se maintenir sur une période prolongée. Tant que cette phase de réaction sans combustion persiste, les émissions thermiques sont moindres. Ceci s'explique en partie par les plus faibles températures des gaz, mais aussi par la meilleure stabilité de la structure de la cathode qui, lors de sa décomposition à haute température, entraîne un plus faible relargage d'oxygène nécessaire à la combustion.

Quant à l'intervention sur un feu de véhicule électrique, la doctrine² développée par la Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC) du ministère de l'Intérieur préconise une action offensive sur l'incendie dans l'habitacle, couplée à un refroidissement massif et rapide de la source d'énergie. Ici, la carrosserie de la locomotive du petit train était composée de résine polyester (cf. § 4.3) et de fibres de carbone. Il est possible que celle-ci ait rapidement fondu sous l'effet des flammes et de la chaleur, facilitant l'accessibilité à la batterie et donc son refroidissement et l'extinction de l'incendie.



Figure 4 : État du véhicule à moteur après extinction par le SDIS
(Source SAAT)

¹https://www.ineris.fr/sites/default/files/contribution/Documents/IDE03%20-%20Op%C3%A9ration%20D%20-%20Profil%20de%20risque%20des%20batteries%20LFP_sans_image.pdf

²<https://www.interieur.gouv.fr/content/download/139442/1100265/file/PIO-packs-batteries-sur-vehicules-electriques.pdf>

3.2 Les conclusions sur les causes immédiates

Comme indiqué par le conducteur du petit train routier touristique, aucune alarme ne s'est déclenchée au niveau du poste de conduite. Seules les fumerolles provenant de la partie basse du véhicule tracteur, au niveau du plancher de la cabine de conduite côté droit devant la roue arrière, suivies de plusieurs micro-explosions l'ont alerté. À cet endroit se trouvent les batteries de traction.

Il s'agit donc d'un début d'incendie d'origine électrique, qui s'est ensuite propagé à la totalité du véhicule tracteur et à la première remorque.

4 La description des conditions d'exploitation du petit train routier de Riquewihr

Chaque véhicule dispose de son propre certificat national d'immatriculation. Celui du véhicule à moteur indique que son genre correspond à un véhicule de type automoteur spécialisé (VASP), et limite la vitesse maximale de circulation à 25 km/h lorsqu'il tracte des remorques. Concernant les remorques, chacune est classifiée en remorque spécialisée (RESP).

4.1 La réglementation de la circulation des petits trains routiers touristiques

L'arrêté³ du 22 janvier 2015 modifié, définissant les caractéristiques et les conditions d'utilisation des véhicules autres que les autocars et les autobus destinés à des usages de tourisme et de loisirs, spécifie les dispositions qui s'appliquent à ces véhicules spéciaux.

Bien qu'étant un véhicule de transport de personnes, leur particularité fait que les dispositions de l'arrêté⁴ du 2 juillet 1982 modifié relatif aux transports en commun de personnes ne leur sont pas applicables. Toutefois, conformément au Code des transports, ceux exécutés par les petits trains routiers touristiques sont considérés comme soit des circuits à la place, définis comme des services de transport dont chaque place est vendue séparément et qui ramènent les personnes transportées à leur point de départ, soit des services de transport occasionnels, dont les entreprises doivent être inscrites au registre des entreprises de transport public routier de personnes. Cette inscription est réalisée par le préfet de la région où elles ont leur siège, conformément à l'article⁵ R. 3113-5 du Code des transports.

Le préfet de département délivre quant à lui l'autorisation de circulation après avis du maire et des gestionnaires de voiries concernés, portant notamment sur la sécurité de l'itinéraire. À cet effet, l'entreprise de transport établit le règlement de sécurité d'exploitation pour l'itinéraire demandé, lequel doit se trouver à bord du véhicule et être porté à la connaissance des conducteurs.

L'arrêté préfectoral prévoit la circulation sans voyageurs du petit train routier touristique pour les déplacements liés aux besoins d'exploitation, en l'occurrence les déplacements du lieu de stationnement au lieu de prise en charge des voyageurs et retour, les déplacements pour l'approvisionnement en carburant et les déplacements liés à la visite technique annuelle.

³ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000030185724>

⁴ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000470037>

⁵ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033449769

Cet arrêté a une validité maximale de 10 ans et doit être renouvelé en cas de modification de l'itinéraire ou de ses caractéristiques routières, ou en cas de modification des véhicules composant le petit train routier touristique.

Un procès-verbal de réception doit être établi afin d'attester du respect des spécifications techniques. Celui-ci a été délivré par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL). Par la suite, tous les ans, le véhicule complet doit subir un contrôle technique. Toutefois, la réalisation d'une visite initiale de contrôle avant la mise en service est imposée.

Le conducteur d'un petit train routier touristique doit être titulaire du permis D « véhicules automobiles affectés au transport de personnes comportant plus de huit places assises ».

4.1.1 Les spécifications techniques générales de ces véhicules

À la date de l'accident, l'arrêté du 22 janvier 2015 modifié souligne les exigences ci-dessous.

Le tracteur, dont la vitesse maximale par construction ne doit pas dépasser 40 km/h, est réceptionné dans le genre « véhicule automoteur spécialisé » (VASP), alors que les véhicules remorqués doivent l'être dans le genre « remorque spécialisée » (RESP).

Pour contrôler la vitesse de circulation, le tracteur doit être équipé d'un indicateur de vitesse conforme aux prescriptions techniques de l'annexe II de la directive 75/443/CE modifiée, et d'un compteur kilométrique.

Les dispositifs d'attelage sont largement dimensionnés et solidement fixés. Ils doivent être conformes aux prescriptions techniques de la directive 94/20/CE relative aux dispositifs d'attelage mécanique. Ces dispositifs sont compatibles avec les masses remorquées et identiques sur chaque véhicule. Les attelages à boule sont autorisés pour les petits trains routiers touristiques de catégorie I, II et III dans la mesure où ils ont été homologués au moins pour des remorques d'une masse de 3 500 kg.

La catégorie du véhicule constitué du tracteur et des remorques est inscrite sur le procès-verbal de réception.

La charge utile de chaque remorque permet de transporter le nombre maximal de voyageurs prévu, la masse de chaque voyageur étant fixée à 75 kg.

La longueur et la largeur des petits trains routiers touristiques sont limitées respectivement à 18 m et 2,55 m, le nombre total de remorques est limité à trois, le nombre de passagers transportés dans chaque remorque est limité à 25, le nombre total de passagers ne peut donc excéder 75.

Chaque véhicule est équipé d'au moins un feu de position et un catadioptre par côté. Un feu spécial, conforme et installé conformément aux dispositions de l'arrêté⁶ du 4 juillet 1972 modifié relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente, est installé à l'avant et à l'arrière de l'ensemble constitué, dans l'axe longitudinal du véhicule-tracteur et de la dernière remorque tractée.

Les véhicules tracteurs répondent aux prescriptions techniques de la directive 2008/2/CE relative au champ de vision et aux essuie-glaces des tracteurs agricoles.

⁶ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000835641>

4.1.2 Les spécifications techniques particulières

L'arrêté du 22 janvier 2015 définit 4 catégories de petits trains routiers touristiques selon les pentes⁷ des trajets envisagés. Ainsi, leur circulation est limitée en application des règles suivantes :

- pour les ensembles de catégorie I : aux itinéraires ne comportant aucune pente supérieure à 5 % ;
- pour les ensembles de catégorie II : aux itinéraires ne comportant aucune pente supérieure à 10 % ;
- pour les ensembles de catégorie III : aux itinéraires ne comportant aucune pente supérieure à 15 % ;
- pour les ensembles de catégorie IV : aux itinéraires ne comportant aucune pente supérieure à 20 %.

Pour autoriser la circulation d'un petit train routier touristique d'une catégorie déterminée sur un itinéraire, il est toléré que cet itinéraire comporte des pentes supérieures à la pente maximale admise pour la catégorie du petit train routier touristique lorsque la longueur cumulée des sections concernées par ces dépassements ne dépasse pas 50 m. Cette longueur cumulée est portée à 500 m lorsqu'aucune des pentes n'est supérieure à la pente maximale admise pour la catégorie directement supérieure à celle du petit train routier touristique considéré.

Selon leur catégorie, l'arrêté précise que les véhicules doivent répondre aux prescriptions techniques mentionnées dans les directives ou règlements UE ou les règlements CEE/ONU équivalents dont la liste suit. Les justificatifs réglementaires sont constitués par des procès-verbaux d'essais délivrés par l'UTAC.

Petits trains routiers touristiques de catégorie I :

- a) Champs de rétrovision : directive 2003/97/CE modifiée (catégorie N) ;
- b) Dispositif de direction : directive 70/311/CE modifiée (catégorie N ou O) ou règlement de Genève 79-01 pour les équipements de direction visés à son annexe VI ;
- c) Installation éclairage et signalisation : directive 76/756/CE modifiée par 2007/35/CE (catégorie N ou O) ;
- d) Plaques et inscriptions : directive 76/114/CE modifiée ;
- e) Compatibilité électromagnétique : directive 72/245/CE modifiée ou 2009/64/CE pour les véhicules équipés uniquement d'un moteur à combustion interne ;
- f) Niveau sonore : directive 70/157/CE modifiée (catégorie N) ;
- g) Émissions polluantes : règlement UE 715/2007 modifié ou règlement UE 595/2009 modifié ou directive 2005/55/CE modifiée (à l'exception de la série complète des prescriptions relatives à l'OBD) ;
- h) Fumées des moteurs Diesel : directive 72/306/CE modifiée (catégorie N) ;
- i) Installation et utilisation de limiteurs de vitesse : directive 92/24/CE modifiée (catégorie N) ;
- j) Équipement au GPL : règlement de Genève 67R01 (catégorie N) ;

⁷ Le terme de « pente » doit être compris comme une portion de route en descente, avec un dénivelé négatif, sauf si l'adjectif ascendant lui est associé, dans ce dernier cas il s'agit d'une portion de route en montée.

- k) Équipement au GNV : règlement de Genève 110R01 (catégorie N) ;
- l) Véhicule électrique et hybride : règlement de Genève 100R00 (catégorie N) ;
- m) Pneumatiques : directive 92/23/CE modifiée ;
- n) Freinage : directive 71/320/CE modifiée (catégorie N₂ ou O) (à l'exception de la série complète des prescriptions relatives à l'ABS) ou règlement de Genève n° 13 pour les véhicules électriques ou hybrides.

Pour la catégorie II, la disposition suivante complète les prescriptions de la catégorie I.

Le véhicule tracteur doit satisfaire à l'essai de type II bis décrit au point 1.5 de l'annexe II de la directive 71/320/CE modifiée, et ce à son poids total roulant autorisé. Lors de l'essai, la pente est simulée à 9 % sur une distance de 2 km et la vitesse moyenne à respecter est fixée à 20 km/h (à 5 km/h près).

Petits trains routiers touristiques de catégorie III :

Les véhicules répondent à l'ensemble des prescriptions prévues pour les petits trains routiers touristiques de catégorie II et aux suivantes :

II-3.1. La mise en action du frein de stationnement du véhicule tracteur entraîne la mise en action d'un dispositif de freinage de chaque remorque et permet de maintenir à l'arrêt l'ensemble en toute circonstance sur une pente de 15 % ; de plus, en cas d'absence prolongée d'air (ou énergie), le dispositif de freinage de chaque remorque est assuré de façon purement mécanique.

II-3.2. Le véhicule tracteur satisfait à l'essai de type II bis décrit au point 1.5 de l'annexe II de la directive 71/320/CE modifiée à son poids total roulant autorisé. Lors de l'essai, la pente est simulée à 9 % sur une distance de 3 km et la vitesse moyenne à respecter est fixée à 20 km/h (à 5 km/h près).

II-3.3. Le véhicule tracteur est capable de mettre en mouvement l'ensemble chargé à sa masse maximale sur une pente ascendante de 15 %, et ce cinq fois au cours d'une période de cinq minutes, sans que les roues motrices ne se mettent à patiner. Cet essai est effectué sur chaussée à bon coefficient d'adhérence.

Petits trains routiers touristiques de catégorie IV :

Les véhicules répondent à l'ensemble des prescriptions prévues pour les petits trains routiers touristiques de catégorie III et aux suivantes :

II-4.1. Le véhicule tracteur satisfait à l'essai de type II bis décrit au point 1.5 de l'annexe II de la directive 71/320/CE modifiée à son poids total roulant autorisé. Lors de l'essai, la pente est simulée à 9 % sur une distance de 4 km et la vitesse moyenne à respecter est fixée à 20 km/h (à 5 km/h près).

II-4.2. Le véhicule tracteur est capable de mettre en mouvement l'ensemble chargé à sa masse maximale sur une pente ascendante de 20 %, et ce cinq fois au cours d'une période de cinq minutes, sans que les roues motrices ne se mettent à patiner. Cet essai est effectué sur chaussée à bon coefficient d'adhérence.

II-4.3. Les véhicules tracteurs sont équipés de façon permanente de deux essieux moteurs au moins (par liaison purement mécanique ou par dispositif reconnu comme étant équivalent, une transmission hydrostatique devant être considérée comme étant équivalente à une transmission mécanique).

Des aménagements sont également spécifiés pour l'accès de ces véhicules aux personnes à mobilité réduite utilisateurs de fauteuil roulant, relatifs à l'emplacement et au nombre des fauteuils, à leur stabilité lors de la circulation, et aux dimensions et moyens de leur accès aux remorques d'un petit train routier touristique.

4.1.3 Les spécifications auxquelles doivent répondre les petits trains touristiques au regard de la circulation

L'article R. 312-3 du Code de la route précise que le poids réel de la remorque ou des remorques attelées derrière un véhicule tracteur ne peut excéder 1,3 fois le poids réel de celui-ci.

Toutefois, pour ces véhicules circulant à faible vitesse, il est indiqué que le ministre chargé des transports détermine par arrêté les modalités d'application du présent article et les conditions dans lesquelles des dérogations peuvent être accordées à certains ensembles de véhicules circulant à vitesse réduite ainsi qu'aux matériels de travaux publics et aux véhicules agricoles. Dans le cas présent, l'arrêté du 22 janvier 2015 limite à trois le nombre de remorques et à 75 le nombre maximum de personnes transportées. D'un poids de 75 kg pour chacun, la charge maximale totale transportée est de 5 625 kg, ou de 1 875 kg par remorque.

L'article R. 312-11 du même code indique que la longueur d'un train routier, train urbain et train double ne doit pas dépasser 18,75 mètres. Ce qui est en cohérence avec l'arrêté du 22 janvier 2015.

L'article R. 311-1 §7 définit ces véhicules :

« 7.1. Train double : ensemble composé d'un véhicule articulé et d'une semi-remorque dont l'avant repose soit sur un avant-train, soit sur le train roulant arrière coulissant de la première semi-remorque qui tient alors lieu d'avant-train ;

7.2. Train routier : ensemble constitué d'un véhicule à moteur auquel est attelée une remorque ou une semi-remorque dont l'avant repose sur un avant-train ;

7.3. Véhicule articulé : ensemble composé d'un véhicule tracteur et d'une semi-remorque ;

7.4. Train urbain : ensemble routier, conçu et construit pour le transport de personnes en agglomération, composé d'un véhicule automoteur destiné au transport de personnes tractant au plus trois véhicules non automoteurs. »

L'article R. 312-12 précise également des longueurs maximales pour les remorques.

Les trains routiers doivent satisfaire aux conditions suivantes :

1° La distance mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du train routier entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble, diminuée de la distance comprise entre l'arrière du véhicule à moteur et l'avant de la remorque, ne doit pas excéder 15,65 mètres ;

2° La distance mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du train routier entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble ne doit pas excéder 16,40 mètres.

Enfin l'article R. 323-23 du Code de la route précise que tout véhicule destiné normalement ou employé exceptionnellement au transport en commun de personnes et ayant fait l'objet d'une demande de certificat d'immatriculation ne peut être effectivement mis en circulation qu'après obtention d'une attestation d'aménagement délivrée, soit par le constructeur si le véhicule a fait l'objet d'une réception par type, soit par les services de l'Etat chargés de la réception des véhicules. Ces véhicules sont ensuite soumis à des contrôles techniques périodiques renouvelés tous les six mois.

Ces dispositions s'appliquent également aux navettes urbaines et aux remorques affectées au transport de personnes.

Aucune possibilité de dérogation n'est évoquée, alors que l'arrêté du 22 janvier 2015 fixe la périodicité du contrôle technique à un an.

Concernant enfin les feux spéciaux des véhicules à progression lente, l'arrêté du 4 juillet 1972 spécifie en son article 1 que les véhicules à progression lente définis et énumérés dans la liste figurant en son annexe pourront, en sus de l'éclairage et de la signalisation prévus par le code de la route, être équipés de feux spéciaux afin de signaler leur présence aux usagers de la route.

L'annexe citée comporte 6 catégories spécifiques de véhicules mais aucune ne correspond à celle de petit train touristique telle que définie dans le §7 « ensembles de véhicules » de l'article R. 311-1 du Code de la route.

Concernant leur caractéristiques, les feux spéciaux sont soit des feux tournants, soit des feux à tube à décharge, soit des feux clignotants émettant de la lumière jaune orangé et doivent être conformes à un type agréé. Ils doivent dans tous les cas être situés le plus haut possible au-dessus du plus haut feu indicateur de changement de direction porté par le véhicule et être visibles dans tous les azimuts. Si ce n'est pas le cas, un feu est placé à l'avant, un autre à l'arrière de l'ensemble de véhicules.

4.2 La constitution et l'exploitation du petit train routier de Riquewihr

4.2.1 La constitution du petit train routier

Le petit train routier touristique de Riquewihr était un ensemble constitué d'un véhicule tracteur auquel étaient attelées 3 remorques ouvertes sur les côtés transportant des passagers. La propulsion de ce convoi était assurée par une motorisation électrique. Pour signaler aux autres véhicules sa faible vitesse et son encombrement, il disposait de deux gyrophares de couleur orange placés à l'avant et à l'arrière.



Figure 5 : Petit train de Riquewihr en attente de départ et dans les vignes
(Source SAAT)

4.2.2 L'exploitation du petit train routier

L'exploitation d'un petit train touristique sur la commune de Riquewihr par la SARL SAAT a été autorisée par arrêté préfectoral du 17 mai 2018. Cet arrêté précisait le circuit touristique que pouvait emprunter le petit train sur plusieurs communes dont celle de Riquewihr. Il précisait aussi le trajet qu'il pouvait emprunter sans voyageur pour les besoins d'exploitation, de ou vers son lieu de garage situé sur la commune de Ribeauvillé. Trois ensembles formés d'un tracteur et de 3 remorques de catégorie III détenus par la SARL étaient alors autorisés sur des itinéraires ne comportant aucune pente supérieure à 15 %. Deux de ces ensembles étaient autorisés pour des véhicules tracteurs dotés de motorisations électriques.

À la demande de l'exploitant, cet arrêté a fait l'objet de trois modifications en mars 2019, juin 2020 et février 2024, qui ne concernaient que des renouvellements de matériels autorisés (tracteurs et remorques), sans changement des itinéraires d'exploitation.

Le dernier arrêté ouvrait la mise en exploitation de l'ensemble affecté par l'incendie du 10 septembre 2024.

Le trajet validé par l'arrêté d'exploitation emprunte les rues ci-dessous :

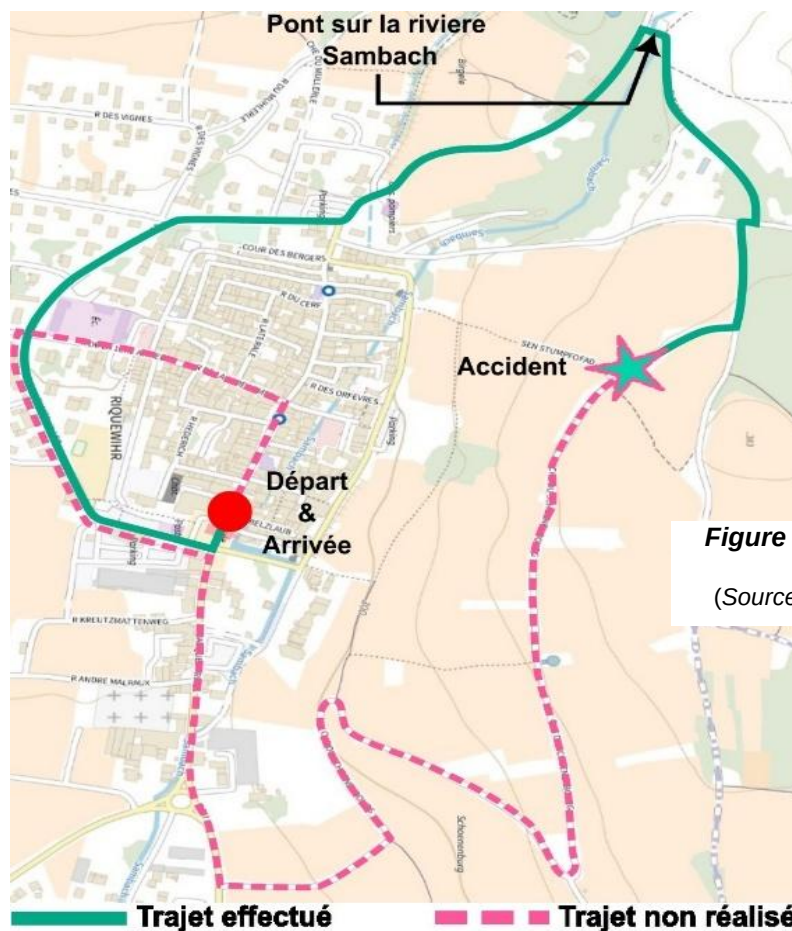


Figure 6 : Trajet prévu par l'arrêté d'exploitation
(Source Géoportail légendée BEA-TT)

- Rue du Général de Gaulle (départ du convoi à proximité de l'hôtel de ville)
- Avenue Méquillet
- Place des Charpentiers
- Chemin de la Forêt
- Chemins Viticoles
- Route de Ribeauvillé
- Avenue Jacques Preiss

- Avenue Méquillet
- Rue de la 1^o Armée
- Rue du Général de Gaulle (retour en fin de trajet)

Pour rejoindre les vignobles, le petit train doit passer sur un pont court et étroit qui surplombe la rivière Sambach.

Comme le montre la photo ci-dessous, la masse des véhicules qui peuvent l'emprunter est limitée à 7,5 tonnes par un panneau référencé B13 dans l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes.



Figure 7 : Pont routier sur la rivière Sambach (Source Google Maps légendée BEA-TT)

Dans le cadre du dossier de demande de circulation établi par le gérant de la société SAAT exploitant le petit train, chaque commune concernée et gestionnaire de voirie, ainsi que la DDT et la DREAL, ont donné au service préfectoral concerné leur avis. Tous sont favorables.

Ce dossier comporte, entre autres documents, le règlement de sécurité d'exploitation que le gérant a établi pour les itinéraires demandés sur diverses communes du département du Haut-Rhin, et pour trois petits trains touristiques différents.

Il est en particulier indiqué : « Les circuits et trajets effectués par les petits trains touristiques dans les communes de Ribeauvillé, Riquewihr, Hunawihr, Mittelwihr et Bergheim ne présentent pas de points sensibles justifiant des recommandations particulières si ce n'est la circulation en zone piétonne. [...] Les conducteurs de petits trains devront appliquer les règles générales de circulation telles que définies dans le code de la route. Ils veilleront notamment à respecter les circuits mis en place, tels que définis dans l'arrêté préfectoral [...] ».

Concernant la commune de Riquewihr, deux itinéraires, versions 1 et 2, sont présentés.

L'itinéraire version 1 correspond à l'itinéraire présenté en figure 6. L'itinéraire version 2 (cf. la figure 8 page suivante) emprunte la rue du 5 décembre 1944, qui est interdite dans les deux sens à tous véhicules, sauf riverains. La circulation du petit train n'est donc pas autorisée sur cette portion de route.



Figure 8 : Itinéraires version 1 et version 2 (photos Google maps légendées BEA-TT)

Concernant les caractéristiques en termes de masses du petit train routier, il est indiqué sur les titres de circulation des véhicules qui le composent :

	Tracteur	Remorques
Masses à vide	3 200 kg (sans conducteur)	1 050 kg (chacune)
Masses maximales en charge autorisées	3 600 kg	3 000 kg (chacune)

	Tracteur et 3 remorques chargées
Masse totale roulante autorisée	12 600 kg

Ainsi, en considérant un petit train dont les masses à vides sont les plus basses pour chaque véhicule, sa masse totale roulante réelle dépasserait la limite de 7,5 t dès lors qu'il transporterait plus de 14 passagers en sus du conducteur.

Il faut noter que la longueur du pont est relativement faible, et que lors de son franchissement par l'ensemble des 4 véhicules, tous les essieux ne sont pas en même temps sur le pont.

Par ailleurs, s'agissant du panneau B13 de la figure 7, l'arrêté relatif à la signalisation du 24 novembre 1967 modifié précise « Accès interdit aux véhicules, véhicules articulés, trains doubles ou ensemble de véhicules dont le poids total autorisé en charge ou le poids total roulant autorisé excède le nombre indiqué ».

Dans le cas présent, au vu de son poids total roulant autorisé de 12,6 tonnes, la signalisation interdit le passage du petit train sur ce pont de l'itinéraire version 1.

4.3 Les caractéristiques des véhicules du petit train routier

4.3.1 Le tracteur

Le tracteur est de marque Prat fabriqué en partie par DOTTO en Italie. Il a été mis en circulation en novembre 2023 et le premier contrôle technique après mise en service était prévu en novembre 2024.

D'une longueur de 3,96 m, d'une largeur de 1,8 m et d'une hauteur de 2,3 m, le véhicule comporte deux essieux moteurs équipés chacun d'un moteur de type synchrone triphasé d'une puissance nominale de 40 kW et maximale de 58 kW. Le régime moteur associé à ces puissances est respectivement de 1 500 tr/mn et de 1 900 tr/mn. La vitesse maximale du véhicule est de 25 km/h, limitée par une régulation électronique du régime moteur.

Compte tenu des capacités de propulsion, le véhicule est de catégorie IV.

La batterie de traction est de type Lithium Fer Phosphate. Elle est installée dans l'empattement en partie basse et centrale du véhicule et a une masse de 870 kg (voir figure ci-après).

Le tracteur n'est équipé ni d'un chronotachygraphe, ni de ceintures de sécurité.

Le châssis est portant, composé de 2 longerons en tôle d'acier inoxydable entrecroisés par des traverses, ces éléments étant assemblés par soudage.

La carrosserie est constituée de résines polyester et de fibres de carbone. Le pare-brise, les vitres latérales au niveau des portes et la lunette arrière sont en verre trempé. Il est également indiqué sur la notice descriptive du véhicule que celui-ci est équipé d'un feu spécial tournant ou à éclat, complété de deux feux de circulation diurnes avant.

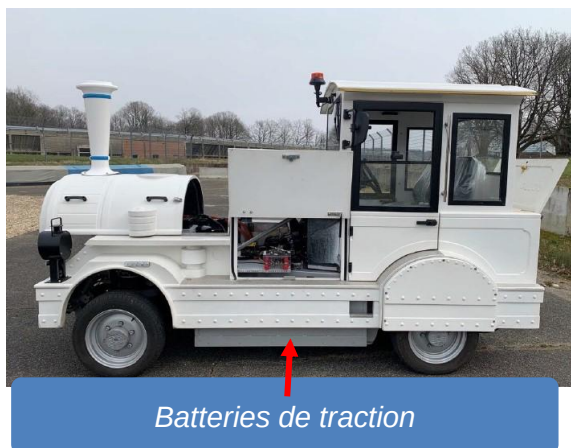


Figure 9 : Emplacement des batteries de traction
(Source constructeur, légendée BEA-TT)

Le procès-verbal de réception par type effectué par la DREAL classe le véhicule tracteur en catégorie internationale N₂, soit comme un véhicule destiné au transport de marchandises. Ce document prend comme référence les articles R. 311-1 à R. 318-5, R. 321-20 et R. 413-13 du Code de la route et les arrêtés ministériels pris en application.

Il est également précisé dans la notice descriptive du véhicule tracteur, que ne peuvent être attelées à ce véhicule que des remorques dont la mise en rupture entraîne le fonctionnement d'un dispositif de freinage à action mécanique.

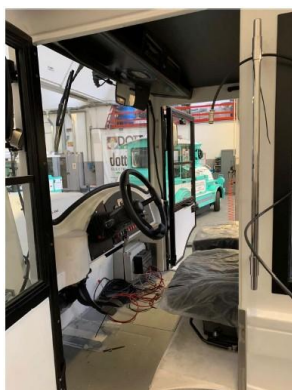


Figure 8 : Cabine de conduite et tableau de bord
(Source constructeur)

Identification des témoins et voyants :

Repère	Description	Repère	Description
1	Commande de la clé de contact	15	Indicateur de charge de la batterie de traction
2	Commande des feux de détresse	16	Témoin d'engagement de vitesse élevée
3	Commande des essuie-glaces	17	Témoin d'engagement de vitesse basse
4	Commande du lave-glace	18	Témoin de feux de route
5	Commande du sifflet de train (option)	19	Voyant de direction du tracteur
6	Commande des feux clignotants	20	Voyant de direction de la remorque
7	Commande des feux de brouillard arrière	21	Témoin de défaut du circuit hydraulique des freins du tracteur
8	Commande de vitesse (haute/basse)	22	Témoin de défaut des freins de la remorque
9	Disponible – Non affecté	23	Témoin de frein de stationnement
10	Commande de marche avant/arrière	24	Témoin de pression basse du circuit d'air des freins

Repère	Description	Repère	Description
11	Prises USB	25	Témoin d'appel/d'alarme de remorque
12	Voltmètre	26	Témoin de feux de brouillard arrière
13	Manomètre	27	Disponible – Non affecté
14	Affichage multifonction	28	Avertisseur sonore

4.3.2 Les remorques

Les trois remorques sont strictement identiques, dans leur variante « large » et non vitrées. Chacune est homologuée pour une masse maximale en charge de 3 tonnes.

À l'instar du véhicule tracteur, leur carrosserie est en résine polyester et fibre de verre reposant sur une structure en acier inoxydable.

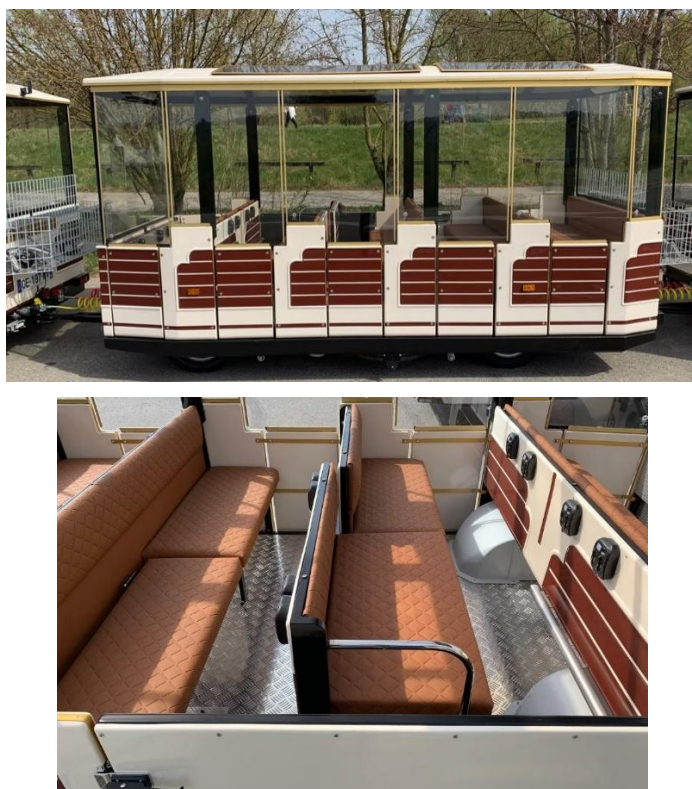


Figure 9 : Modèle de remorque avec aménagement intérieur (Source constructeur)

4.3.3 La motorisation du petit train routier

Le petit train est propulsé par 2 moteurs électriques indépendants de type synchrone triphasé à reluctance à aimants permanents placés transversalement, en prise directe sur chacun des essieux.

L'alimentation électrique des moteurs est assurée par un système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE) constitué d'un bloc batterie placé entre les essieux sous les longerons du châssis. D'une tension nominale de 120 V et d'une capacité

de 700 Ah, cette batterie est constituée d'un seul module de 36 cellules connectées en série et protégée par des fusibles de puissance.

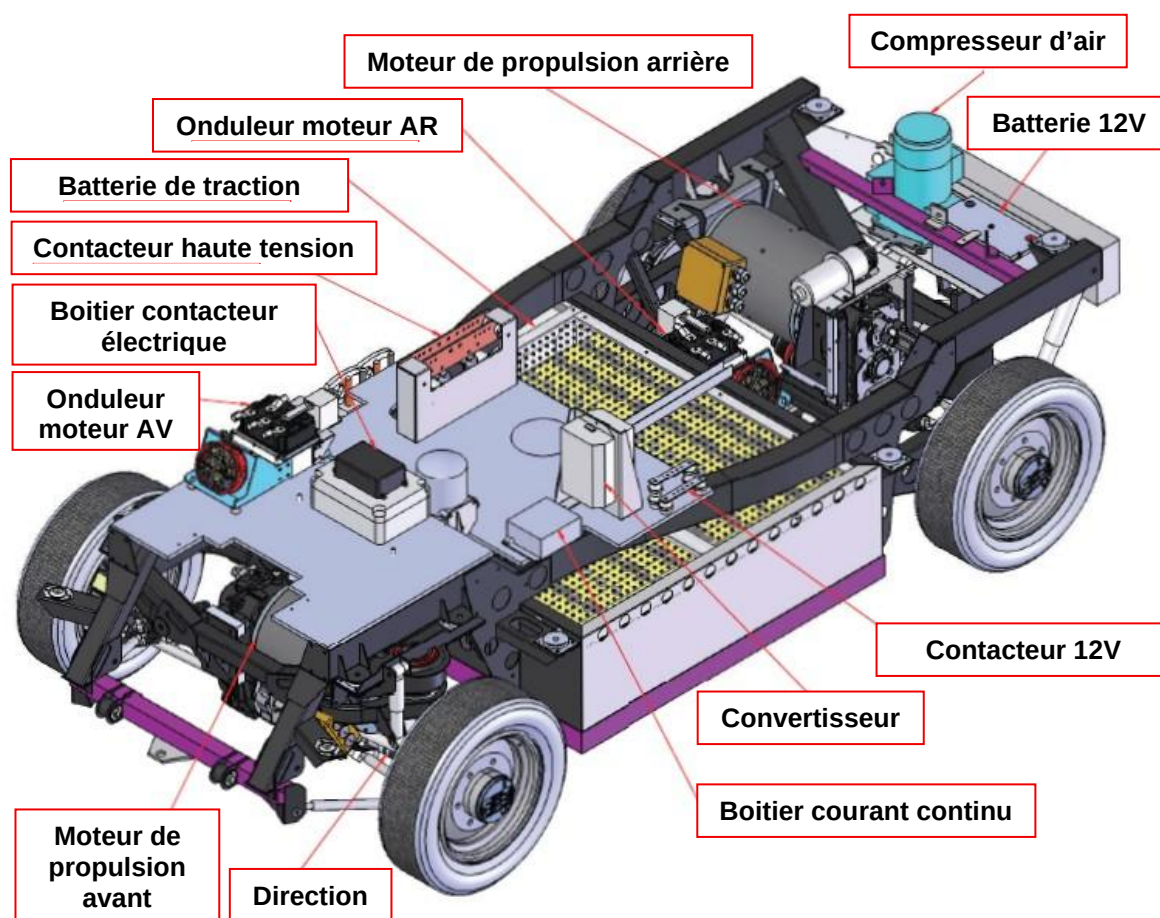


Figure 10 : Implantation des composants électriques majeurs
(Source constructeur)

Comme indiqué précédemment, la réglementation applicable lors de la réception nationale des petits trains routiers touristiques dotés de motorisations électriques ou hybrides indique qu'ils doivent respecter les prescriptions du règlement de Genève n° 100 dans sa version de base (100R00), pour la catégorie N.

À l'instar de toutes les réglementations internationales, les prescriptions s'adaptent aux évolutions technologiques proposées par les constructeurs. S'agissant des véhicules électriques, celles-ci sont rapides et ont conduit à de multiples évolutions réglementaires plus ou moins importantes, comme le montre le schéma figurant en annexe 2. De manière générale, les évolutions les plus importantes se traduisent par une évolution de la série d'amendement.

Les principales évolutions sont les suivantes :

- Règlement 100 de base : Concerne les véhicules complets électriques à batteries des catégories M & N ayant une vitesse maximale supérieure à 25 km/h. Il couvre principalement la protection vis-à-vis du risque de choc électrique pour les occupants du véhicule et les intervenants ;
- Série 01 d'amendement : Extension du domaine d'application pour l'homologation de composants électriques, introduction de la notion de SRSEE (recharge en énergie) et mise en place d'une méthodologie de mesure de la résistance à l'isolement ;
- Série 02 d'amendement : Création de 2 domaines d'application du règlement, l'un s'appliquant au véhicule complet, l'autre au SRSEE ou à ses sous-systèmes avec 2 types d'homologation (véhicule complet ou SRSEE isolé). Mise en place de prescriptions et essais spécifiques pour l'homologation d'un SRSEE, dont des essais en mode défaillant vis-à-vis du risque d'émission d'hydrogène augmentant les possibilités d'inflammabilité et d'explosivité très importantes. Mise en place d'essais de vibration, de chocs et de cycles thermiques, de chocs mécaniques et de résistance au feu, de protection contre les surcharges, les décharges excessives, les courts-circuits et les surchauffes ;
- Série 03 d'amendement : Obligation d'équiper les véhicules d'un système de détection et de signalement de la défaillance d'un SRSEE et reconnaissance d'essais effectués dans le cadre d'autres règlements (94R, 95R, 137R concernant le choc frontal et latéral) ;
- Série 04 d'amendement : Obligation d'identification extérieure de la spécificité électrique sur les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ & N₃ ;
- Série 05 d'amendement : Augmentation des exigences en matière de propagation thermique.

Bien que le dispositif de réception nationale n'impose que le respect des exigences de la version de base du règlement 100, les essais effectués par le laboratoire de l'UTAC ont permis d'établir la conformité du véhicule exploité à Riquewihr à la série 01 d'amendement du règlement 100 en incluant ses 5 compléments (cf annexe 2).

5 Les conclusions et les recommandations

5.1 Les conclusions

À l'issue des investigations réalisées, et bien que celles-ci n'aient pu permettre de déterminer précisément la ou les causes ayant conduit au départ de feu du véhicule à moteur, l'origine de cet incendie paraît se situer au niveau du pack batterie ou de son dispositif de commande, sans qu'il y ait eu la moindre remontée d'information au poste de conduite.

Il apparaît donc nécessaire de faire évoluer les prescriptions applicables aux petits trains routiers touristiques lors de leur homologation, afin d'informer les conducteurs des défauts pouvant conduire à l'incendie de ces véhicules.

Par ailleurs, il conviendra de réexaminer avec les services compétents les conditions de circulation du petit train touristique de Riquewihr, en particulier en regard de la signalisation limitant la charge sur le pont de la Sambach.

5.2 Les recommandations

5.2.1 *La réglementation applicable aux petits trains touristiques électriques ou hybrides*

Vu l'absence d'information du conducteur d'une défaillance conduisant au départ de feu de son véhicule, il apparaît nécessaire d'augmenter le niveau réglementaire requis pour les véhicules à venir.

La DGEC consultée a indiqué que ses services ont depuis 2025 apporté leur concours à la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) sur un projet de refonte complète du niveau de sécurité général pour ces véhicules et proposait que la sécurité électrique de ces véhicules fasse l'objet d'améliorations significatives. Au lieu de la version originale du règlement de l'ONU n° 100 exigée aujourd'hui, la DGEC proposait une conformité à la série d'amendements 02.

Compte tenu des circonstances de l'évènement et des modifications introduites par les évolutions du règlement ONU n° 100, la conformité à la série 03 d'amendement paraît préférable pour bénéficier d'exigences de protection contre l'emballement thermique.

En conséquence, le BEA-TT recommande :

Recommandation R1 à destination de la DGEC :

En lien avec la DGITM, engager le processus de révision de l'arrêté du 22 janvier 2015 définissant les caractéristiques et les conditions d'utilisation des véhicules autres que les autocars et les autobus, destinés à des usages de tourisme et de loisirs, afin notamment d'augmenter le niveau réglementaire applicable lors des réceptions des véhicules à moteur électrique ou hybride (règlement ONU n° 100).

5.2.2 *L'exploitation du petit train touristique de Riquewihr*

Bien que l'arrêté préfectoral autorisant la circulation à Riquewihr d'un petit train routier touristique de la SARL Société Alsacienne d'Animation Touristique (SAAT) valide un parcours conduisant à emprunter le pont sur la Sambach, il s'avère que la limitation de charge signalée n'est pas compatible avec les caractéristiques des véhicules.

De plus, d'autres parcours validés empruntent des portions de route qui, au vu de la signalisation verticale en place, ne sont pas autorisées à la circulation du petit train, et

apparaissent en contradiction avec le règlement de sécurité d'exploitation, soulignant que les conducteurs doivent respecter les règles du Code de la route.

Dès lors, il y a lieu d'engager une réflexion concernant l'adéquation des parcours avec la signalisation routière en place, et en particulier avec les caractéristiques des véhicules eu égard à la signalisation de limitation de charge à respecter.

La SAAT consultée par le BEA-TT a indiqué qu'une démarche était d'ores et déjà en cours auprès de la mairie de Riquewihr afin de régulariser la situation et de modifier la signalisation verticale existante (notamment par l'ajout de mentions, par exemple d'exemption).

Toutefois, le BEA-TT rappelle que l'arrêté préfectoral de circulation concerne d'autres itinéraires qui n'ont pas été étudiés dans le cadre de ce rapport.

En conséquence, le BEA-TT formule les deux recommandations suivantes :

Recommandation R2 à destination des services préfectoraux du Haut-Rhin :

Engager une réflexion avec les gestionnaires des voiries et l'exploitant du petit train routier visant à mettre en adéquation les itinéraires de circulation du petit train routier, en particulier celui empruntant le pont sur la Sambach, et la signalisation routière.

Recommandation R3 à destination de l'exploitant du petit train :

S'assurer lors de l'identification des itinéraires, dans le cadre de la préparation du règlement de sécurité d'exploitation, du respect effectif des règles de police imposées par la signalisation routière.

ANNEXES

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête

Annexe 2 : Évolutions du règlement ONU n°100 sur la sécurité des véhicules électriques

Annexe 1 : Décision d'ouverture d'enquête



Le Directeur



La Défense, le 23 octobre 2024

DÉCISION

Le directeur du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre,

Vu le Code des transports et notamment les articles L. 1621-1 à L. 1622-2 et R. 1621-1 à R. 1621-26 relatifs, en particulier, à l'enquête technique après un accident ou un incident de transport terrestre ;

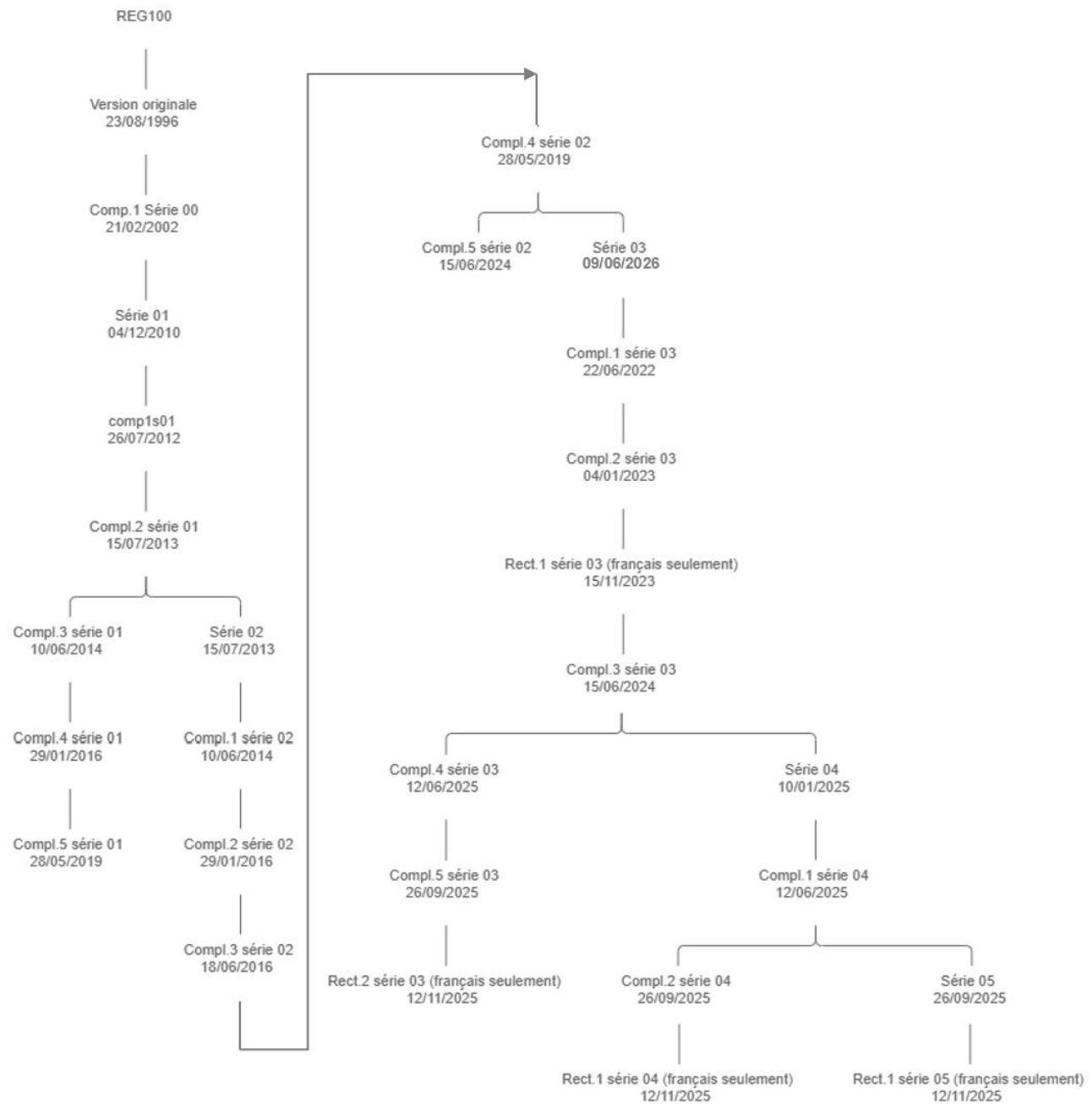
Vu les circonstances de l'incendie d'un petit train touristique à motorisation électrique survenu le 10 septembre 2024 sur la commune de Riquewihr dans le département du Haut-Rhin (68) ;

décide

Article 1 : Une enquête technique est ouverte en application des articles L. 1621-1 et R. 1621-22 du Code des transports concernant l'incendie d'un petit train touristique à motorisation électrique survenu le 10 septembre 2024 sur la commune de Riquewihr dans le département du Haut-Rhin (68).

Jean-Damien PONCET

Annexe 2 : Évolutions du règlement ONU n°100 sur la sécurité des véhicules électriques



Règlement général de protection des données

Le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) est investi d'une mission de service public dont la finalité est la réalisation de rapports sur les accidents afin d'améliorer la sécurité des transports terrestres (articles L. 1621-1 et 1621-2 du code des transports, voir la page de présentation de l'organisme).

Pour remplir cette mission, les personnes chargées de l'enquête, agents du BEA-TT habilités ainsi que d'éventuels enquêteurs extérieurs spécialement commissionnés, peuvent rencontrer toute personne impliquée dans un accident de transport terrestre (articles L. 1621-14) et recueillir toute donnée utile.

Ils traitent alors les données recueillies dans le cadre de l'enquête dont ils ont la responsabilité uniquement pour la seule finalité prédéfinie en garantissant la confidentialité des données à caractère personnel. Les rapports d'enquêtes sont publiés sans le nom des personnes et ne font état que des informations nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident. Les données personnelles sont conservées pour une durée de 4 années à compter de la publication du rapport d'enquête, elles sont ensuite détruites.

Le traitement « Enquête accident BEA-TT » est mis en œuvre sous la responsabilité du BEA-TT relevant du ministère des transports. Le ministère s'engage à ce que les traitements de données à caractère personnel dont il est le responsable de traitement soient mis en œuvre conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (ci-après, « règlement général sur la protection des données » ou RGPD) et à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Les personnes concernées par le traitement, conformément à la législation en vigueur, peuvent exercer leurs droits auprès du responsable de traitement : **droit d'accès aux données, droit de rectification, droit à la limitation, droit d'opposition.**

Pour toute information ou exercice de vos droits, vous pouvez contacter :

1- Le responsable de traitement, qui peut être contacté :

- par message électronique à l'adresse : bea-tt@transports.gouv.fr
- ou par courrier (avec copie de votre pièce d'identité en cas d'exercice de vos droits) à l'adresse suivante :

Ministère des transports

À l'attention du directeur du BEA-TT

Grande Arche - Paroi Sud, 29e étage, 92 055 LA DEFENSE Cedex

2- Le délégué à la protection des données (DPD) du ministère :

- à l'adresse suivante : ajag2.daj.sg@developpement-durable.gouv.fr ;
- ou par courrier (avec copie de votre pièce d'identité en cas d'exercice de vos droits) à l'adresse :

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires

À l'attention du Délégué à la protection des données

SG/DAJ/AJAG1-2

92055 La Défense cedex

Vous avez également la possibilité d'adresser une réclamation relative aux traitements mis en œuvre à la Commission nationale informatique et libertés
(3 Place de Fontenoy - TSA 80715 - 75334 PARIS CEDEX 07).



Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre



Grande Arche - Paroi Sud
92055 La Défense cedex

Téléphone : 01 40 81 21 83

bea-tt@transports.gouv.fr

www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr

