



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction générale des infrastructures,  
des transports et des mobilités**

La Défense, le 14 mars 2024

*Direction des mobilités routières  
Département de la transition écologique,  
de la doctrine et de l'expertise technique*

**Note à Monsieur le directeur du bureau  
d'enquêtes sur les accidents de transport  
terrestre**

**Objet : Réponse au rapport d'enquête technique sur la chute d'un camion-benne sur les voies ferrées depuis un pont-route survenue le 2 juin 2022 à Saint-Chamond (Loire)**

Par courrier du 6 décembre 2023, vous m'avez transmis le rapport d'enquête technique sur la chute d'un camion-benne sur les voies ferrées depuis un pont-route survenue le 2 juin 2022 à Saint-Chamond (Loire). Ce rapport formule quatre recommandations adressées à la DGITM.

1) La recommandation R2 est formulée ainsi : « *Confier au Cerema la mission de travailler, avec les partenaires gestionnaires de route et ferroviaires, sur une méthode de calcul d'ID (indice de danger) spécifique aux ponts-routes existants (tous maîtres d'ouvrages), en prolongement des premières orientations proposées par le BEA-TT dans le présent rapport* ».

L'indice de danger du guide Cerema de 2021 a été calibré pour les infrastructures routières du Réseau routier national (RRN) sur lesquelles la vitesse autorisée est supérieure ou égale à 70 km/h. En première analyse, cet indice peut cependant servir pour les ouvrages existants qui supportent d'autres types de trafic. Toutefois, comme le montre votre analyse, il est possible d'affiner cette évaluation en prenant en compte la vitesse autorisée et les conditions de trafic qui règnent sur les réseaux urbains et secondaires. Cette évolution de la méthode devrait pouvoir être réalisée par le Cerema sous trois ans, dans le cadre d'un conventionnement avec la DGITM.

2) La recommandation R3 est ainsi formulée : « *Au titre de la protection du réseau ferré national, et à l'aide de la méthode qui sera proposée par le Cerema, obtenir pour chaque département une liste d'ouvrages hiérarchisée vis-à-vis du risque de chute de véhicule sur les voies ferrées. Sur les ouvrages les plus à risque (de l'ordre d'une quinzaine par département en moyenne), agir en faveur de la réalisation d'un point sécurité associant les acteurs routiers et ferroviaires pour définir des dispositions visant à limiter le risque* ».

3) La recommandation R4 est ainsi formulée : « *Dans cette approche, et à l'instar de ce que certaines directions interdépartementales des routes (DIR) ont déjà entrepris, poursuivre et généraliser à l'ensemble du réseau routier national non concédé la mise à niveau progressive des dispositifs de retenue des ouvrages de franchissement des voies du réseau ferré national* ».

ecologie.gouv.fr

Tour Séquoia  
92005 La Défense cedex  
Tél. : 33(0)1 40 81 17 20

Pour le RRN non concédé, la mise à niveau des dispositifs de retenue des ouvrages de franchissement des voies ferrées a fait l'objet d'études spécifiques de la part de plusieurs DIR : cette approche sera complétée à l'échelle nationale. La mise à niveau des dispositifs les plus critiques s'effectue progressivement en fonction de l'enveloppe financière disponible.

Pour le RRN concédé, cette mise à niveau est intégrée à l'occasion d'opérations contractuelles d'investissement (nouveaux aménagements, élargissements...) ou de maintenance lourde sur un franchissement particulier dans le respect du guide du Cerema de 2021.

Pour le réseau hors RRN, la DGITM n'a pas autorité sur les maîtres d'ouvrages des collectivités pour prescrire la mise en sécurité de leurs ouvrages. Si cela rentre dans sa stratégie d'action, le Cerema pourrait cependant établir une liste d'ouvrages hiérarchisée vis-à-vis du risque de chute de véhicules sur les voies ferrées au niveau départemental pour guider l'action des collectivités.

4) La recommandation R5 est ainsi formulée : *« Agir en faveur de l'existence, au niveau départemental, d'un dispositif partenarial de pilotage des actions recommandées. Sans préjudice des responsabilités en matière d'organisation, le BEA-TT suggère que ceci pourrait passer par un élargissement des compétences des commissions départementales des passages à niveau ».*

Les commissions départementales des passages à niveau ne nous apparaissent pas le dispositif le plus adapté. En revanche, la DGITM incitera SNCF Réseau à avoir des échanges renforcés avec les gestionnaires des passages supérieurs.

Le directeur général des infrastructures,  
des transports et des mobilités



Signature

numérique de

Gintz

Date : 2024.03.14

01:52:26 +01'00'

**Copie à** : DTFFP, Cerema