



**MINISTÈRE
DE L'INTÉRIEUR
ET DES OUTRE-MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Délégation à la Sécurité Routière

**La Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière,
Déléguée à la Sécurité Routière**

Monsieur le Directeur
Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre
Grande Arche - Paris Sud
92055 La Défense cedex

Paris, le 6 février 2024
Réf. : 2023-ESC-0083

**La Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière
Déléguée à la Sécurité Routière**

à

**Monsieur le Directeur
du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transports Terrestres**

Objet : Rapport d'enquête technique sur la collision entre un train de marchandises et un convoi routier exceptionnel survenue le 16 juin 2021 sur le passage à niveau n° 17 à Rumigny (Ardennes)

Vous m'avez fait parvenir par courrier du 4 août 2023, le rapport d'enquête technique ouverte suite à la collision entre un train de marchandises et un ensemble routier survenue le 16 juin 2021 sur le passage à niveau n° 17 à Rumigny (Ardennes).

Votre rapport a retenu toute mon attention et les recommandations et invitations adressées à la DSR appellent de ma part les réponses suivantes.

Recommandation R1 adressée à la délégation à la sécurité routière (DSR) : Mettre à jour la réglementation sur la circulation des transports exceptionnels, pour qu'en absence de désignation formelle du chef de convoi, un chef de convoi par défaut soit prévu par la réglementation.

La désignation du chef de convoi, telle que prévue à l'article 13 de l'arrêté du 4 mai 2006 relatif aux transports exceptionnels (TE), relève de la responsabilité du transporteur. Le chef de convoi ainsi désigné a un rôle clé pour la bonne réalisation du transport : il s'assure notamment que le convoi respecte l'itinéraire et les consignes prévues par l'autorisation. Il assure également la sécurité du convoi, et celle des usagers de la route. Enfin, il coordonne les actions des différents intervenants.

Dans l'accident faisant l'objet du rapport, je note qu'aucun chef de convoi n'avait été désigné. Ce manquement a contribué à l'arbre des causes. Aussi, je vous confirme que je suis favorable à engager, en lien avec les services du ministère en charge des transports (DGITM), des discussions avec les fédérations nationales de transports afin de préciser dans la réglementation « un chef de convoi par défaut ».

Recommandation R2 adressée à la délégation à la sécurité routière (DSR) : Clarifier le statut des différents documents envoyés au transporteur ou à son mandataire à l'issue de la phase d'instruction de la demande d'autorisation de circulation (arrêté, annexes, documents transmis sans statut d'annexe) pour que soient encore plus clairement identifiées toutes les prescriptions obligatoires qui lui incombent.

A la fin du processus d'instruction, l'application « Mon-Transport-Exceptionnel », ouverte le 26 septembre 2023, génère désormais l'arrêté portant autorisation de circulation. Cet arrêté comporte une page de garde précisant la liste des annexes, dont les avis et prescriptions relatifs au passage du convoi émis par les services instructeurs des départements traversés et des gestionnaires des réseaux concernés. Les transporteurs peuvent ainsi identifier les prescriptions obligatoires auxquels ils doivent se conformer.

Par ailleurs, mes services sensibilisent déjà les services instructeurs sur l'importance de fournir des prescriptions claires et synthétiques.

Invitation : Le BEATT invite la DSR, la DGITM et SNCF Réseau à publier sur les sites internet à destination du public ou des professionnels les documents de communication réalisés en plusieurs langues relatives aux règles de circulation et de franchissement des passages à niveau par les convois exceptionnels.

En premier lieu, il convient de rappeler que la réglementation sur le transport exceptionnel prévoit l'obligation que le chef de convoi parle et comprenne le français ou soit accompagné d'une personne possédant cette compétence (article 13 de l'arrêté du 4 mai 2006).

En second lieu, afin de promouvoir une meilleure connaissance des règles de franchissement des passages à niveau par les transports exceptionnels, les services de la DGITM, de la DSR et de SNCF Réseau ont développé un document de communication traduit en plusieurs langues et diffusé courant 2016. Mes services sont disponibles pour contribuer à la mise à jour de ce document.

En dernier lieu, dans sa version2, en cours de développement, l'interface de l'application « Mon Transport Exceptionnel » sera traduite en langue anglaise.

Invitation : Le BEA-TT invite la DSR à inclure dans son outil informatique de demande et d'instruction des autorisations de circulation des convois exceptionnels « mon-transport-exceptionnel » un module cartographique permettant :

- d'identifier les itinéraires possibles qu'un convoi peut emprunter, à partir des informations dimensionnelles et pondérales entrées ;
- de mettre en évidence la présence des PN, et particulièrement de ceux à franchissement difficile, après les données fournies par les gestionnaires des infrastructures ferroviaires ;
- de permettre l'accès aux données des profils en long des infrastructures routières aux abords et au droit des PN (Cf recommandation R3 du présent rapport).

Il l'invite à renforcer les échanges avec la DGITM pour étudier les liens qui pourraient être faits entre les outils en cours de développement, tels Dialog ou Mon-TransportExceptionnel, pour faciliter la préparation des franchissements des PN par les véhicules de transport de voyageurs ou de marchandises

« Mon-transport-exceptionnel » a permis la mise en place d'une interface cartographique. Les services instructeurs peuvent ainsi cartographier l'ensemble des tronçons et des points particuliers (dont les passages à niveau) et leur associer des prescriptions. Cette interface vise notamment à faciliter la description et l'appropriation de l'itinéraire par le transporteur ou son mandataire. Il s'agit d'une fonctionnalité inédite.

Par conséquent, si un itinéraire passe par un point particulier, alors les prescriptions associées à ce point sont automatiquement intégrées au projet d'arrêt.

L'amélioration de la visibilité des passages à niveau et l'enrichissement de l'interface cartographique de « Mon Transport Exceptionnel » est un objectif permanent que poursuivent mes services.

Invitation : Le BEA-TT invite la DSR et la DGITM à organiser un groupe de travail réunissant les représentants des gestionnaires des infrastructures routières, des gestionnaires des infrastructures ferroviaires, des fédérations des transporteurs de voyageurs et de marchandises ainsi que les fournisseurs d'aide à la navigation pour :

- *définir au niveau national un maillage minimal nécessaire pour le recueil des données de profil en long des infrastructures aux abords et au droit des PN ;*
- *étudier la faisabilité de la construction d'un outil de calcul des capacités de franchissement, à partir des caractéristiques des véhicules et des infrastructures ;*
- *faciliter l'intégration de ces données dans les outils en cours de développement au sein des ministères et dans les outils d'aide à la navigation.*

Mes services contribueront, dans la limite de leurs compétences, à la réalisation de la base de données que vous décrivez et à son intégration, le cas échéant, dans outils dont ils ont la charge.

Mes services se tiennent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Florence GUILLEUME

