

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

*direction générale des infrastructures,  
des transports et de la mer*

*direction des services de transport  
sous-direction du travail et des affaires sociales*

La Défense, le 24 FEV. 2011

**le directeur général des infrastructures, des  
transports et de la mer**

à

Monsieur le directeur du bureau d'enquêtes sur  
les accidents de transports terrestres

Référence:  
Vos réf.:

Affaire suivie par: didier.lachaud  
didier.lachaud@developpement-durable.gouv.fr

Tél. : 01 40 81 17 57  
Fax: 01 40 81 10 67

Objet: rapport accident du 25 09 2009 à Lалуque

Je vous fais parvenir mes observations en réponse à la recommandation que vous formulez dans le rapport établi à la suite de l'accident survenu le 25 septembre 2009 sur le passage à niveau de Lалуque (40). Un conducteur de poids lourd effectuait une manœuvre hasardeuse de son véhicule sur l'emprise d'un passage à niveau au moment où est arrivé un train.

La recommandation R1 du rapport qui est adressée à la DGITM est de : *«veiller à ce que les organismes professionnels de formation des conducteurs de véhicules lourds intègrent dans leurs programmes les spécificités de la traversée des passages à niveau et la nécessité d'éviter toute situation de manœuvre pouvant conduire à une immobilisation même momentanée sur le PN.»*

L'accident analysé dans ce rapport n'est pas le premier accident survenu sur un PN entre un véhicule lourd et un train qui met en évidence une succession de comportements inappropriés du conducteur qui sont autant de causes de l'accident. Au niveau national, la DGITM a tenu compte des accidents précédents pour établir le programme de la formation initiale et continue des conducteurs tant du transport de marchandises que de voyageurs.

Vous trouverez ci-joint copie de l'arrêté du 3 janvier 2008 sur les programmes de cette formation. Vous constaterez que les annexes détaillant le contenu de ces programmes visent spécifiquement les risques lors du franchissement des passages à niveau.

PJ: copie de l'arrêté du 3 janvier 2008 sur les programmes de cette formation

Copie DSCR.

Le thème 3 « santé, sécurité routière et sécurité environnementale » inclut, respectivement dans le programme de la formation initiale minimale obligatoire (FIMO) et dans le programme de la formation continue obligatoire (FCO) transport de marchandises, un module sur la circulation et les consignes de sécurité spécifiques à certaines infrastructures à risques spécifiques (tunnels; franchissement des passages à niveau). Ce thème fait l'objet d'un enseignement d'une durée respectivement de 28 heures (FIMO) et de 7 heures (FCO).

Mais le cas d'espèce démontre que l'amélioration de la sécurité ne passe pas seulement par un renforcement du programme de formation prévu en France.

L'analyse de cet accident fait apparaître, en effet, une spécificité qui limite dans le temps et dans l'espace la portée de votre recommandation. En l'espèce, l'entreprise de transport a confié la sous-traitance de ce transport à un transporteur de droit espagnol. Le conducteur est un ressortissant espagnol.

Or, l'obligation des Etats membres de l'Union européenne de soumettre les conducteurs de véhicules routiers de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes de PTAC (catégorie C1, C1 + E, C+ E) à la formation obligatoire prévue par la directive n° 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, n'est en vigueur que depuis le 10 septembre 2009, soit une date postérieure à l'accident.

Il faudra attendre jusqu'à sept années à compter de cette date pour que tous les conducteurs formés avant cette date soient astreints à passer le stage de formation continue. Enfin, si la France a précisé dans son arrêté de programme que le sujet du franchissement des passages à niveau devait être abordé lors de cette formation continue, cette précision ne résulte pas de la directive et de son annexe.

L'une des motivations de fond du recours à la sous-traitance de transport par des transporteurs de droit étranger est d'ordre économique. Dès lors que le coût du conducteur relevant d'un droit social étranger est inférieur à celui du conducteur dont l'employeur est soumis aux conditions du droit social national, le transporteur établi en France, trouve intérêt à une telle sous-traitance.

On constate même que se développent des montages frauduleux et des organisations du travail complexes dans les groupes de transport de taille européenne destinées à employer des conducteurs en édulcorant l'application du droit social national. Il me paraissait utile de porter un tel constat à votre connaissance. Il n'est évidemment pas sans effet sur le niveau de sécurité. Il peut, par ailleurs, être de nature à orienter les recherches de documents et de preuves lors des enquêtes effectuées par les services compétents à l'occasion des enquêtes d'accident.

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

*Bursaux*

Daniel BURS AUX



Présent  
pour  
l'avenir

19/09/2010