

## ACCIDENT DE MILLAS : PUBLICATION DU RAPPORT D'ENQUÊTE TECHNIQUE DU BEA-TT

**Vendredi 17 mai, le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) a publié son rapport sur l'accident de Millas (Pyrénées-Orientales) survenu le 14 décembre 2017 sur le passage à niveau n°25. Le bilan de ce dramatique accident routier entre un autocar scolaire et un TER circulant entre Villefranche Vernet-les-Bains et Perpignan est de 6 adolescents décédés, 18 blessés graves parmi les occupants de l'autocar et quelques blessés légers parmi les passagers du train.**

Comme rappelé dans l'introduction du rapport, l'enquête conduite par le BEA-TT a pour seul objet de prévenir de futurs accidents, en déterminant les circonstances, les causes, et en établissant les recommandations de sécurité utiles. Elle n'a pas pour objet de déterminer des responsabilités.

### Les conclusions du BEA-TT

À l'issue de ses investigations, le BEA-TT considère que :

1. il n'y a pas eu de dysfonctionnement de la circulation ferroviaire, ni dans le déclenchement du passage à niveau (PN);
2. la cause directe de cet accident est le non-arrêt de l'autocar au passage à niveau malgré les feux rouges clignotants et la barrière qui l'imposaient ;
3. le scénario le plus probable de cet accident est la non-perception par la conductrice de l'état fermé du passage à niveau malgré la signalisation en place.

Pour la SNCF, ce rapport marque une étape importante dans la compréhension des circonstances de ce drame. L'entreprise renouvelle son entière solidarité aux familles des victimes et leurs proches.

### Selon le BEA-TT, plusieurs facteurs ont pu jouer un rôle dans la survenance de cet accident :

- la proximité du carrefour routier par rapport au passage à niveau. Du fait de cette distance réduite, la conductrice a terminé sa giration à gauche à moins d'un mètre de la demi-barrière abaissée. La demi-barrière se trouvait ainsi dans l'angle mort à l'avant de l'autocar et n'était donc pas visible par la conductrice ;
- l'attention nécessaire portée par la conductrice de l'autocar pour réaliser la giration dans un environnement contraint qui a pu ne pas lui permettre de distinguer les feux rouges clignotants ;
- la non-identification des sujétions précédentes dans le diagnostic de sécurité du PN25.

- la visibilité réduite de la signalisation lumineuse de position, en particulier celle du feu rouge clignotant de droite ;
- l'arrêt des sonneries du passage à niveau au moment où les demi-barrières étaient abaissées. Avant de terminer sa giration de tourne-à-gauche, la conductrice de l'autocar n'avait donc pas d'information sonore indiquant que les demi-barrières étaient baissées ;

Le BEA-TT considère ainsi que le scénario le plus probable de cet accident est qu'à aucun moment, la conductrice de l'autocar n'a perçu l'état fermé du passage à niveau malgré la signalisation en place, y compris lorsque l'autocar s'est retrouvé devant la barrière abaissée après sa giration.

### Deux recommandations adressées à SNCF

Le BEA-TT formule cinq recommandations dont deux sont adressées à la SNCF :

- **Recommandation R2 (SNCF Réseau) :** Étudier des équipements permettant la diffusion d'un signal sonore d'alerte continu, depuis l'abaissement des barrières jusqu'à leur relèvement, à destination de tous les usagers empruntant les passages à niveau. Dans le cadre des évolutions des véhicules connectés, étudier la faisabilité d'un report d'alerte de fermeture d'un passage à niveau à l'intérieur des véhicules couplé avec le système GPS et la cartographie embarquée.
- **Recommandation R5 (SNCF Réseau et SNCF Mobilités) :** Étudier la faisabilité et installer une caméra frontale en tête de rame, afin de disposer d'un enregistrement des événements sur l'infrastructure, exploitable en cas d'accident, et d'un temps pouvant être limité à quelques dizaines de minutes. Étudier la faisabilité et installer un équipement de caméras vidéo au moins sur certains passages à niveau, permettant l'enregistrement des événements lors du passage des trains dans un objectif d'amélioration de la sécurité.

**SNCF prend acte de ces recommandations et mènera avec attention les études citées.**