



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

DOSSIER DE PRESSE

**Bilan du plan BUSSEAU en faveur
de la sécurité des passages à niveau**

25 juin 2009

Contact presse :

Cabinet de Dominique BUSSEAU

01 40 81 77 34

www.developpement-durable.gouv.fr

SOMMAIRE

1. Informer et responsabiliser le conducteur

- ✓ Renforcer l'information sur la dangerosité des passages à niveau
- ✓ Des sanctions aggravées

2. Mobiliser tous les acteurs et réunir les moyens financiers

- ✓ Anticiper et prévenir les accidents
- ✓ Une action partagée de sécurisation des passages à niveau

3. Poursuivre et accélérer un programme systématique de traitement des passages à niveau

- ✓ Supprimer ou aménager les passages à niveau préoccupants
- ✓ Améliorer la signalisation pour limiter les risques d'accidents
- ✓ Assurer un suivi précis et rigoureux des actions

4. Proscrire la création de tous nouveaux passages à niveau

Annexes

Charte pour une politique de sécurité sur les passages à niveau

Accidentologie

Déploiement des radars vitesse

La campagne de sensibilisation

Le 2 juin 2008, une collision entre un train express régional et un car scolaire au passage à niveau d'Allinges (Haute-Savoie) a entraîné la mort de sept enfants.

Suite à ce drame, le Premier ministre a demandé que soit élaboré un plan de renforcement de la sécurité des usagers de la route aux passages à niveau. **Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat chargé des transports, a proposé dès le 20 juin un plan comprenant 20 mesures.**

Les actions de ce plan s'articulent autour de deux priorités indispensables pour améliorer la situation actuelle :

- Inciter les conducteurs à respecter strictement le Code de la route (98% des accidents sont dus au non respect de la signalisation, des limitations de vitesse, ou à une baisse de vigilance).
- Mobiliser l'ensemble des acteurs ferroviaires et routiers afin d'améliorer la signalisation ou la voirie.

L'objectif de ce programme est de diviser par 2 le nombre d'accidents aux passages à niveau en 10 ans.

Pour servir cette politique, les financements sont en hausse constante. En 2008, 60 millions d'euros ont été consacrés à la sécurisation de l'ensemble des passages à niveau, soit un doublement par rapport à la situation de 2007. Ce montant devrait dépasser 100 M€ en 2009.

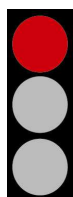
Un an après la présentation de ce plan, la quasi-totalité des mesures a été engagée.



16 mesures sont entièrement mises en œuvre



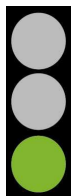
4 mesures sont en cours de mise en œuvre



Mesure restant à mettre en œuvre

1. Informer et responsabiliser le conducteur

✓ Renforcer l'information du conducteur

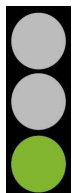


Mesure n°1 : Organiser des actions de communication auprès des usagers afin de les informer des règles et des comportements à observer à l'approche d'un passage à niveau

- L'opération de prévention nationale qui a eu lieu le 24 juin 2008 en partenariat avec la Sécurité routière, Réseau ferré de France (RFF), les forces de l'ordre, la SNCF et l'ensemble des collectivités territoriales est reconduite et renforcée cette année. Elle aura lieu le 25 juin sur **18 passages à niveau**. Notre action est reprise au niveau européen : **25 pays participeront également à cette opération en 2009**.
- Une grande campagne de prévention du risque routier aux passages à niveau est lancée à cette occasion afin de rappeler les règles de sécurité. Dans toutes les gares, la Sécurité routière réalise une campagne d'affichage : « **Aux passages à niveau, il y en a encore qui s'imaginent être plus rapides que le train** ».

Cette affiche de sensibilisation rappelle par une image forte les dangers aux abords de ces espaces routiers et ferrés. Pour relayer ce message, **2,5 millions de foyers recevront un dépliant d'information**.





Mesure n° 2 : Mieux informer les usagers de la route en mentionnant les passages à niveau dans les GPS des véhicules

Plus de 11 000 passages à niveau sont désormais téléchargeables gratuitement sur le site de RFF : www.securitepassageaniveau.fr

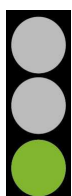


Mesure n° 3 : Intégrer dans les programmes de formation initiale et continue des professionnels du transport routier de voyageurs une sensibilisation systématique aux passages à niveau

La formation obligatoire des conducteurs de car prévoit depuis septembre 2008 un volet « franchissement des passages à niveau ».

La réforme du permis de conduire (permis B) engagée en janvier permettra de renforcer cette sensibilisation avec, notamment, de nouvelles questions sur les passages à niveau lors du passage de l'examen du Code de la route.

✓ **Des sanctions aggravées**



Mesure n° 4 : Sanctionner les infractions les plus graves commises par les poids lourds avec, notamment, la possibilité d'une sanction commune du conducteur et de l'employeur

Cette infraction relève de l'article du Code de la route. C'est une contravention de 4^{ème} classe qui entraîne la réduction de quatre points du permis de conduire. L'auteur encourt également une peine complémentaire de suspension pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire.

Un décret portera la sanction à une contravention de la 5^{ème} classe et à un retrait de six points du permis de conduire, compte tenu de la gravité des accidents générés par un non-respect de la signalisation.

Ce décret sera promulgué avant fin 2009.



Mesure n° 5 : Mettre en place une réglementation plus exigeante vis à vis du risque passage à niveau pour les transports exceptionnels comprenant des sanctions spécifiques pour les véhicules ne respectant pas leur itinéraire.

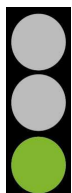
Un décret promulguera un nouvel article du Code de la route aggravant la sanction en cas d'immobilisation d'un transport exceptionnel sur les voies ferrées.

Ce décret sera promulgué avant fin 2009.



Mesure n° 6 : Implanter à titre expérimental deux nouveaux radars « franchissement de passages à niveau » (franchissement du feu rouge clignotant)

L'expérimentation sera menée cette année sur deux passages à niveau : Lagny le Sec (60) et Hondeghem (59). Le choix de ces deux passages à niveau est le fruit d'une concertation entre RFF, la SNCF et le MEEDDAT. **Un déploiement sur 50 passages à niveau est prévu à compter de 2010**, conformément au délai annoncé par Dominique Bussereau en juin 2008.



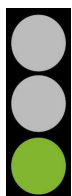
Mesure n° 7 : Déployer des radars de contrôle de vitesse en amont des passages à niveau préoccupants dont la problématique constatée est la vitesse d'approche

- Le premier radar a été installé à Etrembières (73) en décembre 2008
- 20 radars sont installés à fin juin 2009
- 17 autres le seront d'ici fin 2009

Au total, 25 passages à niveau seront équipés d'ici la fin de l'année (cf annexe).

2. Mobiliser tous les acteurs et réunir les moyens financiers

✓ Anticiper et prévenir les accidents



Mesures n° 8 et 9 : Mise en œuvre de diagnostics de sécurité

Tous les passages à niveau seront examinés :

Une circulaire est parue le 11 juillet 2008 demandant de procéder à des diagnostics de sécurité sur les passages à niveau.

- **Sur le réseau routier national non concédé, les inspections sont terminées depuis mars 2009** et la réalisation des aménagements identifiés lors des inspections a commencé. Fin mai 2009, 18 opérations d'aménagement de passages à niveau sont financées pour un montant de 741 000 €. Les autres opérations – en cours d'étude- seront financées d'ici fin 2009 et au plus tard en 2010 pour celles nécessitant des études plus détaillées.
- Pour le reste du réseau, la charte « pour une politique de sécurité sur les passages à niveau » signée avec l'Association des Départements de France prévoit des inspections :

- ✓ Si possible dans les six mois et au plus tard l'année suivant la signature de la convention départementale pour les passages à niveau préoccupants ;
- ✓ Au plus tard dans les 5 ans pour les autres passages à niveau.



Mesure n° 10 : Engager avec une ou deux villes une étude spécifique pour définir des mesures adaptées aux accidents sur les passages à niveau en ville (bouchons, stationnement).

Les passages à niveau en ville sont particulièrement difficiles à traiter compte tenu de l'importance du trafic routier et de l'urbanisation. Les solutions classiques utilisées hors agglomération ne sont généralement pas applicables. Aussi, il est nécessaire de trouver des solutions au cas par cas et de réaliser des études très détaillées intégrant toutes les dimensions (sécurité, impact sur l'urbanisation et la circulation ...).

Pour progresser, **la ville de Gap (05) confrontée à cette problématique s'est portée volontaire pour engager une démarche novatrice**. Un diagnostic de sécurité portant sur l'ensemble des passages à niveau de la ville est en cours. Les résultats de ces diagnostics permettront d'établir les améliorations de la configuration et de l'équipement de ces passages à niveau qui pourraient, le cas échéant, se révéler nécessaires.

✓ **Une action partagée de sécurisation des passages à niveau**



Mesure n° 11 : Favoriser les diagnostics et le travail en commun entre les opérateurs routiers et ferroviaires dès lors qu'il est question de travaux sur un passage à niveau

La charte « pour une politique de sécurité sur les passages à niveau » signée entre l'Etat, RFF et l'Association des départements de France intègre cette approche (cf article 3), et favorise les diagnostics communs entre les gestionnaires routiers et ferroviaires.



Mesure n° 12 : Répartition paritaire des financements entre gestionnaires du réseau ferré (Etat et RFF) et des voeries. Etablir un protocole en ce sens entre le MEEDDAT et l'Association des départements de France (ADF)

La charte « pour une politique de sécurité sur les passages à niveau » signée entre l'Etat, RFF et l'ADF prévoit un financement à hauteur de 50% par l'Etat et RFF et à hauteur de 50% pour les gestionnaires d'infrastructure routière (article 3).

Cette charte sera suivie d'une charte avec l'assemblée des maires de France (AMF) dont la signature est prévue fin 2009.

3. Poursuivre et accélérer un programme systématique de traitement des passages à niveau

✓ Supprimer ou aménager les passages à niveau préoccupants

Définition : Un passage à niveau est dit « préoccupant », soit du fait de son trafic important (routier et ferroviaire), soit par l'existence d'accidents ou d'incidents (nombre de collisions, heurts d'installations, bris de barrières...). En 2005, il y avait 364 passages à niveau jugés préoccupants. Il en reste 320 à ce jour.



Mesure n° 13 : Réaliser les études préliminaires de s 50 premiers passages à niveau jugés les plus préoccupants

- 41 passages à niveau ont une étude en cours ou réalisée ;
- Sur les 9 restants, 6 ont une convention de financement avec les collectivités en cours de signature. Pour les 3 autres, les études seront lancées au 3^{ème} trimestre 2009.

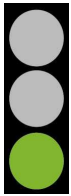
L'ensemble des études préliminaires de ces 50 premiers passages à niveau seront achevées pour fin 2009.



Mesure n° 14 : engager d'ici 5 ans le traitement de tous les passages à niveau préoccupants sur routes nationales (21 passages à niveau concernés)

Les études préliminaires de suppressions ont été lancées fin octobre 2008 par l'Etat et RFF sur 17 passages à niveau préoccupants sur routes nationales (après signature d'une convention de financement avec l'Etat).

Pour les 4 autres passages à niveau, 2 ne sont plus préoccupants, 1 est fermé et 1 est déjà en travaux.



Mesure n° 15 : engager dans les 10 ans le traitement de tous les passages à niveau préoccupants (320 sont concernés)

- 120 passages à niveau préoccupants sont en cours d'étude ou de travaux de suppression (cf carte) ;
- La liste des passages à niveau préoccupants sera mise à nouveau à jour dans le courant de l'année 2009 dans le cadre de l'Instance centrale des passages à niveau¹.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE Les passages à niveau en études et en travaux en France



 Les passages en travaux  Les passages en étude

¹ A la suite de l'accident de Port Sainte Foy le 8 septembre 1997, l'Etat a mis en place une instance de réflexion et de concertation sur la sécurisation des passages à niveau : l'Instance centrale des passages à niveau. Elle réunit les services de l'Etat, notamment la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, la Direction de la sécurité et de la circulation routière, RFF, la SNCF et des représentants des services techniques des collectivités locales.

✓ Améliorer la signalisation pour limiter les risques d'accidents



Mesure n° 16 : améliorer les passages à niveau « sensibles » (passages à niveau ayant connu 5 bris de barrière en 10 ans et passages à niveau diagnostiqués comme tels à l'issue des diagnostics de sécurité)

RFF a déjà identifié une dizaine de passages à niveau « sensibles » sur lesquels sont engagés des études « pilotes ».

D'une manière générale, à l'approche des passages à niveau, la vitesse sera limitée à 50 km/h et il sera interdit de dépasser (décret modifiant le code de la route en cours d'instruction pour une promulgation avant la fin de l'année). Ces mesures réglementaires seront complétées par un renforcement de la signalisation des passages à niveau, en particulier par un marquage au sol (croisillons jaunes) de la zone dangereuse (arrêté en préparation).



Mesure n° 17 : Modifier la réglementation pour rendre obligatoire d'ici 5 ans les feux à diodes sur tous les passages à niveau automatiques et améliorer leur visibilité.

Environ 500 passages à niveau sont équipés à fin 2008. L'année 2009 est consacrée à la préparation du déploiement à grande échelle (passage des marchés d'approvisionnement, d'installation, ...). A compter de 2010, **3 000 passages à niveau seront équipés chaque année (sur près de 11 000)**.



Mesure n° 18 : Modifier la réglementation pour rendre obligatoire d'ici 5 ans les barrières sur tous les passages à niveau où la vitesse des trains est supérieure à 90 km/h et les feux clignotants sur tous les passages à niveau où la vitesse des trains est supérieure à 40 km/h

Cela implique :

- D'ajouter des feux et des barrières sur environ 400 passages à niveau :
 - ✓ La préparation du déploiement a commencé début 2009 : rédaction des cahiers des charges d'approvisionnement, passage des marchés d'approvisionnement et d'installation avec un objectif de réduction des coûts, organisation du projet, Le déploiement devrait démarrer en 2010 et le rythme ciblé est de 100 PN par an.
- De définir un nouveau type d'équipement de passages à niveau basé sur des feux seuls, et le déployer sur environ 800 passages à niveau :
 - ✓ La nouvelle signalisation est en cours de définition. Elle sera basée sur un feu rouge (fixe ou clignotant) lorsqu'il y a un train et un autre feu (jaune ou vert) lorsqu'il n'y a pas de train. Pour vérifier la compréhension de cette nouvelle signalisation, des tests sont en cours sur des usagers de la route.

✓ **Assurer un suivi précis et rigoureux des actions**



Mesure n° 19 : Confier aux préfets de région et de département l'animation de ce programme, en s'appuyant sur les services extérieurs du MEEDDAT, et les services locaux de RFF, notamment pour la concertation avec les présidents des conseils généraux et les maires (mise au point des plans de financement des opérations, politique de diagnostic)

La charte « pour une politique de sécurité des passages à niveau » prévoit que le préfet de région organise au moins une fois par an avec RFF et le département concerné une réunion destinée à faire le point d'avancement des mesures prévues dans le cadre de la sécurisation des passages à niveau.

4. Proscrire la création de tous nouveaux passages à niveau



Mesure n° 20 : supprimer tous les passages à niveau dans le cadre de projets de réouverture de lignes ferroviaires au trafic voyageur

Une revue systématique des dispositions envisagées sur les projets de réouverture de lignes ferroviaires, initiés avant 2008, a été lancée pour intégrer la suppression du maximum de passages à niveau et le traitement (équipements de sécurité, rectifications de voiries, mesures d'exploitation) des passages ne pouvant être supprimés dans ces opérations.

Cette politique de suppression des passages à niveau sera poursuivie sur les nouveaux projets.

ANNEXES



CHARTRE POUR UNE POLITIQUE DE SECURITE SUR LES PASSAGES A NIVEAU

Alors que la sécurité routière a été érigée en grande cause nationale et que la promotion du transport par chemin de fer impulsée par le Grenelle de l'environnement s'inscrit dans une démarche de développement durable, la combinaison de ces deux demandes sociales légitimes ne peut à l'évidence conduire à tolérer la fatalité des accidents de passage à niveau.

La survenance le 2 juin 2008 du dramatique accident d'Allinges est venue rappeler que malgré le nombre limité de victimes et leur réduction constante depuis dix ans, la sécurisation des passages à niveau était un sujet important pour l'opinion publique que l'ensemble des décideurs publics se doivent conjointement de prendre en compte.

C'est dans cet esprit qu'a été élaboré par le gouvernement en juillet dernier un programme d'action en vingt mesures qui, tout en prenant acte des avancées constatées en ce domaine depuis dix ans, vise à impulser une nouvelle dynamique.

Celle-ci a pour objectif, d'une part, de prendre en compte davantage le contexte routier dans la problématique, d'autre part, et par voie de conséquence, de réaffirmer la solidarité des acteurs ferroviaires et routiers en ce domaine.

La présente charte vise donc à convenir entre l'Etat, Réseau ferré de France (RFF) et l'Assemblée des Départements de France (ADF) des modalités permettant de mettre en œuvre une action partagée de sécurisation des passages à niveau.

Cette démarche s'appuie tout d'abord sur le constat suivant :

- les passages à niveau doivent être perçus à leur juste niveau dans la pratique de sécurité routière mise en œuvre par chaque gestionnaire de voirie ;
- les usagers de la route sont à la fois les victimes quasi exclusives des accidents et, dans la quasi-totalité des cas, les auteurs des infractions qui les causent ;
- la suppression des passages à niveau est la meilleure solution mais son coût la rend impossible à la généraliser aux 14 651 passages à niveau compris sur le réseau ferré national ouverts à la circulation commerciale ;
- la configuration et la « lisibilité » du passage à niveau pour « l'utilisateur » de la route est un facteur clé de perception du risque ;
- la croissance des trafics, tant routier que ferroviaire, est un facteur d'aggravation du risque ;
- la priorisation du traitement de la sécurité ne peut plus concerner uniquement les passages à niveau considérés au plan statistique comme potentiellement accidentogènes mais doit intégrer ceux qui, compte tenu de leur configuration, peuvent soulever des questions de sécurité.

Aussi, l'Etat, l'ADF et RFF conviennent d'arrêter les orientations qui suivent pour améliorer significativement la sécurité des 4482 passages à niveau publics pour voitures situés au croisement d'une route départementale et d'une ligne ferroviaire ouverte au trafic commercial et dont la vitesse des trains est supérieure à 40 km/h.

1) Pour ce qui concerne l'Etat, celui-ci s'engage à :

a) Associer plus étroitement, via l'ADF, les représentants des départements aux réflexions préalables à l'établissement des règles, outils méthodologiques et guides techniques concernant la sécurité des passages à niveau.

A l'instar de ce qui est imposé pour l'établissement des règles de sécurité ferroviaire, les services de l'Etat concernés solliciteront à l'avenir systématiquement l'avis des représentants des départements proposés par l'ADF avant la diffusion des documents précédemment cités.

b) Doter l'AFITF de financements permettant, conjointement avec RFF, de contribuer à hauteur de 50 % aux investissements strictement nécessaires au traitement de la sécurité des passages à niveau.

c) Mettre en place des comités animés par les préfets de région (DREAL) associant les services de RFF et des départements concernés pour suivre les actions menées dans leur ressort. Ces comités seront notamment le lieu de mise au point des conventions particulières destinées, sur la base du modèle annexé à la présente convention, à fixer les mesures de sécurisation à mettre en œuvre sur les passages à niveau dans chaque département.

d) Adresser une circulaire aux préfets de département pour attirer leur attention sur la diligence qu'il convient d'accorder au traitement des procédures d'autorisation relevant de leur compétence et indispensable à la sécurisation des passages à niveau, notamment, si nécessaire, celles requises par les codes de l'environnement, de l'expropriation et de l'urbanisme.

2) Pour ce qui concerne RFF, celui-ci s'engage à :

a) Justifier auprès des représentants des départements désignés des choix techniques et des périmètres financiers retenus pour chaque opération.

b) Installer dans l'année sur les passages à niveau actuellement équipés du seul panneau « *Croix de Saint-André* » et, le cas échéant, du panneau « *Stop* » :

- des feux clignotants lorsque la vitesse des trains est supérieure à 40 km/h (onze franchissements recensés) ;

- des barrières lorsque la vitesse des trains est supérieure à 90 km/h (trois franchissements recensés).

c) Participer conjointement avec l'Etat, via l'AFITF, au financement à hauteur de 50 % des investissements strictement nécessaires au traitement de la sécurité des passages à niveau.

3) Pour ce qui concerne l'ADF, celle-ci s'engage à inciter les départements à convenir, suivant le modèle annexé à la présente charte, des actions suivantes :

a) Mettre en œuvre des inspections de sécurité communes des passages à niveau avec RFF et la SNCF suivant une méthodologie qui pourra, le cas échéant, s'inspirer de celle préconisée par le guide du SETRA de novembre 2008.

Ces inspections auront pour objet principal, d'une part, de déterminer les mesures de traitement à adopter sur les passages à niveau considérés comme « *préoccupants* » suivant les critères posés par l'Administration à la suite de l'accident de Port Sainte-Foy en 1997, d'autre part de faire émerger, au vu des constatations faites sur le terrain, des passages à niveau potentiellement « *sensibles* » au plan de la sécurité et de proposer des solutions d'amélioration.

Ces inspections seront renouvelées au plus tard tous les cinq ans. Toutefois, après la première inspection quinquennale suivant la signature de la présente charte, cette fréquence pourra être portée à huit années maximum pour les franchissements sur lesquels des critères objectifs permettraient d'espacer ainsi la période normale d'inspection.

b) Engager dans les dix ans le traitement de tous les passages à niveau considérés comme « *préoccupants* », suite notamment aux résultats des inspections de sécurité. Les améliorations de la sécurité de ces franchissements pourront se traduire par des mesures de suppression ou d'amélioration de leurs abords routiers.

c) Traiter dans les cinq ans les passages à niveau considérés comme potentiellement « *sensibles* » suite aux résultats des inspections de sécurité. Les améliorations de la sécurité de ces franchissements pourront se traduire par des aménagements sur leurs parcours routiers d'approche (îlots, panneaux à messages variables, ralentisseurs, signalisation renforcée ...) ou au droit de leur implantation (potences, traitement du profil en long,...) en s'appuyant pour ce faire notamment sur les recommandations de la note du SETRA publiée en décembre 2008 portant sur l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau – Adaptation de l'infrastructure et de la signalisation routière.

La présente charte, qui n'a aucune valeur juridique contraignante pour les parties signataires, peut être révisée et dénoncée à tout moment à l'initiative de l'une d'entre elles.

Fait à, le

Le Secrétaire d'Etat
chargé des transports

Le Président du Conseil
d'Administration de Réseau ferré
de France

Le Président de l'Assemblée des
Départements de France

ANNEXE

Convention pour une politique de sécurité sur les passages à niveau du département de

La présente convention conclue entre :

- Monsieur le Préfet de la région, représentant l'Etat ;
- Monsieur le Directeur de la région, représentant Réseau ferré de France (RFF) ;
- Monsieur le Président du Conseil général du Département de ;

a pour objet de préciser les conditions et modalités suivant lesquelles sont mises en œuvre, pour les passages à niveau situés sur les routes relevant de la compétence du Département du, les orientations prévues par la charte pour une politique de sécurité sur les passages à niveau signée le

Article 1er – Champ d'application

Les passages à niveau relevant du champ d'application de la présente convention figurent en annexe.

Article 2 – Inspections de sécurité

A l'initiative des services compétents du Département, une inspection de sécurité est réalisée conjointement avec les services de RFF et de la SNCF compétents:

- si possible dans les six mois et au plus tard dans l'année suivant la signature de la présente convention pour les passages à niveau mentionnés à l'article 1^{er} considérés comme « *préoccupants* » (suivant les critères posés par l'Administration à la suite de l'accident de Port Sainte-Foy en 1997) ;

- au plus tard dans les cinq années suivant la signature de la présente convention pour les autres franchissements.

Cette inspection est réalisée suivant une méthodologie qui, le cas échéant, pourra être celle préconisée par le guide du SETRA de novembre 2008.

L'inspection a vocation notamment à définir les mesures de traitement des conditions de sécurité à mettre en œuvre sur les passages à niveau considérés comme « *préoccupants* » et/ou à identifier et préconiser des mesures d'amélioration de la sécurité des passages à niveau qui, compte tenu des constatations faites sur le terrain, peuvent être considérés comme potentiellement « *sensibles* ».

L'inspection de sécurité est renouvelée au plus tard tous les cinq ans. Toutefois, après la première inspection quinquennale suivant la signature de la présente charte, cette fréquence pourra être portée à huit années maximum pour les franchissements sur lesquels des critères objectifs permettraient d'espacer ainsi la période normale d'inspection.

Article 3 – Mesures concrètes d'amélioration de la sécurité

I – L'Etat :

- facilite et accorde la plus extrême diligence au traitement des procédures administratives éventuellement requises, notamment en matière d'urbanisme, d'environnement ou d'expropriation, pour permettre la mise en œuvre effective des mesures d'amélioration de la sécurité définies sur chaque passage à niveau mentionnés à l'article 1er ;
- participe, via l'AFITF, au financement avec RFF de 50 % des investissements strictement nécessaires au traitement de la sécurité sur chacun des passages à niveau.

II – RFF :

- associe dans ses réflexions les représentants désignés par le Département, notamment avant d'arrêter le programme de traitement de la sécurité à mettre en œuvre sur l'ensemble des passages à niveau du département, les choix techniques d'amélioration de la sécurité retenus pour chacun d'eux et, le cas échéant, convenir du périmètre du financement pris en charge, à hauteur de 50 %, par RFF et l'Etat via l'AFITF ;

- participe au financement avec l'Etat, via l'AFITF, de 50 % des investissements strictement nécessaires au traitement de la sécurité pour chaque passage à niveau;

[- installe sur les passages à niveau suivants actuellement équipés du seul panneau « Croix de Saint-André » et, le cas échéant, du panneau « Stop » :

- *des feux clignotants pour les passages à niveau de*
- *des barrières pour les passages à niveau de] (facultatif si le département n'est pas concerné)*

III – Le Département du :

- participe aux concertations organisées par RFF pour arrêter en commun le programme de traitement de la sécurité à mettre en œuvre sur l'ensemble des passages à niveau du département, les choix techniques d'amélioration de la sécurité retenus pour chacun d'eux et, le cas échéant, convenir du périmètre du financement pris en charge à hauteur de 50 %, par RFF et l'Etat via l'AFITF;
- prend en charge le solde de l'opération.

Pour l'application des dispositions qui précèdent, il est précisé que :

- 1) le périmètre pris en compte pour l'application des dispositions ci-avant relatives au financement comprend l'ensemble des investissements sur les domaines routier et ferroviaire nécessaires à la réalisation du projet technique d'aménagement ou de suppression du passage à niveau répondant aux objectifs convenus de traitement de la sécurité. Ce projet, établi sur la base de la solution technique répondant strictement à cette finalité de traitement, inclura ainsi les travaux de voirie qui, compte tenu de la configuration des lieux, seraient indispensables. Le coût de ce projet constitue l'assiette du financement commun ;
- 2) tout aménagement ou amélioration dont les objectifs ne seraient pas directement liés à la suppression ou à l'amélioration de la sécurité du passage à niveau est exclu du périmètre pris en compte pour l'application des dispositions relatives au financement ;
- 3) lorsqu'une autorité de transports régionaux compétente pour les transports voyageurs assurés sur la ligne sur laquelle est situé le passage à niveau à traiter apporte un financement, ce concours est déduit de l'assiette du financement commun.

Article 4 – Délais de mise en œuvre

RFF et le Département du.....mettent en œuvre :

- au plus tard dans les dix ans suivant la signature de la présente convention, les mesures de traitement de la sécurité arrêtées sur les passages à niveau considérés comme préoccupants ;
- au plus tard dans les cinq ans suivant la signature de la présente convention, les mesures de traitement de la sécurité arrêtées sur les passages à niveau considérés comme potentiellement « sensibles », consistant soit en des aménagements sur le parcours d'approche routier, soit en des mesures au droit du passage à niveau lui-même;

[- dans l'année suivant la signature de la présente convention, l'installation des feux clignotants / barrières sur les passages à niveaux de] (facultatif si le département n'est pas concerné)

Article 5 – Arbitrage et suivi par l'Etat

En cas de difficultés survenant entre RFF et le Département dusur l'application de la présente convention, celui-ci pourra être porté devant le préfet de région (DREAL) à la diligence de l'une ou de l'autre des parties.

Le préfet provoque alors une réunion d'harmonisation en vue de trouver une solution.

En toute hypothèse, le préfet de région organise au moins une fois par an avec RFF et le Département une réunion destinée à faire le point d'avancement des mesures prévues par la présente convention.

Article 6 – Entrée en vigueur – Révision – Opposabilité

La présente convention entre en vigueur le jour de sa signature et peut être révisée à tout moment à l'initiative de l'une des parties.

Elle peut être dénoncée à tout moment et de façon unilatérale par une des parties.

Les dispositions ne créent aucune obligation, ni aucun droit pour ses signataires.

Fait à, le

Pour l'Etat,

Le préfet de la région

Pour RFF

Le directeur de la région

Pour le Département du,

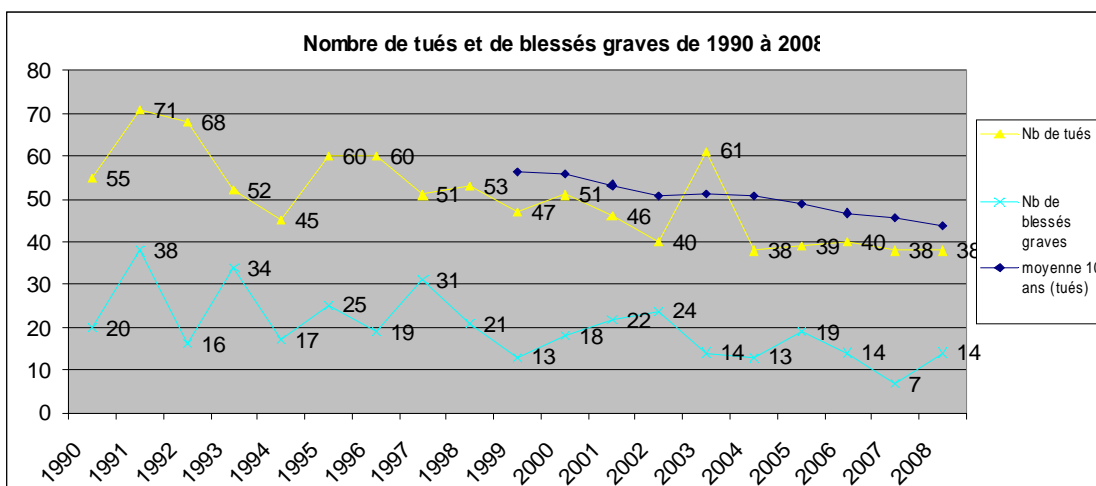
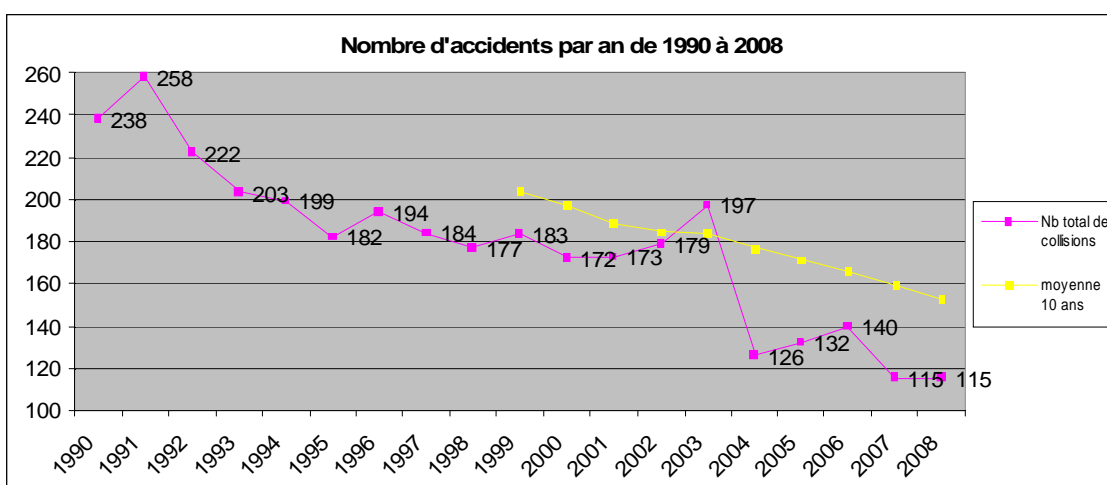
le Président du conseil général

Accidentologie

En 2008, il y a eu 115 collisions, 38 personnes tuées et 14 blessées graves, aux abords des passages à niveau.

Les accidents aux passages à niveau représentent, en 2008, moins de 1% des personnes tuées sur les routes.

Parmi les accidents observés sur les passages à niveau, **98 % sont dus à des erreurs de conduite** : inattention, non respect des limitations de vitesse ou de la signalisation, routine ou baisse de vigilance...



Source RFF

Déploiement des radars vitesse

Passages à niveau équipés au 30 juin 2009 par des radars vitesse

Département	Commune	Nombre de radars installés
01 Ain	Saint Denis-en-Bugey	1
	Ambérieu-en-Bugey	1
02 Aisne	Coyolles	2
17 Charente Maritime	Chaniers	2
34 Hérault	Agde	2
39 Jura	Vercia	1
43 Haute Loire	Salzuit	2
44 Loire Atlantique	La Baule-Escoublac	1
45 Loiret	Amilly	2
59 Nord	Strazeele	1
60 Oise	Chambly	1
74 Haute Savoie	Etrembières	2
84 Vaucluse	Chateauneuf-de-Gadagne	1
	L'Ile-Sur-La-Sorgue	1
Total départements : 12	Total PN : 14	Total radars installés : 20

Passages à niveau à équiper à fin 2009 par des radars vitesse

Département	Commune	Nombre de radars à installer
18 Cher	Begny-Sur-Craon	2
19 Corrèze	Allassac	1
24 Dordogne	Bergerac	2
34 Hérault	Bédarieux	2
38 Isère	Saint- André-Le Gaz	1
44 Loire Atlantique	Pornichet	1
	Machecoul	2
52 Haute Marne	Villegusien-Le-Lac	1
57 Moselle	Brulange	2
76 Seine Maritime	Ecto-Lès-Baons	2
84 Vaucluse	L'Isle-Sur-La-Sorgue	1
Total départements : 10	Total PN : 11	Total radars à installer : 17