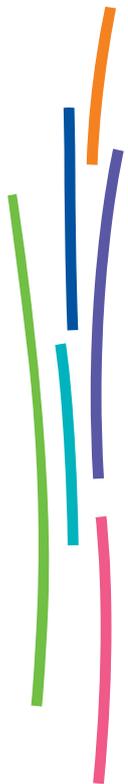


Mieux sécuriser les passages à niveau : les mesures concrètes de Frédéric Cuvillier

Dossier de presse ■ 24 septembre 2013



<p>Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE</p>
<p>MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE</p>
<p>MINISTÈRE DÉLÉGUÉ AUX TRANSPORTS, À LA MER ET À LA PÊCHE</p>



Le 24 septembre 2013, participez à l'événement organisé par les acteurs de la sécurité routière et ferroviaire. Construisez les messages qui changeront vraiment les comportements aux passages à niveau : www.securite-passageniveau.fr



Quelques chiffres

- On dénombre **15 000** passages à niveau sur des lignes ouvertes au trafic ferroviaire.
- **10 869** sont équipés de feux et de barrières automatiques et **3 705** sont sans barrière.
- Moins de **1%** des passages à niveau sont situés sur des routes nationales, **30 %** sont sur des routes départementales et **70%** des passages à niveau se situent sur des voies communales.
- Loin derrière les suicides, les accidents aux passages à niveau sont la deuxième cause de mortalité sur le réseau ferré national.



En finir avec les passages en force

Les accidents aux passages à niveau sont causés dans presque tous les cas (98%) par un non-respect de la réglementation, soit délibéré, soit à la suite d'un moment d'inattention. Contre les comportements les plus irresponsables, des radars qui détectent le franchissement d'un passage à niveau au feu rouge ont été mis en place.

À ce jour, une quarantaine de radars de ce type sont d'ores et déjà implantés en protection de 23 passages à niveau prioritaires.

- ▶ **Le déploiement des radars aux passages à niveau sera poursuivi avec l'installation de 30 équipements supplémentaires**, portant le parc à une soixantaine d'ici fin 2013 et à 75 d'ici 2014.
Rappel : l'infraction entraîne une amende de 135 euros et la perte de 4 points
- ▶ L'application des règles de franchissement sera l'objet de **contrôles renforcés** aux passages à niveau les plus sensibles.
- ▶ Étudier les **durées de fermeture prolongées des barrières** en cas d'arrêt du train en gare ou de manœuvres, pour ne pas inciter les conducteurs à se mettre en danger.

Quelques chiffres

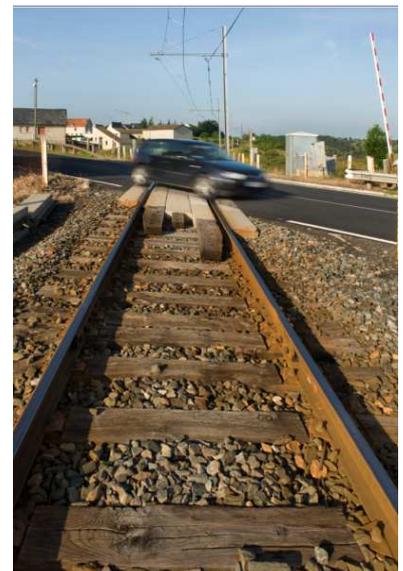
- Chaque jour, **16 millions** de véhicules traversent **15 000** passages à niveau, près de 450.000 fermetures ont lieu pour le passage de trains ;
- Un train lancé à 90 km/h met **800 mètres** pour s'arrêter, quand une voiture met 70 mètres.
- En 2012, on dénombre **130** collisions, **33** tués et **10** blessés graves.
- Une collision entre un train et une voiture est mortelle pour l'automobiliste pratiquement une fois sur deux.
- Sur ces dix dernières années : **deux** fois moins de tués et baisse de **40%** du nombre d'accidents.
- **98%** des accidents sont dus à des comportements à risque des usagers de la route : vitesse d'approche excessive, impatience (le temps d'attente au passage à niveau est jugé parfois trop long alors qu'il est en général inférieur à 1 minute), non respect de la signalisation (STOP grillé), franchissement en chicane entre les barrières fermées, baisse de vigilance, non connaissance de la sanction en cas de non-respect de l'arrêt au passage à niveau...
- **30 % à 50 %** des fermetures de passages à niveau voient un usager de la route passer en infraction. Quelques chiffres l'illustrent : Agde : 8 flashes par jour. Le Plessis Belleville dans l'Oise : près de 6 flashes par jour. Marmande : près de 4 flashes par jour. Lagny le Sec dans l'Oise : plus de 3 flashes par jour

Répondre aux besoins spécifiques des poids-lourds et des autocars

Les transporteurs en convois exceptionnels ont déjà l'obligation de contacter RFF et la SNCF s'ils risquent d'avoir des difficultés à franchir certains passages à niveau.

Pour que cette mesure soit plus efficace, nous allons :

- ▶ **privilégier, pour les transports exceptionnels, les itinéraires sans passage à niveau** lorsque c'est possible. L'Etat va en outre mettre en place un groupe de travail avec les parties prenantes chargées d'expertiser les règles actuelles de franchissement des passages à niveau par les convois exceptionnels et de proposer le cas échéant des modifications pour rendre ces règles plus simples
- ▶ **toute nouvelle disposition sera intégrée à la formation des chauffeurs routiers** (transport de personnes et de marchandises) et des accompagnateurs de convois.
- ▶ **le nombre de poids-lourds et d'autocars empruntant les passages de niveau sera désormais un critère pour fixer les passages à niveau à sécuriser en priorité.**
- ▶ Sur certains passages à niveau sans barrière, il est également nécessaire d'**améliorer la visibilité en engageant une politique de suppression des masques** sur les emprises ferroviaires ou mitoyennes à celles-ci pour donner à un poids lourd plus de temps pour passer entre le moment où le chauffeur voit le train et celui où ce dernier arrive sur le passage à niveau. En cas d'impossibilité, il conviendra d'automatiser le passage à niveau voire de prendre d'autres mesures conservatoires.



Améliorer l'information des usagers de la route

Certaines informations données au bon moment peuvent empêcher l'accident.

- ▶ **La barrière d'un passage à niveau est prévue pour être cassable** par une voiture qui se retrouverait immobilisée au milieu. Il faut renforcer **l'information à ce sujet** et insister sur l'ensemble des règles de circulation à l'approche et lors du franchissement des passages à niveau, que ce soit lors des différentes formations du permis de conduire ou en direction des conducteurs expérimentés.
- ▶ **Inciter les collectivités locales à implanter des panneaux « sens interdit sauf riverains » ou « voie sans issue »** avant les passages à niveau qui ne desservent qu'un terrain privé afin de dissuader les automobilistes de s'y engager.
- ▶ **Améliorer la signalisation** (feux, marquage au sol,..) pour mieux identifier les passages à niveau.
- ▶ **Mettre la liste des passages à niveau dans les GPS** : mettre à jour la base de données de géolocalisation des passages à niveau ouverts à la circulation publique motorisée et la diffuser largement, notamment auprès des opérateurs de géonavigation.
- ▶ Pour que le message garde un impact maximal, **supprimer les panneaux publicitaires qui risquent de solliciter l'attention des conducteurs dans des conditions dangereuses aux approches des passages à niveau.**



Sécuriser d'abord les passages à niveau dont la suppression ou l'équipement est jugé prioritaire

Le ministère chargé des transports a défini un programme national de sécurisation, qui permet d'identifier les passages à niveau dont la suppression ou l'équipement est prioritaire. Grâce à cet outil, on sort d'une logique où l'action correctrice arrivait trop souvent après l'accident. Cette année, l'Etat demande aux préfets de reprendre l'initiative en mobilisant les gestionnaires de voirie (départements, communes) pour achever d'ici un an les diagnostics de sécurité des passages à niveau.

- ▶ **La liste des passages à niveau inscrits au programme de sécurisation sera actualisée tous les 6 mois.**
- ▶ Tous les passages à niveau inscrits à ce programme, même les derniers entrés, devront faire l'objet en 2014, au minimum, d'une étude d'exploitation des diagnostics
- ▶ À la suite des diagnostics, **des mesures temporaires adaptées à chaque situation seront mises en place tant que la sécurisation prévue n'est pas réalisée** (réduction de la vitesse sur voirie routière ou ferroviaire, **interdiction de certains types de véhicules**, etc.)

Quelques chiffres

- En 2012 : 30 passages à niveau ont été supprimés et la quasi-totalité des passages à niveau prioritaires sont équipés de feux clignotants à diodes qui sont plus visibles que les anciens. En 2012, 25 millions d'euros ont été engagés par l'État, RFF et les collectivités territoriales pour supprimer ou améliorer les passages à niveau, **45 millions d'euros sont investis en 2013 ;**

- En 2005, 364 passages à niveau avaient été jugés prioritaires (importante circulation journalière de trains et de véhicules au passage à niveau). Il en reste 170 en 2012. **Une centaine de projets (études ou travaux) de suppression de passages à niveau par création d'ouvrages dénivelés sont en cours.** La suppression s'effectue soit par construction d'un pont ou d'un souterrain, soit par l'aménagement et le détour de la circulation routière. Une suppression aboutit grâce à une concertation locale, avec le gestionnaire routier, les collectivités et les usagers et riverains.

