

Sécurité des passages à niveau

Ce que les maires et les présidents
d'intercommunalités doivent savoir...

Un passage à niveau (PN), c'est ...

... le croisement de deux infrastructures :

- la route ;
- la voie ferrée.

La priorité absolue est reconnue aux chemins de fer par le Code de la route (article R. 422-3), ce qui constitue le principe fondamental sur lequel repose la sécurité des passages à niveau.

... la rencontre de deux gestionnaires d'infrastructure :

- un gestionnaire routier :
 - la commune pour les passages à niveau situés sur une voirie communale ou l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) lorsque la compétence voirie lui a été transférée ;
 - le conseil départemental pour les passages à niveau situés sur une route départementale ;
 - l'État pour les passages à niveau situés sur une route nationale ;
- un gestionnaire ferroviaire : SNCF Réseau pour les passages à niveau du réseau ferré national.

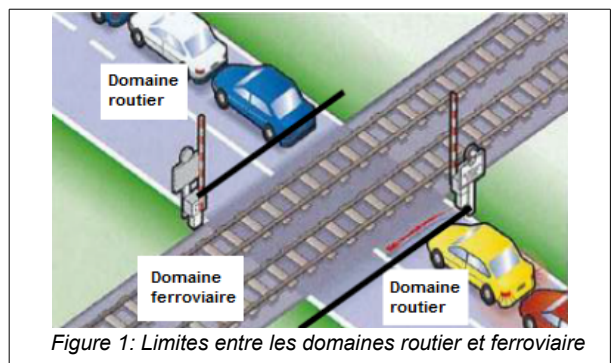
... deux domaines en interaction, et pourtant distincts :

- le domaine routier ;
- le domaine ferroviaire.

La limite entre les deux domaines, définie par le cadastre, n'est pas toujours évidente sur le terrain. En pratique, on peut se référer au prolongement des barrières ou signaux d'arrêt.

... une signalisation routière spécifique :

Elle est définie notamment dans l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes, et précisée dans la 2^e partie de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR).



Le croisement à niveau d'une ligne du réseau ferré national par une voie de communication publique nouvelle est interdit par le décret 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et statuts de SNCF Réseau.

Elle est composée de :

- la signalisation « avancée », implantée sur le domaine routier ;
- la signalisation « de position », implantée sur le domaine ferroviaire ;
- dans certains cas, une signalisation complémentaire peut être nécessaire.

Sécuriser un PN, c'est ...

... connaître les responsabilités de chacun :

Le **gestionnaire ferroviaire assure l'entretien de la signalisation de position** et veille à son bon fonctionnement d'après l'arrêté de 18 mars 1991. Le **gestionnaire de l'infrastructure routière concernée est en charge de l'entretien de la signalisation avancée et de ses abords** : nettoyage, restauration et remplacement des signaux usagés. Cette signalisation est primordiale pour avertir l'utilisateur de la présence imminente d'un passage à niveau et doit toujours rester bien **visible de jour comme de nuit**.

L'implantation sur le domaine routier d'une signalisation complémentaire peut être dans certains cas opportune. Son implantation est à négocier au cas par cas entre le gestionnaire routier et ferroviaire. Il en est de même pour son remplacement en cas de dégradation.

... connaître l'infrastructure et l'évolution de son environnement :

Bien connaître un passage à niveau permet d'anticiper les situations à risque.

Des configurations particulières doivent alerter :

- la signalisation et les équipements du passage à niveau (barrières, feux, etc.) ne sont pas ou peu visibles par les usagers de la route du fait de la présence de masques (végétation ; publicité ; stationnement à proximité) ;
- l'environnement du PN (bâti, paysage) rend celui-ci peu perceptible par les usagers ;
- la géométrie de la route (dos d'âne, virage serré, rétrécissement de la chaussée...) au niveau du PN induit des difficultés de franchissement pour certains véhicules (poids lourds, véhicules surbaissés) : faits constatés régulièrement, rayures sur la chaussée, etc. ;
- un carrefour (giratoire, à feux ou en T), ou des éléments particuliers comme un tourne-à-gauche, une priorité à droite, un arrêt de bus, un arrêt minute ou encore un passage piétons se trouvent en aval du PN et créent régulièrement des remontées de file à hauteur de ce dernier ;
- des travaux routiers doivent être réalisés à proximité du PN (sur la route même, sur une route sécante ou leurs abords) ;
- des flux importants (automobiles ou piétons) sont constatés au niveau du PN à cause de l'environnement urbain dans lequel il se trouve (présence de part et d'autres d'établissements scolaires, d'un stade, d'arrêts de bus, de zones d'habitation ou de commerces, etc.) ;
- la création d'un lotissement, d'un centre commercial, un raccordement à une nouvelle route sont souhaités dans votre commune ou dans une des communes avoisinantes.

... réagir !

Gardez à l'esprit que vous devez obligatoirement :

- entretenir la signalisation avancée du passage à niveau et prévenir l'apparition d'éventuels masques visuels (stationnement, publicité, végétation, etc.) ;
- Assurer la mise en place et le maintien de la signalisation en cas de chantiers à proximité du passage à niveau ou prescrire au maître d'ouvrage du chantier de le faire.

Si des dysfonctionnements plus importants vous inquiètent pour la sécurité du passage à niveau (problèmes de géométrie de la route ou de remontées de file à hauteur du PN), il est nécessaire d'établir rapidement la communication entre les gestionnaires routier et ferroviaire afin d'établir un diagnostic conjoint de la situation et de prendre ensemble les mesures de sécurité qui s'imposent. **En effet, la communication entre gestionnaires routier et ferroviaire est le meilleur garant de la sécurité du passage à niveau !**

Une observation régulière du passage à niveau est le meilleur moyen d'anticiper les situations à risque !

Enfin n'oubliez pas de prévenir le plus en amont possible l'exploitant ferroviaire :

- dès que vous avez connaissance d'un projet de travaux routiers à proximité du passage à niveau ;
- lorsque vous portez, vous ou l'un des maires des communes voisines, un projet d'urbanisation.

Sécuriser un PN, c'est aussi avoir les bons réflexes :

Sensibilisez les citoyens !

Il peut être utile de rappeler certaines règles élémentaires du code de la route : respect des signaux d'arrêt (Stop, feu rouge clignotant), priorité absolue du train sur les véhicules ou encore interdiction de s'arrêter ou de stationner sur des voies ferrées.

On peut également souligner :

- qu'un train peut mettre jusqu'à 1 km pour s'arrêter ;
- qu'une collision avec un train est mortelle dans plus de 90 % des cas.

La direction territoriale de SNCF Réseau et/ou la Direction Départementale des Territoires (et de la Mer) de votre département peuvent vous aider à organiser, sur sollicitation, des campagnes de sensibilisation auprès des riverains et citoyens : tracts/flyers, affiches, interventions dans les établissements scolaires...

Enfin vous pouvez vous associer à la journée annuelle nationale de sensibilisation à la sécurité des passages à niveau.



Figure 2 : Affiche de SNCF Réseau à l'occasion de la journée nationale de sécurité routière aux passages à niveau du 03/06/2015

Réalisez le diagnostic de sécurité de votre passage à niveau :

Depuis 2008, suite à l'accident d'Allinges (74), une démarche de diagnostic des passages à niveau situés sur les voies ferrées circulées à plus de 40 km/h a été mise en place. Cette démarche doit être renouvelée tous les 5 ans. Elle a pour vocation d'identifier les passages à niveau dont la configuration (en général routière) augmente les risques d'accidents.

La circulaire du 11 juillet 2008 et plus récemment le communiqué de presse du comité ministériel sur la sécurité des passages à niveau du 3 juin 2015 rappellent que le contrôle de chaque PN est un objectif prioritaire pour la sécurité routière et demandent aux préfets d'inviter les maires et les présidents d'EPCI à réaliser des diagnostics sur leurs passages à niveau. Il convient, pour ce faire, de mobiliser l'ensemble des acteurs, et tout particulièrement le gestionnaire ferroviaire, afin d'effectuer une visite conjointe sur site (inspection de sécurité des PN). Vous pouvez également faire appel à la préfecture ou à la direction départementale des territoires de votre département. Ces dernières, de par leur rôle de proximité auprès des gestionnaires de voirie, peuvent vous renseigner pour une aide personnalisée lors de la mise en place de cette démarche.

Financez votre projet de sécurisation :

Le diagnostic de sécurité d'un passage à niveau peut révéler la nécessité de renforcer sa sécurité. Cela peut aller du simple aménagement de voirie jusqu'à la suppression d'un ou plusieurs passages à niveau. **Ce choix relève de la concertation avec le gestionnaire ferroviaire.**

Notez qu'une participation financière plus ou moins importante peut être envisagée de la part de l'exploitant ferroviaire lors des opérations de sécurisation d'un passage à niveau :

- Pour les suppressions de PN inscrits au programme de sécurisation nationale par mise en œuvre d'un ouvrage d'art : 50 % sont financés par l'État et l'exploitant ferroviaire ; 50 % par la collectivité. Dans ce cas, une enquête préliminaire de suppression est menée par la SNCF ;
- Pour les suppressions de PN pas ou peu circulés dont la mise en œuvre est simple : l'exploitant ferroviaire finance 100 % de la dépose des installations ferroviaires et participe jusqu'à hauteur de 200 k€ pour le rétablissement routier, le reste est financé par la collectivité.

La suppression d'un PN est tout particulièrement recherchée lorsque :

- le PN n'est pas ou peu circulé ;
- il existe la possibilité de dévier les flux de circulation sur un ouvrage existant ou en projet.

Dans ce cas, une étude d'impact est menée à la demande de la préfecture ainsi qu'une enquête commodo et incommodo ;

- Pour des améliorations diverses : le financement est à voir au cas par cas avec l'exploitant ferroviaire.

Sécuriser un PN, c'est enfin connaître ses partenaires :

En matière de sécurité routière :

La compétence en matière de sécurité, notamment routière, est détenue par chaque préfet de département. Ce dernier s'appuie soit sur ses propres ressources en préfecture, soit sur les Directions Départementales des Territoires qui assurent un rôle de proximité auprès des gestionnaires de voirie. Ces dernières sont donc les interlocutrices à privilégier.

Retrouvez leurs coordonnées sur : annuaire.service-public.fr

En matière de sécurité ferroviaire :

SNCF Réseau est divisé en 11 directions régionales et 1 direction générale pour l'Île-de-France.

Retrouvez leurs coordonnées sur : www.sncf-reseau.fr

Les Règles d'Or du maire ou du président d'EPCI en matière de sécurité des passages à niveau :

1. **Réaliser le diagnostic de sécurité de chaque passage à niveau de sa commune** : renouvelé tous les 5 ans, il est un bon moyen de détection des anomalies de sécurité ;
2. **Observer régulièrement le passage à niveau** : c'est le meilleur moyen d'anticiper les situations à risques ;
3. **Contactez le gestionnaire ferroviaire en cas de doute** quant à la sécurité du passage à niveau : cela permet d'établir un diagnostic conjoint et de mettre en place les mesures de sécurité nécessaires ;
4. **Sensibiliser les citoyens aux bons comportements** par des actions de communication ;
5. **Financer son projet de sécurisation** : l'exploitant ferroviaire et l'État peuvent y contribuer...

Pour aller plus loin :

- **Arrêté du 18 mars 1991, modifié, relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau**
- **Code de la route : article L. 411-6**
- **Code de la Voirie Routière : article L. 111-1**
- **Sécurité des passages à niveau : note aux services techniques. Cerema - Octobre 2015**
- **Circulaire du 11 juillet 2008, relative au diagnostic de sécurité des passages à niveau**
- **Communiqué de presse du comité ministériel sur la sécurité des passages à niveau du 3 juin 2015**

Ce document ne peut engager la responsabilité ni du de son rédacteur ni du Cerema.

Les sociétés citées le cas échéant dans cette série le sont à titre d'exemple d'application jugé nécessaire à la bonne compréhension du texte et à sa mise en pratique.

© 2016 - Cerema
La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Cerema

Impression : DTeclTM

Aménagement et développement des territoires, égalité des territoires - Villes et stratégies urbaines - Transition énergétique et changement climatique - Gestion des ressources naturelles et respect de l'environnement - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Gestion, optimisation, modernisation et conception des infrastructures - Habitat et bâtiment