



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

*Le Magistrat,
Délégué Interministériel à la Sécurité Routière
Délégué à la Sécurité Routière*

Paris, le **13 DEC. 2019**
Réf : 2019-BSC-0092

Monsieur le directeur du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre,

Par courrier du 17 mai 2019, vous m'avez transmis le rapport concluant l'enquête technique qui avait été ouverte suite à la collision entre un train de voyageurs et un autocar survenue le 14 décembre 2017 sur le passage à niveau n° 25 sur la commune de Millas (66). Vous attirez mon attention sur la recommandation numérotée R4 adressée conjointement à la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) et à la Délégation à la Sécurité Routière (DSR). Par ailleurs, la DSR est citée dans la recommandation numérotée R1 adressée à la DGITM. Je tiens à vous informer du travail engagé suite à l'accident de Millas auquel la DSR a pris part et des suites qui vont être données à vos recommandations.

De manière globale, la politique de sécurisation des passages à niveau est définie et mise en œuvre par la DGITM. La DSR est membre de l'Instance Nationale des Passages à Niveau (INPN) et y rend compte de l'avancement des actions dans lesquelles elle est engagée. Elle peut également exprimer son avis sur l'ensemble des sujets qui sont présentés à cette instance.

Suite à l'accident de Millas, un groupe de travail sur la sécurité des autocars aux passages à niveau, piloté par la DGITM, s'est réuni plusieurs fois en 2018. La DSR a participé à ce groupe de travail et a notamment proposé que dans le cadre de l'examen théorique du permis de conduire, la récurrence des questions relatives aux passages à niveau soit augmentée.

De plus, un rapport parlementaire sur l'amélioration de la sécurité des passages à niveau a été réalisé, à la demande du Premier ministre, par madame Laurence Gayte, députée des Pyrénées-Orientales. À l'occasion du cinquième comité de suivi de la sécurité ferroviaire le 3 mai dernier, il a été décidé d'engager un plan d'actions, reprenant principalement les recommandations de ce rapport parlementaire.

Monsieur Jean PANHALEUX
Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport
Terrestre
Grande Arche – Paroi Sud, 29^e étage
92 055 LA DEFENSE Cedex

Parmi ces actions, la DSR s'est engagée conjointement avec le ministère des transports et SNCF Réseau à mettre en œuvre ou participer à la mise en œuvre de plusieurs mesures : la mesure 3 relative à l'engagement d'une concertation sur une meilleure prévention des infractions, la mesure 5 relative à la sensibilisation aux risques de franchissement des passages à niveau dans la formation initiale et continue des conducteurs, la mesure 7 relative aux expérimentations sur les infrastructures et les équipements ferroviaires et/ou routiers.

Concernant plus particulièrement les recommandations du BEATT :

1) Recommandation R4 adressée à la DSR et à la DGITM : actualiser et compléter les dispositions des circulaires relatives à la sécurité des passages à niveau, et de leurs documents d'application, afin que les diagnostics de sécurité deviennent des analyses de risques plus complètes et de qualité de façon à rendre plus pertinentes les actions préventives nécessaires.

Cette recommandation s'inscrit pleinement dans la mesure 1 du plan national d'action pour améliorer la sécurisation des passages à niveau du 3 mai 2019, qui prévoit de renforcer la réalisation et l'exploitation des diagnostics des passages à niveau. La mise en œuvre de cette mesure est pilotée par le Cerema et SNCF Réseau.

Le Cerema a d'ores et déjà élaboré un projet de nouvelle grille de diagnostic, présenté lors de l'INPN du 21 novembre 2019. Il est notamment prévu un volet qui permettra de préconiser des pistes d'actions, à l'attention des gestionnaires de voirie et d'infrastructure ferroviaire. Mes services participent à la relecture de cette nouvelle grille de diagnostic et de sa note d'accompagnement. Ils veillent notamment à ce que les usagers vulnérables et les différentes catégories de véhicules soient suffisamment pris en compte dans l'analyse des risques.

En complément, la mesure 10 du plan d'action précité prévoit la mise en place de commissions départementales, sous l'égide des préfets et associant l'ensemble des acteurs locaux, qui seront chargées d'assurer localement le suivi de la mise en œuvre de la politique de sécurisation des passages à niveau. Elles assureront notamment le suivi de la réalisation des actions préconisées dans les diagnostics. Une instruction conjointe de la ministre de la transition écologique et solidaire, du secrétaire d'État chargé des transports et du ministre de l'intérieur, à l'attention des préfets, sera publiée dans les prochaines semaines pour préciser cette organisation.

Enfin, ces diagnostics, jusqu'alors prévus par les circulaires relatives à la sécurité des passages à niveau, seront bientôt inscrits à l'article L. 1614-1 du code des transports, comme le prévoit l'article 125 du projet de loi d'orientation des mobilités, dans sa version adoptée par l'Assemblée Nationale en deuxième lecture. Un décret, porté par la DGITM et dont l'écriture associera notamment mes services, viendra définir la structure ainsi que les modalités d'exécution et de mise à disposition de ces diagnostics.

2) Recommandation R1 adressée à la DGITM : établir, en coordination avec SNCF Réseau et la délégation à la sécurité routière (DSR), un référentiel technique fixant des performances et une procédure d'évaluation de la conformité des équipements des passages à niveau, tels que prévus par la réglementation routière relative à la qualification des équipements routiers, ainsi que des règles de mise en service et d'implantation en fonction de leurs caractéristiques et des contraintes de l'environnement.

Bien que cette recommandation ne soit pas directement adressée à la DSR, je peux vous indiquer que mes services ont été invités par la DGITM/DIT à participer à un groupe de travail piloté par la Mission d'Appui du Réseau Routier National (MARRN) et associant notamment SNCF Réseau. La feuille de route de ce groupe vise à dresser un état des lieux des référentiels techniques actuels concernant trois familles d'équipement (les feux rouges clignotants, les barrières et les dispositifs de sonnerie), et à mettre en œuvre la recommandation R1. Bien que la définition des performances des équipements ainsi que les procédures d'attestation de conformité relèvent depuis 2012 de la compétence de la DGITM, mes services participeront à ce groupe de travail qui aboutira à la définition de ces équipements dans la réglementation sur la signalisation routière.

Mes services se tiennent à votre disposition pour toute information complémentaire.

Bien amicalement



Emmanuel BARBE