

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale des infrastructures,  
des transports et de la mer

Paris, le 16 FEV, 2015

Direction des services de transport  
Sous-direction de la sécurité et de la régulation ferroviaires  
Bureau de la sécurité des transports guidés

Note

à

Affaire suivie par : Annie Dauvilliers  
annie.dauvilliers@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 01 40 81 87 42- Fax : 01 40 81 17 22

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

**Objet** : rapport d'enquête technique sur la collision entre un TER et un ensemble routier survenue le 12 octobre 2011 sur la passage à niveau n° 11 à St-Médard-sur-Ille (35).  
**Réf** : votre lettre du 27 juin 2012.

Vous avez bien voulu m'adresser le rapport établi par le BEA-TT sur l'accident survenu sur le passage à niveau n° 11 de Saint-Médard-sur-Ille le 12 octobre 2011.

La recommandation R2 s'adresse à la direction générale des infrastructures et de la mer :

« 1- Faire procéder à une évaluation des conditions de la mise en œuvre de la politique d'amélioration de la sécurité des passages à niveau, portant notamment sur :

- les modalités d'établissement de la liste des passages à niveau dits « préoccupants » en terme de pertinence des critères de classement, de prise en compte des diagnostics de sécurité prévus par la circulaire du ministre chargé des transports de juillet 2008 et de validation de cette liste ;
- la clarification des démarches et des actions qu'induit l'inscription d'un passage à niveau dans cette liste, en particulier en matière de programmation des études et des travaux d'aménagement ou de suppression à y réaliser ;
- le pilotage de cette politique, en terme de suivi et de réorientations éventuelles des actions conduites ou à réaliser ;
- le rôle de l'instance nationale de coordination de la politique de suppression et d'aménagement des passages à niveau dans la mise en œuvre de cette politique.

2- Mettre en place les ajustements qui découleront de cette évaluation. ».

Je vous prie de trouver ci-dessous les actions menées par la DGITM pour répondre à cette recommandation.

a) le plan de sécurisation de 2008 « plan Bussereau » .

Suite à l'accident survenu le 8 juin 2008 sur le PN 68 d'Allinges (74), le gouvernement a adopté en 2008, un plan de 20 mesures qui s'articulent autour de 4 axes :

1. *informer et responsabiliser le conducteur* (campagne de communication, ajout des PN dans les GPS, sensibilisation à la sécurité des PN dans la formation des chauffeurs routiers, engagement de la mise en place de radars),
2. *mobiliser les gestionnaires de voirie sur la sécurité de leur infrastructure* (lancement de diagnostics, études particulières sur certains PN urbains, signature d'une charte entre l'Etat, RFF et l'ADF, passage du taux de subvention de la sécurisation des PN de 25 à 50%),
3. *poursuivre et accélérer un programme systématique de traitement des passages à niveau* (étude préliminaire des 50 premiers PN préoccupants des collectivités, diagnostic et traitement des 18 PN sur le RRN, équipement en barrières des PN à croix de Saint-André avec des SAL 2),
4. *confirmer la proscription absolue de tout nouveau passage à niveau sur des lignes voyageurs* (mise en place d'une doctrine pour éviter la création de PN).

La plupart des mesures sont achevées (à l'exception notable des diagnostics de l'ensemble des passages à niveau, qui devaient être réalisés avec les collectivités locales gestionnaires de voiries).

Le plan de 2008 a donné des résultats concrets, avec la suppression ou l'aménagement de 167 passages à niveau inscrits au programme de sécurisation nationale (passages à niveau qualifiés par le plan de 2008 de « préoccupants »).

#### b) l'établissement de la liste des PN préoccupants devenue liste des PN inscrits au programme de sécurisation.

A la suite de l'accident survenu le 8 septembre 1997 (13 morts et 43 blessés), sur le passage à niveau de Port Sainte-Foy (24) un programme d'amélioration de la sécurité des passages à niveau a été décidé par Le Ministre, M. GAYSSOT qui comportait la recherche d'indicateurs de classification. Cela s'est concrétisé par l'établissement d'une liste de PN « préoccupants » qui comprenait 437 PN. Cette liste régulièrement mise à jour comprenait en 2014, 165 PN.

Lors de l'instance nationale PN de novembre 2013, un point sur les PN inscrits au programme de sécurité nationale a été fait en séance.

Une partie des critères d'entrées sont claires. A ce jour, seul le « à dire d'expert » est assez subjectif.

La DGITM a commandé une étude au CEREMA pour objectiver le « à dire d'expert » et définir :

- des critères stables,
- la réalisation d'une cotation des risques grâce à l'établissement de coefficients de pondération.

Ceci permet également d'avoir les critères de sortie de la liste. Le critère de sortie des PN pourrait être une analyse des causes d'accidents ou de heurts pour le critère d'accidentologie ou une étude d'améliorations pour les critères de moment ou de « à dire d'expert ». A partir des causes ou de l'étude des travaux d'améliorations seront réalisés et une période d'observation de 5 ans après travaux serait réalisée. S'il n'y a plus d'accidents ou incidents pour ces causes d'entrées, le PN pourrait être sorti de la liste.

L'étude devrait être rendue au cours du premier semestre 2015.

Cette liste sert de base à la détermination des suppressions et des améliorations à réaliser même si d'autres suppressions et des améliorations interviennent à l'occasion d'un projet d'infrastructure ou d'une fermeture de ligne.

#### c) L'instruction du Gouvernement du 1<sup>er</sup> juillet 2014 relative à la mise en œuvre du plan d'actions pour renforcer la sécurité aux passages à niveau.



Le Plan 2013, annoncé le 24 septembre 2013 à l'occasion de la 6<sup>ème</sup> journée nationale de sécurité routière aux passages à niveau se veut une nouvelle étape dans la priorité que constitue la sécurité routière et ferroviaire.

Ce plan pluriannuel est articulé autour de quatre axes principaux :

- renforcer les mesures de contrôle afin d'en finir avec les passages en force,
- répondre aux besoins spécifiques des poids lourds et des autocars (privilégier pour les transports exceptionnels les itinéraires sans passages à niveau, le nombre de poids lourds et d'autocars empruntant les PN sera désormais un critère pour fixer ceux à sécuriser en priorité),
- améliorer l'information des usagers de la route (barrière cassable, liste des PN dans les GPS),
- sécuriser en premier lieu les passages à niveau dont la suppression ou l'amélioration est prioritaire.

Chacun des 159 passages à niveau encore inscrits à ce programme fait l'objet d'un projet d'investissement. 8 PN inscrits ont été supprimés en 2014, 1 en janvier 2015 et 11 autres devraient l'être également en 2015. 88 PN sont en cours d'étude ou de travaux de suppression et 42 en étude ou travaux d'amélioration. Tous les PN du programme national de sécurisation doivent être traités d'ici 2018,

L'instruction du Gouvernement du 1<sup>er</sup> juillet 2014 relative à la mise en œuvre du plan d'action pour renforcer la sécurité des passages à niveau (publiée sur le site [circulaire.gouv.fr](http://circulaire.gouv.fr)) est venue concrétiser cette annonce.

#### d) Rôle et fonctionnement de l'Instance de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité des passages à niveau.

Suite à l'accident survenu au passage à niveau n°395 de Port Sainte-Foy, le 8 septembre 1997, qui avait fait 13 morts et 43 blessés, et au rapport de la commission d'enquête technique et administrative, le Ministre avait décidé la création de cette instance. Son existence n'a pas été confirmée par un arrêté.

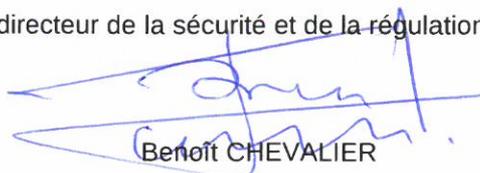
L'instance est chargée :

- d'élaborer et proposer au ministre les mesures d'amélioration de la sécurité des passages à niveau qui lui apparaissent nécessaires;
- de coordonner l'action des services ou intervenants concernés ou associés et veiller à la prise en compte de la sécurité des PN,
- d'élaborer une politique de communication satisfaisante à destination de l'extérieur pour faire connaître et prendre en compte le résultat de ses travaux.

Vous trouverez en annexes au présent courrier :

- le bilan du plan de sécurisation de 2008 « planBussereau »,
- l'historique de l'établissement de la liste des passages à niveau inscrits au programme de sécurisation,
- le contenu de l'instruction du Gouvernement du 1<sup>er</sup> juillet 2014,
- le rôle et le fonctionnement de l'instance de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité des passages à niveau.

Le sous-directeur de la sécurité et de la régulation ferroviaires



Benoît CHEVALIER

a) Bilan du plan de sécurisation de 2008 « plan Bussereau ».

1. *informer et responsabiliser le conducteur.*

- organisation de campagnes annuelles de communication (7ème journée en juin 2014),
- ajout dans les GPS des coordonnées des passages à niveau,
- intégration dans la formation des chauffeurs routiers d'une sensibilisation au risque des PN et rappel des sanctions encourus par les professionnels de la route,
- création d'une contravention de 5 ème classe pour les transports exceptionnels et les transports locaux de personnes,
- engagement de la mise en place de radars de franchissement des PN (58 implantés à ce jour et 75 au total au terme du marché qui s'achève fin août 2015) et des radars de vitesse aux abords des PN (45 radars).

2. *mobiliser les gestionnaires de voirie sur la sécurité de leur infrastructure.*

- lancement des diagnostics des PN où la vitesse des trains est supérieure à 40 km/h. Les préfets de région se sont vu confié un rôle d'animation et de coordination des comités de suivis des diagnostics,
- réalisation d'études particulières sur certains PN urbains et engagement d'actions spécifiques,
- signature d'une charte le 24 juin 2009 entre l'Etat, RFF et l'Assemblée des départements de France. 8 conventions locales ont été signées (Marne, Nord, Pyrénées-Orientales, Savoie, Bouches-du-Rhône, Ardèche, Loire et Seine et Marne),
- passage du taux maximal de subvention des mesures de sécurisation des PN de 25% à 50%.

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

- RFF a finalisé ou engagé les études préliminaires pour les 50 premiers PN préoccupants sur voiries des collectivités,
- les PN les plus préoccupants du réseau routier national ont fait l'objet de diagnostics en 2009 et étude de traitement en 2011. Sur les 18 PN les plus concernés sur le réseau routier national, 11 sont en cours de suppression et 7 font l'objet de programmes d'aménagement,
- tous les PN du programme national de sécurisation doivent être traités d'ici 2018,
- une note d'information du SETRA a été publiée en décembre 2008 sur les aménagements routiers (îlots, ralentisseurs, renforcement de la signalisation, etc.),
- le remplacement des lampes par des feux à diodes est en cours,
- l'extension de l'équipement en barrières des passages à niveau à croix de Saint-André avec des SAL2 de génération nouvelle. La mesure a été mise en œuvre en 2013, sur les PN donc la vitesse de circulation ferroviaire est supérieure à 60 km/h et qui connaissent un trafic routier et ferroviaire significatif (moment de circulation supérieur à 150), puis sur les PN non encore équipés, au croisement desquels les trains passent à plus de 90 km/h. 15 PN ont été mis en service, 2 sont en travaux et 39 sont en cours d'étude.

4. *confirmer la proscription absolue de tout nouveau passage à niveau sur des lignes voyageurs.*

Depuis 1991, la doctrine consiste à éviter la création de tout nouveau passage à niveau. Toutefois, pour ne pas remettre en cause les projets de réouverture de lignes portés par les collectivités, le Gouvernement a fait le choix de permettre la reprise du trafic ferroviaire, sur un passage à niveau existant d'une ligne actuellement pas ou très peu circulée, avec des garanties



particulières de sécurité et en divisant par 10 le niveau de risque par rapport à la moyenne nationale.

Un guide de RFF « étude de sécurité aux passages à niveau pour les projets de réouverture de lignes au trafic voyageurs » a été approuvé par le ministère le 22 février 2011. Ce guide définit une méthode de calcul des risques et un processus itératif agissant sur divers éléments (aménagement, vitesse routière et ferroviaire, fréquentation) en vue de maintenir le niveau de sécurité des éventuels nouveaux PN.

b) l'établissement de la liste des PN préoccupants devenue liste des PN inscrits au programme de sécurisation.

A la suite de l'accident survenu le 8 septembre 1997, qui avait fait 13 morts et 43 blessés, sur le passage à niveau de Port Sainte-Foy (24) un programme d'amélioration de la sécurité des passages à niveau a été décidé par Le Ministre, M. GAYSSOT qui comportait la recherche d'indicateurs de classification. Cela s'est concrétisé par l'établissement d'une liste de PN « préoccupants » par la SNCF en moins de 6 mois, seuls les experts régionaux de la SNCF, qui assuraient des tournées régulières des installations, possédaient des informations précises sur l'accidentologie, sur les équipements en place et leur évolution et pouvaient donc sélectionner des PN à proposer pour les inclure dans la liste nationale. Cette liste comprenait 437 PN. La liste révisée avec RFF en 2001 comprenait 400 PN, puis en 2005, 364 PN.

Il a été rappelé, dans la circulaire adressée aux préfets le 11 juillet 2008, que l'Etat avait mené depuis dix ans une politique importante en concentrant ses moyens sur les passages à niveau identifiés comme « préoccupants », avec pour objectif de les supprimer chaque fois que possible et, à défaut, d'améliorer leur sécurité.

La mise à jour de cette liste en 2009 avec la prise en compte des critères supplémentaires (pourcentage de poids lourds, circulation de car scolaires, de bus, de transports exceptionnels routiers, profil difficile) comportait 209 PN. En 2012, 174 PN figuraient dans la liste, sa mise à jour de 2014 comprenait 165 PN.

32 PN inscrits au programme de sécurisation national ont été supprimés entre 2008 et 2013. 8 PN inscrits ont été supprimés en 2014, 1 en janvier 2015. Il reste aujourd'hui 159 PN inscrits. 11 PN devraient être supprimés en 2015.

Lors de l'instance nationale PN de novembre 2013, un point sur les PN inscrits au programme de sécurité nationale a été fait en séance.

Une partie des critères d'entrées sont claires, à ce jour le « à dire d'expert » est assez subjectif et n'est proposé que par le ferroviaire. Il a donc été envisagé de reprendre l'analyse faite dans les diagnostics réalisés par le routier et le ferroviaire (comme la visibilité, la lisibilité, le profil, etc).

La DGITM a commandé une étude au CEREMA :

- des critères stables,
- prise en compte de l'environnement routier,
- prise en compte de l'avis d'experts routiers et ferroviaires.
- réalisation d'une cotation des risques grâce à l'établissement de coefficients de pondération.

L'étude devrait être rendue au cours du premier semestre 2015.

Les diagnostics des passages à niveau devraient également permettre d'identifier des PN dont la configuration (en générale routière) augmente les risques d'accidents. Le retour de ces diagnostics permettra d'actualiser la liste des PN inscrits au « programme de sécurisation national » fin 2015.

c) L'instruction du Gouvernement du 1<sup>er</sup> juillet 2014 relative à la mise en œuvre du plan d'actions pour renforcer la sécurité aux passages à niveau.

Un plan de sécurisation des passages à niveau a été annoncé par le ministre lors de la 6<sup>ème</sup> journée nationale de sécurité routière aux passages à niveau le 24 septembre 2013. En France, chaque jour 16 millions de véhicules traversent 15 000 passages à niveau. En 2013, 148 collisions ont eu lieu à un passage à niveau entraînant la mort de 29 personnes.

Aussi face à cette situation et afin de renforcer la sécurité, le plan d'actions arrêté se décline, en quatre axes :

- en finir avec les passages en force,
- répondre aux besoins des poids lourds et des autocars,
- améliorer l'information des usagers de la route,
- sécuriser les passages à niveau dont la suppression ou l'équipement est jugé prioritaire.

Ce plan est suivi au niveau national par l'instance de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité des passages à niveau.

Il a été demandé aux préfets :

- d'assurer la déclinaison et le suivi de ce plan au travers de votre groupe technique tel que mis en place en application de la circulaire du 11 juillet 2008 et de faire parvenir un bilan annuel des actions menées et des résultats obtenus,
- de reprendre l'initiative des inspections en mobilisant les gestionnaires de voirie (département, communes) pour achever d'ici un an les diagnostics de sécurité des passages à niveau,
- de mettre en place avec les forces de l'ordre des contrôles renforcés et ciblés sur les passages à niveau les plus sensibles où RFF et la SNCF enregistrent de nombreux incidents (collisions, bris de barrières). Une liste recensant 5 à 10 passages à niveau par département sur lesquels il serait utile de concentrer les efforts est en cours de mise au point par RFF et la SNCF,
- d'être particulièrement vigilants lors de la délivrance des autorisations de transports exceptionnels routiers d'éviter les itinéraires impliquant des passages à niveau et de sensibiliser les professionnels en charge des convois exceptionnels routiers à l'obligation de se conformer aux prescriptions contenues dans les itinéraires qui leur sont délivrés, notamment sur le franchissement des passages à niveau et interdire par ces convois. Un groupe de travail national est chargé d'expertiser et éventuellement préciser les règles de franchissement des passages à niveau par les transports exceptionnels,
- veiller, sur certains passages à niveau sans barrière, à ce que le gestionnaire de voirie en liaison avec SNCF Réseau (ex RFF) améliore leur visibilité en engageant une politique de suppression des masques pour donner à un véhicule plus de temps pour le franchir. En cas d'impossibilité de garantir la visibilité sur l'arrivée du train une servitude de visibilité peut être mise en place en application du code de la voirie routière,
- faire appliquer strictement le code de la route pour éviter la présence de publicité susceptible de distraire l'attention des conducteurs aux abords des passages à niveau,
- inciter les collectivités locales, gestionnaire de voirie à implanter des panneaux « sens interdit sauf riverains » ou « voie sans issue » pour dissuader les automobilistes de s'engager sur les passages à niveau qui ne desservent qu'un terrain privé.

#### d) Rôle et fonctionnement de l'Instance de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité des passages à niveau.

Suite à l'accident survenu au passage à niveau n°395 de Port Sainte-Foy, le 8 septembre 1997, qui avait fait 13 morts et 43 blessés, et au rapport de la commission d'enquête technique et administrative, le Ministre avait décidé la création de cette instance. Son existence n'a pas été confirmée par un arrêté.



L'instance est chargée :

- d'élaborer et proposer au ministre les mesures d'amélioration de la sécurité des passages à niveau qui lui apparaissent nécessaires,
- de coordonner l'action des services ou intervenants concernés ou associés et veiller à la prise en compte de la sécurité des PN,
- d'élaborer une politique de communication satisfaisante à destination de l'extérieur pour faire connaître et prendre en compte le résultat de ses travaux.

L'instance rassemble les directions d'administration centrale des ministères de l'intérieur et de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (DGITM et DSCR), l'EPSF, la SNCF Réseau, le CEREMA (DTITM et DTTV), le STRMTG, un représentant des DREAL, des conseils régionaux, des conseils généraux et des communes.

Cette instance se réunit tous les trimestres depuis 1997. Elle suit le programme d'amélioration et de suppression des PN. Des études ont été lancées sous son égide.

Son premier Président a été M. Claude CHARMEIL du 10 mars 1998 au 27 novembre 2000. M. Claude LIEBERMANN, a présidé l'instance depuis le 27 novembre 2000, jusqu'à sa retraite en octobre 2011. M. Dominique LEBRUN est le nouveau Président depuis le 5 décembre 2011.

