

Paris, le 27 MARS 2007

Le Directeur de l'exploitation

Monsieur Jean-Gérard KOENIG
BEA-TT
Bureau d'enquêtes sur les accidents de
transport terrestre
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX

Monsieur le Directeur,

Par courrier du 28 décembre dernier, vous avez adressé à Réseau Ferré de France le rapport d'enquête technique de l'accident survenu le 9 juin 2005 au passage à niveau n°83 de Saint Laurent Blangy (62).

Comme vous le savez, les passages à niveau font l'objet d'une attention toute particulière de la part de Réseau Ferré de France, qui a d'ailleurs, depuis début 2007, une nouvelle politique d'amélioration de la sécurité et de suppression des passages à niveau. Cette nouvelle politique, plus ambitieuse, augmente notamment la participation financière de RFF pour la suppression des passages à niveau préoccupants, qui passe de 15% plafonné à 0,45 M€, à 25% plafonné à 1,2 M€. Par ailleurs, cette augmentation de part de financement par passage à niveau est associée à une augmentation des budgets annuels de RFF et de l'Etat. Tout ceci devrait permettre de supprimer plus de passages à niveau préoccupants dans les prochaines années.

Il y a près de 19 000 passages à niveau sur le réseau ferroviaire national dont plus de 1 000 sur la région Nord Pas de Calais. Au regard des critères définis dans le cadre de l'Instance Centrale des Passages à Niveau, 25 d'entre eux sont considérés comme « préoccupants » sur la région. Le passage à niveau de St Laurent Blangy en fait partie.

Avant de répondre aux recommandations R1 et R2 pour lesquelles nous sommes directement concernés, je tiens à souligner l'extrême gravité de cet accident qui n'a finalement eu que des conséquences matérielles mais qui aurait pu se traduire par une réelle catastrophe nationale, au même titre que l'a été l'accident de Port Sainte Foy en 1997.

Les conséquences de cet accident, qui a pour cause un incident routier comme la très grande majorité des accidents aux passages à niveau, ont été limitées grâce au professionnalisme des agents SNCF, et au niveau d'équipement de la ligne, notamment la « radio sol train » qui a permis d'arrêter les autres circulations dans les deux sens de circulation.

.../...

.../...

Je tiens également à rappeler, comme l'explique d'ailleurs le rapport, que cet accident aurait pu être évité si la SNCF avait été prévenue plus tôt par le conducteur du camion ou tout autre personne présente sur les lieux (plusieurs dizaines de véhicules ont dû être gênés et passer durant les quelques minutes où le camion était bloqué), grâce à un des deux téléphones présents sur le passage à niveau.

Enfin, le fait qu'un incident routier banal (la panne du camion) peut se transformer en catastrophe sur un passage à niveau, montre bien l'intérêt de supprimer ce type de croisement même si une telle action ne peut s'inscrire que dans la durée, la probabilité d'occurrence d'un tel accident étant d'autant plus grande que les trafics routier, notamment poids lourds, et ferroviaire sont importants comme sur le passage à niveau de Saint Laurent Blangy.

Recommandation n°1 : poursuivre l'étude des solutions permettant de supprimer ce PN afin d'aboutir à une décision et à une réalisation dans les meilleurs délais possibles (CG 62, RFF) :

La suppression du passage à niveau n° 83 est un sujet récurrent sur l'Arrageois, les premières réflexions sur le sujet datant d'une trentaine d'années. Ce dossier n'a pu de nouveau aboutir dans les années 90 en l'absence de consensus local, et se trouve désormais lié - pour les différentes parties prenantes - à la réalisation effective de la rocade routière Est de la ville d'Arras.

A ce jour, le nouveau maître d'ouvrage routier de la rocade Est (le Département du Pas de Calais en lieu et place des services de l'Etat) ne nous a pas fait connaître, officiellement, l'état d'avancement de ses réflexions sur ce dossier. Le 14 novembre 2006, un courrier de la SNCF (ci-joint), dont le contenu est partagé par RFF, attirait l'attention du Président du Conseil Général de ce Département sur ce point.

RFF espère que cet accident, qui aurait pu avoir des conséquences corporelles graves, aura permis aux collectivités de prendre conscience du niveau de risque élevé sur ce passage à niveau et ainsi de débloquer la situation et de s'engager ensemble dans un projet de suppression.

En l'état actuel des choses, et sans attendre les premiers résultats des études routières sur la rocade Est, RFF - en accord avec le Ministère (DGMT) et la SNCF - mène, d'ici à la fin du deuxième trimestre 2007, une réflexion au niveau de la zone industrielle de St Laurent Blangy en poursuivant deux objectifs :

- supprimer le passage à niveau par la réalisation d'un pont rail dans un périmètre proche du franchissement actuel,
- réduire les circulations poids lourds sur le PN, notamment pour les matières dangereuses.

Sous réserve de disponibilités foncières sur la zone industrielle, et de l'accord des collectivités locales concernées, une étude préliminaire de suppression, financée en partie par RFF et l'Etat, pourrait être lancée d'ici la fin de l'année 2007.

.../...

.../...

Recommandation n°2 (SNCF, CG 62, RFF) : dans l'immédiat, rechercher des mesures spécifiques d'aménagements ou d'exploitation de ce PN qui permettront de mieux maîtriser les risques de collision qui pourraient survenir à la suite d'un incident de circulation sur son emprise :

RFF et la SNCF n'ont pas prévu de modification significative des équipements sur le périmètre ferroviaire pour mieux maîtriser les risques de collision suite à un incident routier sur le passage à niveau. En effet de tels équipements existent déjà et ont fait leurs preuves :

- il existe deux téléphones, de part et d'autre du passage à niveau, qui permettent à l'usager de la route ayant un incident sur l'emprise du passage à niveau de prévenir la SNCF ;

- une fois prévenus, les agents de la SNCF sont en mesure d'arrêter les circulations via la fonction « alerte radio » du système de télécommunication « radio sol train » embarqué dans les trains ;

- l'ensemble de ces équipements de sécurité, installés et maintenus par RFF / SNCF, n'ont pas été activés car le chauffeur de camion n'en n'avait pas connaissance.

Pour améliorer la visibilité des téléphones, Réseau Ferré de France, en coordination avec la SNCF, envisage de remplacer ceux existants par de nouveaux modèles, de type autoroute, plus visibles car plus facilement identifiables comme des téléphones de secours. Cet aménagement vise à renforcer l'attention des conducteurs sur les moyens d'appel de secours à leur disposition en cas d'incident.

RFF et la SNCF estiment que des mesures uniquement ferroviaires ne sauraient suffire. Pour ce faire, la SNCF a demandé à la Communauté Urbaine d'Arras (courrier ci-joint du 13 février 2007) d'étudier un itinéraire routier alternatif pour les transports de matières dangereuses afin que ces derniers n'empruntent plus le passage à niveau 83. Cette mesure permettrait de supprimer un risque important.

Enfin la visibilité du passage a été améliorée pour éviter que des usagers soient « surpris », bien que ce ne soit ni le problème de ce passage à niveau ni la cause de l'accident :

- le passage à niveau de St Laurent Blangy avait fait l'objet dès 1999 de mesures de sécurisation avec l'installation de deux feux rouges clignotants supplémentaires. Ils permettaient d'augmenter la visibilité du passage à niveau pour les nombreux camions qui accèdent à la zone industrielle de St Laurent Blangy (bien que le niveau d'équipement du passage à niveau soit conforme aux dispositions de l'arrêté ministériel du 18 mars 1991 fixant le classement, la réglementation et l'équipement des passages à niveau) ;

- à la suite de l'accident, en mai 2006, Réseau Ferré de France en coordination avec la SNCF, dans le cadre du programme national d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau a fait procéder à l'installation de feux rouges clignotants sur potence zébrée noir / blanc et au remplacement des feux rouges clignotants classiques par des modules à diodes. Ces deux équipements supplémentaires ont été mis en place pour augmenter la visibilité du passage à niveau, bien que ce ne soit pas la cause de l'accident.

En espérant avoir répondu à vos attentes, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Jean Michel RICHARD

COPIE



DIRECTION RÉGIONALE DE LILLE

33 Avenue Charles Saint-Venant
59043 LILLE Cedex
Tél. +33 (03) 28 55 71 10
Fax +33 (03) 28 55 76 12

LE DIRECTEUR

Monsieur Dominique DUPILET
Président du Conseil Général du
Pas-de-Calais
Rue Ferdinand Buisson
62000 ARRAS

Lille, le 14 NOV. 2006

Monsieur le Président,

Comme vous le savez, deux accidents majeurs de sont produits, durant l'année 2005, au passage à niveau n°83, situé sur le territoire de la commune de Saint-Laurent Blangy, dans la zone industrielle Est, à l'intersection de la RD60 et de la ligne SNCF Paris/Lille.

Ce passage à niveau constitue de ce fait un point noir pour la sécurité ferroviaire et routière sur ce secteur.

L'élaboration par votre institution du projet de Rocade-Est d'ARRAS peut constituer une bonne opportunité pour procéder à la suppression de ce passage à niveau.

C'est la raison pour laquelle je souhaiterais que les études actuellement engagées intègrent cet objectif de sécurité publique.

Réseau Ferré de France, que j'ai contacté, partage, bien sûr ce point de vue.

Je vous remercie, par avance de la suite que vous pourrez donner à cette requête.

Je me tiens à votre disposition pour toute précision qui pourrait vous être utile, et vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma haute considération.

Michel BOUDOUSSIER



DIRECTION REGIONALE DE LILLE

LE DIRECTEUR DELEGUE INFRASTRUCTURE
33 Avenue Charles Saint Venant
59043 LILLE CEDEX
☎ 03 28 55 73 30 - Fax 03 28 55 77 00

19 FEV. 2007

M
**Monsieur le Président
de la Communauté Urbaine d'ARRAS
3 rue Frédéric Degeorge
62000 ARRAS**

Nos réf.

LL/PMV 5/024

Affaire suivie par Eric ROLLIN

Tél. : 03.28.55.73.56 - Fax. : 03.28.55.83.36

Tél SNCF. : 221356 - Fax SNCF. : 224336

LILLE, le 13 FEV. 2007

**OBJET : Ligne de PARIS Nord à LILLE.
Passage à niveau n°83 sur la RD60 à
SAINT-LAURENT-BLANGY.**

Monsieur le Président,

Le 9 juin 2005, un camion chargé de bouteilles de gaz était heurté de plein fouet par un Train Express Régional sur le passage à niveau n°83 de la ligne de PARIS Nord à LILLE à SAINT-LAURENT-BLANGY.

Une enquête technique a été ouverte par le Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer et le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre a récemment rendu ses conclusions.

Certaines recommandations ont déjà fait l'objet d'aménagements par la SNCF, tels que l'adjonction, début juin 2006, de potences munies de feux rouges clignotants à haute intensité lumineuse et d'autres pistes d'amélioration sont à l'étude.

Le rapport recommande par ailleurs l'étude d'un itinéraire alternatif interdisant l'emprunt de ce passage à niveau par les véhicules de transport de matières dangereuses.

Même si cette mesure n'exclut pas la probabilité d'accident avec d'autres catégories de poids lourds, les conséquences d'une collision en seraient largement atténuées et je vous remercie de bien vouloir en examiner la mise en œuvre dans toute la mesure du possible.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

Christian STEFF