



Analyse de la problématique des passages à niveau sur la ligne Oloron-Sainte-Marie - Canfranc



Robert CLARACO Conseil
Avenue de la Gare
09310 LES CABANNES
Tél. 0 561 058 309
Fax. 0 561 052 589
Email : robert@claraco.com

© octobre 2010

Sommaire

Préalable.....	3
Le contexte légal.....	3
La directive	5
Les contraintes sécuritaires.....	6
Définition du moment de trafic.....	7
Engagement de RFF.....	7
L'incidence de la vitesse	8
Conclusions.....	11
Annexes	12

Préalable

Le CRELOC qui soutient la remise sur rail des services de transports publics de voyageurs et de marchandises sur l'itinéraire Oloron Sainte Marie à Canfranc, est légitimement reconnu dans cette action par les institutions elles mêmes, puisqu'en 2008, le Conseil d'Etat a jugé l'une de ses requêtes recevables.

En outre lors de cette action, Réseau Ferré de France a sous tendu sa défense en confirmant que la ligne qui est régie par une convention internationale n'était pas fermée à tout trafic, mais que les circulations étaient simplement suspendues.

Cette position est intellectuellement équivoque car matériellement RFF a multiplié les autorisations d'emprunt routier de cette infrastructure.

Le dernier en date est situé sur la déviation de Bedous, au nord de l'agglomération, où une brèche importante a été réalisée dans le talus sans mettre en concordance le dénivelé pour dégager le gabarit routier lors de la mise en place d'un passage supérieur ferroviaire.

En outre, bien qu'ayant assuré le Conseil Régional d'Aquitaine, qu'une simple remise en état de l'infrastructure, par régénération complète de l'installation, entre Oloron Sainte Marie et Bedous, était possible, RFF prétexte à posteriori, d'une directive Ministérielle sur les passages à niveau, pour remettre le chantier déjà budgétisé en cause.

C'est dans ce contexte que le CRELOC demande un avis, pour soutenir la faisabilité de reprise immédiate du trafic des trains TER sur le segment Oloron Sainte Marie – Bedous et poursuivre le projet sans délai pour réhabiliter la ligne jusqu'à Canfranc.

Le contexte légal

Nous sommes en présence d'une simple directive Ministérielle, qui vise à sécuriser les passages à niveau et qui intervient après le devis accepté sanctionné par décision d'engager la régénération en 2011, du tronçon Oloron Sainte Marie – Bedous.

Cette directive qui n'a pas force de loi est interprétée afin de voir son application s'imposer rétroactivement à une décision d'ouverture ayant fixé de manière certaine les quantités d'emplois budgétaires du Conseil Régional Aquitaine.

Une telle position qu'il serait exagéré d'assimiler à une politique dilatoire de résistance active pénalise une amélioration de la sécurité des transits routiers dans la vallée. Cette position est pour le moins ambiguë car elle va à l'encontre des mesures du Grenelle de l'environnement privilégiant le report modal. Les objectifs de protection du cadre de vie et du développement d'activités locales et durables par un aménagement équitable du territoire sont ici contrariés.

Une disproportion de moyens pour entraver ce modeste projet semble être astucieusement déployée.

Tout d'abord d'un point de vue financier, car la suppression des passages à niveau est disproportionnée au regard budget initial de rééquipement.

Le budget envisagé pour remettre à neuf l'installation s'élève à 30 millions d'Euros à charge intégrale de la Région Aquitaine, alors que la nouvelle position de RFF qui n'est pas basée sur une norme reconnue comme un progrès sécuritaire par l'Europe mais sur une simple interprétation d'une directive Française du Ministre des Transports, s'élève à 40 Millions d'euros supplémentaires.

Cela interpelle d'autant que lors de la mise en œuvre de cette directive, l'ETAT tout puissant, pour l'année 2008 a consentit un effort sur cette ligne budgétaire de 65 Millions d'Euros pour l'ensemble de la France.

Donc l'Etat, demanderait à la Région Aquitaine, pour 28 kilomètres de ligne, d'engager deux tiers de la somme qu'il engage lui-même sur les 18.000 kilomètres du réseau dont il devrait assurer la pérennité.

Depuis 1998, près de 60 M€ ont été ainsi consacrés, chaque année par les collectivités publiques à des opérations de suppression des passages à niveau ou d'amélioration de leur sécurité ; pour 2008, l'objectif retenu est d'engager un programme global de 106 M€ dont 41,5 M€ apportés par l'Etat et RFF.

FINANCEMENT

Au total l'évaluation préliminaire d'un tel programme est de **1 200 M€** :

Selon les principes proposés :

- **650 M€ seraient apportés par l'Etat et RFF,**
- **600 M€ seraient apportés par les collectivités locales gestionnaires de voirie**

Pour réaliser ce programme, dont l'objectif pourrait être en **10 ans de diviser par 2 le nombre d'accidents aux PN**, l'effort annuel de l'Etat et de RFF devrait être aussi porté à 65 M€ soit un doublement par rapport à la situation 2007.

Dès 2008, l'Etat et RFF ont quasiment triplé leur effort, en investissant 40 millions d'euros contre 15 les années précédentes.

Les deux contributions qui sont intégralement reprises en annexe sont édifiantes sur l'engagement de l'Etat réel pour la sécurisation des passages à niveau.

La directive

4 Confirmer la proscription absolue de tout nouveau PN sur des lignes voyageurs

Mesure 20 : Veiller, lors de l'instruction des Dossiers Préliminaires de Sécurité (DPS) à ce que les projets de création, mais aussi de « réouverture » de lignes, qui créent de nouveaux services - en général par reconstruction complète de l'infrastructure – sur des sections peu ou plus fréquentées, ne conduisent pas à la création de fait de nouveaux passages à niveau (*Etat, EPSF, RFF*)

Cet extrait émane du rapport commandé par le Premier Ministre (voir Annexe) qui préconisait 20 recommandations pour améliorer la sécurité sur les passages à niveau. Il a été repris dans le texte officiel et immédiatement mis en œuvre car sans conséquences financières pour l'Etat.

4. Proscrire la création de tous nouveaux passages à niveau



Mesure n° 20 : supprimer tous les passages à niveau dans le cadre de projets de réouverture de lignes ferroviaires au trafic voyageur

Une revue systématique des dispositions envisagées sur les projets de réouverture de lignes ferroviaires, initiés avant 2008, a été lancée pour intégrer la suppression du maximum de passages à niveau et le traitement (équipements de sécurité, rectifications de voiries, mesures d'exploitation) des passages ne pouvant être supprimés dans ces opérations.

Cette politique de suppression des passages à niveau sera poursuivie sur les nouveaux projets.

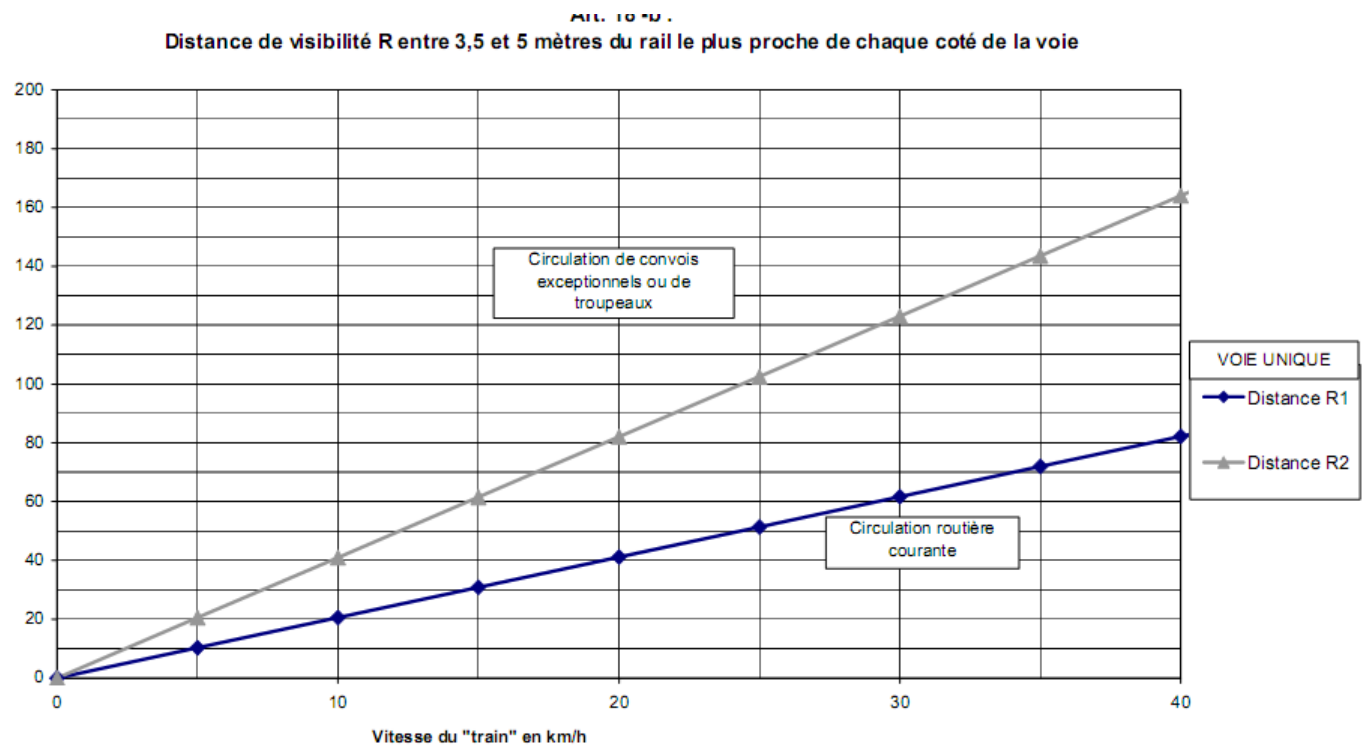
Le texte final est bien une préconisation d'intégrer dans tout projet un maximum de suppression de passages à niveau. S'il oriente la réflexion, il évite d'être directif et laisse toute latitude à interprétation.

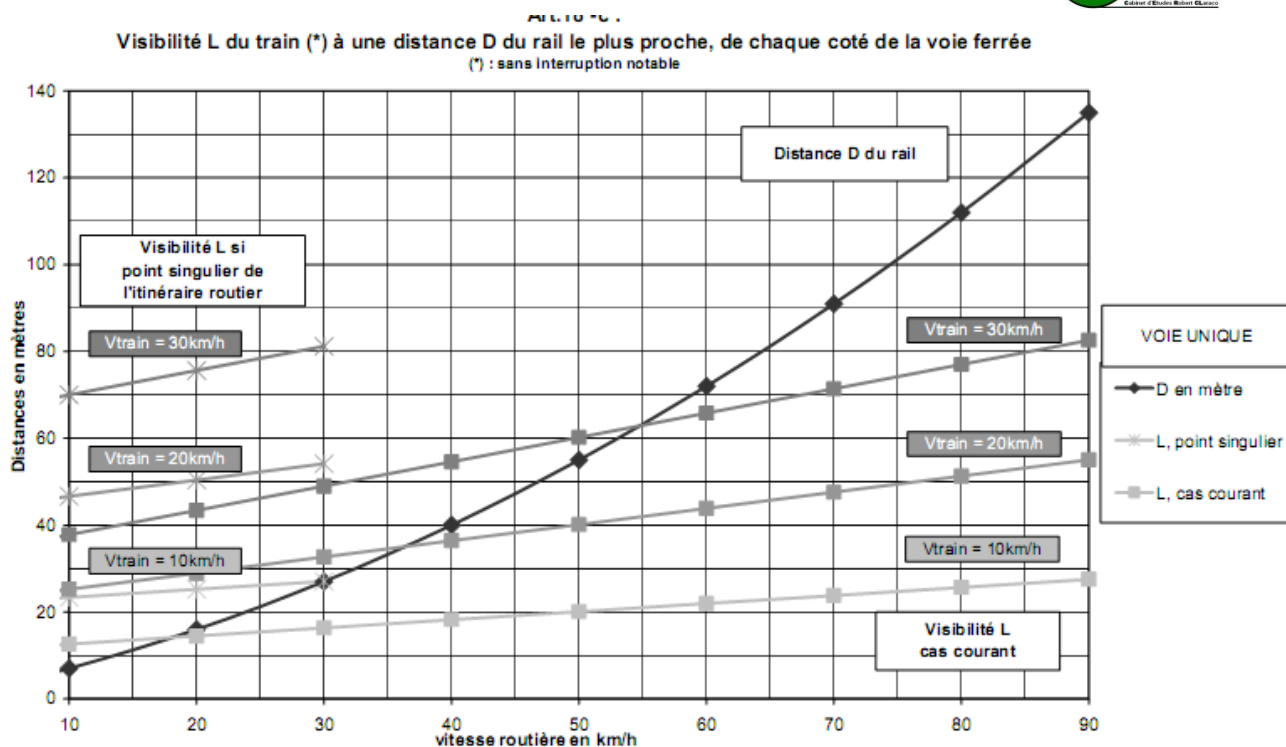
Il s'agit donc, pour le cas d'espèce qui nous concerne, d'une application zélée du texte par gestionnaire d'infrastructure. Cette manœuvre pèjore le délai de réouverture de la ligne.

Les contraintes sécuritaires

La grille d'évaluation officielle des modalités de signalisation de passages à niveau est élaborée par SETRA et norme les préconisations à observer lors de toute étude de dangerosité.

Ces critères sont essentiellement des critères de sécurité qui sont liés à la vitesse des circulations ferroviaires et des critères de fréquentations de l'installation qui sont valorisés en calculent le « moment » de l'installation.





Définition du moment de circulation

Moment de circulation = trafic moyen journalier routier x trafic moyen journalier ferroviaire, calculés sur l'année.

Engagement de RFF

2) Pour ce qui concerne RFF, celui-ci s'engage à :

- a) Justifier auprès des représentants des départements désignés des choix techniques et des périmètres financiers retenus pour chaque opération.
- b) Installer dans l'année sur les passages à niveau actuellement équipés du seul panneau « Croix de Saint-André » et, le cas échéant, du panneau « Stop » :
 - des feux clignotants lorsque la vitesse des trains est supérieure à 40 km/h (onze franchissements recensés) ;
 - des barrières lorsque la vitesse des trains est supérieure à 90 km/h (trois franchissements recensés).
- c) Participer conjointement avec l'Etat, via l'AFITF, au financement à hauteur de 50 % des investissements strictement nécessaires au traitement de la sécurité des passages à niveau.

L'incidence de la vitesse

La Directive Bussereau préconise des mesures strictes pour une réouverture au service des voyageurs.

Or les techniques ferroviaires font qu'un train de fret lourd est bien moins freinant qu'un automoteur voyageur.

De plus, l'accidentologie prouve que les victimes sont majoritairement dans le véhicule routier.

Le premier point démontre que la différenciation d'application de la directive Bussereau entre voies ferrées exclusivement fret ou voie ferrées supportant également des services voyageurs est un principe établi sur une profonde méconnaissance des interférences possibles sur les passages à niveau.

L'accidentologie révèle également que la vitesse routière n'est pas très impactante pour un véhicule pris en écharpe et que la vitesse du train est par contre aggravante dans un choc.

En règle générale, les accidents surviennent sur des voies ferrées circulées à des vitesses relativement élevées.

Le dernier évènement, survenu dans le Gers met en cause un train circulant à 90 km/h et un poids lourd.





L'accidentologie est donc amplifiée par la vitesse et la majorité des accidents interviennent sur des lignes ferroviaires .circulées au dessus de 90 km/h

Les interprétations d'adaptations acceptent en règle générale que la dangerosité soit reconsidérée pour des lignes dont la vitesse limite n'excède pas 70 km/h. En France où le principe de précaution règne il sera important de veiller à ne pas être ridiculisé par l'absurde escalades de mesures restrictives.

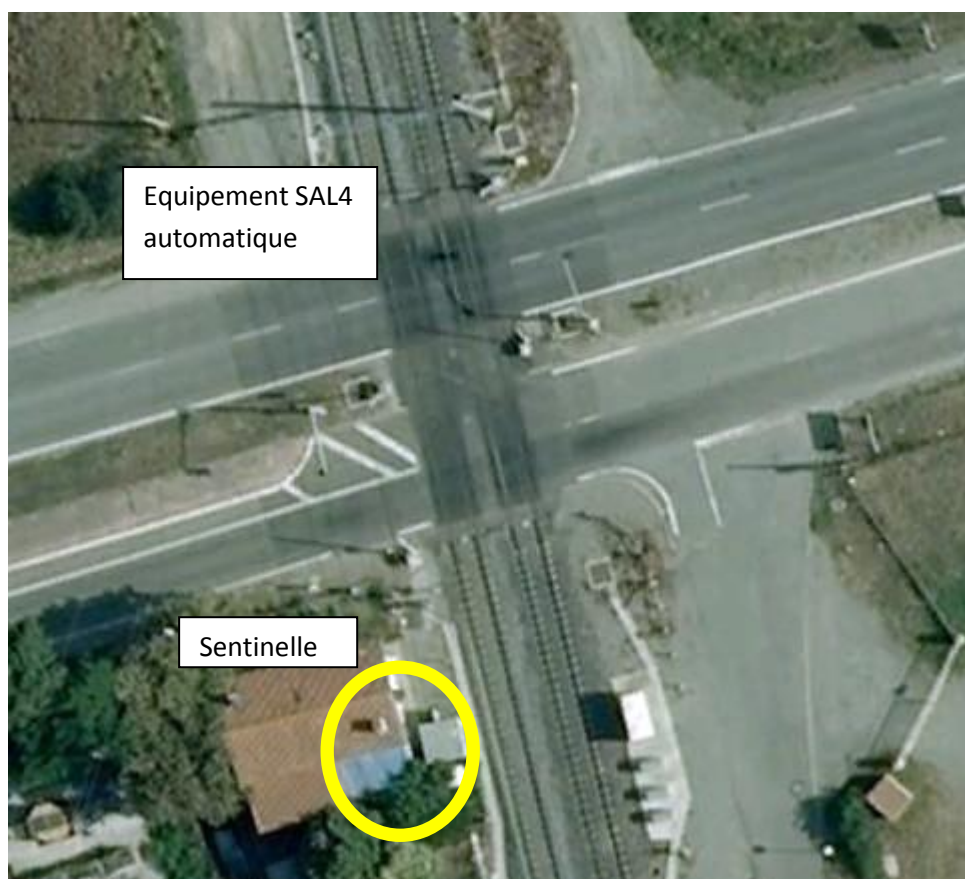
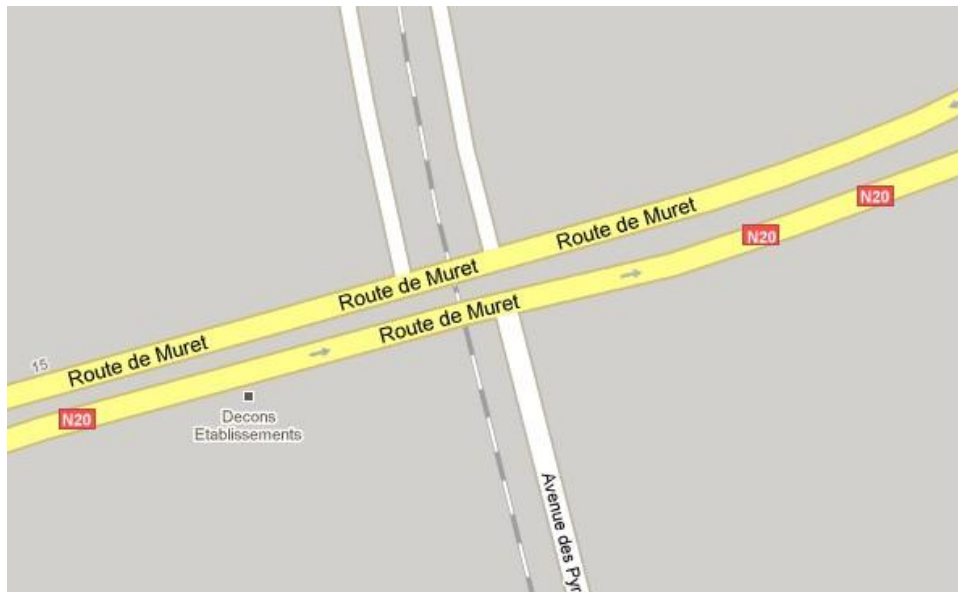
Dès lors une étude de passage à niveau est superflue sur Bedous – Canfranc où les vitesses n'excéderont pas 60 km/h.

Sur Oloron Sainte Marie Bedous, il s'agit simplement de rechercher le niveau de vitesse, accepté par les arbitres de la circulaire, pour éluder tout problème de maintien des passages à niveau.

Il faut noter, qu'il est possible de s'affranchir de la circulaire en gardiennant les passages à niveau.

Gardiennage ne veut pas dire manipulation manuelle de l'installation. Il s'agit simplement de poster un cheminot « sentinelle » à pied d'œuvre d'une barrière automatique pour qu'il actionne un dispositif d'alerte en cas de besoin.

Tel est le cas de lignes circulées à plus de 160 km/h ou d'installations sensibles comme celle de Portet Saint Simon sur un tronçon à deux chaussées séparées.





Conclusions

La directive Bussereau n'est pas applicable entre Canfranc et Bedous à cause de la configuration topographique contrainte et de la vitesse qui n'excédera pas 60 km/h.

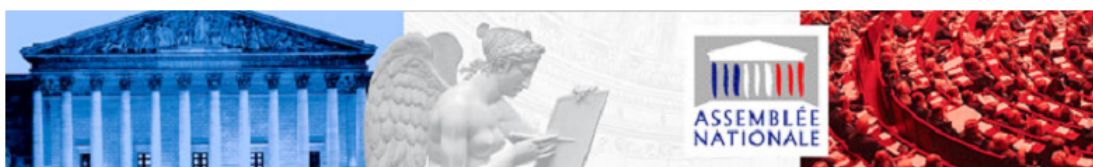
De Bedous à Oloron Sainte Marie une vitesse limitée à 70 km/h au droit des 4 passages à niveau relevés comme sensibles serait la seule contrainte à envisager.

Dès lors, sans insinuer que la position serait politique ou financière, toute autre position ne semble pas être une position technique étayée par des compétences validant l'efficacité de dispositifs qui par ailleurs n'ont jamais été officiellement imposés. Les intervenants doivent clarifier leurs positions par un argumentaire précis et soutenu par les textes règlementaires et législatifs de référence. Une directive n'ayant cette force juridique et n'étant de plus pas reprise comme une référence de progrès sécuritaire ni par l'UIC, ni par l'Europe.

Fait à Les Cabannes le 14 Octobre 2010

A handwritten signature in blue ink, which appears to be 'Robert CLARACO'. Below the signature, the following text is printed in blue: 'Robert CLARACO', 'Avenue de la Gare', 'F - 09310 LES CABANNES', and 'Tél : 05.61.05.83.09 - Fax : 05.61.05.85.73'.

Annexes



13^{ème} législature		
Question N° : 27711	de M. Tardy Lionel (Union pour un Mouvement Populaire - Haute-Savoie)	Question écrite
Ministère interrogé > Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire		Ministère attributaire > Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > accidents	Analyse > passages à niveau. lutte et prévention
Question publiée au JO le : 15/07/2008 page : 6056 Réponse publiée au JO le : 28/10/2008 page : 9259		
Texte de la question		
M. Lionel Tardy demande à M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, de lui donner des précisions sur les conditions de financement des mesures de sécurisation des passages à niveau par les collectivités territoriales. À la suite du tragique accident d'Allinges, le Gouvernement a souhaité accélérer la sécurisation des passages à niveau, ce qui est une très bonne mesure. Cependant, les collectivités locales, notamment les conseils généraux chargés de l'entretien des routes départementales, s'inquiètent du financement. Il souhaite donc connaître les différentes modalités qui seront mises en œuvre pour aider les collectivités locales dans ce vaste chantier qui s'ouvre.		
Texte de la réponse		
À la suite du dramatique accident survenu le 2 juin dernier au passage à niveau d'Allinges (Haute-Savoie), un rapport a été remis au Premier ministre le 26 juin analysant l'évolution de l'accidentologie sur les 14 651 passages à niveau pour automobiles et les 799 passages à niveau pour piétons et proposant un plan d'action pour en améliorer la sécurité. Ce plan d'action comporte 20 mesures orientées autour de quatre axes visant à : poursuivre et développer l'information et la prise de conscience des conducteurs ; mobiliser les gestionnaires de voirie ; poursuivre et accélérer un programme systématique de traitement des passages à niveau ; proscrire toute nouvelle création de passage à niveau sur des lignes ferroviaires ouvertes aux voyageurs. L'État, directement ou à travers Réseau ferré de France (RFF), subventionne les investissements pour supprimer les passages à niveau ou améliorer leur sécurité. RFF assure le pilotage opérationnel du programme et la recherche des cofinancements avec les gestionnaires routiers. Le financement inscrit au budget de l'État, initialement de 7,6 MEUR par an de 1998 à 2005, avait été porté à 9,5 MEUR en 2006. En 2007, le montant de cette participation transférée au budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), a été augmenté à 17,5 ME. Depuis 1998, près de 60 MEUR ont été ainsi consacrés chaque année par les collectivités publiques à des opérations de suppression des passages à niveau ou d'amélioration de leur sécurité ; pour 2008, l'objectif est d'engager un programme global de 106 MEUR dont 41,5 MEUR, apportés par l'État et RFF. Des conventions ont été passées entre Réseau ferré de France et les régions Bretagne, Pays de la Loire, Aquitaine, Picardie et Nord - Pas-de-Calais et avec le département du Bas-Rhin pour engager un programme d'études de suppressions et d'améliorations de passages à niveau. La finalisation des suppressions nécessite ensuite la passation de conventions de financement entre les différents partenaires concernés par ces opérations. Réseau ferré de France devrait mettre à la disposition des collectivités gestionnaires de voirie des études préliminaires de traitement pour les cinquante premiers passages à niveau préoccupants avant fin 2008. Les préfets de région et de département se verront confier une mission d'animation de ce programme de traitement, en s'appuyant sur les services extérieurs du ministère et les services locaux de RFF, notamment pour la concertation dans la mise au point des plans de financement. Ce programme représente de l'ordre de 1 200 MEUR pour les 10 prochaines années. L'État, directement ou à travers Réseau ferré de France, est prêt à en apporter la moitié, à parité avec les gestionnaires de voirie.		

Rapport au Premier Ministre

***Pour une politique de traitement
de la sécurité
des passages à niveau***

Le dramatique accident le 2 juin dernier à Allinges (Haute-Savoie) a malheureusement mis en évidence une nouvelle fois le caractère potentiellement dangereux de ce point singulier que constitue le passage à niveau. Ce jour-là, un car transportant deux classes de collégiens dans le cadre d'une sortie scolaire a été heurté, alors qu'il était immobilisé sur un passage à niveau, par un Train Express Régional. Sept enfants ont perdu la vie, trois personnes ont été blessées gravement et vingt deux autres plus légèrement

Une enquête technique du Bureau d'Enquêtes Accident du Transport Terrestre, et une enquête judiciaire sont en cours. Cependant d'ores et déjà, il semble que les installations techniques ont régulièrement fonctionné et étaient conformes à la réglementation.

Grâce à une politique constante des pouvoirs publics, qui s'est traduite par une prise de conscience de nos concitoyens du caractère inacceptable du fléau des accidents de la route, l'insécurité routière décroît fortement depuis plusieurs années. Cependant le risque majeur que représente le choc entre un train de plusieurs centaines de tonnes, qui a besoin de 4 à 10 fois plus de distance pour s'arrêter qu'un véhicule routier (voiture particulière, poids lourd ou véhicule de transport en commun) n'est pas encore totalement appréhendé.

Depuis plusieurs années, l'Etat, les opérateurs ferroviaires et les collectivités ne sont pas restés inactifs sur ce dossier, et des résultats sont d'ores et déjà obtenus ; mais en termes de sécurité, la diminution du risque doit être un objectif permanent.

Le présent rapport a, ainsi pour objet, de présenter ce qui pourrait être une nouvelle étape dans une politique de traitement de ce risque particulier, qui relève de la sécurité routière et de la sécurité ferroviaire.

A) Un parc de passages à niveau très important

RFF recense en France, 14 651 passages à niveau (PN) pour automobiles (et 799 PN pour piétons) sur des lignes ouvertes à la circulation – soit 1 tous les 1600 m environ sur les lignes concernées . 3 168 d'entre eux ne sont pas équipés de barrières.

Il existe en sus 2 407 PN publics sur des lignes fermées à la circulation et 1 173 PN « privés »(cf Annexe 1).

Ces PN sont situés essentiellement sur des voies communales (63 %) ou des routes départementales (36 %), seuls subsistent 67 PN sur routes nationales

Leur nombre décroît lentement (de l'ordre de 4 % sur les dix dernières années) par fermeture (cas des « petits » PN), suppression suite à création de déviation routière ou par dénivellation.

En 1938, à la création de la SNCF, on en comptait 33 500, certes sur un réseau plus étendu, et encore 28 700 en 1969. Ce n'est qu'au début des années 1970 qu'a été engagée une vaste campagne d'automatisation et de suppression des PN.

Il faut noter qu'en France l'équipement et le fonctionnement des passages à niveau - hors signalisation avancée - est, depuis la création du chemin de fer, à la charge de l'exploitant ferroviaire ; depuis 1997 ces charges sont supportées par RFF.

Ce principe date de la loi de 1845 relative à la police des chemins de fer : la très grande majorité des passages à niveau ont été en effet créés, à l'occasion de la construction à la fin du XIX^{ème} siècle, des lignes ferroviaires qui interceptaient des voies routières préexistantes. Bien que le trafic routier ait depuis lors crû de manière exponentielle, et les que performances des véhicules et des voiries aient été également très largement augmenté – ce qui a considérablement accru le risque (cf Annexe 1) – ce principe vieux de plus d'un siècle n'a pas été modifié. Les installations de passage à niveau restent ainsi considérées en France comme des équipements ferroviaires.

Il n'en est pas de même chez tous nos voisins : ainsi en Suisse, la loi fédérale met à la charge du gestionnaire de la voirie interceptée 75 % du coût des installations du passage.

B) Une accidentologie diffuse et essentiellement routière

Les accidents de PN ont ces dernières années représenté entre 115 et 140 collisions, sur 80 000 accidents de la route et entraîné environ 40 morts annuels, soit moins de 1% des décès dus aux accidents de la route. Le nombre d'accidents aux passages à niveau est passé de 260 collisions en 1988 à 115 en 2007. Parmi ces collisions, le nombre d'accidents mortels aux PN a lui aussi chuté puisque l'on a recensé 38 victimes pour l'année 2007 (27 automobilistes et 11 piétons) contre près de 70 en 1988 (avec des pics de mortalité au début des années 90), et, pour mémoire, 130 en 1969.

Les accidents de PN sont donc des accidents rares, mais, avec près de 4 morts pour 10 accidents, des accidents graves ; de plus et surtout ils mettent en jeu la possibilité d'accidents collectifs pour les passagers et le conducteur du train. Bien que le matériel roulant ferroviaire soit conçu a priori pour résister à un choc avec un véhicule routier, des circonstances particulières (véhicules routiers lourds, transports de matières dangereuses, véhicules routiers de transports de personnes, proximité d'obstacles fixes,...) sont toujours susceptibles d'entraîner des conséquences très graves.

C'est ainsi que le 8 septembre 1997, a eu lieu à Port-Sainte-Foy (Dordogne) une collision à un PN entre un train régional (TER) et un poids lourd chargé d'essence, qui a entraîné, par l'incendie qui en a découlé, 13 morts et 42 blessés (dont 10 graves) dans le train.

Plus spécifiquement, les accidents de PN sont, en France (et plus généralement en Europe) la première cause d'accidentologie ferroviaire. Ainsi, si l'on rapporte le nombre de morts liés à la collision d'un TER à un PN, au trafic de ces TER, le ratio obtenu (de l'ordre de 2 tués/Md.voyageurs.km) est équivalent, voire supérieur à celui observé pour les accidents de transport routier de voyageurs.

Pour autant la quasi totalité des accidents de passages à niveau survient à la suite d'imprudences et du non-respect de la signalisation et du code de la route par les usagers de la route. Les franchissements tardifs ou précoces d'un passage à niveau dont les feux rouges sont allumés ou dont les barrières sont encore en mouvement sont autant d'exemples d'une mauvaise perception, par les usagers de la route, y compris les piétons, du danger que représente la traversée d'un passage à niveau. Malheureusement, ces comportements - proprement inconscients - ne sont pas rares : lors de campagnes de suivi menées sur des PN fréquentés il a pu être constaté qu'une fermeture de barrière sur deux s'accompagnait d'une telle infraction.

Depuis l'accident de Port-Saint-Foy, on constate ainsi que sur plus de 400 morts déplorés dans les accidents de PN, tous sauf un (conducteur de train tué en 2003 dans une circonstance extrêmement particulière où une poutrelle métallique chargée sur un camion a pénétré dans la cabine de conduite) étaient des usagers de la route (piétons, conducteurs ou passagers de véhicules routiers).

C) Une politique constante d'amélioration de la sécurité des passages à niveau

Après l'accident de Port Sainte Foy, l'Etat s'est engagé dès la fin de 1997 dans une politique active de traitement des PN, coordonnée par une instance *ad hoc*, actuellement présidée par M. Claude LIEBERMAN, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées. Cette instance réunit les services de l'Etat, notamment la DGMT et la DSCR, le SETRA, des représentants de RFF et de la SNCF, et des représentants des services techniques des collectivités locales.

Cette politique se traduit selon deux grands axes :

1) Mise en oeuvre d'un programme national de suppression et d'amélioration de la sécurité des passages à niveau.

L'objectif affiché en 1997 était de traiter les PN potentiellement les plus dangereux, soit en les supprimant (création d'ouvrage dénivelé), soit en les améliorant (aménagement de la voirie, renforcement de signalisation, équipements supplémentaires,...) lorsque la solution de suppression est manifestement trop difficile à envisager ou que l'analyse de la situation fait ressortir l'efficacité *a priori* de ces mesures.

La suppression par dénivelation est évidemment la solution la plus efficace et donc souhaitable mais elle rencontre souvent de grosses difficultés ; d'ordre technique (notamment en agglomération, où il est délicat d'insérer des ouvrages dénivelés), social (il n'est pas rare que les riverains s'opposent à des opérations qui entraînent des modifications d'itinéraire) et surtout financier. La suppression par ouvrage d'un PN est une opération longue (4 à 6 ans en général) et coûteuse (jusqu'à 5 M€ pour le seul ouvrage dénivelé, mais parfois beaucoup plus pour l'ensemble de l'investissement) dont la phase de concertation et la mise au point du plan de financement avec le gestionnaire de la voirie sont souvent délicates, en particulier lorsque le projet ne présente pas d'autre intérêt (réaménagement urbain, amélioration de la fluidité de la circulation...) qu'un gain de sécurité *a priori*. Les opérations d'amélioration de la sécurité sont au contraire des opérations courtes (1 à 3 ans) et moins coûteuses (0,5 M€ par PN) mais dont le programme technique (pose d'îlot séparateur de sens de circulation, ajout de feux sur potence, ...) est à définir précisément au cas par cas.

Devant l'ampleur du parc, le principe retenu par l'instance a été d'identifier des PN dits « préoccupants », soit du fait de leur trafic important, soit par l'existence d'accidents ou d'incidents précurseurs qualifiés ainsi (bris de barrières...). Ces PN qui étaient à l'origine au nombre de 437 – soit moins de 3% du total des PN – concentraient en effet 15 % des accidents et 20 % des victimes.

Il faut cependant noter que, même pour ces PN préoccupants, l'accidentologie si elle est statistiquement prévisible, reste aléatoire, puisqu'en moyenne, pour chaque PN ainsi identifié, on constaterait une collision tous les vingt ans et un tué tous les 50 ans.

Au 1^{er} janvier 2008, soit après dix ans de mise en oeuvre de cette politique on recensait 282 PN « préoccupants » non traités, dont 39 pour lesquels un programme de travaux était engagé et financé.

Depuis 1998, 53 passages à niveau préoccupants ont été ainsi supprimés soit par création d'ouvrage d'art, soit par déviation routière. Le rythme de suppression augmente, puisqu'en 2007, 13 passages à niveau préoccupants ont été supprimés et que 34 passages à niveau devraient l'être entre 2008 et 2010. 141 suppressions de PN sont d'ores et déjà étudiées, au moins à un stade préliminaire par RFF.

Parallèlement, depuis 1998, 389 PN (préoccupants ou non) ont fait l'objet de travaux d'amélioration de sécurité.

L'Etat, directement ou à travers RFF, subventionne ces investissements, RFF assurant le pilotage opérationnel du programme et la recherche des co-financements avec les gestionnaires routiers. Le financement inscrit au budget de l'Etat initialement de 7,6 M€ (50 MF) par an de 1998 à 2005 avait été porté à 9,5 M€ en 2006. En 2007, cette participation a été transférée au budget de l'AFITF, et dans le cadre d'une politique volontariste, son montant a été augmenté à 17,5 M€.

Pour sa part, en sus de cette participation de l'Etat, RFF accorde une participation équivalente imputée sur la subvention pour renouvellement et de mise aux normes qui lui est accordée par l'Etat.

Depuis 1998, près de 60 M€ ont été ainsi consacrés, chaque année par les collectivités publiques à des opérations de suppression des passages à niveau ou d'amélioration de leur sécurité ; pour 2008, l'objectif retenu est d'engager un programme global de 106 M€ dont 41,5 M€ apportés par l'Etat et RFF.

2) Réalisation d'études et analyses

L'instance a conduit des travaux d'étude et d'analyse des accidents, d'une part, pour la mise en place d'une banque de données détaillée permettant l'analyse des accidents et surtout, d'autre part, des incidents précurseurs pour identifier le plus en amont possible, les sites potentiellement dangereux et d'autre part par des études ciblées, concernant notamment :

l'analyse du comportements des conducteurs impliqués dans les accidents,

l'expérimentation de mise en place d'une signalisation routière renforcée (panneau à message variable, feux à éclats...), permettant l'amélioration de la sécurité des PN,

- expérimentation (à Lhommaizé - 86) d'un dispositif de contrôle « sanction automatique » se déclenchant 3 secondes après le début du clignotement du feu.

Des expérimentations menées récemment sous la conduite du CETE Normandie sur des dispositifs innovants ont montré l'intérêt de renforcer la signalisation « active » des passages à niveaux, non seulement aux passages à niveau eux-mêmes, mais surtout en amont (Panneaux à messages variables, clignotants d'alerte, coordonnés à la fermeture des barrières) et de renforcer la lisibilité de leur implantation et du risque qu'ils constituent

En effet, si l'on écarte les deux cas extrêmes :

1. infractions caractérisées et volontaires, notamment franchissement des PN alors que les feux sont allumés, voire les barrières en train de descendre : sur un échantillon

étudié par l'INRETS, près d'un quart des collisions relevait de ce cas,

2. usager de la route, bloqué indépendamment de sa volonté (panne, bouchon...) voire « projeté » par un autre véhicule, sur le PN : moins de 10 % des cas dans l'étude,

la situation la plus courante des accidents est celle où l'usager de la route prend conscience de l'existence du PN « actif » (barrières fermées, passage d'un train) trop tard, au vu de sa vitesse soit parce que celle-ci est excessive, soit parce qu'il n'a pas vu ou pas compris la signalisation en place, y compris parce qu'habitué des lieux il est surpris par une circulation ferroviaire inhabituelle.

D) La situation actuelle et les orientations proposées

L'augmentation très importante des moyens décidée en 2007 pour la suppression des PN « préoccupants » ne se traduit pas encore par une augmentation parallèle de leur suppression physique : les délais incompressibles pour la concertation, la mise au point des plans de financement, les études et les procédures, notamment pour les expropriations éventuelles, et les contraintes techniques de programmation des travaux ferroviaires entraînent un décalage normal de 4 à 5 ans entre la décision et sa concrétisation.

De plus, bien que les PN « préoccupants » aient été définis comme les plus risqués, le traitement déjà réalisé amène à ce que les autres PN, non classés préoccupants, soient de plus en plus souvent concernés par des accidents. Par exemple, quoique minoritaires et peu fréquentés, les PN sans barrière présentent une accidentologie significative (entre 6 et 10 morts par an).

Ainsi, depuis le début de l'année 2008, sur 37 accidents constatés, 1 seul a eu lieu à un PN préoccupant. Tout aussi significativement, les circulations ferroviaires concernées étaient soit des circulations inhabituelles (haut le pied, trains de l'infrastructure) , soit, et pour leur grande majorité, des TER, c'est à dire des trains de voyageurs, souvent dotés de matériels modernes, peu bruyants et circulant à une vitesse relativement élevée sur des lignes peu ou moyennement circulées, où subsistent de manière systématique de très nombreux PN.

En ce sens, l'accident d'Allinges est malheureusement un exemple caractéristique de cette situation : aucun signe précurseur n'avait été recensé dans l'incidentologie au PN lui-même : bien que situé dans une courbe assez prononcée et avec un profil en dos d'âne, signalé par des panneaux routiers spécifiques, il n'était pas pas « préoccupant ».

Pour traiter un risque aussi diffus, force est de constater qu'il n'existe pas de solution unique et il faut envisager un programme travaillant sur toutes les causes (techniques mais également comportementales) et sur tous les acteurs.

Quatre grandes orientations complémentaires devraient être retenues :

- 1) Poursuivre et développer l'information et la prise de conscience des conducteurs du risque des PN, par une politique équilibrée de prévention et de sanction.

2) Mobiliser les gestionnaires de voirie, tant en termes de responsabilité de sécurité routière qu'en termes de financement des actions. Dans l'analyse des accidents, la configuration des voiries à l'approche des PN ressort comme un facteur clé de risque. Le PN ne doit donc plus être vu comme un risque exclusivement ferroviaire mais s'intégrer dans la « bonne pratique » de sécurité routière de chaque gestionnaire de voirie.

3) Poursuivre et accélérer un programme systématique de traitement des PN : non seulement les PN « préoccupants » , mais également tous les PN, qui d'une manière ou d'une autre présentent un risque sensible.

4) Confirmer la proscription absolue de tout nouveau PN sur des lignes voyageurs.

E) Les recommandations pour un programme d'actions

Ce programme doit associer l'Etat, comme responsable de la sécurité, mais aussi en tant que gestionnaire du réseau routier national, et les collectivités comme gestionnaires de voirie, mais également comme autorités organisatrices des transports locaux..

Ce programme pourrait reprendre les mesures suivantes, classées selon les quatre axes indiqués ci-dessus :

1 Informer et responsabiliser le conducteur

Mesure 1 : Organiser des actions de communication auprès des usagers afin de les informer des règles et des comportements à observer à l'approche d'un passage à niveau. Une première opération de prévention de proximité sur le risque PN est engagée en 2008 avec RFF, la DSCR, la SNCF, la Prévention routière, les forces de l'ordre et les collectivités. Intégrer ces actions dans la communication nationale de sécurité routière. (Etat, RFF, SNCF, Collectivités)

Mesure 2 : Mieux informer les usagers de la route, en mentionnant les PN dans les GPS des véhicules. (RFF, fournisseurs de service GPS)

Mesure 3 : Intégrer dans les programmes de formation initiale et continue des professionnels du transport routier de voyageurs une sensibilisation systématique aux PN. (Etat)

Mesure 4 : Intégrer les infractions au respect de la signalisation de police des passages à niveau dans la liste des infractions les plus graves commises par les poids lourds avec, notamment, la possibilité d'une sanction commune du conducteur et de l'employeur (Etat)

Mesure 5 : Mettre en place une réglementation plus exigeante vis à vis du risque PN pour les transports exceptionnels comprenant des sanctions spécifiques pour les véhicules ne respectant pas leur itinéraire. *(Etat)*

Mesure 6 : Planter dès la rentrée septembre 2008 et à titre expérimental deux nouveaux radars « franchissement de PN » de contrôle sanction automatisé. *(Etat, RFF)*

Mesure 7 : Déployer des radars de contrôle de vitesse en amont des PN préoccupants dont la problématique constatée est la vitesse d'approche. *(Etat)*

2 Mobiliser les gestionnaires de voirie sur la sécurité de leur infrastructure

Mesure 8 : Mettre en œuvre un processus d'inspection de sécurité commun sur les PN, sur la base d'une grille d'analyse de la sécurité d'un PN insistant notamment sur sa visibilité et la lisibilité du parcours d'approche et sur les éventuelles difficultés de franchissement pour éviter que les véhicules ne calent. *(Etat, Collectivités locales)* .

Une circulaire interministérielle en ce sens, a d'ores et déjà été préparée.

Mesure 9 : Instaurer, par la voie législative, une inspection de sécurité régulière obligatoire, au-delà d'un seuil de trafic sur la voie ferrée à préciser, des voiries situées de part et d'autre de chaque PN, à réaliser tous les 5 ans. *(Etat)*

Mesure 10 : Les mécanismes d'accidents sur les PN en ville sont particuliers (bouchons, stationnement) : engager avec une ou deux grandes villes concernées une étude spécifique pour définir des mesures adaptées. *(Etat, Collectivités locales)*

Mesure 11 : Avoir une approche « Sécurité » et non plus modale des opérations de traitement des PN : le montant pris en compte pour une opération doit être le coût réel du programme répondant à la finalité de traitement de la sécurité du PN sur l'ensemble des périmètres routier et ferroviaire (à l'exclusion de tous autres aménagements). *(Etat, Collectivités locales)*

Mesure 12 : Afficher un principe de répartition paritaire entre gestionnaires des infrastructures ferroviaires (Etat et RFF) et gestionnaires de la voirie pour les actions du programme d'investissement proposé ci-après. Etablir un protocole, en ce sens, entre le MEEDADT et l'Association des Départements de France des collectivités. *(Etat, Collectivités locales)*

3 Poursuivre et accélérer un programme systématique de traitement des PN

Mesure 13 : Demander à RFF de réaliser et mettre à disposition des collectivités gestionnaires de voirie les études préliminaires pour les 50 premiers PN préoccupants avant fin 2008. *(Etat, RFF)*

Mesure 14 : Afficher l'exemplarité de l'Etat sur le réseau routier national, en engageant d'ici 5 ans le traitement des 21 PN préoccupants (dont une dizaine à supprimer). *(Etat)*

Mesure 15 : Engager dans les 10 ans le traitement (traitement ou améliorations) de tous les autres PN préoccupants. *(RFF, Collectivités)*

Mesure 16 : Traiter, par des aménagements sur les parcours d'approche (îlots, panneaux à messages variables, ralentisseurs, signalisation renforcée ...) ou aux PN (potences, traitement du profil en long,...) des PN « sensibles » qui seraient définis, parmi les PN automatiques : comme les PN ayant connu 5 bris de barrières en 10 ans (environ 250) et les PN identifiés comme tels dans les diagnostics *(Collectivités, RFF)*

Mesure 17 : Modifier la réglementation pour rendre obligatoire d'ici 5 ans les feux à diodes sur tous les PN automatiques et améliorer leur visibilité *(Etat)*

Mesure 18 : Modifier la réglementation pour rendre obligatoire d'ici 5 ans , les barrières sur tous les PN où la vitesse des trains est supérieure à 90 km/h et les feux clignotants sur tous les PN où la vitesse des trains est supérieure à 40 km/h. *(Etat)*

Mesure 19 : Confier aux préfets de région et de département l'animation de ce programme, en s'appuyant sur les services extérieurs du MEEDDAT, et les services locaux de RFF, notamment pour la concertation avec les présidents des conseils généraux et les maires (mise au point des plans de financement des opérations, politique de diagnostic). *(Etat)*

4 Confirmer la proscription absolue de tout nouveau PN sur des lignes voyageurs

Mesure 20 : Veiller, lors de l'instruction des Dossiers Préliminaires de Sécurité (DPS) à ce que les projets de création, mais aussi de « réouverture » de lignes, qui créent de nouveaux services - en général par reconstruction complète de l'infrastructure – sur des sections peu ou plus fréquentées, ne conduisent pas à la création de fait de nouveaux passages à niveau *(Etat, EPSF, RFF)*

FINANCEMENT

Au total l'évaluation préliminaire d'un **tel programme est de 1 200 M€** :

Selon les principes proposés :

- **650 M€ seraient apportés par l'Etat et RFF,**
- **600 M€ seraient apportés par les collectivités locales gestionnaires de voirie**

Pour réaliser ce programme, dont l'objectif pourrait **être en 10 ans de diviser par 2 le nombre d'accidents aux PN**, l'effort annuel de l'Etat et de RFF devrait être aussi porté à 65 M€ soit un doublement par rapport à la situation 2007.

Dès 2008, l'Etat et RFF ont quasiment triplé leur effort, en investissant 40 millions d'euros contre 15 les années précédentes.

Evolution de l'accidentologie

ACCIDENTS DE LA ROUTE ET AUX PASSAGES À NIVEAU



* les véhicules comprennent les automobiles, camions, véhicules agricoles et les 2 roues (avec ou sans moteur)

** depuis le 1er janvier 2005, est compté comme "tué" toute personne qui décède dans les trente jours après l'accident.

Source : Parc automobile : Comité des constructeurs français d'automobiles

Accidents et tués de la route : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire)

Accidents aux passages à niveau : SNCF / IMT-SQI

Les PN sur le réseau routier national

PASSAGES A NIVEAU SUR LE RESEAU ROUTIER NATIONAL





Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

DOSSIER DE PRESSE

=====

Bilan du plan BUSSEAU en faveur de la sécurité des passages à niveau

25 juin 2009

=====

Contact presse :

Cabinet de Dominique BUSSEAU

01 40 81 77 34

www.developpement-durable.gouv.fr

www.developpement-durable.gouv.fr

SOMMAIRE

1. Informer et responsabiliser le conducteur

- ✓ Renforcer l'information sur la dangerosité des passages à niveau
- ✓ Des sanctions aggravées

2. Mobiliser tous les acteurs et réunir les moyens financiers

- ✓ Anticiper et prévenir les accidents
- ✓ Une action partagée de sécurisation des passages à niveau

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

- ✓ Supprimer ou aménager les passages à niveau préoccupants
- ✓ Améliorer la signalisation pour limiter les risques d'accidents
- ✓ Assurer un suivi précis et rigoureux des actions

4. Proscrire la création de tous nouveaux passages à niveau

Annexes

Charte pour une politique de sécurité sur les passages à niveau

Accidentologie

Déploiement des radars vitesse

La campagne de sensibilisation

Le 2 juin 2008, une collision entre un train express régional et un car scolaire au passage à niveau d'Allinges (Haute-Savoie) a entraîné la mort de sept enfants.

Suite à ce drame, le Premier ministre a demandé que soit élaboré un plan de renforcement de la sécurité des usagers de la route aux passages à niveau. **Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat chargé des transports, a proposé dès le 20 juin un plan comprenant 20 mesures.**

Les actions de ce plan s'articulent autour de deux priorités indispensables pour améliorer la situation actuelle :

- Inciter les conducteurs à respecter strictement le Code de la route (98% des accidents sont dus au non respect de la signalisation, des limitations de vitesse, ou à une baisse de vigilance).
- Mobiliser l'ensemble des acteurs ferroviaires et routiers afin d'améliorer la signalisation ou la voirie.

L'objectif de ce programme est de diviser par 2 le nombre d'accidents aux passages à niveau en 10 ans.

Pour servir cette politique, les financements sont en hausse constante. En 2008, 60 millions d'euros ont été consacrés à la sécurisation de l'ensemble des passages à niveau, soit un doublement par rapport à la situation de 2007. Ce montant devrait dépasser 100 M€ en 2009.

Un an après la présentation de ce plan, la quasi-totalité des mesures a été engagée.



16 mesures sont entièrement mises en œuvre



4 mesures sont en cours de mise en œuvre



Mesure restant à mettre en œuvre

4. Proscrire la création de tous nouveaux passages à niveau



Mesure n° 20 : supprimer tous les passages à niveau dans le cadre de projets de réouverture de lignes ferroviaires au trafic voyageur

Une revue systématique des dispositions envisagées sur les projets de réouverture de lignes ferroviaires, initiés avant 2008, a été lancée pour intégrer la suppression du maximum de passages à niveau et le traitement (équipements de sécurité, rectifications de voiries, mesures d'exploitation) des passages ne pouvant être supprimés dans ces opérations.

Cette politique de suppression des passages à niveau sera poursuivie sur les nouveaux projets.

VOS CONTACTS

Bruno de Monvallier, Directeur régional
Pierre-Denis Coux, Directeur du projet de la LGV SEA
Christian Maudet, Chef de la mission GPSO
Réseau Ferré de France
Direction régionale Aquitaine Poitou-Charentes
7 A Terrasse Front du Mâdoc - 33075 BORDEAUX CEDEX
Tél : 05 56 93 54 00

Réseau Ferré de France Aquitaine Poitou-Charentes



MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DEVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—CONSTITUTION—RESSOURCES—A
ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LI
O—RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DEVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUN

Les grandes priorités de la direction régionale

LES PASSAGES À NIVEAU SUR LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

Sur l'ensemble du territoire, il existe 18 851 passages à niveau (PN) dont 344 sont dits "préoccupants". Chaque année, on déplore en moyenne 115 collisions entre un véhicule et un train, avec 15 blessés graves et 40 personnes tuées. Dans 98 % des cas, l'accident est dû au non-respect du code de la route. La suppression d'un passage à niveau est un projet long (5 à 6 ans minimum), cher (de 3 à 6 M€) et complexe. Pour ces raisons, la collectivité publique ne peut supprimer tous les passages à niveau en même temps.

Aujourd'hui, les priorités de Réseau Ferré de France consistent à :

- supprimer les passages à niveau préoccupants (qui concentrent une grande partie des accidents) en construisant un ouvrage dénivelé (pont ou souterrain sur ou sous la voie ferrée).
- améliorer la sécurité des passages à niveau enregistraient des incidents répétés, essentiellement en cherchant à modifier le comportement des usagers.

- faire de la prévention auprès du grand public pour rappeler les règles à respecter et développer la sanction par la mise en place de radars.

- supprimer les "petits" passages à niveau en créant une route de déviation sur un ouvrage déjà existant.

LES PASSAGES À NIVEAU EN RÉGION

En Poitou-Charentes, on recense 710 passages à niveau dont 5 sont dits "préoccupants".

La sécurité a été améliorée sur les PN de Lhommalzé (86) et Jarnac (16), celui d'Angoulême (16) est en cours de traitement. La suppression du PN de Chaniers (17) est en cours d'étude et deux radars de contrôle de vitesse ont été installés. A Thouars (79), une étude d'amélioration est en cours.

Par ailleurs, dans le cadre de la modernisation de la section de ligne entre Niort et La Rochelle avec un relèvement de vitesse jusqu'à 220 km/h (actuellement 140 km/h), 10 passages à niveau vont être supprimés. Cette opération est co-financée par l'Etat, le Conseil régional de Poitou-Charentes, les départements de la Charente Maritime et des Deux-Sèvres, à communauté d'agglomération de La Rochelle et Réseau ferré de France au titre des CPER 2000-2006 et 2007-2013. Le coût total de cette opération est de 120 millions d'euros.

En Aquitaine, on recense 1145 passages à niveau dont 30 sont dits "préoccupants".

Depuis 2000, trois passages à niveau ont été supprimés : Port-Sainte-Foy, Arjuzanx et Balgts-de-Béarn.

Des études de suppression cofinancées sont en cours sur les passages à niveau suivants :

- PN 62 de Saint-Macaire
- PN 64 du Plan
- PN 4 du Telch
- PN 79 de Terrasson
- PN 427 de Bergerac
- PN 67 de Morcenx

En 2007, un aménagement sur le PN 423 de Saint-Chamassy (24) a été réalisé et des projets d'aménagements sont en cours de réalisation sur les PN suivants : le PN 48 de Podensac, le PN 7 de Saint-Médard-de-Guilzères ; et le PN 126 bis de Boé.



CHARTRE POUR UNE POLITIQUE DE SECURITE SUR LES PASSAGES A NIVEAU



Alors que la sécurité routière a été érigée en grande cause nationale et que la promotion du transport par chemin de fer impulsée par le Grenelle de l'environnement s'inscrit dans une démarche de développement durable, la combinaison de ces deux demandes sociales légitimes ne peut à l'évidence conduire à tolérer la fatalité des accidents de passage à niveau.

La survenance le 2 juin 2008 du dramatique accident d'Allinges est venue rappeler que malgré le nombre limité de victimes et leur réduction constante depuis dix ans, la sécurisation des passages à niveau était un sujet important pour l'opinion publique que l'ensemble des décideurs publics se doivent conjointement de prendre en compte.

C'est dans cet esprit qu'a été élaboré par le gouvernement en juillet dernier un programme d'action en vingt mesures qui, tout en prenant acte des avancées constatées en ce domaine depuis dix ans, vise à impulser une nouvelle dynamique.

Celle-ci a pour objectif, d'une part, de prendre en compte davantage le contexte routier dans la problématique, d'autre part, et par voie de conséquence, de réaffirmer la solidarité des acteurs ferroviaires et routiers en ce domaine.

La présente charte vise donc à convenir entre l'Etat, Réseau ferré de France (RFF) et l'Assemblée des Départements de France (ADF) des modalités permettant de mettre en œuvre une action partagée de sécurisation des passages à niveau.

Cette démarche s'appuie tout d'abord sur le constat suivant :

- les passages à niveau doivent être perçus à leur juste niveau dans la pratique de sécurité routière mise en œuvre par chaque gestionnaire de voirie ;
- les usagers de la route sont à la fois les victimes quasi exclusives des accidents et, dans la quasi-totalité des cas, les auteurs des infractions qui les causent ;
- la suppression des passages à niveau est la meilleure solution mais son coût la rend impossible à la généraliser aux 14 651 passages à niveau compris sur le réseau ferré national ouverts à la circulation commerciale ;
- la configuration et la « lisibilité » du passage à niveau pour « l'utilisateur » de la route est un facteur clé de perception du risque ;
- la croissance des trafics, tant routier que ferroviaire, est un facteur d'aggravation du risque ;
- la priorisation du traitement de la sécurité ne peut plus concerner uniquement les passages à niveau considérés au plan statistique comme potentiellement accidentogènes mais doit intégrer ceux qui, compte tenu de leur configuration, peuvent soulever des questions de sécurité.

Aussi, l'Etat, l'ADF et RFF conviennent d'arrêter les orientations qui suivent pour améliorer significativement la sécurité des 4482 passages à niveau publics pour voitures situés au croisement d'une route départementale et d'une ligne ferroviaire ouverte au trafic commercial et dont la vitesse des trains est supérieure à 40 km/h.

1) Pour ce qui concerne l'Etat, celui-ci s'engage à :

a) Associer plus étroitement, via l'ADF, les représentants des départements aux réflexions préalables à l'établissement des règles, outils méthodologiques et guides techniques concernant la sécurité des passages à niveau.

A l'instar de ce qui est imposé pour l'établissement des règles de sécurité ferroviaire, les services de l'Etat concernés solliciteront à l'avenir systématiquement l'avis des représentants des départements proposés par l'ADF avant la diffusion des documents précédemment cités.

b) Doter l'AFITF de financements permettant, conjointement avec RFF, de contribuer à hauteur de 50 % aux investissements strictement nécessaires au traitement de la sécurité des passages à niveau.

c) Mettre en place des comités animés par les préfets de région (DREAL) associant les services de RFF et des départements concernés pour suivre les actions menées dans leur ressort. Ces comités seront notamment le lieu de mise au point des conventions particulières destinées, sur la base du modèle annexé à la présente convention, à fixer les mesures de sécurisation à mettre en œuvre sur les passages à niveau dans chaque département.

d) Adresser une circulaire aux préfets de département pour attirer leur attention sur la diligence qu'il convient d'accorder au traitement des procédures d'autorisation relevant de leur compétence et indispensable à la sécurisation des passages à niveau, notamment, si nécessaire, celles requises par les codes de l'environnement, de l'expropriation et de l'urbanisme.

2) Pour ce qui concerne RFF, celui-ci s'engage à :

a) Justifier auprès des représentants des départements désignés des choix techniques et des périmètres financiers retenus pour chaque opération.

b) Installer dans l'année sur les passages à niveau actuellement équipés du seul panneau « Croix de Saint-André » et, le cas échéant, du panneau « Stop » :

- des feux clignotants lorsque la vitesse des trains est supérieure à 40 km/h (onze franchissements recensés) ;

- des barrières lorsque la vitesse des trains est supérieure à 90 km/h (trois franchissements recensés).

c) Participer conjointement avec l'Etat, via l'AFITF, au financement à hauteur de 50 % des investissements strictement nécessaires au traitement de la sécurité des passages à niveau.

3) Pour ce qui concerne l'ADF, celle-ci s'engage à inciter les départements à convenir, suivant le modèle annexé à la présente charte, des actions suivantes :

a) Mettre en œuvre des inspections de sécurité communes des passages à niveau avec RFF et la SNCF suivant une méthodologie qui pourra, le cas échéant, s'inspirer de celle préconisée par le guide du SETRA de novembre 2008.

Ces inspections auront pour objet principal, d'une part, de déterminer les mesures de traitement à adopter sur les passages à niveau considérés comme « *préoccupants* » suivant les critères posés par l'Administration à la suite de l'accident de Port Sainte-Foy en 1997, d'autre part de faire émerger, au vu des constatations faites sur le terrain, des passages à niveau potentiellement « *sensibles* » au plan de la sécurité et de proposer des solutions d'amélioration.

Ces inspections seront renouvelées au plus tard tous les cinq ans. Toutefois, après la première inspection quinquennale suivant la signature de la présente charte, cette fréquence pourra être portée à huit années maximum pour les franchissements sur lesquels des critères objectifs permettraient d'espacer ainsi la période normale d'inspection.

b) Engager dans les dix ans le traitement de tous les passages à niveau considérés comme « *préoccupants* », suite notamment aux résultats des inspections de sécurité. Les améliorations de la sécurité de ces franchissements pourront se traduire par des mesures de suppression ou d'amélioration de leurs abords routiers.

c) Traiter dans les cinq ans les passages à niveau considérés comme potentiellement « *sensibles* » suite aux résultats des inspections de sécurité. Les améliorations de la sécurité de ces franchissements pourront se traduire par des aménagements sur leurs parcours routiers d'approche (îlots, panneaux à messages variables, ralentisseurs, signalisation renforcée ...) ou au droit de leur implantation (potences, traitement du profil en long,...) en s'appuyant pour ce faire notamment sur les recommandations de la note du SETRA publiée en décembre 2008 portant sur l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau – Adaptation de l'infrastructure et de la signalisation routière.

La présente charte, qui n'a aucune valeur juridique contraignante pour les parties signataires, peut être révisée et dénoncée à tout moment à l'initiative de l'une d'entre elles.

Fait à Paris..., le ...24... Juin 2009

 Le Secrétaire d'Etat chargé des transports	 Le Président du Conseil d'Administration de Réseau ferré de France	 Le Président de l'Assemblée des Départements de France
--	---	---

