Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DE L'ENERGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

MINISTERE DE L'INTERIEUR, DE L'OUTRE-MER ET DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

SECRETAIRE D'ETAT AUX TRANSPORTS

11 JUIL. 2008

à

Mesdames et Messieurs les préfets de département

Messieurs les préfets coordinateurs d'itinéraires routiers

Objet : Diagnostic de sécurité des passages à niveau

Le dramatique accident survenu le 2 juin dernier à Allinges (Haute-Savoie) est venu rappeler l'extrême dangerosité des franchissements des voies ferroviaires pour les usagers de la route. Si le nombre de collisions et de victimes est en baisse régulière depuis dix ans alors même que le parc de véhicule en circulation est en augmentation régulière, le nombre de tués et de blessés graves (respectivement [38] et [7] en 2007) reste trop élevé.

Tirant les conséquences de l'accident survenu à Port-Sainte-Foy en 1997, l'Etat a 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. Depuis 1998, cette politique a permis la suppression de 53 passages à niveau préoccupants. Malgré l'augmentation régulière des moyens consacrés par l'Etat à cette politique, et en dépit de l'effort de *Réseau ferré de France*, gestionnaire du réseau ferré national qui participe à hauteur de 25% au financement de ces opérations, le rythme des suppressions des passages à niveau préoccupants reste faible. Ces opérations sont longues et coûteuses et nécessitent l'engagement des collectivités territoriales pour les passages à niveau situés sur les routes relevant de leurs compétences.

Afin d'accélérer ce rythme, l'Etet a décidé d'accroître les moyens consacrés au traitement de ces passages à niveau préoccupants. Cependant, l'accident survenu au passage à niveau d'Allinges, qui n'était pas classé parmi les 364 passages à niveau préoccupants, a souligné le besoin pour les gestionnaires de voirie - Etat, départements et communes - d'affiner leur connaissance de la dangerosité réelle de chaque passage à niveau, en prenant en compte, au-delà de l'historique de l'accidentologie ou de la fréquentation de ces passages à niveau, des éléments plus qualitatifs tels que l'environnement et la configuration des lieux, la topographie ou encore les modalités de signalisation du passage à niveau, autant d'éléments qui jouent un rôle déterminant dans la perception par les usagers de la route ou les difficultés de franchissement du passage à niveau.

Les études menées sous l'égide de l'instance de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau ont notamment mis en évidence qu'au-delà du traitement du passage à niveau et de sa signalisation, un facteur clé en termes de sécurité était celui de la configuration routière à proximité. Des mesures parfois simples (rétrécissement de la chaussée par création ou aménagement d'îlots en axe), renforcement ou modification de l'implantation de la pré-signalisation (panneaux à message variable) ou de la signalisation (feux sur portique), rectification du profil en long, limitation de la vitesse routière avec signalisation horizontale ou verticale, interdiction de certaines catégories de véhicules telles que les transports exceptionnels ou les transports de matières dangereuses, etc.) permettent d'améliorer significativement la sécurité.

Il résulte de ces études que seule une connaissance fine et exhaustive des caractéristiques de chaque passage à niveau permettra de cibler correctement les actions à mener et de renforcer l'efficacité des moyens engagés. Or, il apparaît que seul le gestionnaire de la voirie concernée est à même de connaître avec suffisamment de précision la spécificité de chaque franchissement et la configuration routière à cet endroit. Ces franchissements constituant des points particulièrement dangereux du réseau routier, ils doivent être traités comme tel par les gestionnaires de voirie qui en ont la responsabilité.

C'est dans ce contexte que le Gouvernement a décidé d'engager une campagne nationale de diagnostic des quelque 15.450 passages à niveau publics ouverts au trafic automobile sur le réseau ferré national dont nous vous demandons d'être les initiateurs et les coordinateurs au niveau départemental ou interdépartemental selon les modalités suivantes :

- s'agissant des 67 passages à niveau situés sur le réseau routier national, dont les plus préoccupants font déjà l'objet d'une surveillance particulière, les préfets coordinateurs des itinéraires routiers donneront instruction aux directions interdépartementales des routes, en liaison avec RFF, de réaliser des inspections de sécurité routière (perception à l'arrivée sur le passage à niveau et difficultés physiques de franchissement) prenant en compte notamment la configuration des lieux, la fréquentation routière et ferroviaire, les équipements de fermeture et la signalisation. Sur la base de ce diagnostic, et après consultation de RFF, de la SNCF et, le cas échéant, des autres opérateurs de transport concernés, les préfets coordinateurs proposeront avant la fin de l'année, pour chaque passage à niveau, les mesures, soit de suppression soit, à défaut, de renforcement de la sécurité qu'ils jugeront utiles ou nécessaires en termes d'aménagements de voirie ou de modification des règles locales de circulation.

- s'agissant des passages à niveau situés sur les voiries départementale et communale, vous inviterez les responsables des exécutifs des collectivités concernées à procéder à une démarche de même nature en privilégiant les franchissements qui n'ont pas fait l'objet de traitement spécifique ou situé sur des voies ferrées circulées à plus de 40 km/h et vous leur demanderez de vous indiquer les mesures de renforcement de la sécurité qu'ils envisagent de mettre en œuvre, cela au plus tard avant la fin de cette année.

- vous inviterez en outre les présidents des conseils généraux et les présidents d'autorité organisatrice de transport à porter une attention particulière aux circuits de transports scolaires (le cas échéant en liaison avec les opérateurs de transport) afin de les inviter à vérifier dans tous les cas où ces circuits franchiraient des passages à niveau i) l'état de sécurité de ces passages à niveau ; ii) la possibilité de modifier le circuit pour éviter de les emprunter ; iii) la possibilité d'envisager leur suppression ou, à défaut, le renforcement de leur sécurité ;

- afin de les assister dans l'élaboration de ces diagnostics, vous indiquerez à vos interlocuteurs qu'ils pourront s'appuyer, en tant que de besoin sur les services locaux de RFF et de la SNCF, et sur les services de la direction générale des routes, de la direction de la sécurité et de la circulation routières, du SETRA et de la direction générale de la mer et des transports.

Nos services se tiennent à votre disposition pour tout complément ou toute difficulté de mise en œuvre de la présente demande.

Le Ministre d'Etat,
Ministre de l'écologie, de l'énergie,
du développement durable et de
l'aménagement du territoire

Jean-Louis BORLOO

La Ministre de l'intérieur
de l'outre-mer et des collectivités territoriales

Michèle ALLIOT-MARIE

Le Secrétaire d'Etat chargé des transports

Dominique BUSSEREAU