

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de la transition écologique et
solidaire

Ministère de l'intérieur

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

Délégation à la sécurité routière
Sous-direction de la protection des usagers
de la route
Bureau signalisation et circulation

Instruction du Gouvernement du 27 janvier 2020
relative à la mise en œuvre du plan d'action pour améliorer la sécurisation des passages à
niveau

NOR : TRET1935761J

(Texte non paru au journal officiel)

La ministre de la transition écologique et solidaire,
Le ministre de l'intérieur,
Le secrétaire d'Etat auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire,
chargé des transports,

à

Pour attribution :

Préfets de région

- Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
- Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement

Préfet de police de Paris

Préfet de police des Bouches-du-Rhône

Préfets de département

- Directions départementales des territoires (et de la mer)

Pour information :

Secrétariat général du Gouvernement
Secrétariat général du MTES et du MCTRCT

Résumé : La présente instruction a pour objet de préciser les modalités de mise en œuvre du plan d'action présenté par la ministre de la transition écologique et solidaire le 3 mai 2019 à l'occasion du cinquième comité de suivi de la sécurité ferroviaire pour améliorer la sécurisation des passages à niveau. Ce plan d'action se décline en quatre axes : 1. Renforcer la connaissance des passages à niveau et du risque ; 2. Accentuer la prévention et la sanction ; 3. Amplifier la sécurisation des passages à niveau par des mesures d'aménagements ; 4. Instaurer une gouvernance nationale et locale.

Catégorie : directive adressée par les ministres aux services chargés de leur application, sous réserve, le cas échéant, de l'examen particulier des situations individuelles.			Domaine : Intérieur, Ecologie, développement durable, transport		
Type : Instruction du gouvernement		et /ou		Instruction aux services déconcentrés	
<input checked="" type="checkbox"/>	Oui	<input type="checkbox"/>	Non	<input checked="" type="checkbox"/>	Oui
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Non
Mots clés liste fermée : <Collectivités territoriales, aménagement et développement du territoire, droit local> <Transports, activités maritimes, ports, navigation intérieure> <Sécurité>			Autres mots clés libres : plan d'action pour améliorer la sécurisation des passages à niveau		
Opposabilité : Oui [...] Non <input checked="" type="checkbox"/>					
Pièce(s) annexe(s) : plan d'action pour améliorer la sécurisation des passages à niveau					
Publié sur circulaires.gouv.fr <input checked="" type="checkbox"/> ou sur le BO [...]					

Préambule

À la suite de l'accident survenu le 14 décembre 2017 sur le passage à niveau de Millas (66), un rapport parlementaire sur l'amélioration de la sécurité des passages à niveau a été réalisé, à la demande du Premier ministre, par madame Laurence Gayte, députée des Pyrénées-Orientales. A l'occasion du cinquième comité de suivi de la sécurité ferroviaire le 3 mai dernier, il a été décidé d'engager un plan d'action, que vous trouverez en annexe, reprenant principalement les recommandations de ce rapport parlementaire. Ce plan d'action se décline en quatre axes : renforcer la connaissance des passages à niveau et du risque ; accentuer la prévention et la sanction ; amplifier la sécurisation des passages à niveau par des mesures d'aménagements ; et instaurer une gouvernance nationale et locale.

Cette approche doit s'accompagner d'une mobilisation de tous les acteurs concernés dans la mise en œuvre des mesures de sécurisation, qui peuvent revêtir d'autres formes que la suppression d'un passage à niveau par dénivellation. Pour une meilleure efficacité des travaux de sécurisation, nous vous demandons de rechercher en priorité des solutions permettant une sécurisation plus rapide et moins coûteuse. Cette approche favorisera ainsi l'amélioration rapide de la sécurité d'un plus grand nombre de passages à niveau.

Afin de décliner ce plan au niveau territorial, nous vous demandons de bien vouloir :

- mettre en œuvre des actions au niveau local sur chacun des axes ;
- en assurer le suivi dans le cadre de commissions départementales, compétentes en matière de passage à niveau, qu'il vous appartiendra de réunir.

I. Axes d'action en matière de prévention des accidents et de sécurisation des passages à niveau

1. Renforcer la connaissance des passages à niveau et du risque

Les mesures de sécurisation des passages à niveau doivent être adaptées aux caractéristiques propres à chaque passage à niveau. C'est la raison pour laquelle il est important de renforcer la connaissance de l'ensemble des passages à niveau et des risques qui leur sont afférents. Il est dès lors essentiel que vous poursuiviez les efforts engagés dans le cadre de la circulaire du 11 juillet 2008 et de l'instruction du Gouvernement du 1^{er} juillet 2014 en matière de diagnostics des passages à niveau et de limitation des franchissements des passages à niveau par les bus scolaires.

L'obligation de réaliser un diagnostic pour l'ensemble des passages à niveau, quelle que soit la vitesse de circulation des trains, est inscrite dans la loi d'orientation des mobilités qui a été promulguée le 24 décembre 2019. Les gestionnaires de voirie et les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire sont ainsi tenus de réaliser et mettre à jour un diagnostic de sécurité de tous les passages à niveau ouverts à la circulation ferroviaire, routière ou piétonne. La structure, ainsi que les modalités de réalisation et de mise à disposition des diagnostics, seront précisées par voie réglementaire. Vous veillerez, dans le cadre des commissions départementales compétentes en matière de passage à niveau, qu'il vous appartiendra de réunir, à la mise en œuvre de cette obligation par les acteurs concernés.

Ces diagnostics pourront proposer des mesures de sécurisation. A partir des déclarations des maîtres d'ouvrage, vous vous assurerez de la mise en place des préconisations pour améliorer la sécurité, qui devront en priorité s'appuyer sur des mesures d'aménagement simples et rapides. Le plan prévoit à cet effet une réorientation des crédits vers des aménagements autres que la dénivellation systématique (notamment aménagements routiers et signalisation). Une enveloppe annuelle sera dédiée à ces améliorations et aménagements à partir de 2020. Les crédits seront délégués chaque année au niveau régional (DREAL) sur la base d'un plan pluriannuel d'aménagements qui sera discuté en dialogue de gestion tous les ans. Les DREAL seront ensuite chargées de conventionner avec les gestionnaires de voirie ou avec SNCF Réseau.

En outre, s'agissant des services réguliers de personnes, notamment de transports scolaires, la loi d'orientation des mobilités impose à l'autorité organisatrice de services publics réguliers de transport routier de personnes de rechercher des itinéraires alternatifs afin de réduire le nombre de franchissements de passages à niveau par les autocars ou autobus qui assurent ces services, dès lors que l'allongement du temps de parcours induit n'est pas disproportionné. Ainsi, l'autorité compétente devra notifier à vos services l'analyse et les données essentielles sur les franchissements résiduels de chaque itinéraire existant ou à venir. Vous veillerez à ce que cette obligation soit effective. Vous conduirez les concertations nécessaires sur ce sujet.

Enfin, pour assurer l'efficacité des mesures de sécurisation, il est nécessaire d'améliorer la compréhension du comportement des usagers. Sans préjudice des textes et circulaires en matière de protection des données, vous accompagnerez administrativement SNCF Réseau et les collectivités locales dans leurs démarches visant à installer des caméras de vidéo-protection dans le but d'analyser les conditions de franchissement des passages à niveau et de définir les mesures de sécurisation les plus adaptées.

2. Accentuer la prévention

Les non-respects de la signalisation routière, encore trop fréquents, sont la principale cause des accidents aux passages à niveau. La prévention est donc un élément majeur de l'amélioration de la sécurité.

La circulaire du 11 juillet 2008 vous demandait, à titre préventif, de mettre en place des mesures simples, dont la limitation de vitesse à l'approche des passages à niveau avec signalisation horizontale ou verticale. Outre les limitations de vitesse déjà mises en place, vous expérimenterez, en lien avec les collectivités locales, l'effet d'une baisse de 20 km/h de la vitesse maximale autorisée en amont de certains passages à niveau, sans toutefois que cette vitesse soit inférieure à 30 km/h.

Pour le réseau routier national, ces expérimentations porteront prioritairement sur les passages à niveau où l'accidentalité est la plus importante, ainsi que ceux inscrits au programme de sécurisation national. En dehors du réseau routier national, vous vous rapprocherez des gestionnaires de voirie concernés pour identifier les passages à niveau qui feront l'objet de ce dispositif.

Les Préfets de région transmettront trois mois après la publication de cette instruction du Gouvernement, au ministère en charge des transports (Srf1.Srf.Dst.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr), la liste des expérimentations engagées dans chaque département.

Enfin, une journée annuelle de la prévention aux passages à niveau est organisée depuis 2008. Vous soutiendrez les différentes actions locales qui sont organisées et vous relayerez le programme de sensibilisation mis en place par SNCF Réseau en lien avec le ministère de l'Intérieur.

II. Gouvernance et suivi des actions

La commission départementale compétente en matière de passage à niveau, que vous réunirez, devra assurer le suivi du plan d'action au niveau local, et en particulier la réalisation des diagnostics de sécurité, leur mise à jour et la mise en place des actions d'amélioration de la sécurité. Vous veillerez à ce que l'ensemble des acteurs concernés soient associés.

Elle sera également le lieu d'examen des conditions de mise en œuvre et de bilan des expérimentations de baisse de la vitesse maximale autorisée en amont des passages à niveau.

Vous proposerez annuellement au niveau régional une priorisation des demandes de financement par l'État des mesures de sécurisation et une synthèse de vos travaux annuels.

Les préfets de région transmettront au ministère en charge des transports :

- l'état d'avancement des diagnostics par département (le nombre et le pourcentage de passages à niveau diagnostiqués, les conclusions des diagnostics, les mesures mises en place et à mettre en place...), un bilan des mesures mises en œuvre s'agissant des itinéraires de transport de personnes (nombre d'itinéraires passant par un passage à niveau, mesures mises en place, etc.) ;
- l'état des lieux des retours d'expérience départementaux sur les expérimentations d'abaissement de la vitesse maximale autorisée (état zéro, nombre de bris de barrières, accidentalité, etc.) ;

- un plan pluriannuel, et priorisé, d'action d'aménagement à l'approche des passages à niveau, et alternatives à leur suppression.

Au niveau national, l'instance de coordination de la politique nationale des passages à niveau suit la mise en œuvre du plan d'action. Le ministère chargé des transports élabore la programmation pluriannuelle de financement de la sécurisation des passages à niveau.

La présente instruction du Gouvernement sera publiée sur le site Circulaires.gouv.fr.

Fait le 27 janvier 2020

La ministre de la transition écologique et solidaire

Elisabeth Borne

Le ministre de l'intérieur

Christophe Castaner

Le secrétaire d'Etat
auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire,
chargé des transports

Jean-Baptiste Djebbari



PLAN D'ACTION POUR AMÉLIORER LA SÉCURISATION DES PASSAGES A NIVEAU

3 mai 2019

Sur la base du rapport parlementaire de la députée Laurence GAYTE consacré à l'amélioration de la sécurisation des passages à niveau, remis le 12 avril 2019, qui propose une nouvelle approche de cet enjeu, **Elisabeth BORNE, Ministre chargée des Transports a décidé de mettre en place un plan d'action pour améliorer la sécurisation des passages à niveau.**

Ce plan d'action se décline en **quatre axes** :

1. **Renforcer la connaissance** des passages à niveau et du risque ;
2. **Accentuer la prévention** et la sanction ;
3. **Amplifier la sécurisation** des passages à niveau par des mesures d'aménagements ;
4. **Instaurer une gouvernance** nationale et locale.

1. RENFORCER LA CONNAISSANCE DES PASSAGES A NIVEAU ET DU RISQUE

Les mesures de sécurisation des passages à niveau doivent être adaptées en fonction de la diversité des caractéristiques propres à chaque passage à niveau. Pour être pleinement efficace, il est donc important d'analyser de façon spécifique les éléments liés à l'environnement (ex : visibilité, approche routière, présence d'équipements, urbanisation, etc.) ou au comportement des usagers pour définir, au cas par cas, les mesures de sécurisation les mieux adaptées.

Mesure 1 : Renforcer la réalisation et l'exploitation des diagnostics des passages à niveau.

- Le projet de loi d'orientation des mobilités, dans sa rédaction issue de son examen au Sénat, impose **la réalisation d'un diagnostic de chaque passage à niveau** par le gestionnaire de voirie, en lien avec le gestionnaire ferroviaire.
- **La grille d'évaluation utilisée pour la réalisation des diagnostics sera revue**, en particulier pour mieux prendre en compte les éléments liés à l'environnement du passage à niveau qui peuvent influencer sur la sécurité (ex : visibilité, etc.) et un outil de suivi et d'exploitation de ces diagnostics sera mis en place.
- **Pilote** : CEREMA, SNCF Réseau ; **Échéance** : 2021
- NB : Les conditions d'élaboration de ces diagnostics seront précisées (par voie réglementaire, en complément de la loi) ainsi que leur rythme de réactualisation.

- **C'est la même démarche d'évaluation des risques qui doit guider l'approche retenue lors d'une réouverture de ligne.** L'interdiction de tout passage à niveau peut compromettre en effet des projets pourtant utiles. Si les franchissements ne peuvent pas être tous supprimés, pour répondre aux enjeux de la réouverture de la ligne (ex : industriels, économiques, etc.), il appartient au porteur de projet de quantifier et démontrer la maîtrise des risques induits.

Mesure 2 : Produire une étude de faisabilité de l'installation de caméras de vidéo-protection à certains passages à niveau, en précisant les objectifs, les coûts, les conditions de respect des libertés individuelles et d'exploitation.

- Ces objectifs devront prendre en compte **4 scenarii différents possibles d'utilisation de ces caméras** :
 - La vérification a posteriori du bon fonctionnement des systèmes de sécurité ;
 - L'identification a posteriori des comportements des automobilistes pour pouvoir définir en conséquence les mesures de sécurisation adaptées ;
 - L'évolution éventuelle de ces caméras vers un système de contrôle sanction ;
 - La constitution d'un outil de suivi en temps réel de la situation au passage à niveau.
- **Pilote** : SNCF Réseau ; **Échéance** : fin 2019
- Le calendrier et les modalités de déploiement de ces caméras seront proposés de façon coordonnée avec ce qui ressortira de l'exploitation des diagnostics. Les gestionnaires de voiries seront appelés à participer au financement de ce déploiement.

2. ACCENTUER LA PREVENTION

Les non-respects de la signalisation routière sont encore trop fréquents et sont la principale cause des accidents aux passages à niveau. **98% des accidents aux passages à niveau sont dus à un non-respect du code de la route.**

Mesure 3 : Engager une concertation avec l'ensemble des parties prenantes concernées (associations d'usagers, fédérations de victimes, associations professionnelles de transporteurs, concertation interministérielle), **pour mieux prévenir les infractions.**

- Cette meilleure prévention des infractions pourra reposer sur :
 - **Un renforcement du niveau de sanction** pour un franchissement illégal de passage à niveau ;
 - **Une augmentation du nombre de radars** de franchissement des passages à niveau.
- **Pilote** : ministère des transports et ministère de l'Intérieur ; **Échéance** : fin 2019

Mesure 4 : Expérimenter, au niveau local, une baisse de 20 km/h en amont de certains passages à niveau par rapport à la vitesse maximale. La vitesse minimale autorisée ne devra toutefois pas descendre en dessous de 30 km/h.

- **Pilote** : Préfets de département et collectivités locales

Mesure 5 : Renforcer la sensibilisation aux risques de franchissement de passages à niveau, dans la formation initiale et continue.

- **Etablir un programme de sensibilisation à destination des publics ciblés** (ex : scolaires), en lien avec le ministère de l'Éducation nationale et en s'appuyant sur les acteurs locaux.
⇒ **Pilote** : SNCF Réseau, ministère de l'intérieur ; **Échéance** : fin 2019
- **Introduire des questions supplémentaires relatives aux passages à niveau** dans l'examen du permis de conduire.
⇒ **Pilote** : ministère de l'intérieur ; **Échéance** : été 2020
- **Renforcer la réglementation de la formation professionnelle** des conducteurs en matière de franchissement des passages à niveau.
⇒ **Pilote** : ministère chargé des transports ; **échéance** : fin 2019

Le projet de loi d'orientation des mobilités, tel qu'adopté en première lecture par le Sénat, **comporte des dispositions concernant l'information des usagers de la route** sur la localisation des passages à niveau, via les outils et applications de type GPS.

Le débat à l'Assemblée nationale permettra de compléter les mesures de prévention et d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, par exemple en évitant les itinéraires de transport collectifs de personnes qui franchissent des passages à niveau.

3. PRIVILEGIER LES MESURES SIMPLES D'AMENAGEMENT ET DE SECURISATION DES PASSAGES A NIVEAU

Le Gouvernement entend poursuivre vigoureusement la politique de sécurisation des passages à niveau : **les moyens consacrés par l'Etat seront en augmentation de 40% d'ici 2022, passant de 32 M€ en 2018 à 45 M€ en 2022.**

Cet effort inédit doit s'accompagner d'une approche cherchant la meilleure efficacité des travaux de sécurisation. L'ensemble des acteurs concernés par la problématique doit être mobilisé dans la mise en œuvre des mesures de sécurisation, qui peuvent revêtir plusieurs formes des mesures autres que la suppression d'un passage à niveau par dénivelation (construction d'un pont ou d'une voie souterraine) doivent être privilégiées, pour une sécurisation plus rapide, efficace et moins coûteuse d'un plus grand nombre de passages à niveau : par exemple par le renforcement de la signalisation et des aménagements routiers simples (mise en place d'îlots centraux par exemple).

Mesure 6 : Accélérer le plan d'automatisation des passages à niveau à croix de Saint-André en augmentant de 30% le nombre de passages à niveau traités par an et en priorisant les interventions en fonction notamment de l'exploitation des diagnostics réalisés.

- ⇒ **Pilote** : SNCF Réseau ; **Echéance** : à partir de 2021

Mesure 7 : Lancer des expérimentations sur les infrastructures et les équipements ferroviaires et/ou routiers pour améliorer la sécurité des passages à niveau (signalisation lumineuse et marquage au sol par exemple).

- La liste et le calendrier de ces expérimentations seront validés par la commission nationale des passages à niveau et, pour ce qui concerne les expérimentations de signalisation routière, par la délégation à la sécurité routière.
- Un retour d'expérience des expérimentations en cours devra être présenté à la gouvernance nationale afin d'identifier les outils les plus efficaces et leurs conditions de mise en œuvre.

⇒ **Pilote** : SNCF Réseau et délégation à la sécurité routière ; **échéance** : fin 2019

Mesure 8 : Revoir les priorités d'affectation des crédits de l'État en tenant compte des opérations déjà engagées afin de privilégier, à terme, des mesures de sécurisation plus simples, efficaces et plus rapides à mettre en œuvre que la dénivellation.

- Cette réorientation accompagnera l'augmentation, déjà prévue, de 40% d'ici 2022 des crédits État consacrés à la sécurisation.
- L'État invitera les collectivités à renforcer également leur intervention dans ce domaine, les mesures de sécurisation ne portant pas uniquement sur des équipements ferroviaires.

⇒ **Pilote** : ministère chargé des transports ; **échéance** : fin 2019

4. INSTAURER UNE GOUVERNANCE NATIONALE ET LOCALE

L'amélioration de la sécurité aux passages à niveau nécessite une action collective et coordonnée de tous les acteurs. Il importe de créer les conditions de cette action concertée à tous les niveaux.

Mesure 9 : Renforcer le pilotage national de la politique de sécurité des passages à niveau à travers la création d'une commission nationale des passages à niveau.

- Cette commission supervisera au niveau national les travaux des gouvernances locales, l'implication des acteurs et le suivi de la mise en œuvre des plans d'action.
- Elle constituera notamment un lieu d'information et de concertation des acteurs concernés par les passages à niveau, avec pour mission de débattre des grands enjeux liés à cette problématique et de suivre la mise en œuvre de la politique de sécurisation des passages à niveau

⇒ **Pilote** : ministère chargé des transports ; **échéance** : fin 2019

Mesure 10 : Assurer la mise en place de commissions départementales, sous l'égide des préfets, associant l'ensemble des acteurs locaux.

- Elles seront chargées d'assurer au niveau local le suivi et le pilotage de la mise en œuvre de la politique de sécurisation des passages à niveau (ex : suivi de la réalisation des diagnostics et de la définition des mesures à prendre, identification des lieux d'expérimentation de la limitation de la vitesse routière d'approche, etc.).

⇒ **Pilote** : préfets de département ; **échéance** : automne 2019.