



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

accidents

Question orale n° 147

## Texte de la question

M. Jean-Pierre Decool attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les infrastructures de transport ferroviaire et en particulier les passages à niveau. De nombreux accidents ont eu lieu ces dernières années sur le réseau ferroviaire français. En septembre 1997, une collision entre un train et un camion-citerne à Port-Sainte-Foy en Dordogne avait provoqué la mort de 13 personnes. A peine un mois après, fin septembre 1997, un train entrainé en collision avec une goudronneuse à Bierne dans le Nord, sur la ligne Paris-Dunkerque. Un accident est à nouveau intervenu le 30 janvier 2003 sur cette même ligne, au passage à niveau d'Esquelbecq, lors d'une collision du train Dunkerque-Paris avec un semi-remorque. Un accident causant la mort de cinq personnes, le 2 février 2003, a eu lieu suite à la collision d'un train express régional avec une voiture, à Croix-Saint-André dans le Pas-de-Calais. Plus de 1 000 passages à niveau sont situés sur la région Nord - Pas-de-Calais, dont soixante sans barrières de protection. Selon l'article 9 de la loi sur les transports intérieurs du 30 décembre 1982 dite LOTI, il incombe à l'Etat de définir « les règles de sécurité, d'organisation des secours et de contrôle technique applicables aux transports ». L'augmentation du trafic ferroviaire, l'évolution prochaine du transport ferroviaire, tant en France qu'au sein de l'Union européenne, impose un renforcement de la sécurité ferroviaire. Afin d'éviter que des accidents ne se reproduisent, il lui demande, donc, de prendre les mesures nécessaires afin de recenser et de trouver les solutions concernant les passages à niveau les plus dangereux. D'autre part, alors que la technologie permet des avancées remarquables, un dispositif permettant de détecter la présence d'un véhicule ou de tout autre obstacle doit être généralisé.

## Texte de la réponse

### PRÉVENTION DES ACCIDENTS FERROVIAIRES DUS AUX PASSAGES À NIVEAU

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Pierre Decool, pour exposer sa question n° 147, relative à la prévention des accidents ferroviaires dus aux passages à niveau.

**M. Jean-Pierre Decool.** Ma question s'adresse à monsieur le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

En septembre 1997, une collision entre un train et un camion-citerne à Port-Sainte-Foy en Dordogne provoquait la mort de treize personnes. A peine un mois après, fin septembre 1997, à Bierne, dans le Nord, un train entrainé en collision avec une goudronneuse sur la ligne Paris-Dunkerque. Depuis quelques mois, le nombre des accidents ferroviaires à des passages à niveau n'a fait qu'augmenter. Ainsi, le 30 janvier dernier, sur la même ligne Paris-Dunkerque, un train a heurté un camion semi-remorque sur le passage à niveau d'Esquelbecq. Quelques jours après, le 2 février 2003, un accident causant la mort de cinq personnes a eu lieu à Croix-Saint-André, dans le Pas-de-Calais, entre un train express régional et une voiture.

Depuis le début de l'année 2003, dix collisions entre un train et une voiture ont eu lieu à des passages à niveau. En 2002, Réseau ferré de France a recensé environ 180 collisions, causant la mort de quarante personnes et en blessant dix-sept autres.

La France compte, au total, plus de 19 000 passages à niveau. Une liste de 400 passages à niveau jugés préoccupants a été dressée. Dans le Nord - Pas-de-Calais, on dénombre environ 1 000 passages à niveau. Soixante sont sans barrière et treize ont été recensés comme préoccupants par la SNCF et Réseau ferré de France. Il faut également ajouter les passages à niveau situés sur les petites routes de campagne et simplement signalés.

L'augmentation du trafic ferroviaire, l'évolution prochaine du transport ferroviaire tant en France qu'au sein de l'Union européenne, imposent un renforcement accru de la sécurité ferroviaire. Je rappelle, à cet égard, que le Nord - Pas-de-Calais est situé au carrefour des voies reliant la Grande-Bretagne, les pays du Benelux et le Nord de l'Europe.

Monsieur le secrétaire d'Etat, des solutions efficaces pour les passages à niveau les plus dangereux doivent être mises en place rapidement, en les supprimant pour les remplacer par des ouvrages d'art ou en optant pour des déviations routières. Mais à l'heure où la technologie réalise de nombreuses avancées dans des domaines variés, n'existerait-il pas, pour les passages à niveau gardés ou simplement signalés, un système capable de détecter la présence de véhicules, de personnes ou d'animaux sur les voies ferrées, système qui signifierait l'incident suffisamment tôt pour éviter l'accident ?

**Mme la présidente.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat au tourisme.

**M. Léon Bertrand**, secrétaire d'Etat au tourisme. Monsieur le député, sur les 19 500 passages à niveau qui restent sur le territoire national, 400 sont recensés comme préoccupants au regard de la sécurité.

Gilles de Robien a récemment réuni les dirigeants de Réseau ferré de France, de la SNCF et des principales directions concernées du ministère. L'objectif du Gouvernement est de parvenir le plus rapidement possible à la suppression des passages à niveau dangereux. L'Etat et Réseau ferré de France y consacrent 15 millions d'euros par an.

Mais l'amélioration de la sécurité ne passe pas uniquement par des suppressions ; d'autres types d'actions, destinées en particulier à renforcer la visibilité des passages à niveau par les usagers de la route sont mises en oeuvre en concertation avec Réseau ferré de France et les collectivités locales.

Monsieur le député, je souhaite particulièrement insister sur un point : les enquêtes effectuées nous montrent que, dans la quasi-totalité des cas, c'est le non-respect du code de la route par les conducteurs qui a provoqué la collision dont ils ont été les premières victimes.

M. Gilles de Robien a demandé qu'une sensibilisation beaucoup plus forte des conducteurs soit engagée. Des orientations qui concernent, à la fois l'information, la formation et l'expérimentation, devront être mises très rapidement en oeuvre sur le terrain :

Premièrement, dans les régions et les départements, sous l'égide des préfets, des politiques locales de mise en sécurité des passages à niveau, concrètes et adaptées au terrain, seront élaborées - une circulaire est en préparation à cet effet.

Deuxièmement, une formation spécifique des conducteurs de poids lourds sera entreprise en liaison avec les fédérations professionnelles et les organes de formation.

Troisièmement, une information de ses clients sur les dangers de franchissement des voies ferrées sera faite à bord des trains TER par la SNCF.

Quatrièmement, une expérimentation de dispositifs de contrôles et de sanctions automatiques sera menée dans la région Poitou-Charentes.

Enfin, des expérimentations destinées à tester de nouveaux dispositifs de signalisation permettant de renforcer la perception du danger sur voie routière et de détecter des obstacles sur voie ferrée seront menées.

Tels sont, monsieur le député, les éléments concrets que le Gouvernement mettra en oeuvre afin de lutter contre les accidents aux passages à niveau.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Pierre Decool.

**M. Jean-Pierre Decool.** Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, pour votre réponse, qui témoigne d'une réelle avancée dans ce domaine de la sécurisation ferroviaire.

Mais je voudrais profiter de l'occasion qui m'est donnée pour souligner l'insuffisance d'informations dont souffrent les passagers dans les trains et dans les gares lorsque de tels accidents se produisent. Présent dans le train reliant Paris à Dunkerque le 30 janvier dernier, lors de la collision à Esquelbecq, les passagers et moi-même n'avons eu que des informations imprécises ou erronées sur la durée de la paralysie du trafic. Je ne conteste nullement le dévouement des contrôleurs, et je suis bien conscient des difficultés du moment mais je suis obligé de constater que la mise en place d'un service de remplacement ne fut que médiocre et n'a pas tenu compte de la nécessité d'un accompagnement spécifique, notamment à l'encontre des personnes fragiles - je pense aux enfants, aux personnes âgées - qui, dans des conditions météorologiques pénibles, ont souffert de ce dysfonctionnement.

Je voulais signaler ce point noir dans l'organisation de la SNCF. J'ai pu constater à cette occasion que les citoyens étaient parfois mal traités.

**Mme la présidente.** En attendant l'arrivée de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, qui doit répondre à la prochaine question, je vais suspendre la séance.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Pierre Decool](#)

**Circonscription :** Nord (14<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 147

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** équipement, transports et logement

**Ministère attributaire :** équipement, transports et logement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 24 février 2003, page 1273

**Réponse publiée le :** 26 février 2003, page 1319

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 24 février 2003