



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

accidents

Question écrite n° 130043

Texte de la question

M. Jean-Yves Le Déaut attire l'attention de M. le ministre auprès du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur les mesures prises pour renforcer la sécurité aux passages à niveau. Le 4 décembre 2011, quatre personnes, dont trois enfants, sont mortes et une cinquième a été grièvement blessée dans la collision entre un train express régional (TER) et une voiture à un passage non protégé à hauteur de Chessy-les-Mines dans le Rhône. L'accident le plus grave avait eu lieu le 2 juin 2008 lorsque sept collégiens avaient été tués et une vingtaine blessés dans la collision de leur car avec un TER sur le passage à niveau d'Allinges en Haute-Savoie. Le 26 juin qui a suivi, un rapport a été remis au Premier ministre analysant l'accidentologie sur les passages à niveau et proposant un plan d'action pour en améliorer la sécurité. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer quel usage a fait le Gouvernement de ce rapport et notamment quelles actions concrètes ont fait suite à la remise de ce rapport.

Texte de la réponse

Les circonstances entre les deux accidents cités sont très différentes. L'accident survenu le 4 décembre 2011 sur le passage à niveau (PN) n° 65 du Breuil, qui a fait 4 morts et un blessé grave est dû à l'imprudence malheureuse de l'automobiliste qui manoeuvrait sur la voie ferrée lorsque le véhicule a été percuté par un train. L'accident survenu le 2 juin 2008 sur le PN n° 68 d'Allinges en Haute-Savoie met en cause un autocar et un train. Le bilan de cet accident est de 7 morts et 33 blessés (dont 3 grièvement) dans l'autocar. Le rapport du bureau enquête accident des transports terrestres souligne que la cause immédiate de cet accident est l'immobilisation de l'autocar sur le passage à niveau, alors que l'arrière engageait encore la voie ferrée. La cause de cette immobilisation n'a pu être établie précisément. Le rapport remis au Premier ministre le 26 juin 2008 à la suite de ce dramatique accident a analysé l'évolution de l'accidentologie et proposé un plan d'action pour en améliorer la sécurité. Ce plan d'action comporte 20 mesures orientées autour de quatre axes visant à :

- 1) Poursuivre et développer l'information et la prise de conscience des conducteurs. En effet, le comportement de l'automobiliste est en cause dans la quasi totalité des accidents survenant aux passages à niveau. Aussi, des actions de sensibilisation du grand public sont menées chaque année au niveau mondial en juin. En outre, quarante cinq radars « vitesse » ont été installés aux abords de certains passages à niveau. Des radars spécifiques « franchissement de PN » ont été expérimentés avec succès. Une vingtaine d'autres radars seront donc mis en service en 2012. Ce déploiement se poursuivra dans les années à venir.
- 2) Mobiliser les gestionnaires de voirie. Les préfets de région se sont vu confier une mission d'animation du programme de mise en sécurité des passages à niveau par la « charte pour une politique de sécurité sur les passages à niveau » signée le 24 juin 2009 entre l'État, Réseau ferré de France (RFF) et l'assemblée des départements de France. Des diagnostics départementaux de tous les PN sont en cours. En outre, comme s'y était engagé le Gouvernement, les études préliminaires de sécurisation de 50 passages à niveau considérés comme préoccupants ont été réalisées par RFF.
- 3) Poursuivre et accélérer un programme systématique de traitement des passages à niveau. L'État subventionne les investissements visant à supprimer ou à améliorer les passages à niveau. RFF assure le pilotage opérationnel du programme et la recherche de co-financements avec les

gestionnaires routiers. Le montant de la participation de l'État a été en 2007 de 17,5 M€, en 2008 de 19 M€, en 2009 de 24 M€ et a été porté à hauteur de 30 M€ en 2010, 2011 et 2012. L'ensemble des financements publics s'élève à 75 M€ chaque année. Actuellement, 170 passages à niveau préoccupants font l'objet d'un projet d'investissement. 32 PN préoccupants ont été supprimés sur la période 2008-2012 et 10 devraient l'être d'ici fin 2012. 36 PN préoccupants ont été améliorés depuis 2008 et tous les PN automatiques préoccupants sont pourvus de feux à diodes. Sur le réseau routier national, 18 passages à niveau préoccupants ont été identifiés. Le PN d'Herrère est en cours de suppression, les études sont terminées pour les 17 autres passages à niveau. Les opérations d'amélioration (7 PN) et de suppression (10 PN), feront l'objet d'un programme pluriannuel dont le montant est estimé entre 100 et 140 M€. Sur l'ensemble des réseaux routiers, 919 PN non préoccupants ont également été améliorés depuis 2008 et 1 000 PN à signalisation automatique sont désormais équipés de feux à diodes. 4) Proscrire toute nouvelle création de passage à niveau sur des lignes ferroviaires ouvertes aux voyageurs. RFF a élaboré un guide méthodologique d'évaluation des risques sur les PN, utile notamment en cas de réouverture de ligne au service voyageurs. Ces actions ont permis de faire baisser significativement l'accidentalité. Ainsi, en 2000, 168 collisions avaient causé la mort de 51 personnes ; en 2011, 106 collisions ont été enregistrées, faisant 32 tués. L'effort des pouvoirs publics ne se relâche pas. L'ensemble des actions menées, et notamment l'effort financier, par tous sur le réaménagement des passages à niveau, se poursuit.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Yves Le Déaut](#)

Circonscription : Meurthe-et-Moselle (6^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 130043

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 6 mars 2012, page 2014

Réponse publiée le : 15 mai 2012, page 3998