



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

accidents

Question écrite n° 28210

Texte de la question

M. Bernard Perrut appelle l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le problème de sécurité des passages à niveau, qui vient encore de se poser lors de graves accidents soldés par de nombreuses victimes. Sans doute, plus de 350 de ces passages sont encore jugés dangereux et leur suppression ne peut être envisagée globalement en un délai réduit. Cependant, il paraît nécessaire d'étudier de nouvelles mesures de protection dans les limites des possibilités du terrain, chaque passage étant un cas particulier, sachant bien que toutes les précautions prises n'empêcheront pas les inattentions, les imprudences, les défauts de conduite de conducteurs pressés et irresponsables : efforts à faire sur la signalisation qui ne puisse ne pas passer inaperçue ; barrières qui soient de véritables obstacles difficiles à franchir et disposées à plusieurs mètres en avant de la voie pour éviter toute immobilisation du véhicule sur celle-ci ; et toutes autres dispositions adaptées au lieu envisagées par les spécialistes compétents. Il lui demande quelles sont ses intentions pour améliorer rapidement cette situation dramatique, sans attendre la suppression globale de tous ces points sensibles qui ne peut être réalisée dans un proche avenir.

Texte de la réponse

On recense aujourd'hui, sur le réseau ferré national, 14 651 passages à niveau pour automobiles sur les lignes ouvertes à la circulation. Les accidents de passages à niveau ont ces dernières années représenté entre 115 et 140 collisions et entraîné environ 40 morts par an. L'accidentologie aux passages à niveau est cependant en diminution puisqu'on constate 115 collisions en 2007, contre 260 en 1988, et 38 morts en 2007, contre 70 en 1988. L'État, directement ou à travers Réseau ferré de France (RFF), subventionne les investissements pour supprimer les passages à niveau ou les améliorer. Le financement inscrit au budget de l'État initialement de 7,6 MEUR par an de 1998 à 2005 a été porté à 9,5 MEUR en 2006. En 2007, le montant de cette participation, transféré au budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), a été augmenté à 17,5 MEUR. 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. À la suite du dramatique accident survenu le 2 juin 2008 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. Le franchissement d'un passage à niveau par un véhicule routier n'est pas un acte de circulation anodin. Le croisement routier d'une voie ferrée est par nature dangereux et nécessite que les conducteurs de véhicules et les gestionnaires de la voirie et du réseau ferré adoptent, chacun en ce qui le concerne, les comportements et les mesures spécifiques propres à garantir la sécurité de ces franchissements. La taille et la

résistance des barrières actuellement en place sont le fruit de l'expérience du passé et les remplacer par des barrières plus robustes risque d'avoir un effet négatif sur la sécurité. En effet, aux passages à niveau gardés, lors de chocs de véhicules contre les barrières très résistantes, les automobilistes étaient souvent grièvement blessés ou tués, ce qui a conduit à déployer progressivement des équipements moins lourds, dont la vocation n'est pas de résister à des chocs violents. La mise en place de barrières plusieurs mètres en amont du passage à niveau pour créer un espace de nature à éviter que les véhicules qui auraient franchi les barrières ne soient pas engagés sur les voies risque d'entraîner des comportements infractionnistes. Cela a été constaté lors de l'expérimentation réalisée à la fin des années quatre-vingt-dix avec la mise en place d'un « double feu » en amont du franchissement des barrières qui donnait le sentiment trompeur de sécurité lié à la distance accrue par rapport aux voies pouvant même constituer une incitation supplémentaire à de tels comportements. Cette idée a néanmoins inspiré le développement de panneaux d'annonce à message variable (signaux d'information et non de prescription) placés à une distance de 300 mètres en amont du passage à niveau. L'efficacité de ce système ayant été constatée lors d'une expérimentation menée en 2007, ces dispositions devraient être généralisées dans le cadre du plan d'action proposé au Premier ministre. Une expérimentation récente (2007) de mise en place de deux barrières superposées (double lisses) n'a pas été considérée comme positive pour ce qui est de leur perception par les automobilistes. Ainsi, 85 % des automobilistes interrogés lors de leur passage sur deux des passages à niveau concernés ont estimé suffisante la taille actuelle des demi-barrières.

Données clés

Auteur : [M. Bernard Perrut](#)

Circonscription : Rhône (9^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 28210

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 juillet 2008, page 6332

Réponse publiée le : 18 novembre 2008, page 10042