



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

accidents

Question orale n° 576

## Texte de la question

M. François-Michel Lambert interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la lecture du plan Bussereau du 26 juin 2008 concernant la sécurisation des passages à niveau (PN) de voies de chemin de fer. Le plan Bussereau de juin 2008 précise en mesure n° 20 : "Veiller, lors de l'instruction des DPS à ce que les projets de création, mais aussi de réouverture de lignes, qui créent de nouveaux services sur des sections peu ou plus fréquentées, ne conduisent pas à la création de fait de nouveaux passages à niveau". Il souhaite notamment des précisions sur le fait qu'une réouverture de ligne n'induisse pas de supprimer tous les passages à niveau, bloquant de fait le financement du projet. Ainsi la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne, qui a été envisagée par RFF et intéresse aujourd'hui la région PACA, nécessiterait la suppression de 46 PN, ce qui en doublerait le coût, rendant irréalisable le projet. Il demande donc quelles sont les conditions dans lesquelles le projet peut satisfaire l'exigence de sécurité liée à la traversée de la ligne ferroviaire par les usagers de la route. Il demande comment le Gouvernement envisage-t-il d'aborder l'ensemble des enjeux de sécurité d'un passage à niveau, notamment par un renforcement de la sécurité routière aux abords du passage à niveau : elle peut être améliorée, à un coût acceptable, en posant systématiquement des doubles barrières et en renforçant la signalisation d'approche des PN, en diminuant la vitesse routière autorisée et en installant des feux tricolores, des ralentisseurs, des séparateurs de trafic ou des radars en amont du feu rouge clignotant.

## Texte de la réponse

**NORMES DE SÉCURITÉ DES PASSAGES À NIVEAU SUR LA LIGNE CARNOULES-GARDANNE DANS LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR**

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert, pour exposer sa question, n° 576, relative aux normes de sécurité des passages à niveau sur la ligne Carnoules-Gardanne dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

**M. François-Michel Lambert.** Permettez-moi tout d'abord de vous dire, monsieur le secrétaire d'État, combien je suis ravi de votre maintien au Gouvernement, qui nous permettra de poursuivre notre étroite collaboration.

Ma question porte sur la sécurisation des passages à niveau de voies de chemin de fer et sur l'interprétation trop stricte du plan Bussereau du 26 juin 2008, dont la vingtième mesure préconise en effet de « veiller, lors de l'instruction des dispositifs prévisionnels de secours ou DPS, à ce que les projets de création mais aussi de réouverture de lignes qui créent de nouveaux services sur des sections peu ou plus fréquentées ne conduisent à la création de fait de nouveaux passages à niveau ». Je souhaite obtenir des précisions à propos de l'interprétation de cette mesure. La réouverture d'une ligne implique-t-elle *de facto* la suppression de tous les passages à niveau, bloquant par conséquent le financement du projet ?

La réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne constitue un bon exemple. Elle connecterait le centre du Var

avec Aix-en-Provence et Marseille et doublerait la ligne littorale de la région PACA, mais nécessiterait selon RFF la suppression de quarante-six passages à niveau, ce qui en doublerait le coût et rendrait le projet irréalisable. Pour la seule portion Gardanne-Trets, soit moins de trente kilomètres de voie ferrée, qui pourrait être active très rapidement, le surcoût s'élèverait à une somme comprise entre 100 à 150 millions d'euros. Pouvez-vous, monsieur le ministre, préciser les conditions dans lesquelles un projet de réouverture de voie ferrée satisfait l'exigence de sécurité liée à la traversée de la ligne ferroviaire par les usagers de la route ?

En d'autres termes, comment le Gouvernement envisage-t-il d'aborder l'ensemble des enjeux de sécurité d'un passage à niveau ? Ne peut-on s'orienter vers un renforcement de la sécurité routière aux abords des passages à niveau, susceptible d'être améliorée à un coût acceptable en installant systématiquement des barrières doubles, en renforçant la signalisation d'approche des passages à niveaux, en diminuant la vitesse routière autorisée et en installant des feux tricolores, des ralentisseurs, des séparateurs de trafic et des radars ? L'objectif poursuivi est bien d'assurer la capacité financière pour rouvrir des lignes ferroviaires tout en garantissant la sécurité routière et celle des usagers des transports en commun.

**M. le président.** La parole est à M. le Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.** Les accidents de passage à niveau, monsieur le député, cher François-Michel Lambert, constituent la première cause de mortalité ferroviaire en Europe et font 600 morts chaque année. La France, grâce à une politique constante de suppression, de rationalisation et de sécurisation des passages à niveau, a vu le nombre de tués passer de 80 par an dans les années soixante-dix à 29 en 2013. Nous consacrons des moyens extrêmement importants à leur sécurisation et à leur suppression. Il va de soi que la création de tout passage à niveau doit être évitée et tel est le sens du plan Bussereau auquel vous faites référence et dont vous avez rappelé une mesure de bon sens.

Vous posez la question de la réouverture de lignes ferroviaires et du traitement dans ce cadre des passages à niveaux. Soyons clairs : la réouverture d'un passage à niveau existant ne peut être envisagée que dans des cas tout à fait spécifiques et seulement si les conditions de sécurité sont réunies. C'est le cas par exemple des lignes sur lesquelles ne circulent que des trains de fret à vitesse lente ou des tramways aux capacités de freinage bien supérieures à celles des trains classiques.

J'ai conscience, comme tous les élus, du coût très élevé de la suppression des passages à niveau existants. C'est la raison pour laquelle une étude approfondie doit être conduite chaque fois que cela est nécessaire pour déterminer les conditions d'exploitation ferroviaire et d'environnement routier justifiant la réouverture du passage à niveau tout en garantissant un niveau de sécurité élevé. Le projet de réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne a fait l'objet d'une étude de faisabilité engagée par RFF et portant sur les cinquante et un passages à niveau de la ligne. C'est sur la base de cette étude que seront définies les conditions de réouverture de la ligne, tout en veillant à préserver le haut niveau de sécurité exigé par nos concitoyens. Je ne doute pas, monsieur le député, que nous aurons l'occasion de poursuivre l'étude de la question ici-même ou lors de nos fréquentes rencontres.

**M. le président.** La parole est à M. François-Michel Lambert.

**M. François-Michel Lambert.** Permettez-moi de vous dire, monsieur le secrétaire d'État, qu'à propos de l'approche de la sécurité routière, qui est partie prenante de la sécurisation des passages à niveau, vous n'avez pas apporté les précisions que j'attendais.

## Données clés

**Auteur :** [M. François-Michel Lambert](#)

**Circonscription :** Bouches-du-Rhône (10<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 576

**Rubrique** : Transports ferroviaires

**Ministère interrogé** : Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire** : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le** : [1er avril 2014](#), page 2868

**Réponse publiée au JO le** : [16 avril 2014](#), page 2534

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [1er avril 2014](#)