



PLAN D' ACTIONS POUR AMELIORER 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'actions 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 scénarii 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'utilisateurs, 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 dénivellation (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.