



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

accidents

Question écrite n° 54760

Texte de la question

M. Rudy Salles attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur le plan de sécurisation des passages à niveau et plus précisément en ce qui concerne son quatrième objectif. Ces dispositions ont pour effet de proscrire tout nouveau passage à niveau sur des lignes voyageurs, notamment dans l'hypothèse de création et de réouverture de lignes. Ce plan suscite de nombreuses préoccupations dans les territoires et plus particulièrement au sein des associations et élus. Ceux-ci oeuvrent en effet au développement de nouveaux réseaux de transport en commun tels que le tram-train, ou encore à la réouverture de lignes TER. Or le quatrième objectif du plan, dans sa version actuelle pourrait être en contradiction avec les directives ferroviaires du Grenelle de l'environnement. Il lui demande de lui préciser la compatibilité de ces mesures de sécurisation des passages à niveau avec les projets de nombreuses communes répondant à des préoccupations environnementales et d'aménagement du territoire.

Texte de la réponse

Les accidents de passages à niveau sont la première cause de mortalité ferroviaire en Europe. En France, grâce à une politique constante de suppression, de rationalisation et de sécurisation des passages à niveau, le nombre de personnes tuées à déplorer est passé de plus de 80 à la fin des années 1970 à une quarantaine depuis 2004. Depuis 1991, la doctrine de l'État consiste à éviter la création de tout nouveau passage à niveau sauf, exceptionnellement, si la voie ferrée en cause accueille du trafic lent et faible et si elle est parcourue uniquement par des trains de marchandises. Le dramatique accident survenu en juin 2008 à Allinges en Haute-Savoie a conduit le Gouvernement à rappeler cette mesure de bon sens. De nombreux projets de reconstruction de lignes apparaissent aujourd'hui, beaucoup plus qu'en 1991. Alors que les projets ferroviaires consistaient il y a plusieurs décennies à réaliser trois allers-retours quotidiens effectués à 30 km/h sur une voie traversée par des routes peu fréquentées, désormais, il s'agit d'offrir une alternative de report modal de qualité en fréquence comme en vitesse à des usagers qui disposent presque tous d'une automobile. Les passages à niveau qui seraient créés aujourd'hui seraient beaucoup plus fréquentés et engendreraient des risques très élevés. Dans ces conditions, ce n'est que dans des cas tout à fait spécifiques que l'établissement de passages à niveau peut être envisagé. De même que pour les lignes où sont prévues des circulations de fret à vitesse lente où des matériels qui, tels les trams-trains, possèdent des caractéristiques techniques de freinage bien supérieures à celles des trains classiques. Si après une étude approfondie, il apparaît que, par des mesures portant sur les conditions d'exploitation ferroviaire et/ou d'environnement routier d'un passage à niveau, la sécurité de son franchissement demeure à un niveau très élevé, son maintien pourrait être envisagé. Réseau ferré de France finalise avec les services de l'État un guide méthodologique à cet effet.

Données clés

Auteur : [M. Rudy Salles](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (3^e circonscription) - Nouveau Centre

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 54760

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

[Date\(s\) clé\(s\)](#)

Question publiée le : 7 juillet 2009, page 6834

Réponse publiée le : 9 février 2010, page 1383