

# Maîtriser le risque



## Description



La traversée d'un passage à niveau par un piéton, usager vulnérable, constitue toujours un risque. En 2023, 13 piétons ont été tués et 5 ont été grièvement blessés sur des passages à niveau (PN) et les piétons représentent chaque année entre 25 % et 40 % des tués sur les PN.



Pour rappel, lorsqu'une voie ferrée est établie sur une route ou la traverse à niveau, la priorité de passage appartient aux matériels circulant normalement sur cette voie ferrée (article R422-3 du code de la route).



La maîtrise du risque nécessite notamment :

La compréhension du risque par l'ensemble des partenaires

La volonté des acteurs à mener les actions visant à la réduction, voire à la suppression du risque

Une veille par rapport au risque et à l'évolution de ses déterminants

La connaissance de la criticité du risque afin de prioriser les actions

La connaissance de la nature et du volume des flux

La prise en compte de ces problématiques dans le cadre des grands projets

L'application du décret n° 2021-1772 du 22 décembre 2021



Ainsi, la maîtrise du risque passe par des actions combinées de divers acteurs, sur de nombreux sujets, qu'il convient d'identifier en fonction de la situation propre d'un PN.



Dans ce cadre, les commissions départementales constituent un lieu d'échange fondamental où l'ensemble des acteurs locaux peuvent échanger sous l'égide du préfet. Elles sont 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, notamment au regard des piétons (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.).



## Fiches « Action » rattachées

**A1**

Signer une charte PN

**A2**

Utiliser les fiches actions de la boîte à outils passages à niveau du Cerema

**A3**

Étudier la possibilité de supprimer le passage à niveau

## Signer une charte PN



### Description



Une charte présente les orientations données à un mouvement sans pour autant qu'elle ne devienne engageante pour les acteurs qui y concourent. Chaque représentant des partenaires conserve sa liberté de choix (accord ou refus), de calendrier de mises en œuvre, et de ressources financières ou humaines.



Néanmoins, une charte constitue un outil de communication cosigné par l'ensemble des acteurs nationaux volontaires qui facilite la compréhension des enjeux par tous les acteurs.



### Acteur(s) concerné(s)

Les représentants nationaux des gestionnaires des infrastructures ferroviaires (SNCF Réseau, etc.) et de voirie (AMF, ADF), CEREMA, EPSF, STRMTG, BEA-TT, UIC, UTPF, associations représentatives, etc.



### Recommandations



Une charte doit vivre et être portée par l'ensemble des acteurs afin d'en améliorer la diffusion et l'impact.



Un suivi annuel des réalisations et des difficultés rencontrées par les signataires est recommandé.



### Rapport efficacité/coût attendu



Une charte PN serait un bon outil de communication de nature à mobiliser les interlocuteurs autour d'objectifs communs pour un coût égal à la charge d'écriture de la charte et de prise en compte des remarques de chacun.



## Description



En lien avec les nouvelles obligations en matière de diagnostic de sécurité routière introduites par la Loi d'Orientation sur les Mobilités de 2019, complétée par un décret et un arrêté de 2021, le CEREMA a publié un guide d'aide à la réalisation des diagnostics de sécurité.



Il a également publié des fiches boîtes à outils pour aider les gestionnaires de voirie à identifier des actions de sécurisation en lien avec les constats effectués lors du diagnostic.



La boîte à outils du CEREMA a comme finalité d'apporter de la pédagogie et un ensemble de solutions. Non-exhaustive, la boîte à outils a vocation à être complétée au fil de l'eau de fiches complémentaires, dont certaines seront relatives à la problématique « piétons ».



## Acteur(s) concerné(s)

Les fiches sont à destination des autorités en charge de l'établissement des diagnostics, des gestionnaires des voiries qui franchissent des passages à niveau, des gestionnaires des infrastructures ferroviaires, des communes et président d'intercommunalités.



## Recommandations

Chaque fiche présente des éléments de recommandations sommaires ou des points de vigilance relatifs à la mise en œuvre des pistes d'action envisagées.



## Rapport efficacité/coût attendu



Chaque fiche propose une évaluation sommaire de l'efficacité et du coût attendus de l'action présentée. De ce point de vue, elles présentent donc un panel varié de ratio efficacité/coût.



## Étudier la possibilité de supprimer le PN



### Description



Tout franchissement de passage à niveau présente un risque. Pour un passage à niveau présentant une sous-utilisation ou pour lequel une déviation d'une distance acceptable demeure possible, la suppression est à étudier systématiquement lors du diagnostic de sécurité routière ou lors de grands projets modifiant les flux et l'environnement.



Cette étude vérifie la faisabilité technique, fonctionnelle et financière d'une telle suppression :

- Est-ce faisable ?
- Est-ce pertinent sur le plan fonctionnel pour les différents usagers concernés ?
- Combien cela pourrait-il coûter ?

Cette étude, qui peut nécessiter un délai assez long, ne doit pas empêcher d'envisager d'autres solutions de court ou moyen terme.



Le projet de suppression peut lui-même comporter plusieurs variantes : dénivellation par pont-route ou pont-rail ou fermeture du PN à tout ou partie des usagers avec déviation vers un autre itinéraire.



### Acteur(s) concerné(s)

Les fiches sont à destination des autorités en charge de l'établissement des diagnostics, des gestionnaires des voiries qui franchissent des passages à niveau, des gestionnaires des infrastructures ferroviaires, des communes et président d'intercommunalités.



### Recommandations



Une telle étude est un projet important qui nécessite la mise en place d'une organisation de projet spécifique et une coordination entre les différents maîtres d'ouvrages ou partenaires concernés.



La prise en compte de la participation citoyenne et de la concertation avec les différentes parties prenantes est un des aspects importants à prendre en compte pour garantir l'acceptabilité de la suppression..



Outre la suppression, l'étude devrait également prendre en compte toute solution d'aménagement favorisant la sécurité des usagers afin d'examiner et de comparer les solutions envisageables.

Par ailleurs, les conséquences de la modification de flux engendrés par une suppression simple impliquant un report d'usagers vers un autre PN doivent être évaluées.



La question du financement de l'étude dans un premier temps, puis de l'éventuel projet qui pourrait en découler doit rapidement être abordée entre les différents partenaires afin de s'assurer de l'implication de chacun dans le projet et de sa faisabilité au plan du financement.



Les études peuvent être longues en raison de la complexité des solutions à envisager, des données à récolter et des acteurs à mobiliser.



Enfin, il est utile de préciser que le lancement de l'étude ne vaut décision de suppression. Le résultat de l'étude est un élément d'entrée à la décision ou non de suppression



## Rapport efficacité/coût attendu



L'étude de la suppression seule n'est que la première étape d'un long processus qui peut conduire à la suppression du passage à niveau. En tant que telle, elle ne supprime aucun enjeu de sécurité du passage à niveau. Concernant les coûts, l'étude de la suppression du PN est longue et complexe, puisqu'elle implique de multiples acteurs, de nombreuses données et des délais longs.

[Retour sommaire](#)

