

Monsieur KOENIG, Directeur du Bureau d'enquêtes
sur les accidents de Transport Terrestres

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



Instance de
coordination
de la politique
nationale
d'amélioration de
la sécurité aux
passages
à niveau

La Défense, le 10 octobre 2006

objet : enquête technique sur l'accident du 24 novembre 2004 au passage à niveau n°71 de
Millau (12).

affaire suivie par : Annie DAUVILLIERS

tél. 01 40 81 87 42 fax : 01 40 81 16 61 ou 17 22

courriel : annie.dauvilliers@equipement.gouv.fr

réf : Votre lettre du 18 mai 2006.

Par lettre du 18 mai 2006, vous m'avez transmis le rapport d'enquête établi par le BEA-TT sur
l'accident survenu le 24 novembre 2004 au passage à niveau n°71 de Millau.

Ce rapport comprend trois recommandations, à l'adresse de la ville de Millau, de l'Instance de
coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau et de
la Direction de la sécurité et de la circulation routières, SETRA.

Je vous prie de trouver ci-après mes observations relatives à la recommandation R2 concernant
l'Instance de coordination.

**Recommandation R2 (Instance centrale de coordination de la politique nationale
d'amélioration de la sécurité des passages à niveau) : pour les passages à niveau soumis à
des encombrements fréquents (zone urbaine et/ou proximité de carrefour), promouvoir la
recherche de dispositions qui pourraient permettre d'éviter l'accident ou tout du moins
d'en diminuer la gravité, en cas de blocage d'un véhicule routier sur la voie ferrée :
renforcement de la perception des zones devant rester dégagées, espace de dégagement
latéral pour un véhicule pris dans une file.**

La présence d'un carrefour à proximité d'un passage à niveau pose un problème de sécurité
concernant les éventuelles remontées de files d'attente sur ledit passage à niveau.

Ainsi, pour les giratoires qui existent ou qui doivent être construits à proximité des passages à
niveau, le groupe technique associé à l'instance de coordination a rédigé un guide « Prise en
compte de la sécurité à un passage à niveau en cas de proximité d'un carrefour giratoire ».

Les dispositifs envisagés dans ce guide, qui devrait être publié par le SETRA dans le courant
du 2^{ème} semestre 2006, peuvent également être mis en place aux cas des passages à niveau sur
lesquels sont constatées des remontées de files d'attente.

Lorsque le risque existe de trouver des véhicules à l'arrêt sur le passage à niveau à l'approche
d'un train, des solutions sont envisagées, soit pour dissuader voir empêcher les conducteurs de
s'engager sur le passage à niveau sans être certain de pouvoir s'en dégager immédiatement, soit
pour leur permettre de dégager l'emprise ferroviaire avant l'arrivée du train.

Les quatre moyens suivants peuvent être mis en œuvre :

1) La mise en place de dispositifs préventifs par le renforcement de la signalisation statique :

- panneau « arrêt et stationnement interdits » complété par un panneau « sur la voie ferrée »,
- panneau avec inscription « arrêt interdit sur la voie ferrée »,
- ligne continue jaune en continuité du marquage de rive à partir du signal R.24 (feu rouge clignotant), jusqu'à la hauteur du R.24 opposé.

Aujourd'hui, aucun dispositif spécifique n'est prévu et l'usage de signaux non réglementaires est soumis à l'autorisation de la DSCR. Dans ce cadre, le gestionnaire de voirie pourrait, par exemple, envisager l'expérimentation d'un panneau d'indication et/ou de compléter par un marquage en croisillons sur le PN (marquage couramment utilisé dans les autres pays européens).

2) L'adjonction de signalisation dynamique commandée à partir de la détection de file d'attente et d'arrivée du train, (le cas échéant par PMV -panneau à message variable-), telle que celle qui est implantée au PN 71 de Millau, mais hors d'état de fonctionner au moment de l'accident du 24 novembre 2004.

Une expérimentation est en cours pour l'utilisation du panneau A7 (passage à niveau muni de barrières) sur PMV dans le cadre de la sécurisation de PN.

3) Une zone de dégagement, interdite à la circulation à l'arrêt et au stationnement, peut être créée pour permettre aux véhicules arrêtés sur la plate-forme ferroviaire de se dégager à l'annonce de la fermeture du PN.

Lorsque le risque s'avère plus élevé, l'adjonction d'un panneau dynamique, avec un texte tel que « dégager la voie ferrée », déclenché par l'arrivée d'un train, peut augmenter l'efficacité du système.

4) La mise en place d'un feu sur une ou plusieurs entrées ou sur l'anneau d'un giratoire a pour but de dégager la file d'attente du giratoire avant qu'elle ne remonte sur la voie ferrée, en arrêtant la circulation prioritaire.

Lors d'aménagements à proximité de passages à niveau la sécurité doit être une priorité. Une concertation préalable entre tous les partenaires doit être organisée.

L'Ingénieur Général des Ponts et Chaussées,
Président de l'Instance de coordination de la politique nationale
d'amélioration de la sécurité des passages à niveau



Claude LIEBERMANN