

Paris, le - 4 OCT. 2012

Le Directeur général délégué

Monsieur Claude AZAM
Directeur du BEA-TT
Ministère de l'Ecologie, du Développement
Durable et de l'Energie
Tour Pascal A
92055 LA DÉFENSE CEDEX

Monsieur le Directeur,

Par courrier du 27 juin 2012, vous avez adressé à Réseau ferré de France le rapport d'enquête technique sur la collision entre un TER et un ensemble routier survenue le 12 octobre 2011 sur le passage à niveau n°11 à Saint-Médard-sur-Ille.

Vous avez invité Réseau ferré de France à faire connaître les suites qu'il entend donner à la recommandation R1 le concernant et contenue dans ce rapport. J'ai bien noté que la réponse de RFF sera rendue publique avec votre rapport sur le site internet du BEA-TT.

Recommandation R1 (RFF, Département d'Ille-et-Vilaine, Commune de Saint-Médard-sur-Ille, Préfecture d'Ille-et-Vilaine) : « *Achever, dans les délais les plus rapides, la mise en œuvre des mesures de sécurisation du passage à niveau n°11 annoncées en novembre 2011, notamment l'installation de radars permettant de détecter les franchissements indus des feux R24 clignotant au rouge et l'éloignement du passage à niveau du débouché de la voie communale n°10 sur la RD106 . »*

Les différents travaux de sécurisation relèvent de plusieurs maîtres d'ouvrage liés aux différents domaines de compétence concernés.

Le programme des travaux de sécurisation du passage à niveau et de ses abords, tels qu'annoncés en novembre 2011 par RFF, le Département d'Ille-et-Vilaine et la commune de Saint-Médard-sur-Ille, et qui s'inspire très largement du rapport du BEA-TT de décembre 2009 était le suivant :

- élargissement de la RD106 aux abords du passage à niveau ;
- platelage du passage à niveau élargi et rénové ;
- aménagement du trottoir côté halte ferroviaire pour faciliter les cheminements des piétons ;
- déplacement des installations de sécurité (moteur d'une barrière et feux de type R24) ;

Réseau ferré de France exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers. Vous disposez auprès de RFF d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant.

- installation de deux panneaux de danger de type A7 équipés de feux clignotants orange R1 en pré-signalisation du passage à niveau ;
- pose d'un dispositif LED au sol de chaque côté du passage à niveau ;
- installation d'un feu R24 supplémentaire et modification du fonctionnement de l'ensemble de ces feux (alternance de clignotements) dans le cadre de la mise en place par l'Etat de radars de franchissement de passage à niveau ;
- suppression du carrefour entre la RD 106 et la voie communale n°10 à proximité du passage à niveau ;
- réalisation d'un nouveau parking mitoyen de la halte ferroviaire.

L'essentiel des travaux sous maîtrise d'ouvrage de RFF est terminé depuis le mois de mars 2012. Ils ont consisté à :

- déplacer le moteur de la barrière et les feux R24 du passage à niveau situés côté Guipel ;
- élargir le platelage et mettre en place un revêtement caoutchouteux ;
- reprendre les trottoirs de chaque côté du passage à niveau, avec largeur conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité pour les personnes à mobilité réduite là où cela était possible (trottoir du côté de la halte ferroviaire) ;
- mettre en place les contacts secs à disposition des services de l'Etat pour la mise en service des radars de franchissement.

Par ailleurs, la faisabilité de mise en service d'un radar de franchissement a été validée par les services de l'Etat, pour chaque côté du passage à niveau de Saint-Médard-sur-Ille, le 17 février 2012. Le bon fonctionnement de ces nouveaux radars, physiquement installés mais non opérationnels, est lié à des modifications à apporter à la signalisation ferroviaire.

L'installation d'un feu R24 supplémentaire associée à une modification du fonctionnement du clignotement de ces feux (en alternat) a demandé des études spécifiques pour supprimer un « trou d'éclairage ». Les études de principe ont été finalisées en mai 2012 pour en permettre une déclinaison locale. Les travaux ferroviaires correspondants ont été achevés à Saint-Médard-sur-Ille le 14 septembre 2012 et permettront aux services de l'Etat de tester et d'activer le fonctionnement de ces radars.

Pour ce qui concerne les autres travaux visant à l'éloignement du passage à niveau du débouché de la voie communale n°10, ceux-ci relèvent de la compétence du Département d'Ille-et-Vilaine et de la commune de Saint-Médard-sur-Ille auxquels notre entreprise devra être associée.

Au-delà des travaux d'aménagement entrepris sur ce passage à niveau, RFF s'étonne que ce rapport n'intègre pas de recommandations formelles en matière de conduite de véhicules routiers, et plus particulièrement de véhicules routiers lourds de transport de marchandises ou de personnes, tant la bonne application des règles et comportements à observer lors de franchissement des passages à niveau apparaît primordiale dans l'objectif de lutte contre les accidents de passage à niveau.

Le rapport technique mentionne pourtant que « *la cause directe et immédiate de l'accident est l'arrêt de l'ensemble routier sur le passage à niveau au moment où les demi-barrières l'équipant s'abaissaient, suivi d'une absence de redémarrage immédiat en marche avant. Cet arrêt est la conséquence d'une réaction inappropriée du conducteur de l'ensemble routier (...)* ». Il convient de rappeler que les accidents aux passages à niveau sont, dans la très grande majorité des cas, liés à des comportements inadaptés des usagers de la voirie routière. Cette situation se vérifiant à nouveau dans le cas présent, mais avec des éléments contextuels très spécifiques (statut de polyvalence du conducteur, état de fatigue présumé...) qui mériteraient de faire l'objet d'actions ciblées relevant de la compétence des gestionnaires routiers et des responsables de la sécurité routière.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Alain QUINET