

Madame la députée,

Le réseau ferré national compte plus de 15 000 passages à niveau sur les lignes ouvertes à la circulation des trains. Les accidents aux passages à niveau sont la deuxième cause de tués sur le réseau ferré national. Des accidents, tels que celui d'Allinges en 2008 et celui de Millas en décembre 2017, nous le rappellent douloureusement.

En effet, les accidents aux passages à niveau présentent des caractéristiques particulières, qui tiennent au fait qu'un passage à niveau est un carrefour aux caractéristiques particulières. Si les accidents aux passages à niveau sont rares (les décès aux passages à niveau représentent 1 % des tués sur la route), ils sont malheureusement souvent graves et spectaculaires. Ainsi, une collision entre un train et une voiture est mortelle pour l'automobiliste quasiment une fois sur deux, tandis qu'en comparaison 5 % des accidents de la route sont mortels. Par ailleurs, dans 99 % des cas, les causes de ces accidents sont liées à un non-respect du code de la route par les usagers de la route.

Depuis plusieurs années, des plans de sécurisation des passages à niveau ont été mis en place (plan Gayssot en 1998, plan Bussereau en 2008, plan Cuvillier en 2014). Ils s'articulent autour des thématiques suivantes : mieux identifier les risques liés aux passages à niveau, au plan local et au plan national ; réaliser des aménagements de sécurité, voire supprimer les passages à niveau les plus problématiques ; mener des actions de prévention ; piloter la mise en œuvre de la politique de sécurisation, au niveau national et régional.

La sécurisation des passages à niveau est une politique qui mobilise une grande diversité d'intervenants, chacun sur son champ de compétences, et de manière coordonnée : gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure routière, professionnels du transport, collectivités, État.

Malgré cette mobilisation et la mise en œuvre des mesures issues des plans précités, on constate depuis plusieurs années une relative stabilisation du nombre d'accidents aux passages à niveau. La suppression ou la sécurisation par des aménagements appropriés des passages à niveau identifiés comme prioritaire se poursuit. Plusieurs expérimentations ont été engagées par SNCF Réseau ainsi que par certains gestionnaires de voiries pour tester de nouveaux modes de sécurisation. Il apparaît donc utile de réinterroger la politique de sécurisation des passages à niveau au regard des actions déjà menées, des causes identifiées des accidents, et des nouvelles solutions envisageables.

.../...

Madame Laurence GAYTE
Députée
Assemblée nationale
126, rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

Par conséquent, j'ai décidé de vous confier une mission visant à formuler des propositions permettant d'améliorer la sécurisation des passages à niveau. Il s'agira notamment de :

- dresser le bilan des actions mises en œuvre dans les plans d'actions successifs en identifiant celles qui apparaissent le plus efficaces ;
- évaluer les dispositifs existants (ex : outils de connaissance du risque, pilotage et suivi des améliorations, travaux universitaires, contrôle des ouvrages, etc.) ;
- réaliser un panorama des options retenues à l'étranger et notamment des solutions ayant démontré leur efficacité en termes de réduction de l'accidentalité, en faisant apparaître différences et similitudes des obligations réciproques des différents gestionnaires d'infrastructures ainsi que les modes d'exploitation retenus pour chacun d'eux ;
- analyser les principales causes des accidents récents survenus sur les passages à niveau afin de cibler les propositions d'action ;
- identifier les leviers (y compris juridiques ou financiers) et les acteurs à mobiliser pour améliorer la sécurisation des passages à niveau et proposer les actions opérationnelles à mettre en œuvre, en tenant compte de leur efficacité et de leur coût.

Dans le cadre de ces travaux, vous veillerez à prendre en compte le rôle et les compétences respectifs des acteurs concernés, en identifiant les mesures qui relèvent de chacun d'entre eux. Par ailleurs, vous pourrez en particulier identifier les bonnes pratiques en matière de coordination des acteurs, mises en œuvre dans certains territoires et qui pourraient, le cas échéant, utilement être déployées plus largement. Vous prendrez également en considération l'articulation entre les améliorations pouvant relever du strict domaine ferroviaire et les questions qui mettent en jeu des aspects relevant de la sécurité routière et du respect du code de la route par ses usagers.

Vous vous appuyerez, pour votre mission, sur les travaux menés au sein de l'instance nationale de suivi des passages à niveau, instance de travail partenariale qui coordonne les actions des intervenants concernés, qui actualise deux fois par an la liste des passages à niveau inscrits au programme de sécurisation national, et qui propose des mesures d'amélioration des politiques menées. Vous pourrez également vous appuyer sur les analyses menées par SNCF Réseau, notamment quant à l'efficacité des dispositifs qui font aujourd'hui l'objet d'expérimentation. Vous pourrez enfin vous appuyer sur les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), de la délégation à la sécurité routière (DSR), de la direction générale des collectivités locales (DGCL), ainsi que sur le conseil général de l'environnement et du développement durable.

Je vous remercie de bien vouloir me présenter le rapport issu de vos travaux dans un délai de quatre mois à compter de la présente lettre de mission.

Un décret vous nommera, en application de l'article L.O. 144 du code électoral, parlementaire en mission auprès de Mme Elisabeth BORNE, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.

Je vous prie d'agréer, Madame la députée, l'expression de mes respectueux hommages.


Edouard PHILIPPE