

# 16 propositions pour éviter les accidents de passages à niveau ou réduire leurs conséquences

131-19

Extrait du site : [www.securite-routiere-plus.com](http://www.securite-routiere-plus.com)

Jacques ROBIN

**1 → Feu rouge FIXE.** La principale solution : adopter, comme dans TOUTES autres signalisations de prescription (routière, fluviale, ferroviaire, la SNCF, le métro), **le rouge fixe et non le rouge clignotant**. Adopter ce rouge fixe dans la configuration que l'automobiliste est habitué à trouver tous les jours : un bloc constitué de trois emplacements de feux, comme les feux tricolores des carrefours : l'approche du train allume l'orange 4 secondes, puis le rouge fixe : **La convention de Vienne le prévoit et le permet (article 33)**. Il faut donc de toute urgence, modifier l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR)



**2 → Signalisation de position** Réaliser à l'endroit du PN lui-même, une signalisation de position efficace en répétant les feux à gauche et sur portique au dessus de la chaussée et en associant un panneau A8 représentant une locomotive qui parle visuellement aux automobilistes.



**3 → Signalisation avancée** (50 à 150 m avant le PN). Mettre en place sur la route une bonne signalisation avancée en utilisant le panneau A8 plus parlant (représentant une locomotive) et non le panneau A7 (barrière de champ !)

**La signalisation doit indiquer la nature du danger, or le danger c'est le train, pas la barrière.**

Le panneau barrière est dans la Convention de Vienne (panneau A25) mais l'article 3b de la Convention permet de déroger à titre expérimental.

En plus, associer le panneau feux tricolore.

L'IISR devra modifier ces points 2 et 3.

**4 → Passage en slalom.** Rendre impossible le passage en slalom à gauche. Pour cela réaliser un îlot central séparateur en bordures hautes, (photo en 1 ci-dessus) c'est fait parfois, il faut le faire bien et partout. Acheter du terrain s'il le faut : municipalités et Conseils départementaux.

**5 → Double barrière.** Placer une double barrière pour empêcher de passer à gauche, surtout pour les motos.



**6 → Ligne d'arrêt.** Marquer une large ligne d'arrêt transversale blanche 5 mètres avant les feux : ligne de 50 cm de large, bien visible et suffisamment prescriptive soit continue (photo en 1 ci-dessus) soit en tireté : par exemple traits de 80 cm de long espacés de 20 cm, ou traits de 60 cm de long espacés de 15 cm. Une telle ligne existe à l'étranger et **la convention de Vienne le permet (article 27)**. **Il faut donc modifier de toute urgence l'IISR**

**7 → Véhicule bloqué sur la voie.** Installer un radar sur le PN afin d'informer les conducteurs de train, 1 ou 2 km à l'amont, de la présence d'un véhicule sur la voie. Cette mesure est proposée aussi dans le Rapport de Laurence Gayte et par le Sénat.

**8 → Les ratés de fermeture et les déshuntages.** Informer le conducteur du train, des ratés de fermeture par plusieurs signalisations lumineuses réparties le long de la section d'un ou deux kilomètres précédant le P.N. afin qu'il sache si le feu s'est bien mis au rouge sur la route et si la barrière est bien descendue, si la pédale d'annonce a bien shunté. Ces déshuntages et ces ratés de fermeture arrivent très rarement, donc un tel ralentissement est très acceptable.





## ← 9 -- Vitesse d'approche maximale

Fixer pour chaque PN une vitesse d'approche maximale des trains à une valeur déterminée par la distance de freinage possible selon la distance de

**10** → **Voie ferrée en dévers.** Placer des panneaux de signalisation informant les conducteurs de poids-lourd du dos d'ânes de la voie routière provoqué par la voie ferrée si elle est en dévers.



**11** → **Casser la barrière si urgence.** Bien signaler, à l'intention des conducteurs piégés sur la voie entre les deux barrières, que la barrière est cassable et qu'ils peuvent continuer à rouler en cassant la barrière. Des accidents ont lieu fréquemment du fait que le conducteur n'osait pas casser la barrière pour avancer.

**12** → **Masques à la visibilité.** Supprimer les masques à la visibilité aux abords des passages à niveau (végétation, immeubles), même pour les passages à niveau munis de barrières car des ratés de fermeture existent et des optimistes qui passent en slalom aussi.



**13** → **PN non protégés.** Pour les passages à niveau non protégés (sans feu, sans sonnerie et sans barrière) soit les équiper sans délai au moins de feux rouges fixes (ceux prévus au **point N°1**), puis de barrières dans un deuxième temps, soit rendre l'approche en amont "interdite sauf riverains" pour les passages à niveau très peu fréquentés.



**14** → **Valises dans les filets.** Proscrire le placement des valises lourdes et dures dans les filets supérieurs, afin d'éviter que ces valises tombent et tuent les passagers en cas d'accident (ou de freinage brusque) de passages à niveau (c'est arrivé !).



**15** → **Lettre aux gestionnaires de voirie.** Lettre des Préfets aux maires et Présidents de Conseils Départementaux leur rappelant de mettre en place une bonne signalisation avancée et de position, doublée à gauche et conforme à l'IISR.

**16** → **Accepter les retards pour les transports d'enfants.** Pour les transports collectifs d'enfants, informer les parents et les établissements scolaires que la prudence prime sur le respect des horaires et qu'il ne faut pas reprocher aux conductrices ou conducteurs d'arriver en retard. L'afficher en gros sur la vitre latérale près de la porte, pour être lu de l'extérieur.