

La lettre à Dorothée du 16 avril 2025

Bonjour,

Vous l'aurez compris, Dorothée c'est vous, vous qui lisez ces lignes : expert en sécurité routière de divers services, ou d'association, expert indépendant, ou simplement intéressé par le sujet.

Le 17 mars 2025, à un passage à niveau, la voiture autoécole de deux militaires s'est trouvée immobilisée sur le passage à niveau, de longues secondes, entre les deux barrières fermées et a été fracassée par le train, 2 morts.

La presse relate que « *le conducteur du train avait vu, au loin, le véhicule stationné sur le passage à niveau, à l'arrêt. Il avait klaxonné et freiné, mais n'avait pu éviter le choc. Une enquête devra déterminer les raisons pour lesquelles le véhicule s'est retrouvé immobilisé sur le passage à niveau* ».



Déterminer les raisons ? c'est a priori assez évident : la barrière de sortie, qui venait de se fermer devant lui, l'empêchait d'avancer alors qu'il avait réussi à entrer en passant sous la première barrière en cours de fermeture comme le font souvent beaucoup d'automobiliste, il ne pouvait donc plus ni avancer, ni reculer : il était bloqué entre les deux barrières, ou plutôt il se croyait bloqué et il ne pouvait imaginer qu'il puisse se donner le droit de casser la barrière en avançant de force, "ça ne se fait pas, c'est coûteux une barrière !".

Il a donc attendu figé, laissant le sort décider à sa place, sans l'influencer, ou en imaginant que peut-être le train pourrait s'arrêter, ou qu'il aurait la place pour passer derrière lui : dans de telles situations de courte durée, les raisonnements sont faillibles, erratiques.

À la fin du texte vous trouverez un exemple en 3 photos que j'ai pris sur une vidéo où l'on voit un camion, bloqué sur un passage à niveau, l'encombrant totalement mais essayer d'avancer millimètre par millimètre, au maximum près de la barrière, pendant plusieurs secondes en voyant pourtant bien le train arriver, mais « surtout sans toucher la barrière ( ! ) », puis se faire percuter violemment en mille morceaux par le train, conducteur mort..

Sur certains passages à niveau, depuis quelques années, l'information est donnée aux conducteurs que la barrière est cassable mais sur les exemples que j'ai vus cette information est écrite en tous petits caractères peu lisibles, mais surtout, le message est insuffisant : "barrière cassable", alors qu'il eut fallu écrire « Vous êtes bloqués ? Avancez en cassant la barrière », c'est vite compris et ça se lit en moins de 2 secondes.



Revenons un instant à la raison pour laquelle il ne s'est pas arrêté au feu rouge clignotant, ben voyons, tous les conducteurs savent que clignotant signifie seulement qu'on « attire leur attention sur un danger particulier » c'est ÉCRIT comme ça dans le code (art 412-32) et 98 % des conducteurs connaissent leur code et savent que c'est au feu rouge FIXE qu'on s'arrête (art 412-32) et pas au clignotant. D'ailleurs, la SNCF, sur ses lignes utilise le rouge fixe pour arrêter ses trains, de même que le métro, de même que, disons... partout. Peut-être qu'enfin, un jour, on mettra des rouges fixes aux passages à niveau.

Quelques jours plus tard, le 26 mars à Péronnas, cette fois-ci c'était un piéton, la quarantaine, à trottinette, qui est tué par un train : il a franchi les barrières du passage à niveau alors qu'elles étaient baissées. (PJ5). Le drame s'est produit sous les yeux de plusieurs personnes, piétons ou automobilistes, qui étaient arrêtés devant les barrières fermées et aussi sous les yeux du garde barrière. Beaucoup de piétons sont tués ainsi, par optimisme, ou en minorant la vitesse potentielle du train.

Pour un accident similaire (à Wavrin en 2016) la SNCF a été poursuivie en justice et une amende de 225 000 euros vient d'être requise pour la SNCF, 8 ans après l'accident. Au moment de l'accident, les barrières du passage à niveau étaient baissées pour les voitures, mais les parents de l'ado tué estiment que l'interdiction de passer pour les piétons était mal indiquée.

Il est vrai qu'il est difficile de convaincre un piéton de passer alors qu'il estime que le train est assez loin et qu'il est agile et qu'il peut donc passer. La parade est de disposer, à l'intention des piétons, une signalisation très FORTE destinée à frapper l'esprit, et une explication claire leur rappelant que le train circule vite et ne peut pas s'arrêter. Par exemple, un des deux panneaux ci-dessous représentant un piéton désarticulé.



## Exemple tiré d'une vidéo

Le conducteur est resté 17 secondes sur le PN de peur de casser la barrière

