

Analyse des 10 mesures proposées par Madame Borne Ministre des transports pour l'amélioration de la sécurité des passages à niveau (et analyse de quelques autres idées)

Jacques ROBIN expert en accidentologie
ingénieur en infrastructure routière

10 mai 2019

Mes commentaires sont en italique pour chaque mesure

Mesure n °1 : Réaliser un diagnostic de chaque passage à niveau.

Bonne mesure - Côté voirie : il faut pour cela un œil neuf et un protocole.

Ce "diagnostic" c'est ce qui est fait spontanément par les services responsables de la voie concernée, ils connaissent leurs PN, ils y passent souvent et sont censés juger de la dangerosité et corriger, mais tant qu'il n'y a pas eu d'accidents ils pensent que c'est bien fait, en particulier la signalisation amont. Il faut que ce soit un œil neuf et qu'il dispose d'un protocole établi à l'échelon national, même très très simple : liste des points concernant l'aménagement et la signalisation, exemples photos de cas dangereux et de de cas bons. "Œil neuf" impose que par département ou par zone interdépartementale, un ingénieur soit chargé de cela et qu'il examine seul, tous les PN car une "commission" qui irait sur le terrain bâcle toujours l'examen.

- Côté voie ferrée, il faut d'abord améliorer les principes avant de les appliquer dans un diagnostic, par exemple de mettre des boucles ou des radars indiquant un kilomètre avant, au mécanicien du train, qu'il y a un véhicule sur le passage à niveau.

Mesure n °2 : caméras de vidéo-protection à certains passages à niveau pour repérer des comportements jugés à risques. *Bonne mesure. Non pas pour verbaliser mais pour connaître et d'analyser les différents comportements mais si leur présence est visible et connue cela faussera les résultats.*

Mesure n °3 : Renforcer le niveau de sanction pour un franchissement illégal de passage à niveau. Une augmentation du nombre de radars de franchissement des passages à niveau est à l'étude. "98% des accidents aux passages à niveau sont dus à un non-respect du code de la route" rappelle le ministère.

Si personne ne constate l'infraction, comme c'était le cas jusqu'à présent, cela ne servira à rien d'augmenter le niveau des sanctions, une amende de 4ème classe (135 €) suffit largement si elle est appliquée. Maintenant les radars pourront constater.

*Mais l'automobiliste est-il responsable de la raison de son franchissement qui est dû à une mauvaise signalisation, en l'occurrence le clignotement du feu rouge qui est inadapté, mal compris et est la cause des franchissements et des accidents : **peut-on punir l'automobiliste de la faute du gestionnaire ? Dans l'état actuel d'utilisation du feu clignotant, il est exclu de verbaliser.***

Mesure n °4 : Expérimenter, au niveau local, une baisse de 20 km/h en amont de certains passages à niveau par rapport à la vitesse maximale actuellement en vigueur.

Non, illusion : les gens n'obéissent plus aux panneaux de limitations de vitesse ponctuels, il est hautement préférable de BIEN INFORMER à l'amont plutôt que d'imaginer benoîtement qu'un panneau de limitation de vitesse sera respecté par 100% des automobilistes. Mettre en place une bonne signalisation avancée (150 m avant), sur la voie routière et la doubler à gauche. Utiliser le panneau A8 représentant une locomotive et non le panneau A7 qui représente une entrée de champ. (photos de ma proposition N°3 jointe)

Mesure n °5 : Intensifier le thème "passage à niveau" lors des sensibilisations en milieu scolaire et lors des formations au permis de conduire.

Non pour le milieu scolaire. Le temps est réduit, mieux vaut l'utiliser à des idées de prudence et de respect. Déjà le minimum souhaitable est expédié, souvent bâclé beaucoup trop succinctement,

Mesure n°6 : Informer les usagers sur la localisation des passages à niveau via leurs GPS.

Cette mesure se rapproche d'une des propositions de 2018 du sénat qui allait dangereusement beaucoup plus loin et imposait aux véhicules de transport collectif de voyageurs d'être équipé d'un système (donc GPS) qui permette aux conducteurs de connaître en temps réel le passage des trains sur les différents passages à niveau, ce qui présentait le grave danger que le conducteur de car aurait tendance à s'abstenir de faire attention et de ralentir aux passages à niveau, lorsque la machine ne lui dirait pas d'un train arrive !"

La mesure N°6 de Mme la Ministre se limite à informer les usagers par GPS sur la localisation des passages à niveau mais sans obliger les conducteurs à écouter ou à être équipé de GPS.

Mesure n°7 : Détourner les transports collectifs des itinéraires comprenant des PN.

Non, à oublier. Ce n'est pas faisable, souvent impossible car il est rare qu'il y ait un passage inférieur ou supérieur dans la même zone géographique proche.

Mesure n°8 : Lancer des expérimentations sur les infrastructures pour améliorer la visibilité et la sécurité des passages à niveau (signalisation lumineuse et marquage au sol plus visible)

Ah ! OUI ! Mais VITE et BIEN ! :

*- 1- **VITE** remplacer le feu rouge clignotant par un feu rouge fixe car le feu rouge clignotant est compris comme "vous pouvez passer avec prudence". Il est même probable que beaucoup d'automobilistes pensent que le feu rouge clignotant est là pour prévenir que la barrière va se fermer, donc ils surveillent la barrière, un peu comme le feu orange des carrefours de rues qui annonce que le feu va passer au rouge. Dans toutes les autres configurations routière, fluviales, métro et ferroviaire c'est le rouge fixe qui est utilisé pour l'arrêt : la SNCF l'adopte pour ses trains.*

Le feu rouge clignotant est contre nature, c'est définitivement enraciné dans la tête des automobilistes, et l'entêtement des autorités de vouloir modifier la tête des automobilistes plutôt que de bien faire est coupable. Inversement, le feu rouge fixe est bien compris et bien respecté. La convention de Vienne permet l'utilisation du feu rouge fixe (article 33).

*- 2 – **BIEN** définir la ligne blanche transversale, et pas faire la même erreur qui a été faite pour la ligne des passages piétons qui est homéopathique et peu visible : on gagne peu de peinture et on perd l'essentiel, il faut que cette ligne soit bien visible : largeur 50 cm et soit continue, soit des traits de 80 espacés seulement de 20 cm. La convention de Vienne permet une telle ligne continue aux passages à niveau (art 27)*

Mesure n°9 : Accélérer le plan d'automatisation des passages à niveau à croix de Saint-André

(sans barrière) en augmentant de 30% le nombre de passages à niveau traités par an.

Oui mais dans l'immédiat, sans attendre les demi-barrières il convient de les équiper sans délai de feux rouges ou , pour beaucoup, rendre l'approche en amont "interdite sauf riverains".

Mesure n°10 : Renforcer le pilotage national de la politique de sécurité des passages à niveau à travers la création d'une commission nationale des PN et de commissions départementales.

Non - Les commissions se sont révélées jusqu'à présent absolument inefficaces : c'est fait pour se donner bonne conscience et dire à l'opinion qu'on s'en occupe, il faut "1" cerveau et un seul, qui dise ce qu'il faut faire, au besoin en lançant une expérimentation.

Bonne mesure manquante proposée par Laurence Gayte et non retenue :

*La mise en place d'un "système complémentaire de **détection d'obstacle en temps réel, visant à freiner ou à arrêter un train**". Le sénat l'avait également proposé en juin 2018 équiper les trains d'un dispositif permettant de connaître en temps réel la présence d'obstacles sur le ou les passages à niveau. Cela est également détaillé dans la proposition 5 ma liste : "Installer un système de radar pour informer à l'amont les mécaniciens de train de la présence d'un véhicule sur la voie.*

14 Bonnes mesures manquantes dans les 16 mesures proposées par Jacques ROBIN dans le site www.securite-routiere-plus.com (dont 2 sont dans la liste de Mme la Ministre des Transports).

- remplacement du feu rouge clignotant par un feu rouge fixe – ligne d'arrêt marquée au sol – Panneau A8 (locomotive) au lieu du A7 (barrière) – information du mécanicien 1 km avant si raté de fermeture ou si véhicule bloqué sur la voie – imposer une vitesse d'approche maximale pour chaque PN – Informer les automobilistes qu'il est possible de casser la barrière – supprimer les masques à la visibilité – etc.

À noter une analyse pertinente d'Anne Lavaud sur Franceinfo : "les accidents aux passages à niveau sont généralement liés à "l'impatience et la routine. Quand on passe systématiquement tous les matins, tous les soirs à un passage à niveau et qu'on ne croise jamais un train, on est convaincu qu'on ne croisera jamais de trains. Il faut lutter contre cette force de "l'habitude" (mon commentaire JR : c'est ce qu'il s'est passé à Millas)