



SÉCURITÉ ROUTIÈRE AUX PASSAGES À NIVEAU

30 décembre 2015

SOMMAIRE

01. LES CHIFFRES

02. TYPES DE PASSAGES À NIVEAU

03. L'ACCIDENTOLOGIE

04. PLAN D'ACTION

05. LES RÈGLES DE FRANCHISSEMENTS

06. COMMENT RÉAGIR EN CAS DE SITUATION DÉGRADÉE

07. LES SANCTIONS

08. RETOUR D'EXPÉRIENCES ACCIDENTS OU QUASI-ACCIDENTS

09. EN CONCLUSION

10. VIDÉOS / COORDONNÉES GPS

LES CHIFFRES

QUELQUES CHIFFRES

18 000 passages à
niveau en France

875 en Normandie

PAR CATÉGORIE

72 passages à niveau
sur les Routes
Nationales

5 656 passages à
niveau sur les Routes
Départementales

12 113 passages à
niveau sur les Voies
Communes

TYPES DE PASSAGES À NIVEAU

Passages à niveau avec barrières automatiques



Equipement (en plus des barrières) :

- une sonnerie
- deux feux rouges (au moins) de part et d'autre de la chaussée

La signalisation lumineuse et sonore est déclenchée à l'approche du train :

- feux rouges clignotants et sonnerie seulement quelques secondes avant le passage du train

Abaissement des barrières après quelques secondes puis arrêt des sonneries

TYPES DE PASSAGES À NIVEAU

Passages à niveau avec barrières manuelles (gardés)



Il existe encore des passages à niveau gardés, lorsque la traversée dépasse 24 mètres ou si la vitesse des trains est $>$ à 200km/h. Le plus souvent, ils sont équipés de barrières ou demi-barrières, manœuvrées par des agents SNCF.

L'agent de la SNCF ferme les barrières à l'annonce des trains si le passage à niveau est pourvu d'un dispositif d'annonce, ou 5 minutes avant l'heure normale de passage du train.

TYPES DE PASSAGES À NIVEAU

Passages à niveau sans barrière, dit à Croix de Saint André



Les passages à niveau sans barrière, pour lesquels les trafics sont les plus faibles, sont en général équipés :

- de Croix de Saint André implantées à droite de la chaussée
- ou, pour les trafics plus importants d'une Croix de Saint André et d'un stop

TYPES DE PASSAGES À NIVEAU

Passages à niveau piétons



Certains passages à niveau sont réservés aux piétons. Ils sont franchis sous la responsabilité des utilisateurs. S'ils sont équipés de portillons, ceux-ci ne sont pas fermés à clé mais sont équilibrés à la fermeture (fermeture sous l'effet de la gravité). Ils peuvent également être équipés de barrières fixes en chicane qui indiquent aux piétons la présence d'un danger.

TYPES DE PASSAGES À NIVEAU

Passages à niveau privés



Certains passages à niveau sont privés. Ils n'appartiennent pas à la SNCF.

Cette catégorie regroupe des passages à niveau, quel que soit leur équipement, dont l'usage est réservé aux propriétaires du passage à niveau.

(Photo : ligne privée Toucy Ville)

L'ACCIDENTOLOGIE

Chaque année, ces points de croisement entre la route et la voie ferrée sont à l'origine de 100 collisions en moyenne pouvant entraîner des blessures graves ou des décès.

Chaque jour en France, environ 16 millions de véhicules et 450 000 trains franchissent un passage à niveau.

En 2014, on a enregistré :

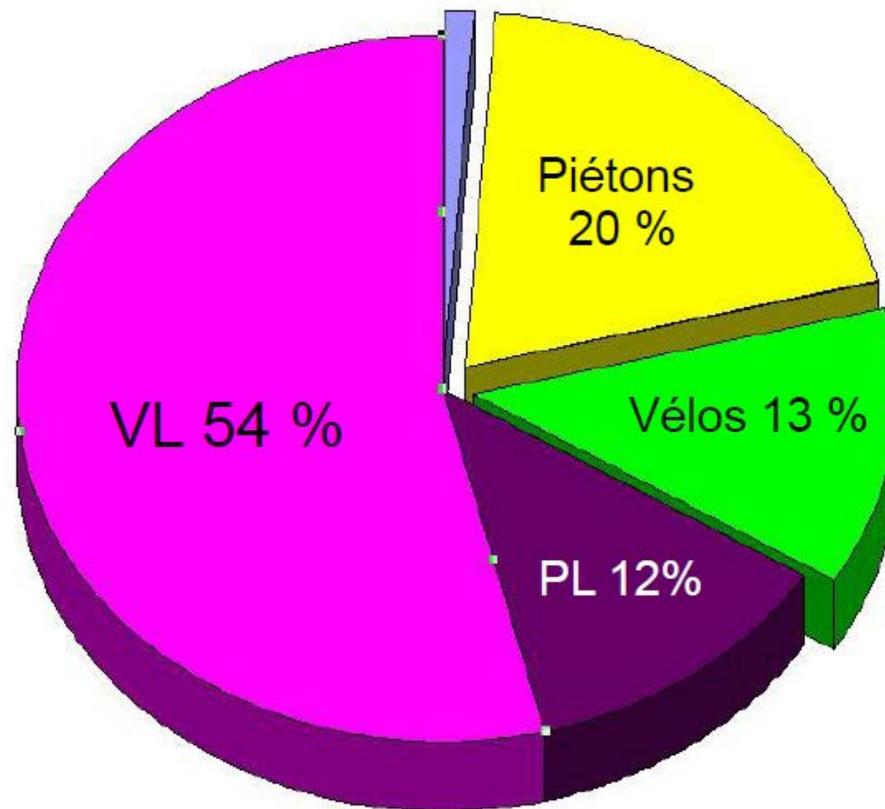
100 collisions avec un train

25 tués, dont 10 piétons

17 blessés graves

L'ACCIDENTOLOGIE

Impliqués dans les collisions avec un train



PLAN D'ACTION

Les 7 actions menées par SNCF Réseau pour renforcer la sécurité aux passages à niveau

1/ Supprimer les passages à niveau prioritaires (qui concentrent une grande partie des accidents) en construisant un ouvrage dénivelé (pont ou souterrain sur ou sous la voie ferrée).

2/ Améliorer la sécurité des passages à niveau ayant des incidents répétés, après diagnostic avec le gestionnaire routier, essentiellement en cherchant à améliorer la visibilité, la lisibilité des passages à niveau

3/ Supprimer les « petits » passages à niveau (avec des trafics faibles) en créant une route de déviation sur un ouvrage déjà existant.

4/ Faire de la prévention pour rappeler les règles de bonne conduite à respecter

5/ Développer la sanction par le biais du contrôle sanction automatique (radar de franchissement et de radars vitesse) et de contrôles de police renforcés.

6/ Expérimenter de nouveaux équipements et dispositifs pour améliorer la sécurité dans le cadre de l'Instance Nationale Passage à niveau

7/ Ne pas créer de passage à niveau

RÈGLES DE FRANCHISSEMENTS

Loi : la priorité absolue est reconnue au chemin de fer par le code de la route et constitue le principe fondamental sur lequel repose la sécurité aux passages à niveau. Cette priorité s'explique par l'impossibilité pour un train de s'arrêter rapidement, en effet :

- Pour un train de marchandises à 30km/h, il faut compter un distance d'arrêt de plus de 80 mètres
- Pour un TER à 110km/h : autour de 600 mètres
- Pour un TGV à 300km/h : autour de 3200 mètres

Le passage à niveau doit être franchi en 7 secondes maximum.



RÈGLES DE FRANCHISSEMENTS

La Signalisation

● Passage à niveau avec barrières ou demi-barrières



Barrières
à fonctionnement
manuel



Ligne électrifiée située
à moins de 6m au-dessus
de la chaussée



Signal
avancé



Signal
de position

Demi-barrières à fonctionnement automatique

● Passage à niveau sans barrières



Passage à niveau sans
barrières ni demi-barrières



Obligation de s'arrêter
si le feu rouge clignote



Obligation de marquer l'arrêt
avant de traverser les voies



COMMENT RÉAGIR EN CAS DE SITUATION DÉGRADÉE

- **Dégager** le véhicule en enfonçant la barrière
- Et/ou **évacuer** toutes les personnes présentes dans le véhicule
- **Alerter** en utilisant le téléphone du passage à niveau ou en appelant le 112.



Les barrières des passages à niveau sont conçues pour être facilement brisées en cas de nécessité.

LES SANCTIONS

L'Etat demande tous les ans à SNCF Réseau une liste des passages à niveau où renforcer les contrôles

Passer au feu rouge clignotant est passible :

- d'un retrait de **4 points** sur le permis
- et d'une amende de **135 €**



RETOUR D'EXPÉRIENCES ACCIDENTS OU QUASI-ACCIDENTS

Ligne Paris Le Havre, passage à niveau 49 à Pavilly, le 28 novembre 2013 :

- Vitesse ferroviaire : 140 km/h
- Le transporteur s'est perdu et a suivi les indications du GPS
- Le conducteur a utilisé le téléphone du passage à niveau
- Un train a été arrêté d'urgence

Mise en place
de panneaux à
proximité



RETOUR D'EXPÉRIENCES ACCIDENTS OU QUASI-ACCIDENTS

Ligne Paris Le Havre passage à niveau 17 à Bonnière sur Seine, le 22 janvier 2015

- Vitesse ferroviaire : 140 km/h
- Le transporteur s'est perdu et a suivi les indications du GPS
- Le conducteur s'aperçoit qu'il se dirige vers un chemin de halage
- Il fait une marche arrière sur le passage à niveau
- Un train de Fret (vide) l'a percuté



De gros dégâts sur l'infrastructure.
Le conducteur du camion est légèrement blessé.

EN CONCLUSION

Dans les deux situations présentées, le conducteur routier a franchi un passage à niveau **non adapté à son convoi**

En cas de doute :

- **il ne faut pas franchir le passage à niveau**
- il faut appeler la SNCF (via le téléphone sur place) afin qu'elle applique une procédure spéciale de protection

VIDÉOS

<http://www.securite-passageaniveau.fr/herissons/>

COORDONNÉES GPS À TÉLÉCHARGER

<http://www.securite-passageaniveau.fr/les-coordonnees-gps/>