

## POSITION

### ***Réouvertures de lignes et Passages à niveau***

Depuis 2008 les lignes ferroviaires fermées à toute circulation publique depuis plus de 5 ans voient leur réouverture compromise sous prétexte de devoir au préalable y supprimer tous les passages à niveau (PN), une mesure un peu allégée depuis 2020. Ce délai de 5 ans est évidemment beaucoup trop court pour mener les études et les travaux nécessaires.

Depuis 2020 les responsables (généralement SNCF Réseau) s'appuient sur des calculs internes et sur un guide<sup>1</sup> créé par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) pour calculer la « criticité » de chaque PN, qui ne doit pas dépasser un certain seuil fonction du trafic routier et ferroviaire, de la vitesse des trains, et de l'environnement du PN. Cumulé avec la suppression systématique des PN non gardés, le respect de ce seuil est censé, selon l'EPSF, diviser par 10 le risque par rapport aux PN du reste du réseau.

Les remèdes pour respecter ce seuil peuvent être de baisser la vitesse des trains (par une signalisation ad'hoc imaginable sans pénaliser le train en sortie de gare par exemple), ou bien de modifier l'environnement du PN (visibilité, signalisation routière, etc.), ou bien encore, solution proposée la plupart du temps, de remplacer le PN par un ouvrage d'art dénivelé très coûteux (de l'ordre de 6 M€ par pont au minimum).

Le résultat est que les budgets explosent, ce qui enterre de nombreux projets de réouverture. Néanmoins la FNAUT considère que cette façon de procéder est abusive.

### **Un processus abusif sans fondement réglementaire**

Il n'a jamais existé de circulaire, de décret, ou encore moins de loi Bussereau à ce sujet, ***mais seulement un plan Bussereau (alors Secrétaire d'État chargé des Transports)***, donc un document politique, dépourvu, par lui-même, de conséquences juridiques. Il s'agissait d'un « plan de sécurisation des passages à niveau » en date du 20 juin 2008, qui suggérait, après l'accident au PN d'Allinges survenu le 2 juin 2008, d'adopter une position extrêmement contraignante en la matière, laquelle n'a été retenue par aucun texte juridique par la suite. C'était une « ambition » non une obligation. Cette position a profondément marqué les esprits et le résultat immédiat a été catastrophique : arrêt des études de réouvertures, ou empilement d'études supplémentaires....

---

<sup>1</sup> Selon le guide de l'EPSF, la suppression de certains PN n'est à examiner que si ces PN ont un risque supérieur à 0,005, calculé comme le produit de l'occurrence d'un accident (liée à la densité des trafics routier et ferroviaire), de sa gravité (liée à la vitesse des trains), et du contexte du PN (aménagement, visibilité, etc...), ou si la somme des PN de toute la ligne présente un niveau de risque supérieur à 0,00033 par kilomètre. Les formules de calcul sont détaillées ici : <https://www.securite-ferroviaire.fr/sites/default/files/reglementations/pdf/2023-11/INF-GUID-021-V2.pdf>

Ensuite RFF créa en 2011 en accord avec la DGITM un guide valable jusqu'en 2015 : « Etude de sécurité aux passages à niveau pour les projets de réouverture de ligne au trafic voyageurs ». Les études devaient dans un premier temps envisager la suppression de tous les PN. Au cas où cela aurait budgétairement compromis la réouverture, une étude de sécurité devait être conduite pour définir les conditions de sécurité à remplir pour maintenir les PN concernés<sup>2</sup>.

Depuis le 30 décembre 2019, l'art.55 du décret du 5 mai 1997 modifié prévoit au contraire un principe généreux, celui de la remise en service des PN, dans les conditions de sécurité fixées par un arrêté ministériel à intervenir. Cet arrêté ministériel n'est toujours pas intervenu, ce qui n'a pas pour conséquence de paralyser l'application du décret retenant le principe de la remise en service des PN en cas de réouverture de ligne. Un recours a été récemment déposé pour obtenir que le Conseil d'Etat ordonne au ministre de prendre ledit arrêté dans l'esprit de favoriser les réouvertures. A fin 2024 l'EPSF confirme que les discussions sont en cours avec le Ministère afin d'aboutir dans un certain temps à un texte très large mais ne veut pas un arrêté trop prescriptif pour ne pas pénaliser les projets innovants.

La façon de faire actuelle, résultant donc de documents non obligatoires, est décrite par le document du CEREMA « diagnostic de sécurité routière des PN » renvoyant pour les réouvertures de lignes à une « méthode d'analyse des risques aux passages à niveau » de l'EPSF établie en 2020, globalement interprétée par SNCF Réseau de manière très défavorable aux remises en service de PN. Simultanément, l'État, initialement inscrit dans une démarche de suppression des PN, réorientait ses budgets vers de simples aménagements réduisant les risques aux PN plutôt que de réaliser des ouvrages d'art coûteux (cf. note de bas de page 2).

## **Un carcan technocratique qui pénalise le ferroviaire**

L'EPSF dispose du pouvoir de mettre en œuvre la réglementation, mais en aucun cas d'édicter celle-ci. C'est pourquoi il a élaboré un « guide méthodologique » relatif aux remises en services des PN en cas de réouvertures de lignes (1). La lecture de ce guide, disponible sur son site Internet, montre en réalité qu'il s'agit de fixer des règles très sévères, rédigées sur un mode prescriptif. Il s'en suit que le principe de base tel que relayé par SNCF Réseau est la suppression d'un maximum de PN. L'EPSF confirme néanmoins que son guide n'est pas plus qu'un guide et n'est pas opposable, et que ce n'est pas le respect de ce guide qui conditionne l'autorisation de circulation.

SNCF Réseau pour sa part estime qu'il applique « strictement les préconisations » (qu'il dénomme aussi « prescriptions ») de l'EPSF relatives à l'interdiction des remises en service de PN et prétend contre l'évidence que "à ce jour aucun projet (de réouverture) n'a fait l'objet d'un abandon du fait de l'application de ce guide" de l'EPSF. (2)

De nombreux décideurs relaient toujours à l'envi, avec plus ou moins de bonne foi, cette prétendue réglementation sévère en la matière, qui conduit à des devis de réouvertures prohibitifs et donc à l'abandon de toute velléité de réouverture de ligne. SNCF Réseau se charge de nourrir ce mensonge, en écrivant par exemple à propos de la ligne Rouen-Evreux que « *la réglementation oblige à supprimer le maximum de PN de la ligne à rouvrir ce qui implique des aménagements coûteux et complexes à réaliser* » ou encore que, pour la ligne Colmar-Freiburg, "cette ligne, (pourtant circulée par des trains de marchandises pour la desserte du Port Autonome de Colmar à raison de 2 ou 3 AR par jour) ne sera pas

<sup>2</sup> Courrier SNCFR à FNAUT du 21 mars 2024

réouverte [aux voyageurs] tant qu'il y aura des PN", ou aussi pour Sathonay-Trévoux (finalement remplacée par un BHNS) : "Les PN devront quant à eux être supprimés pour satisfaire la réglementation en matière de sécurité". De même pour la desserte de Concarneau "La seule incertitude pèse, à moyen terme, sur le maintien ou non de l'obligation de supprimer les PN en cas de reprise d'un service voyageurs sur une ligne du réseau ferré" pour écarter là aussi l'hypothèse de la réouverture de la ligne. Encore en novembre 2024 un sénateur, lors du colloque « Objectif OFP », a déclaré concernant la réouverture d'une ligne secondaire : « Sachez Monsieur que vous devrez supprimer tous les PN sinon en cas d'accident vous irez en prison »...

Entre 2008 et 2020, l'application sans discernement de ces règles a eu des conséquences catastrophiques sur les réouvertures de lignes, dont beaucoup de projets ont dû être abandonnés dès les études en raison de l'inflation des coûts (doublés ou triplés de ce fait) engendrée par l'obligation prétendue de supprimer les PN, particulièrement nombreux sur le réseau capillaire : Dans le cas de la ligne Le Pontet-Carpentras, certains PN n'ont pu être conservés qu'après des années de palabres et à titre dérogatoire, en imposant une marche à vue sur des distances dépassant le kilomètre en sortie ou entrée de gare, avec une perte de temps importante à la clé, diminuant l'intérêt du ferroviaire. C'est aussi ***l'application rigide et sans discernement de ce principe*** qui a abouti à la solution ubuesque et ruineuse de choisir la solution tram-train pour Nantes-Chateaubriant, solution qui n'était nullement justifiée par la densité de desserte, mais bien par la possibilité de conserver les PN avec marche à vue.

Sur des projets plus récents, de nombreux PN sont maintenus : 26 PN sur 37 sont maintenus sur la ligne de Luchon en cours de reconstruction (les autres étant fermés).

La vision de SNCF Réseau résultant de ce guide est incomplète et ne reflète pas la réalité de la question sécuritaire aux PN : tout d'abord le calcul du risque y est exclusivement lié au rapport entre fréquentation routière et ferroviaire et ignore totalement le gain de sécurité apporté par une réouverture de ligne, qui emporte par nature un report d'une partie du trafic routier sur le ferroviaire (y compris, dans certains cas, le report du trafic de camions). Par ailleurs les modalités de calcul de l'accidentologie routière n'écartent pas clairement les suicides aux passages à niveau. Or, ce n'est pas en rouvrant des PN que l'on va augmenter le nombre de suicides. Les calculs liés aux risques routiers aux PN doivent clairement exclure les collisions liées à des actes volontaires. La FNAUT considère, et cet avis est partagé par l'EPSF, que les « accidents » de PN sont quasiment tous liés à des infractions routières, et que la première mesure à prendre pour les éviter ne devrait pas être des contraintes sur le ferroviaire mais bien des mesures coercitives de contrôle des infractions routières : radars, vidéosurveillance, obstacles physiques interdisant le franchissement des barrières fermées, etc.

## **Pour réduire les risques et la circulation automobiles, la priorité est de rouvrir les lignes ferroviaires**

L'application maximaliste de ces règles est totalement contreproductive, puisqu'en aboutissant à l'impossibilité des réouvertures, le gain de sécurité induit par le transfert sur rail d'une partie du trafic routier ne peut jamais se concrétiser.

Si cette question était abordée rationnellement, elle ferait apparaître qu'il n'y a pas d'insécurité supplémentaire créée par ces réouvertures mais bien une amélioration de la sécurité routière grâce à un transfert modal partiel vers le rail. En toute rationalité, on ne peut donc qu'encourager les réouvertures de PN associées à des réouvertures de lignes et cette question ne devrait en aucun cas être

un motif empêchant la réouverture, **la remise en service de trafics ferroviaires étant une priorité en raison notamment de la situation climatique et du caractère économe en énergie de la technique ferroviaire.**

**Pour toutes ces raisons, la FNAUT demande que l'arrêté ministériel réglementant les conditions de réouvertures des PN en cas de remises en service de lignes soit enfin pris et de telle sorte que la problématique des PN ne soit plus un obstacle à la réouverture des lignes. Cet arrêté doit adopter une conception rationnelle de la sécurité routière incluant le report modal vers le rail et excluant les suicides du mode de calcul de la criticité routière.**

**En outre la FNAUT considère indispensable que l'Autorité Organisatrice (Région le plus souvent) questionne directement l'EPSF dès le début des études en vue des réouvertures pour définir le réel besoin en matière de réduction des risques des PN, puisque SNCF Réseau aurait une vision maximaliste, non partagée et très coûteuse des aménagements à réaliser. Il s'avère que sur la plupart des projets de réouverture, l'EPSF n'est consultée qu'en phase terminale des projets, bien trop tardivement, ce qui ne permet pas de les optimiser.**