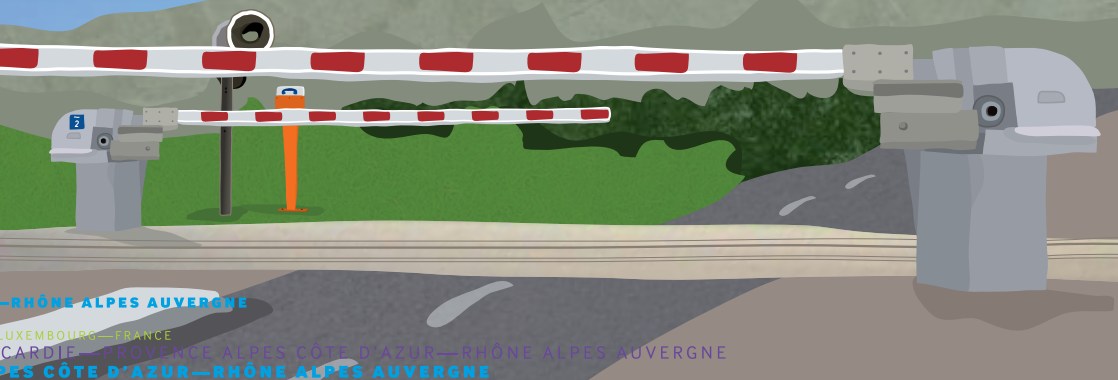


Le petit guide du passage à niveau

Aux passages à niveau, la vigilance, c'est automatique !



—RHÔNE ALPES AUVERGNE

LUXEMBOURG — FRANCE

PICARDIE — PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR — RHÔNE ALPES AUVERGNE

—CÔTE D'AZUR — RHÔNE ALPES AUVERGNE

NORD PAS DE CALAIS PICARDIE — PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR — RHÔNE ALPES AUVERGNE

— PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR — RHÔNE ALPES AUVERGNE

— Languedoc Roussillon — Midi Pyrénées — Nord Pas de Calais Picardie — Provence Alpes Côte d'Azur — Rhône Alpes Auvergne

— BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE — LANGUEDOC ROUSSILLON — MIDI PYRÉNÉES

— BRETAGNE — BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ — BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE — CENTRE LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE

— LIMOUSIN



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

2 ÉDITO

Réseau Ferré de France, en tant que propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire française, prend à cœur son rôle concernant la politique de **sécurisation des passages à niveau**. Nous en avons d'ailleurs fait **une de nos principales priorités**. Grâce aux diverses actions que nous avons mises en place depuis plusieurs années, **le taux de décès aux passages à niveau en 2010 a été réduit de 30 %** par rapport à celui de 2009. Ces chiffres nous encouragent à poursuivre notre politique d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau en investissant, mais aussi en augmentant nos opérations de sensibilisation tant au niveau régional que national.

À travers ce guide, nous voulons notamment rappeler les **règles à respecter** aux abords des passages à niveau et vous présenter les actions de Réseau Ferré de France. La sécurité aux passages à niveau doit être **une préoccupation pour tous**, petits et grands, automobilistes, piétons ou cyclistes. Chacun se doit d'être vigilant !

Je vous invite à découvrir ce « Petit guide du passage à niveau » et vous en souhaite une agréable lecture.

Abdelkrim AMOURA
Directeur régional Bourgogne / Franche-Comté

3 SOMMAIRE

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE ET LES PASSAGES À NIVEAU

D'hier à aujourd'hui, petite remise à niveau	4-5
Retour sur un carrefour pas comme les autres	6-7
La sécurité et l'amélioration des passages à niveau en action	8-9
Des solutions pour passer à autre chose	10-11

VOUS ET LES PASSAGES À NIVEAU

Respect des règles : une vie peut en gâcher une autre !	12-15
Au passage, ce qu'il faut retenir	16-17
En question ou en image, retenez la bonne case !	18-19



D'HIER À AUJOURD'HUI, PETITE REMISE À NIVEAU

Il fait partie du paysage. À pied, en deux-roues ou bien en voiture, on a tous traversé au moins une fois un passage à niveau. Le feu clignotant, la croix de Saint-André, les barrières, la sonnerie retentissante suivie du vrombissement du train... le passage à niveau, c'est un peu tout ça. Mais que savons-nous au juste de cet équipement ferroviaire emblématique ? Rappel.

> Passage à niveau, kézako ?

Celui qu'on appelle « PN » dans le jargon ferroviaire matérialise le croisement d'une ligne de chemin de fer avec une voie routière ou piétonnière.

Le terme « à niveau » signifie quant à lui que les voies qui se croisent sont à la même hauteur, contrairement aux ponts ou aux tunnels.

3 ans après leur création, plus de 200 passages à niveau automatiques équipaient déjà le réseau ferré français.

> Aujourd'hui en France

En 2010, sur les 30 000 km de lignes ferroviaires, RFF recensait 18 364 passages à niveau, dont un peu moins de 15 000 à usage public. On dénombre 10 880 passages à niveau avec feux et barrières automatiques et 3 654 sans barrière avec la croix de Saint-André et/ou le panneau STOP. Sur les 15 000 passages à niveau publics, 210 sont considérés comme prioritaires en termes d'aménagements de sécurité.

> Il était une voie

En France, le premier passage à niveau automatique a été installé en février 1949 près de Troyes. Avant cette date, les passages étaient placés sous la responsabilité des garde-barrières, chargés de fermer manuellement l'accès aux voies à l'approche d'un train.

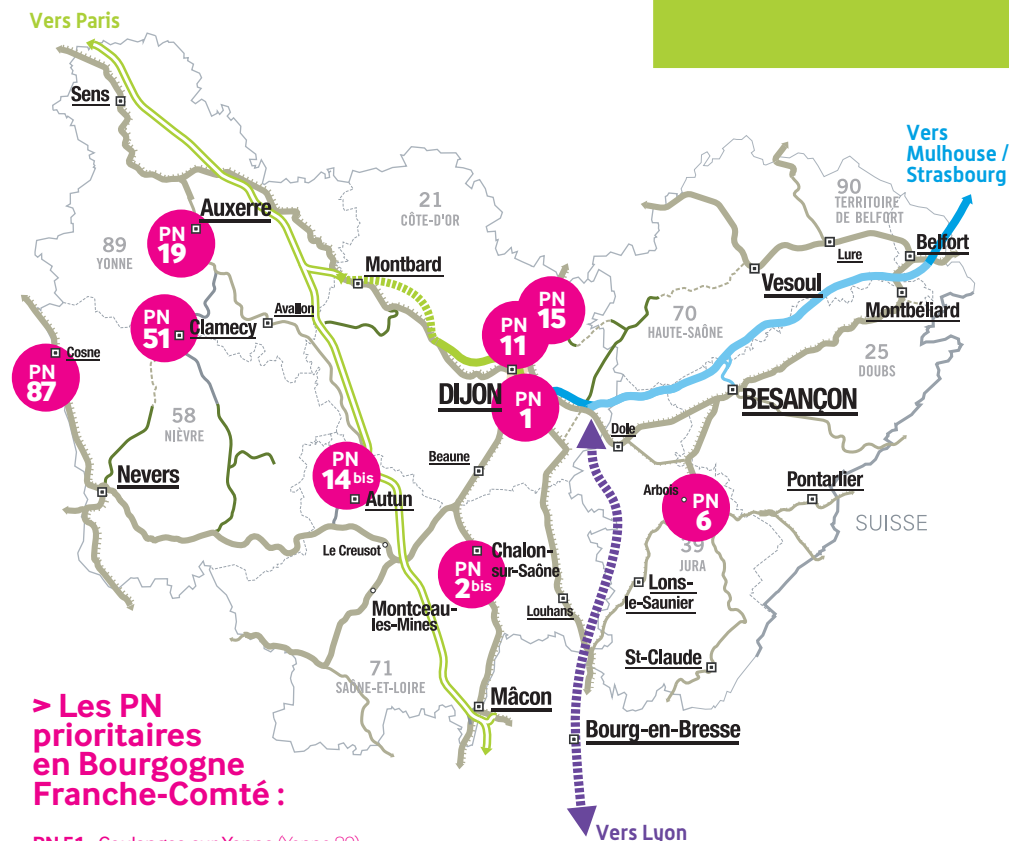
Histoire d'angle

Le croisement du chemin de fer et des routes ne peut se faire que sous un angle compris entre 45 et 90°. À l'époque, le but était d'éviter que les roues des véhicules ne se bloquent dans les ombrages des rails ou pire : que les chevaux ne s'engagent sur la voie au lieu de suivre la route !

En Bourgogne Franche-Comté,
1 193 passages à niveau
dont **9** classés comme prioritaires

En France, chaque jour,
450 000 fermetures de passages à niveau
empruntés par **16 millions** de véhicules

Les passages à niveau dits « prioritaires » se caractérisent par un taux important d'accidents ou par des trafics routiers et ferroviaires élevés.



> Les PN prioritaires en Bourgogne Franche-Comté :

PN 51 - Coulanges-sur-Yonne (Yonne 89)

PN 19 - Auxerre (Yonne 89)

PN 87 - Tracy-sur-Loire (Nièvre 58)

PN 14bis - Saint-Pantaléon (Saône-et-Loire 71)

PN 2bis - Saint-Marcel (Saône-et-Loire 71)

PN 6 - Arbois (Jura 39)

PN 1 - Longvic (Côte-d'Or 21)

PN 11 - Ruffey-lès-Echirey (Côte-d'Or 21)

PN 15 - Bretigny (Côte-d'Or 21)

RETOUR SUR UN CARREFOUR PAS COMME LES AUTRES

Les passages à niveau sont soumis aux règles du code de la route. Ne pas respecter ces règles, c'est mettre sa vie et celle d'autrui en danger. Toutefois, il reste des intersections un peu à part. Un arrêté ministériel de 1991, modifié en 2008, les a classés en plusieurs catégories. Retour sur la signalisation des passages à niveau.

> Le passage à niveau se met en 4 :

Cat. 1

PASSAGE À NIVEAU AVEC BARRIÈRES

Modèle le plus répandu : le Passage à Niveau avec Système Automatique Lumineux (et sonore) et 2 demi-barrières. Nom de code : PN SAL 2. Vous rencontrez plus rarement le PN SAL 4... doté de 4 demi-barrières. Vient enfin le PN gardé, équipé de barrières manuelles activées par l'agent d'accompagnement du train ou le garde-barrière.

Cat. 3

PASSAGE À NIVEAU PIÉTON

Ils sont généralement équipés de portillons équilibrés à la fermeture.

Cat. 2

PASSAGE À NIVEAU SANS BARRIÈRE

Ces PN sont signalés par la croix de Saint-André (voir ci-contre) seule ou accompagnée d'un panneau STOP ou encore d'un feu rouge clignotant. Ce type de PN est limité aux voies ferrées et aux routes avec peu de circulation.

Cat. 4

PASSAGE À NIVEAU PRIVÉ

Cette catégorie regroupe des PN, quel que soit leur équipement, dont l'usage est réservé à quelques personnes.

En 2009, les PN automatiques représentaient 60 % du parc, dont 95 étaient du type SAL 2.

Difficile d'arrêter un train

Beaucoup sont impressionnés par le train lorsqu'il passe devant eux au passage à niveau. Il y a de quoi. Des pointes jusqu'à 160 km/h, même en ville, pour un poids qui peut dépasser les 1500 tonnes. Logiquement, les distances de freinage s'en ressentent : lancé à 90 km/h, un train aura besoin de 800 m pour s'arrêter, 10 fois plus qu'une voiture ! Alors mieux vaut attendre qu'il passe : 30 secondes en moyenne, c'est quoi sur une vie ?

PASSAGE À NIVEAU AVEC BARRIÈRES

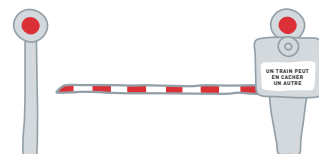
> Système Automatique Lumineux et sonore (SAL)

• Signalisation avancée :



Tous les 50 m

• Signalisation de position :

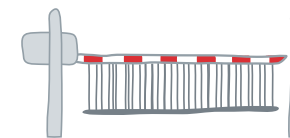


Barrière automatique



Feu

> Barrière manuelle



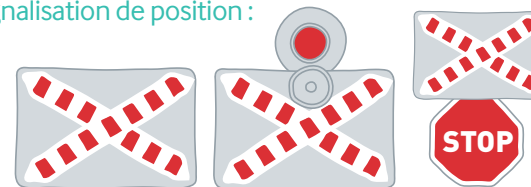
PASSAGE À NIVEAU SANS BARRIÈRE

> Croix de Saint-André

• Signalisation avancée :



• Signalisation de position :



Dans 98 % des cas, les accidents aux passages à niveau sont dus au non-

respect du code de la route : vitesse élevée, passage en chicane, feu de stop grillé...

Et la fiabilité des PN alors ?

En France, on enregistre 450 000 fermetures de barrières par jour, soit 150 millions par an ! Logiquement, RFF suit de très près ses passages à niveau, certains pouvant faire l'objet de plusieurs visites de maintenance sur une année. Grâce à cette vigilance, le taux de défaillance visé est de 1 pour 1 milliard de fermetures. Un niveau très proche des standards de l'aviation.

8 LA SÉCURITÉ ET L'AMÉLIORATION DES PASSAGES À NIVEAU EN ACTION

En collaboration avec l'État, les collectivités territoriales et la SNCF, Réseau Ferré de France participe à la politique d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau. Aujourd'hui, cette politique se résume en sept actions concrètes.

> PN et sécurité : la preuve par 7

1 SUPPRIMER LES PASSAGES À NIVEAU

Remplacement des PN les plus accidentogènes par des ouvrages dénivelés.

2 DÉVELOPPER LES SANCTIONS AUTOMATIQUES

Premier radar de franchissement installé en 2010 sur le PN 30 de Lagny-le-Sec/Le Plessis-Belleville. Plusieurs passages à niveau sont également équipés de radars de vitesse.

3 POURSUIVRE LES OPÉRATIONS DE PRÉVENTION

Journée grand public de prévention sur différents passages à niveau organisée par RFF en partenariat avec l'État, la Sécurité Routière, les forces de l'ordre, la SNCF et l'ensemble des collectivités territoriales. Des opérations de sensibilisation sont également menées dans les écoles.

4 SUPPRIMER LES PASSAGES À NIVEAU À FAIBLE TRAFIC

Création d'une route de déviation sur un ouvrage déjà existant.

5 EXPÉRIMENTER DE NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS ET DISPOSITIFS

Dispositifs développés dans le cadre de l'Instance nationale pour l'amélioration de la sécurité des passages à niveau.

6 AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES PASSAGES À NIVEAU OÙ SE PRODUISENT DES INCIDENTS RÉPÉTÉS

Installation d'équipements destinés à modifier le comportement des usagers.

7 NE PAS CRÉER DE NOUVEAUX PASSAGES À NIVEAU

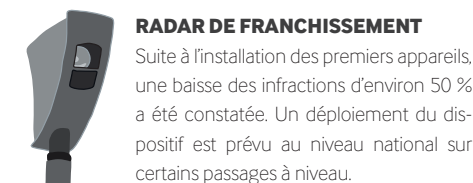
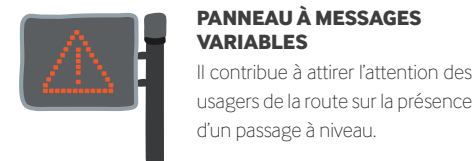
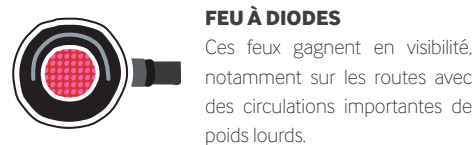
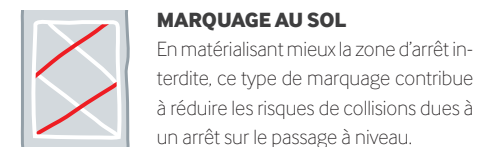
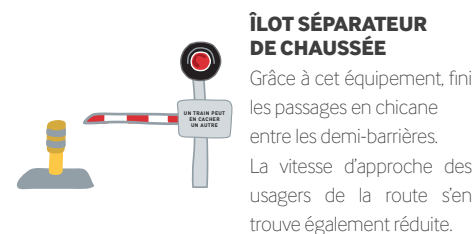
Mise en œuvre d'alternatives évitant le recours à un passage à niveau.

**Journée de prévention routière
Action locale, mobilisation mondiale**
Après un premier acte initié par la France en 2008, l'implication est rapidement devenue européenne puis mondiale. La dernière manifestation du 9 juin 2011 a été déclinée dans une quarantaine de pays.

Au cœur de toutes les préoccupations, l'amélioration de la sécurité des passages à niveau fait l'objet d'aménagements concrets. Plusieurs innovations et autres expérimentations se sont déjà montrées concluantes. Des solutions prometteuses, surtout lorsqu'il est impossible de proposer une alternative à un passage à niveau.

Baisse du nombre d'accidents : poursuivons l'effort !
En l'espace de 10 ans, le nombre de tués aux passages à niveau a été divisé par 2. En 2010, 26 personnes ont perdu la vie contre 36 en 2009. Un résultat encourageant mais pas encore satisfaisant.

> Aménagements possibles pour améliorer les passages à niveau



10 DES SOLUTIONS POUR PASSER À AUTRE CHOSE

La suppression d'un passage à niveau est une démarche très lourde nécessitant de mettre en œuvre d'importants moyens. Beaucoup de temps et d'argent sont nécessaires sans oublier une mobilisation de nombreux partenaires. Pour chaque suppression de passage, RFF s'implique à tous les niveaux.

> UN PROJET DES PLUS COMPLEXES

Supprimer un passage à niveau est d'abord une question de concertation. Entreprises ferroviaires (RFF et SNCF), gestionnaires de voirie (communes, départements, État), collectivités locales, régions... les décideurs sont nombreux. Entre le feu vert des collectivités territoriales, les enquêtes publiques et autres procédures administratives, il faut compter plusieurs années avant que les travaux ne démarrent.

Impliqué à toutes les étapes, RFF s'efforce de dynamiser le réseau d'acteurs sur toute la durée du projet.

> DU TEMPS ET DE L'ARGENT

En moyenne, il faut compter cinq à six ans minimum pour réaliser un pont ou un souterrain à la place d'un passage à niveau. Un délai très long qui s'accompagne d'un coût variant entre trois et dix millions d'euros. Cet investissement, dans le cas d'une déviation de la route, peut grimper jusqu'à 100 voire 200 millions d'euros ! Les financements sont assurés à hauteur de 50 % par RFF et l'État (25 % chacun), part* qui peut augmenter jusqu'à 66 % dans le cas des passages à niveau jugés non prioritaires.



Réalisation d'un ouvrage béton dans le cadre d'une suppression de passage à niveau

* Plafonnée à 200 000 euros

2 à 6 ANS			2 à 5 ANS	
ÉTUDES PRÉLIMINAIRES	AVANT-PROJET	ENQUÊTE PUBLIQUE	ÉTUDES DE PROJET	RÉALISATION DES TRAVAUX

RFF et ses partenaires poursuivent leurs efforts pour améliorer ou supprimer les passages à niveau considérés comme prioritaires. Plusieurs alternatives techniques peuvent être mises en œuvre.

1 MISE EN IMPASSE

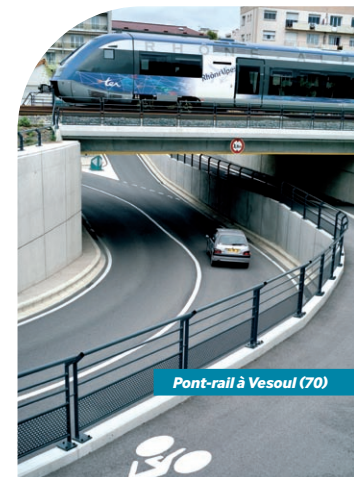
Comme son nom l'indique, cette solution consiste à mettre le PN en impasse. Elle ne peut être appliquée que pour les passages à niveau piétons ou routiers à très faible fréquentation.

2 DÉVIATION VERS UN OUVRAGE EXISTANT

Il s'agit ici de dévier la route du passage à niveau en construisant de part et d'autre de la voie une chaussée qui rejoindra un des ouvrages du secteur franchissant la voie ferrée (pont ou tunnel).

3 CRÉATION D'UN OUVRAGE DÉNIVELÉ

Il existe deux options : l'ouvrage supérieur (pont-route) et l'ouvrage inférieur (pont-rail). Plus contraignante, la première impose de construire l'ouvrage au-delà de 6 m pour passer au-dessus des caténaires (câbles d'alimentation électrique). Plus souple, la seconde option est souvent retenue en milieu urbain.



Pont-rail à Vesoul (70)

Malgré une démarche longue, coûteuse et complexe, une centaine de passages à niveau prioritaires sont supprimés chaque année.

Un Plan Ministériel pour les passages à niveau

En 2008, Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux Transports a présenté 20 mesures destinées à sécuriser les passages à niveau. L'objectif est de diminuer le nombre d'accidents en 10 ans. En 2011, toutes les mesures ont été engagées et les premiers résultats se font déjà sentir.

La Marianne d'Or pour Vesoul

En 2008, le passage à niveau 214, véritable coupure entre les échanges nord et sud de Vesoul, disparaissait au profit d'un passage multimodal sous la voie ferrée. Intégré dans un nouveau cadre paysager, l'ouvrage assure désormais des circulations distinctes entre voitures, cycles et piétons, ces derniers bénéficiant d'aménagements pour les personnes à mobilité réduite. Un défi technique, financier et administratif de 6,25 millions d'euros qui a valu à la Ville et à tous les acteurs du projet la Marianne d'Or du développement durable.

RESPECT DES RÈGLES : UNE VIE PEUT EN GÂCHER UNE AUTRE !

Qu'on se le dise : le passage à niveau, ce n'est pas seulement une histoire de voies ferrées et de trains ! C'est aussi et surtout une affaire d'usagers de la route : 98 % des accidents ferroviaires sont dus au non-respect du code de la route. Que vous soyez en voiture, en deux-roues ou même à pied, vous devez impérativement en respecter les règles. C'est une question de bon sens.

règle n°1 > Ralentir à l'approche d'un passage à niveau

Ces panneaux sont situés 150 mètres avant la voie ferrée. Dès que vous voyez l'un d'eux, **levez le pied**. Ça paraît évident et pourtant : la vitesse d'approche excessive est l'une des principales causes d'accidents !



Ruffey-lès-Echirey (21)

Catherine, 42 ans
Secrétaire de direction
« Je traverse le même passage à niveau quatre fois par jour, quatre jours par semaine. Même si je le connais par cœur, j'ai appris à me méfier de la routine. Car c'est justement là où il y a un risque d'accident : quand on baisse sa vigilance. »

règle n°2

> S'arrêter au feu rouge clignotant

Dès que le feu se met à clignoter, il faut s'arrêter même si les barrières ne sont pas encore baissées.

Après le passage du train, attendez l'ouverture complète des barrières pour redémarrer.



En dehors du risque d'accident, ne pas respecter un feu rouge clignotant de passage à niveau coûte très cher : 1500 € d'amende et l'inscription du délit au casier judiciaire.



règle n°3

> S'arrêter au panneau STOP

En 2008, le non-respect du STOP a occasionné 18 collisions, dont 3 personnes tuées et 2 dans un état grave.

Les passages à niveau sans barrière équipés de la croix de Saint-André et d'un STOP exigent un **arrêt systématique** de la part des usagers de la route. Avant de repartir, vérifiez que la voie est libre et qu'il n'y a aucun train des deux côtés.



règle n°4

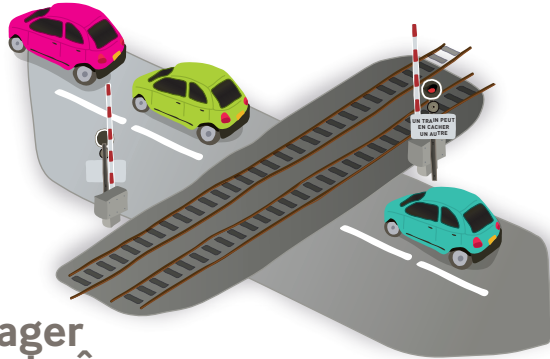
> Ralentir et traverser avec prudence

Ce n'est pas parce qu'il n'y a ni feu, ni barrière et ni panneau STOP qu'on ne doit pas se montrer prudent !

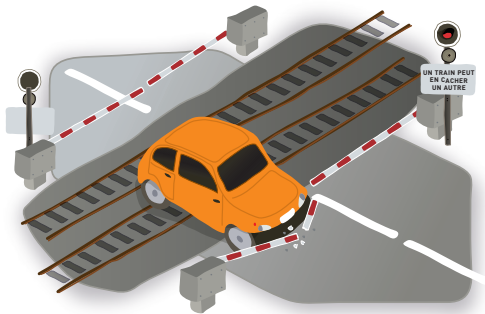
Pensez toujours à ralentir et à vérifier qu'aucun train n'arrive, d'un côté comme de l'autre.

règle n°5

> Ne s'engager que si on est sûr de pouvoir traverser



Avant de vous engager, assurez-vous toujours que vous pourrez traverser sans risque de rester coincé au milieu des voies.



> Enfoncer les barrières en cas de nécessité

règle n°6

Peu de personnes le savent, mais les barrières des passages à niveau sont conçues pour être facilement brisées par un véhicule. Alors si l'une d'elles se referme une fois que

vous vous êtes engagé sur la voie, n'ayez aucune hésitation : enfoncez la barrière pour vous dégager. Si votre véhicule reste bloqué, évacuez-le immédiatement.

règle n°7

> Toujours utiliser le téléphone d'urgence pour signaler un problème

Regardez bien : la plupart des passages à niveau automatiques sont équipés de téléphones d'appel d'urgence. Il y en a un de chaque côté de la voie. Si votre véhicule reste immobilisé ou si vous constatez le moindre problème, utilisez ces téléphones. Directement reliés à une gare, ils vous permettront d'alerter au plus vite un agent du chemin de fer. Pour les passages à niveau non équipés d'un téléphone, composez le 18 ou le 112 depuis votre portable.



Louis-Bertrand, 30 ans
graphiste-illustrateur

« J'ai toujours pensé que les téléphones situés aux passages à niveau étaient réservés au personnel de la maintenance. Effectivement, c'est mieux de pouvoir expliquer le problème directement à une personne des chemins de fer. On gagne du temps. »

1 usager de la route sur 3 traverse en infraction

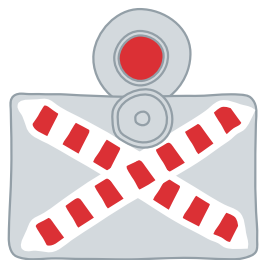
> Respecter les règles... à pied comme à vélo

règle n°8



Question sécurité, piétons et cyclistes obéissent aux mêmes règles que les automobilistes. Certains passages à niveau leur sont spécialement réservés, avec ou sans portillon. Dans tous les cas, les cyclistes doivent descendre de leur vélo pour traverser un passage à niveau piéton.

AU PASSAGE, CE QU'IL FAUT RETENIR



En 2010, sur les **18 364 passages à niveau** recensés par RFF, 15 000 sont à usage public, dont **60 % sont des passages automatiques.**

Améliorations, suppressions, innovations, opérations de sensibilisation... les passages à niveau font l'objet de **nombreuses actions menées par RFF.**



En l'espace de 10 ans, le **nombre de tués aux passages à**

niveau a été divisé par deux. Depuis 2008, les actions de l'État déclinées par RFF et ses partenaires ont pour objectif d'améliorer encore davantage ces résultats.

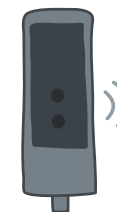
Chaque jour en France, les passages à niveau sont traversés par **16 millions de véhicules et fermés près de 450 000 fois** pour le passage des trains.



À **90 km/h**, un train a besoin de **800 m** pour s'arrêter. **70 m** en moyenne suffisent à une voiture.



Radars de vitesse et désormais radars de franchissement vont se déployer sur les passages à niveau jugés prioritaires. Les aménagements portant sur ce type de passages sont généralement financés à 50 % par RFF et l'État.



Toujours s'engager sur un passage à niveau en étant sûr de pouvoir le traverser. Si vous restez bloqué sur la voie, **enfoncez les barrières avec votre véhicule** : elles sont prévues pour se briser facilement.



Depuis 2008, RFF organise avec d'autres partenaires **une grande journée de sensibilisation nationale** sur les passages à niveau. L'opération s'est déclinée à l'échelle européenne en 2009 et au niveau mondial en 2010 et 2011.



Les passages à niveau sont tous **soumis aux règles du code de la route. Or, 98 % des accidents sont dus à un non-respect de ces règles** : feu ou STOP grillé, vitesse d'approche élevée, passage en chicane...

N'oubliez pas qu'un train peut en cacher un autre !

EN QUESTION OU EN IMAGE, RETENEZ LA BONNE CASE !

1 Aujourd'hui dans la région Bourgogne Franche-Comté, combien dénombre-t-on de passages à niveau ?

- a** plus de 1 000
b plus de 2 000
c plus de 3 000

2 En moyenne, combien de passages en infraction relève-t-on sur les fermetures de passages à niveau ?

- a** un sur trois
b un sur quatre
c un sur cinq

3 98 % des accidents aux passages à niveau sont provoqués par :

- a** des infractions au Code de la route
b un dysfonctionnement du système automatique des barrières
c des automobilistes inexpérimentés

4 Ne pas respecter un feu rouge clignotant de passage à niveau peut vous coûter :

- a** 2 points
b 4 points
c 1500 € d'amende et un délit inscrit au casier judiciaire

5 Que signifie ce panneau ?



- a** des barrières sont installées sur la route
b vous approchez d'un passage à niveau équipé de barrières
c vous approchez d'une voie ferrée

6 Lorsque le feu rouge clignote à un passage à niveau et que les barrières ne sont pas encore baissées :

- a** vous vous arrêtez, un train arrive
b vous ralentissez et passez prudemment
c vous passez, vous avez encore le temps

7 Quelles actions mène Réseau ferré de France pour diminuer le nombre d'accidents aux passages à niveau ?

- a** augmentation du prix des contraventions
b amélioration et suppression des passages à niveau, opérations de sensibilisation
c surveillance vidéo sur les passages à niveau

8 À vélo, si vous souhaitez traverser un passage à niveau, vous devez obligatoirement traverser à pied :

- a** vrai
b faux
c seulement sur les passages à niveau pour piétons

9 Certains passages à niveau sont équipés d'un panneau sur lequel figure

- une croix de :
a Saint-Christophe
b Saint-André
c Saint-Thomas

10 Comparé à une voiture, la distance d'arrêt d'un train roulant à 90 km/h est :

- a** 7 fois supérieure
b 10 fois supérieure
c 17 fois supérieure

Réponses : 1a | 2a | 3a | 4c | 5b | 6a | 7b | 8c | 9b | 10b

