

Monsieur Didier LE RESTE  
Président de l'association Convergence Nationale  
Rail  
5 rue Paul Dukas  
75012 PARIS

Amiens, le 9 février 2026

Réf. : DG/NP/2026-02-07

Objet : Conditions de remise en service des passages à niveau sur les lignes ferroviaires fermées aux circulations

Affaire suivie par : Nicolas PARIS, adjoint au directeur général

**Recommandé avec de réception n° 1A 136 124 4841 2**

Monsieur le Président,

Vous m'avez écrit le 5 janvier dernier pour solliciter mon avis au sujet des conditions de remise en service des passages à niveau (PN) dans le cadre des projets de réouverture aux circulations publiques de lignes sur lesquelles celles-ci ont été interrompues.

La sécurisation des PN suscite une attention grandissante de la part des pouvoirs publics et de la société. La France en compte près de 15 000, soit le plus grand nombre en Europe juste derrière l'Allemagne. Certains accidents ont marqué l'opinion publique :

- en 1997, à Port-Sainte-Foy (Dordogne), une collision violente entre un TER et un camion-citerne transportant des hydrocarbures fait 13 morts et 43 blessés, dont 10 grièvement brûlés ;
- en 2006 à Saint-Médard-sur-Ille (Ille-et-Vilaine), trois personnes sont décédées et 61 blessées après la collision entre un TER et un camion ;
- en 2008 à Allinges (Haute-Savoie), une collision entre un TER et un car scolaire provoque le décès de sept adolescents ;
- en 2017 à Millas (Pyrénées-Orientales), six enfants sont tués et 17 blessés à cause d'une collision entre un car scolaire et un TER.

Après l'accident d'Allinges, le Premier ministre a demandé que soit élaboré un plan de sécurisation des PN, qui a été rendu public le 20 juin 2008 par le secrétaire d'État aux transports, Dominique Bussereau. La mesure n° 20 de ce plan prévoit de « veiller, lors de l'instruction des dossiers préliminaires de sécurité [par l'EPSF] à ce que les projets de création, mais aussi de « réouverture » de lignes, qui créent de nouveaux services – en général par reconstruction complète de l'infrastructure – sur des sections peu ou plus fréquentées, ne conduisent pas à la création de fait de nouveaux passages à niveau (État, EPSF, RFF) ».

L'interdiction de créer de nouveaux PN sur le réseau ferré national a été traduite en droit par l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2015-140 du 10 février 2015 et l'article 19 du décret n° 2019-1516 du 30 décembre 2019, modifiant l'article 55 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau. Par souci de ne pas contraindre trop fortement les projets de réouverture de lignes, le décret n° 2015-140 dispose que « pour les réouvertures aux circulations publiques d'une ligne sur laquelle celles-ci ont été interrompues depuis plus de cinq ans, un arrêté du ministre chargé des transports prévoit les conditions dans lesquelles les croisements à niveau peuvent être envisagés ».

En cohérence avec ces dernières dispositions, le nouveau plan d'action national de sécurisation qui est adopté le 3 mai 2019 prévoit que « si les franchissements ne peuvent pas être tous supprimés, pour répondre aux enjeux de la réouverture de la ligne (ex : industriels, économiques, etc.), il appartient au porteur de projet de quantifier et démontrer la maîtrise des risques induits ». Le rapport de la députée des Pyrénées-Orientales Laurence Gayte, à partir duquel ce plan d'action a été élaboré, précise que « l'EPSF devra pouvoir autoriser une réouverture de ligne entraînant une réactivation des passages à niveau après une analyse de risques du porteur de projet prouvant un niveau de sécurité renforcé et intégrant la suppression des passages à niveau non indispensables ».

Pour aider les porteurs de projet à produire cette analyse des risques, l'EPSF a publié en décembre 2020 une méthode d'analyse des risques aux passages à niveau. Cette méthode reprend en grande partie le contenu d'un guide établi par RFF et appliqué de manière expérimentale à quelques projets entre 2011 et 2015. Une version améliorée du guide de l'EPSF, mise en ligne en novembre 2023, permet de valoriser certains équipements ou aménagements de sécurisation apportés aux PN qui ne sont pas supprimés.

Si une grande partie des porteurs de projet de réouverture de lignes ces dernières années ont fait le choix de suivre la méthodologie proposée dans ce guide, c'est qu'ils y trouvent des avantages : simplification des procédures, sécurité juridique et économie sur le coût des études qui serait plus important s'il s'agissait d'établir une démonstration explicite de sécurité suivant une méthodologie *ad hoc*.

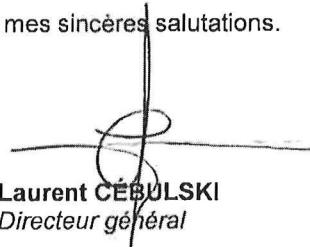
De plus, il suffit de considérer les derniers projets de réouvertures de lignes qui ont fait le choix de s'appuyer sur le guide pour être convaincu que celui-ci permet d'atteindre un équilibre acceptable entre le nombre de PN supprimés et la possibilité d'en conserver certains, conciliant les enjeux en matière de sécurité et de financement des travaux :

- ligne Serqueux-Gisors, réouverte le 13 mars 2021, 29 PN conservés, 9 supprimés ;
- ligne Montréjeau – Luchon, réouverte le 25 juin 2025, 25 PN conservés, 11 supprimés ;
- etc.

Les difficultés que rencontrent les partenaires co-financeurs de certains projets et le gestionnaire d'infrastructure pour réunir les financements nécessaires aux travaux de remise en service d'une ligne, sa maintenance et son exploitation ne peuvent être réduites au seul coût de sécurisation des PN. De plus, la solution à ces difficultés ne peut en aucun cas consister à rechercher des économies au détriment du niveau de sécurité de la ligne. La sécurité est le socle sur lequel repose la confiance des usagers dans le transport ferroviaire et la condition de son développement.

Soyez assuré que l'EPSF est soucieux de l'amélioration continue des productions (guides, doctrines, moyens acceptables de conformité, etc.) qui sont partagées avec les acteurs du secteur ferroviaire pour les aider à appréhender la réglementation et leurs responsabilités en matière de gestion des risques. L'EPSF attache beaucoup d'importance au dialogue et au retour d'expérience avec le secteur et les acteurs institutionnels. À ce titre, si vous le souhaitez, je serais ravi de vous recevoir dans nos locaux à Amiens pour recueillir vos observations et échanger sur l'objet de votre courrier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sincères salutations.



Laurent CÉBULSKI  
Directeur général