

AIX-MARSEILLE UNIVERSITE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

LES ACCIDENTS DE PASSAGE A NIVEAU

Mémoire pour l'obtention du Master 2
« Droit des Transports Terrestres »

par

Marie-Françoise LEONI

Sous la direction de :

M. le Professeur Cyril BLOCH

et

Mme Fabienne DEVRAIGNE

Année universitaire 2017-2018

Résumé

Sur un passage à niveau, des véhicules entrent en collision avec des trains. Des personnes sont blessées, voire décédées en raison de la gravité de l'accident. Une enquête sera menée afin de déterminer les causes, les circonstances, les différents types régimes de responsabilité mais aussi les solutions qui peuvent être apportées.

Mots-clefs

Passage à niveau — Accident — Véhicule — Train — Causes — Gestion — Droit — Responsabilité — Solutions

Summary

On a railway crossing, vehicles collide with trains. People are injured or even killed due to the severity of the accident. An investigation will be carried out to determine the causes, the circumstances, the different types of liability regimes but also the solutions that can be provided.

Keywords

Railway crossing — Accident — Vehicle — Train — Causes — Management — Law — Liability — Solutions

Remerciements

Je souhaite adresser mes remerciements aux personnes qui m'ont aidé et soutenu dans la réalisation de ce mémoire.

Je tiens à remercier Monsieur le Professeur Cyril BLOCH et Madame Fabienne DEVRAIGNE, la Déléguée Juridique Territoriale Méditerranée SNCF, en tant que Directeurs de ce Mémoire, pour m'avoir guidée dans mon travail et m'avoir aidée à trouver des solutions pour avancer.

Également, je désire remercier mes collègues de travail pour leur collaboration, en me consacrant leur temps, en me fournissant toutes les informations et précisions, dont j'avais besoin.

Enfin, je tiens à témoigner particulièrement toute ma gratitude à mes proches pour leur soutien moral et intellectuel pour leur précieuse aide quant à la relecture et à la correction de mon mémoire.

Sommaire

Introduction.....	1
Partie 1 : L'appréciation contextuelle d'un accident de passage à niveau.....	5
Titre 1 : Le facteur risque des passages à niveau	5
Chapitre 1 : Le facteur humain	5
Section 1 : Le comportement fautif des usagers de la route.....	5
Section 2 : Les limites des actions préventives	6
Chapitre 2 : Le facteur technique	10
Section 1 : Les types de passage à niveau et leur fonctionnement	10
Section 2 : Les dangers inhérents à un passage à niveau.....	13
Chapitre 3 : Le facteur politique et économique.....	18
Section 1 : L'action des pouvoirs publics et de SNCF	18
Section 2 : L'impact financier significatif.....	20
Titre 2 : La réalisation du risque.....	23
Chapitre 1 : La survenance de l'accident.....	23
Section 1 : La gestion de l'accident.....	23
Section 2 : Le constat de la situation humaine et matérielle	28
Chapitre 2 : La gestion du sinistre au niveau interne.....	31
Section 1 : Le traitement administratif du sinistre par le PAD	31
Section 2 : La coopération entre le PAD et le PJU	35
Chapitre 3 : La gestion des accidents de personnes	36
Section 1 : Un éventuel règlement à l'amiable	36
Section 2 : Le déclenchement de procédures judiciaires concomitantes	38
Partie 2 : L'appréciation réglementaire et législative d'un accident de PN	42
Titre 1 : La réglementation applicable.....	42
Chapitre 1 : Le droit interne.....	42
Section 1 : Les fondements du droit commun	42
Chapitre 2 : Le droit communautaire.....	51
Section 1 : La primauté des textes communautaires	51
Section 2 : Une tendance mitigée à appliquer la hiérarchie des normes	53
Chapitre 3 : La réglementation SNCF	55
Section 1 : Les documents techniques et référentiels	55
Section 2 : Une réglementation non contraignante.....	57
Titre 2 : L'impact de l'interprétation jurisprudentielle.....	59
Chapitre 1 : Le régime applicable de la loi Badinter	59
Section 1 : L'indemnisation automatique « inconnue » par des assureurs.....	59
Chapitre 2 : La sévérité des juges face à l'exonération de SNCF	63
Section 1 : L'obligation de sécurité-résultat renforcée.....	63
Section 2 : L'exonération quasi-inexistante	65
Chapitre 3 : L'extension possible de la loi Badinter aux Chemins de fer.....	67
Section 1 : Le souhait d'uniformiser le régime de responsabilité.....	67
Section 2 : L'incidence d'une telle réforme	68
Conclusion	70

Table des Abréviations

BEA-TT : Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre
CAA : Cour d'Appel Administrative
Cass.civ 1^{re}, 2^e, 3^e : Première, Deuxième, Troisième, chambre de la Cour de cassation
CE : Conseil d'État
CGOC : Centre de Gestion des Opérations de Circulation
CIL : Chef d'Incident Local
CPR : Caisse de Prévoyance et de Retraite des agents SNCF
EPSF : Établissement Public de Sécurité Ferroviaire
EPIC : Établissement Public Industriel Commercial
ITT-IPP : Incapacité Temporaire de Travail-Incapacité Permanente Partielle
PAD : Pôle Assurance Dommage
PJU : Pole Juridique
PL : Poids Lourd
PN : Passage à Niveau
RCI : Relevé de Constations Immédiate
RU-CIV : Règle Uniforme – Contrat International de Voyageur
SAL : Signalisation Automatique Lumineuse
SNCF : Société Nationale Chemins de Fer
TER : Train Express Régional
TGV : Train à Grande Vitesse
VTM : Véhicule Terrestre à Moteur

Introduction

« *Le drame de Millas est une sorte d'injonction de trouver des meilleures solutions pour sécuriser la traversée des bus aux passages à niveau.* » Guillaume Pepy, Président de la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF). Contrairement aux idées reçues, la majorité des accidents mortels a lieu aux abords d'un passage à niveau. Ils concernent les trajets habituels et les personnes résidant à proximité. Il est ainsi pertinent de s'intéresser à l'origine du problème, aux améliorations apportées d'un point de vue technique, économique et juridique à ces structures.

Dès le début du chemin de fer, le problème du croisement des voies ferrées et des routes s'est posé. Rapidement, la priorité a été accordée à la circulation ferroviaire aux dépens de la circulation routière. Par la suite, la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer indique : « *Partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées conformément aux règlements.* ».

« Partout où un chemin de fer est traversé à niveau, soit par une route à voitures, soit par un chemin destiné au passage des piétons, il sera établi des barrières. Le mode, la garde et les conditions de service des barrières seront réglés par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie, pour assurer l'exécution de ces dispositions ».¹

Elle impose à l'établissement ferroviaire de mettre une clôture continue le long d'une ligne de chemin de fer, ce qui a entraîné l'installation de clôtures mobiles, ou barrières, pour arrêter la circulation des véhicules et des personnes. La croissance progressive de la circulation routière a conduit à la création de passage à niveau en lieu et place de ces clôtures mobiles. La réglementation imposait alors que les passages à niveau soient fermés et gardés, la vigilance reposant sur le gardien du passage à niveau.

La Convention de Vienne sur la signalisation routière et la Convention de Vienne sur la circulation routière du 8 novembre 1968 définissent le passage à niveau de la manière suivante : « *Tout croisement à niveau d'une route et d'une voie de chemin de fer ou de tramway à plate-forme indépendante* ». Il serait intéressant de se pencher sur les installations de passage à niveau dans d'autres pays. En Suisse, on compte 4 430 passages à niveau. Il existe des passages à niveau surveillés, sans barrières et avec signalisation lumineuse. Ces installations sont assez

¹ Jules (1871-1918) Balme du Garay, Université de Paris, Faculté de droit : Étude sur les clôtures des chemins de fer, thèse pour le doctorat (1899).

semblables à celle de la France. En Russie, les passages à niveau sont dotés d'un système mécanique qui surélève des plaques métalliques pour éviter qu'un véhicule routier ne puisse s'y introduire lorsque les barrières sont abaissées. Il faut savoir que le code de la route russe prévoit qu'un véhicule ne doit pas s'approcher à moins de cinq mètres des barrières et à moins de 10 mètres sans barrières. En Inde, le passage à niveau manuel est encore utilisé. Au Japon, ils utilisent principalement les passages à niveau automatiques dotés d'une signalisation lumineuse.

En France, le passage à niveau a également été défini par le Centre d'Études sur les réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques : « *Intersection entre une voie routière et une voie de chemin de fer maintenant la continuité du site propre ferrée* ». Ces différentes définitions nous renseignent sur le terme de passage à niveau et nous montrent toute la consistance qu'il englobe avec d'un côté un aspect routier et d'un autre côté un aspect ferroviaire, deux modes de circulations antagonistes notamment par rapport au type de transport utilisé (voiture, train). L'accroissement des circulations et l'évolution des vitesses, tant routières que ferroviaires, compliquant la tâche de gardiennage, la SNCF a recherché des solutions pour pallier à ces difficultés. Outre la suppression de certains passages à niveau par déviation de routes, ou construction d'un ouvrage d'art, l'automatisation a remplacé le gardiennage par l'installation d'une signalisation automatique, lumineuse et sonore installée pour la première fois en 1949 à Ervy-le-Chatel.

La signalisation automatique a renforcé la sécurité afin de minimiser les risques de défaillance humaine. Elle a aussi permis de limiter la durée de l'interception de la circulation routière en réduisant le délai d'annonce et ainsi de réduire le temps d'attente. Néanmoins, le passage à niveau présente de nombreux dangers malgré la priorité absolue, un principe fondamental qui est reconnue aux chemins de fer sur la route et la réglementation spécifique. Environ 16 millions de véhicules qui roulent par jour et 450 000 fermetures des passages à niveau par jour. De nombreuses collisions se produisent entre un train et un véhicule alors que tout est mis en œuvre par plusieurs acteurs pour que le risque ne se réalise pas. De nombreuses vies sont mises en danger, avec pour première cause un comportement inadapté de l'utilisateur routier.

Afin d'illustrer mes propos, il paraît pertinent de citer un exemple d'accident ferroviaire survenu aux abords d'un passage à niveau : Le 26 novembre 2007 à Saint-Médard-sur-Ille, un Train Express Régional (TER) assurant la liaison entre Saint-Malo et Rennes a percuté un poids lourd au passage à niveau. On compte 40 blessés et fort heureusement aucun mort. Les conséquences peuvent être plus dramatiques notamment en cas de collision avec un poids-lourd transportant des matières dangereuses (produits inflammables), cela pourrait être dévastateur.

La quasi-totalité des accidents est imputable au non-respect de la signalisation routière mais elle peut aussi être attribuée à des suicides. En général, ces personnes-là souhaitant mettre fin à leurs jours ne sont pas conscientes des conséquences notamment la mise en danger des passagers du train.

Afin de diminuer le nombre d'accidents sur les passages à niveau, de nombreuses actions de sécurisation ont été menées de front, d'une part en supprimant des passages à niveau et d'autre part en remplaçant la signalisation par une technologie de pointe. Par conséquent, ces changements ont forcément un coût financier très élevé, des millions d'euros sont en jeu pour réduire le risque d'accident sur les passages à niveau.

Bien que le risque soit souvent humain, il peut être aussi technique : un dysfonctionnement peut avoir lieu. Il peut y avoir des problèmes quant à l'annonce du train, la fermeture ou le blocage des barrières, la signalétique routière qui peut être imputable aux pièces mais de nombreuses visites sont effectuées ou bien il peut être dû à la destruction ou simple dégradation que l'on appellera actes de malveillance (vol de batterie) commis par des individus.

Il va de soi que les causes de ces accidents sur passage à niveau entraînent différents régimes de responsabilité prévus par la loi pour pallier à ces risques. Le régime de responsabilité administrative, les usagers de la voie publique peuvent l'invoquer en raison d'un dommage subis du fait d'un défaut d'aménagement, de signalisation ou d'entretien normal de l'ouvrage. Le régime de responsabilité civile, il est applicable aux usagers du service public ferroviaire et aux victimes d'accidents de la circulation lorsqu'ils ont subi un dommage corporel et/ou matériel. Les règles de droit applicables sont prévues par le code civil et la loi n°85-677 du 5 juillet 1985 dite « loi Badinter ». Le régime de responsabilité pénale peut être déclenché, le plus souvent lors d'un accident ferroviaire mortel, le Ministère Public pourra tenter une action selon les infractions commises prévues par le Code pénal.

Par ailleurs, il sera intéressant d'évaluer comment la Cour de cassation juge à l'occasion d'accident sur passage à niveau, un flot de jurisprudence nous permettra d'apprécier la position de la Haute juridiction en la matière.

Les passages à niveau, c'est un thème assez spécifique et particulier qui revêt tellement de caractéristiques, on passe de l'étude du comportement au côté technique puis financier.

Ensuite, les accidents sur passage à niveau sont de nature assez complexe pour un service juridique. Plusieurs acteurs sont concernés, ferroviaire et routier, deux engins à moteur totalement différent, en raison de leur masse et de la nature du mode de transport.

Également, au niveau de la procédure interne d'une entreprise ferroviaire, il existe de multiples services et agents concernés par cette problématique, qu'il est parfois difficile de savoir à qui il faut s'adresser et qui a la compétence pour effectuer certaines missions.

De plus, lorsqu'un accident sur passage à niveau est traité juridiquement, plusieurs procédures peuvent être concomitantes, la procédure amiable, la procédure civile, la procédure pénale, la procédure administrative.

Ce sujet a piqué mon intérêt face à la conjoncture actuelle notamment par rapport au projet de réforme de responsabilité civile qui aura un impact conséquent sur les entreprises ferroviaires. La thématique des accidents sur passage à niveau m'a été proposée par ma tutrice, Directrice juridique au sein de la Délégation Juridique Territoriale Méditerranée SNCF. Après discussion, j'ai pu remarquer que ce sujet nécessitait d'être étudié en raison de toutes les matières juridiques traitées dans un seul et même dossier. De plus, il s'agit d'un sujet très spécifique qui soulève de forts enjeux juridico-économique.

Ce sujet est tout aussi intéressant car de nombreux auteurs en droit ont écrit sur ce sujet, chacun d'entre eux tend à appréhender la thématique, de multiples débats doctrinaux ont lieu notamment à l'occasion de colloques. C'est un sujet qui fait parler chaque année, c'est un sujet d'actualité qui ne meurt jamais. Plusieurs professionnels se sentent concernés par ce sujet : les professeurs de droit, les avocats, les chercheurs, les politiciens, les journalistes et bien d'autres.

Dans l'intérêt de mon sujet, j'ai cherché à collecter un maximum d'informations représentant toute matière confondues afin d'appréhender au mieux le sujet. Dans ma démarche, j'ai fait des recherches informatiques sur plusieurs bases de données et pas seulement juridique afin d'élargir mon panel d'information. J'ai eu recours à la lecture de plusieurs référentiels SNCF afin de connaître toutes les caractéristiques d'un passage à niveau. Je me suis déplacée dans d'autres services au sein de la SNCF afin de récolter des éléments spécifiques comme un entretien avec un expert en passage à niveau pour qu'il m'explique son travail et me fasse part de ses connaissances techniques. Également, j'ai pu contacter des agents SNCF travaillant au sein de la Direction juridique groupe SNCF à Paris qui disposaient d'innombrables informations. Je me suis plongée aussi dans les dossiers juridiques traitant de ce sujet afin d'appréhender au mieux les passages à niveau mais aussi demandant des informations à mes collègues de travail spécialisés dans les accidents sur passage à niveau.

La question qui se pose est de savoir comment un accident de passage à niveau est traité alors même qu'il soulève plusieurs enjeux simultanément et plus particulièrement en matière de responsabilité civile.

Ainsi, nous verrons dans un premier temps qu'il est nécessaire d'établir le contexte lors de la survenance d'un accident de passage à niveau afin de mieux comprendre ce risque (I). Nous devons également tenter d'analyser les différentes règles de droit, la jurisprudence, et ses évolutions. (II).

Partie 1 : L'appréciation contextuelle d'un accident de passage à niveau

Il s'agira d'apprécier les causes et circonstances de la survenance d'un accident de passage à niveau.

Titre 1 : Le facteur risque des passages à niveau

Le passage à niveau représente un risque compte tenu du comportement de l'automobiliste, des équipements ferroviaires et de l'intensité de la circulation sur la voie ferroviaire et routière.

Chapitre 1 : Le facteur humain

La plupart des accidents de passages à niveau est imputable au non-respect de la signalisation routière.

Section 1 : Le comportement fautif des usagers de la route

En 2016, SNCF décompte 111 collisions et 31 personnes sont décédées. Ces chiffres seraient en baisse mais pas suffisamment.² Le passage à niveau n'est pas dangereux, il s'agit seulement d'un croisement entre la route et le réseau ferrée, il suffit simplement de se conformer au Code de la route.

Selon une étude TNS Sofres menée en 2015, il s'avère que 20% des automobilistes ont déjà franchi un passage à niveau alors que la signalisation routière ne leur permettait pas de le traverser.

Les automobilistes sont entièrement conscients de la conduite qu'il faut adopter lorsqu'ils s'approchent d'un passage à niveau. Au lieu de respecter comme il se doit le Code de la route, les usagers décident de prendre leur propre décision sans prendre pleinement conscience des conséquences de leurs actes.

Par exemple, un accident a eu lieu entre un véhicule camion grue et un TER aux abords d'un PN. Les circonstances de l'accident ont été déterminées à l'occasion d'une expertise : visionnage des caméras et examen de la locomotive et des wagons du TER. Le fait générateur est le non-respect de l'alarme du passage à niveau par le conducteur qui

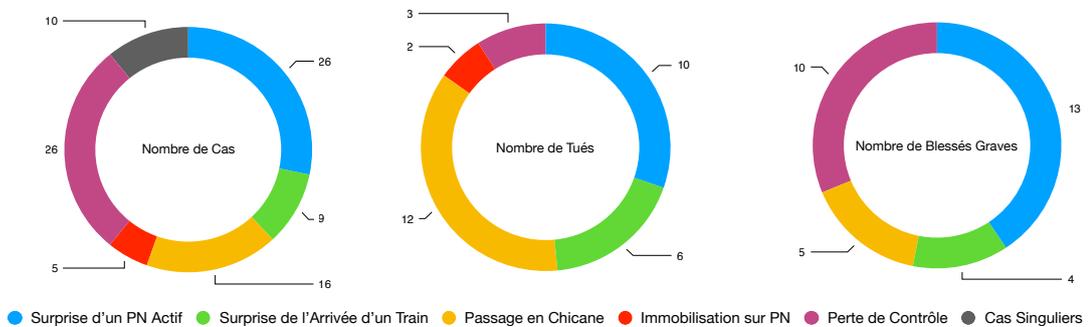
²https://www.sncf.com/sncv1/ressources/dp_10e_journee_nationale_de_securite_routiere_aux_passages_a_niveau_02062017.pdf

téléphonait pour trouver la destination au milieu du passage à niveau au moment de l'arrivée du train.

Selon les statistiques, 98% des accidents impliquant un passage à niveau sont dus à un mauvais comportement des usagers, les 2% restants sont dus à des actes de malveillance. Dans les 59%, le PN est fermé mais l'usager décide volontairement de le franchir. Dans les 38% restants, l'usager commet une erreur en analysant la configuration des lieux et va se voir immobilisé sur le PN. Il peut arriver aussi que l'usager ne remarque pas le passage à niveau ou bien tardivement.³

Au début des années 2000, une étude intitulée « Enquête sur les mécanismes de production d'accidents sur passages à niveaux » nous expose les différentes causes d'accidents sur les passages à niveau en France avec un échantillon de 92 cas d'accidents.

Typologie et causes des accidents français (sur l'échantillon de l'enquête)⁴ :



En conséquence, les principales causes d'un accident de passage à niveau sont dû à un comportement inadapté des usagers comme l'impatience, l'habitude d'un trajet entraînant un manque de vigilance et le non-respect du Code de la route (vitesse excessive, non arrêt au stop, passage étroit et sinueux sur le côté du PN).

Section 2 : Les limites des actions préventives

Pour réduire le nombre d'accident de passage à niveau plusieurs actions préventives sont mises en place.

Certains PN sont supprimés, tandis que d'autres sont automatisés ou font l'objet d'un aménagement particulier (feux, téléphone).

Il existe une liste de PN dont la suppression ou l'amélioration est identifié dans le cadre du programme national de sécurisation.

³https://www.sncf.com/sncv1/ressources/dp_10e_journee_nationale_de_securite_routiere_aux_passages_a_niveau_02062017.pdf

⁴ <http://www.securite-routiere.org/docacrobat/passagesaniveauGot2012.pdf>

Également, certaines expérimentations sont menées pour améliorer les installations de passage à niveau. On peut citer parmi ces expérimentations, les détecteurs d'obstacles. Ces derniers, en présence d'un véhicule sur les voies (barrières sont baissées), un détecteur émettent un signal qui prévient le conducteur du train de la présence d'un obstacle. Des tests sont en cours sur trois sites en Rhône-Alpes-Auvergne, trois en Normandie et un en Ile-de-France. Des dalles anti-intrusions sont placées pour décourager les usagers de longer les voies qui rejoignent les quais à proximité. Des stickers « barrières cassables » sont collés afin d'avertir les usagers au cas où ils se retrouveraient bloqués sur le passage à niveau, les usagers pourront casser les barrières. Cette expérimentation se fait sur un site en Rhône-Alpes. Des lampes à diodes ont quant à elles pour objectif de remplacer les lampes à filament des feux routiers R24 afin d'améliorer la visibilité des feux pour les usagers. Pour parfaire les passages à niveau, des expérimentations ont été engagées avec TOM-TOM afin d'intégrer des données GPS aux passages à niveau permettant d'informer les utilisateurs de la proximité d'un passage à niveau. En outre, de nouveaux aménagements de barrières sont étudiés telles que des lamelles souples sous les barrières permettant d'empêcher le passage des piétons lorsque les barrières sont baissées. Enfin, des panneaux de téléphones dont la visibilité sera accrue pour les usagers afin qu'ils puissent signaler rapidement tout problème sur le fonctionnement du passage à niveau.

Dans une optique de prévention et de répression, des dispositifs de contrôle seront déployés. Par dispositif de contrôle, on entend des radars qui vont contrôler les comportements des conducteurs routiers :

- 22 PN sont équipés de radars de vitesse
- 42 PN sont équipés de radars de franchissement

La transgression de ces règles de sécurité entrainera des sanctions :

- Une amende forfaitaire comprise entre 68 et 3750 euros,
- Un retrait d'un à six points sur le permis de conduire,
- Une suspension de trois ans du permis de conduire, 30 km/h au-delà de la limitation de la vitesse,
- Une immobilisation et/ou confiscation du véhicule, 40 km/h au-delà de la limitation de vitesse,
- Une peine de trois ans de prison, en cas de récidive pour excès de vitesse supérieure ou égale à 50 km/h.

D'un point de vue communication, le 2 juin 2017 SNCF Réseau se mobilise pour une 10^{ème} journée nationale de sécurité routière aux passages à niveau. SNCF a souhaité alerter l'ensemble des usagers des risques encourus, en cas d'irrespect des règles de sécurité aux abords d'un passage à niveau. En conséquence, des actions de sensibilisation ont eu lieu sur l'ensemble du territoire pour tout type d'usagers (cyclistes, piétons, automobilistes, 2-roues). Le *leitmotiv* de cette campagne était « *Ne risquez pas votre vie aux passages à niveau, respecter le code de la route* », le message de campagne a été co-signé par la sécurité routière et accentué par un film de 30 secondes⁵. Celui-ci met en scène un cascadeur dont le métier est de prendre des risques et d'affronter les dangers. Cependant, ce cascadeur ne prendra aucun risque lors du franchissement d'un passage à niveau, il va respecter le Code de la route pour éviter de se mettre en danger ou autrui.

La phrase culte du cascadeur étant : « *J'ai beau être cascadeur, je ne suis pas inconscient, je ne risquerai pas ma vie aux passages à niveau* ».

Ce film a été diffusé sur le web et les réseaux sociaux, mais aussi en publicité au cinéma dans plus de 4 000 salles afin de toucher un large public.

Cette campagne a aussi été diffusée sur la radio parmi les 14 chaînes les plus écoutées de France, ainsi que sur les radios d'autoroute.

Enfin, 11 vidéos dynamiques, pédagogiques et ludiques mettent en exergue les règles à respecter lors de la traversée d'un passage à niveau dont 4 d'entre-elles ont été particulièrement mise en avant :

- La priorité absolue du train
- Barrières cassables
- Distance de freinage du train
- Utilisation du téléphone PN

Les internautes pourront retrouver ces vidéos en permanence sur www.securite-passageaniveau.fr. Ils pourront y consulter toutes les informations utiles sur accidentologie, les règles à respecter, la politique de sécurité menée par SNCF Réseau et les campagnes de communication.

Cette journée nationale de sécurité routière aux passages à niveau est un évènement qui va permettre aux directions territoriales de mettre en place des actions de sensibilisation. D'ailleurs, cette journée se fait en collaboration avec la Police, la Gendarmerie, des

⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=E0hXIMU5FpY>

collectivités territoriales, l'Association de la Prévention Routière et l'Association des Maires de France.

Il est intéressant de savoir qu'il existe aussi une campagne mondiale (ILCAD) par le biais d'une journée internationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau organisé par l'UIC depuis 2009 réunissant des acteurs de la route et du rail. Cette campagne a été créée sur la base de campagnes de sensibilisation déjà présente dans de nombreux pays comme aux États-Unis, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Cette journée de sensibilisation voit chaque année le nombre de ses pays adhérents augmenter une recrudescence de pays. Ils étaient 45 en 2016.

Un grand nombre d'automobilistes prennent un risque, en ne respectant pas le Code de la route, sans prendre conscience des dangers encourus pour l'utilisateur comme pour autrui. Il est important que ce genre de moyens soient mis en œuvre afin de faire un rappel de conscience aux usagers. Il existe aussi des actions de sensibilisation beaucoup plus ciblées et spécifiques au mode de transport.

SNCF Réseau lance des actions de sensibilisations spécifiques auprès des conducteurs de convois exceptionnels, de cars ou d'autobus, des jeunes conducteurs en apprentissage dans les auto-écoles. Dans le cas des convois exceptionnels, le franchissement d'un passage à niveau par un convoi exceptionnel est soumis à autorisation qui sera délivrée par SNCF Réseau. Sous l'égide de l'article 12 de l'arrêté ministériel du 4 mai 2006 qui dispose de respecter quatre conditions : limitations en hauteur, largeur et garde au sol ainsi que la durée du franchissement. Il est important de vérifier et de respecter ces modalités afin d'éviter tout incident lors du franchissement du passage à niveau. SNCF Réseau mentionne ces conditions, les règles de sécurité dans un support de communication destiné aux entreprises de transport ainsi qu'aux conducteurs. Ce support a été créé en partenariat avec le Ministère de l'intérieur, le Ministère des transports, la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers (FNTR), la Fédération Nationale des travaux publics (FNTP), l'*International Road-transport Union* (IRU) ainsi que l'Association pour le développement de la Formation professionnelle dans le Transport (AFT).

Concernant le transport de voyageurs, SNCF Réseau a créé un support de communication spécifique pour les conducteurs de cars et de bus avec le partenariat de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP, la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs et l'Association pour le développement de la Formation Professionnelle dans le transport (AFT). Ce document rappelle les conditions et les règles de sécurité à respecter pour un franchir un passage à niveau.

Enfin, les auto-écoles sont aussi sensibiliser à travers les conducteurs en apprentissage. Un film pédagogique indique les comportements à adopter et les règles à respecter lors du

franchissement d'un passage à niveau. Il a été diffusé dans l'ensemble des auto-écoles de France.

Il est certain que SNCF Réseau avec ses différents partenaires tel que l'Etat, les différentes associations et fédérations mènent de grandes actions de sensibilisation auprès du « grand public » et des usagers de la route. Des mesures spécifiques de sensibilisation sont aussi mises en place à destination des conducteurs de poids lourds, de convois exceptionnels et d'autocars : formation, d'information et de documentation claire et complète. En outre, les jeunes sont aussi sensibilisés notamment dans le cadre du programme « Voyageur et citoyen ». 460 agents SNCF volontaires se rendent chaque année en milieu scolaire afin de prévenir des risques et montrer le comportement à adopter. Également, une mobilisation permanente est mise en place par SNCF Réseau :

- Ile-de-France, Normandie, PACA : Véloutour
- Grand-Est : Tour Alsace
- Auvergne, Rhône-Alpes : une opération publique sur le PN 11 d'Aix-les-Bains.

Malgré les différentes sensibilisations effectuées auprès des usagers de la route ; lors du franchissement d'un passage à niveau, les collisions ont lieu en raison du comportement inadapté des usagers. Il reste à déterminer si ce comportement humain en est principalement la cause.

Chapitre 2 : Le facteur technique

L'élaboration des installations automatiques des passages à niveau ainsi que la fiabilité sont très rarement mises en cause lors d'accidents de passage à niveau.

Section 1 : Les types de passage à niveau et leur fonctionnement

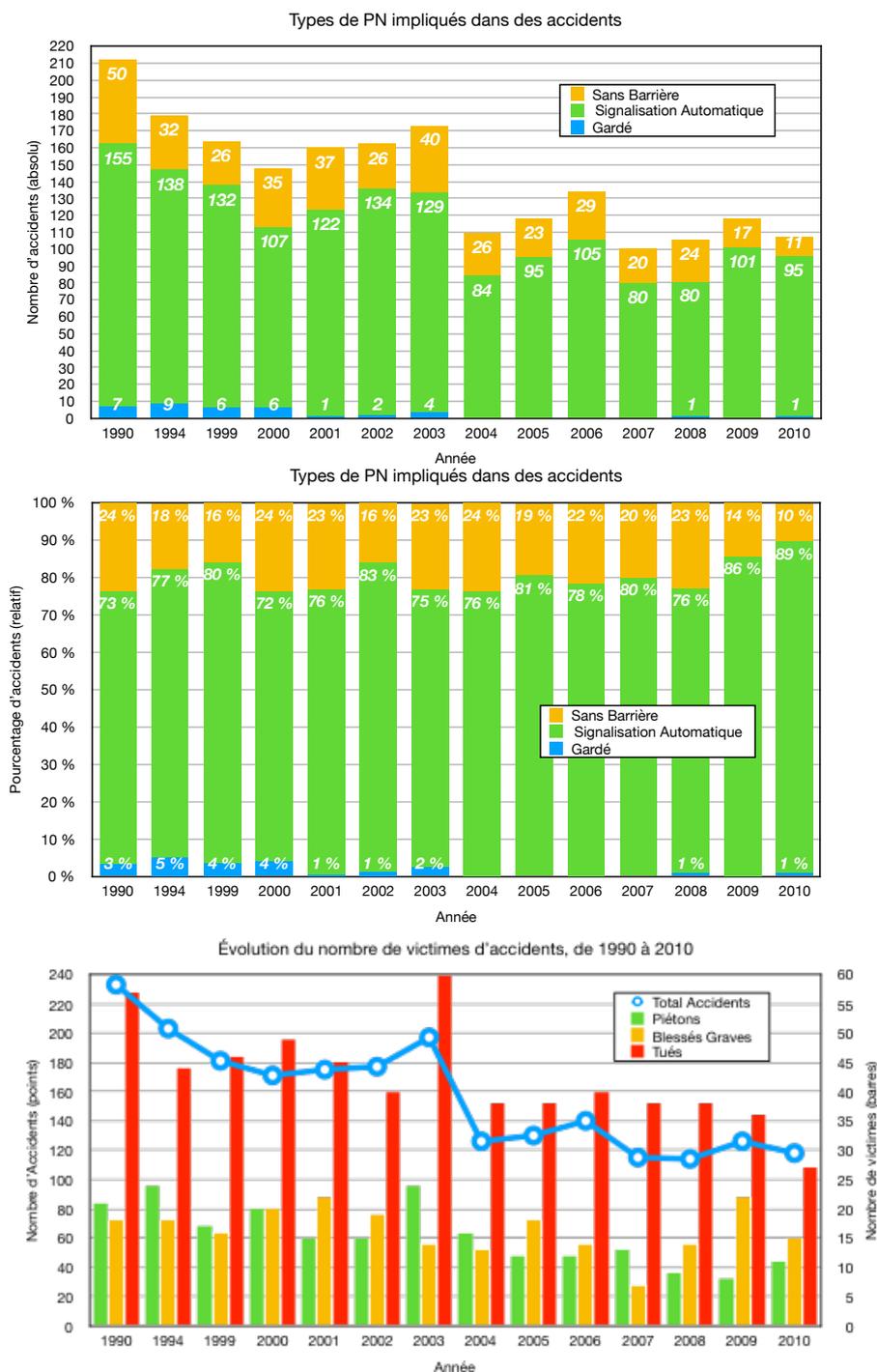
Il existe différents types de passage à niveau : les passages à niveau non gardés, ceux équipés d'une signalisation automatique lumineuse et ceux munis d'une simple croix de Saint André. Les passages à niveau automatisés sont munis d'un feu rouge clignotant, doublé d'une sonnerie, pré-annoncé par un panneau triangulaire rouge avec une barrière et une locomotive qui fume pour les PN sans barrières ou bien seulement avec une barrière pour les PN équipés d'une barrière.

On distingue plusieurs types de passage à niveau :

- Gardés ou non gardés,

- Equipés ou non, de barrières ou de feux,
- Publics ou privés,
- Ouverts aux automobiles ou seulement aux piétons.

La typologie des accidents selon le type de passage à niveau :



Les passages à niveau les plus courants sur le réseau ferré français sont les passages à niveau à Signalisation automatique Lumineuse et Sonore (PN SAL).

Il existe plusieurs types de PN SAL :

Les PN SAL 0 à feux seuls : Ils n'ont aucune barrière, sont peu présents. Ils sont utilisés uniquement sur les voies routières ayant un trafic extrêmement faible. En 2015, on en comptait 277⁶. La signalisation de ce PN se compose de deux ou quatre feux routiers rouges clignotants appelés R24 et d'un signal sonore. Ils ne sont plus installés depuis 1973.

Le PN SAL 2 demi-barrières : Il est très répandu sur tous les types de routes, sa signalisation se compose de feux routiers rouges clignotants, d'un signal sonore et de deux demi-barrières. Le PN SAL 2B est muni quant à lui de deux barrières barrant entièrement la chaussée. L'arrêté ministériel du 18 mars 1991 en interdit la création sur le réseau ferré national. On les trouve sur les routes très peu fréquentées et de faible largeur.

Le PN SAL 4, équipés de 4 demi-barrières : On les trouve souvent en ville. Deux demi-barrières sont dites « d'entrée » et barrent la droite de la chaussée alors que les demi-barrières dites « de sortie » barrent la gauche de la chaussée.

Enfin, il existe les passages à niveau gardés et non gardés. Pour les passages à niveau gardés, un employé s'occupe de l'ouverture et de la fermeture du passage à niveau. On les retrouve généralement en ville sur les lignes à fort trafic. Les passages à niveau non gardés ne sont pas munis de barrières, seulement d'un panneau de signalisation routière, ils sont utilisés sur les voies très peu fréquentées, généralement agricole.

La distinction entre le gestionnaire ferroviaire et routier est primordiale pour savoir quelles sont les attributions de chacun d'entre eux.

Le gestionnaire ferroviaire n'intervient que sur le domaine ferroviaire, les équipements du passage à niveau et la signalisation de position :

- Pour les PN automatiques : Les feux rouges, les sonneries, barrières, revêtement de la voie ferrée, les téléphones ;
- Pour les PN sans barrières : Les croix de Saint-André, le stop, les feux rouges.

De même, le gestionnaire ferroviaire-par le biais de ses agents de l'INFRAPOLE- va effectuer des visites sur les sites de passage à niveau afin de faire un rapport sur l'état des passages à niveau (annexe 1).

Le gestionnaire de voirie intervient en dehors du domaine ferroviaire, le marquage, la signalisation avancée, *etc.* On distingue différents acteurs selon l'emplacement du passage à niveau :

⁶ <https://www.securite-passageaniveau.fr/pages/les-differents-passages-niveau>

- La Direction interdépartementale des routes (DIR) pour les routes nationales ;
- Les services techniques du conseil départemental (CD) pour les routes départementales ;
- La commune pour les chemins ruraux et les voies communales ;
- L'EPCI pour les voies intercommunales où ayant un intérêt communautaire.

Il est nécessaire qu'une coopération existe entre les gestionnaires routiers et ferroviaires afin d'assurer la sécurité du passage à niveau. Une concertation doit avoir lieu notamment lors des inspections de sécurité des passages à niveau mais également lorsque qu'une opération survient impactant l'un des deux.

Section 2 : Les dangers inhérents à un passage à niveau

La circulaire du 11 juillet 2008 relative au diagnostic de sécurité des passages à niveau adressée aux préfets de départements revendique l'engagement d'une campagne de diagnostics des passages à niveau publics ouvert aux trafics sur le réseau ferré national qui s'appuyant sur l'inspection de la sécurité routière.

Le diagnostic demandé aux gestionnaires des réseaux routier et ferré doit comprendre une proposition de plan d'actions (immédiat, à moyen terme, une étude) issu du constat réalisé par l'inspecteur⁷.

Préalablement à une inspection, il est nécessaire de recueillir, d'analyser les trafics routiers et ferroviaires, les accidents corporels, les incidents (bris de barrières, support de feux, clôtures) et les vitesses routières à l'approche du passage à niveau.

Tout d'abord, l'inspection doit être réalisée le jour. Il est recommandé de la compléter d'une inspection de nuit lorsque le PN est situé dans une zone éclairée ou a fait l'objet de plusieurs accidents ou incidents la nuit.

Il est aussi préconisé d'effectuer des mesures de distance de visibilité sur la signalisation par soleil lorsque le PN est orienté Est/Ouest.

Les inspecteurs doivent se mettre à la place de différents types d'usagers : poids lourd, deux roues, cyclistes, automobiliste, piétons.

Suite à la visite de terrain, les inspecteurs rédigent une note descriptive des problèmes rencontrés et complètent une grille d'inspection (annexe 2).

La grille d'inspection est construite autour de 4 grands thèmes :

⁷ Note Sétra-Inspection de sécurité des passages à niveau — Novembre 2008

- La géométrie
- La visibilité
- La lisibilité
- La circulation

La grille ne comporte pas de vérification de la conformité des équipements de signalisation. Ce sont les gestionnaires qui fourniront aux inspecteurs les documents techniques utiles.

Dans un premier temps, il s'agit d'identifier le type de PN, un PN SAL 2 ou 4, gardé ou à croix de Saint André. Chaque passage à niveau fait l'objet d'un arrêté préfectoral⁸ en fixant le classement et le niveau d'équipement. Il est important de préciser si le PN est classé comme préoccupant.

Les coordonnées doivent être relevées en x ou y par GPS ou être identifiées par un point de repère routier.

Dans un second temps, il faudra prendre connaissance des pointes horaires de trafic (transport routier et ferroviaire). Également, la connaissance des vitesses pratiquées par les usagers de la route permettra de vérifier que les vitesses réglementaires sont adaptées à la configuration du site et disposer des distances de visibilité.

De plus, il est nécessaire de savoir s'il existe des restrictions de circulations pour les poids-lourds, l'emprunt du PN par des transports collectifs (urbains, interurbains, scolaires) ou les transports exceptionnels.

Ensuite, il est important de s'intéresser à l'environnement. Selon que le passage à niveau se situe en campagne ou dans une zone urbanisée ; il convient de mesurer la densité urbaine, la présence d'une zone commerciale ou industrielle, d'un site touristique, établissements scolaires. Il convient également de déterminer si l'on est en agglomération au sens du code de la route. Enfin, il convient de définir la fréquence à laquelle la route est empruntée par des poids lourds.

Momentanément, le passage à niveau peut aussi se trouver dans une intensification du trafic suite à des modifications d'infrastructures routières qui peuvent avoir une influence sur le bon fonctionnement (chantier).

En outre, les communes peuvent développer des projets d'urbanisation, il est important de s'interroger sur les conséquences éventuelles de l'implantation de nouveaux équipements publics, d'habitation, ou d'activités pouvant avoir un impact sur la circulation.

⁸ L'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau (J.O du 14 avril 1991).

Pour compléter le diagnostic des passages à niveau, les inspecteurs doivent demander le fichier des accidents corporels géré par les observatoires départementaux de sécurité routière fournies par les gestionnaires de voiries et ferroviaires. La période de recueil pour les accidents matériels est de 5 ans contrairement aux accidents corporels pour lesquels elle est de 10 ans.

Après avoir énoncé les modalités et le déroulement de l'inspection de la sécurité des passages à niveau, nous allons nous intéresser à la grille d'inspection et à ses quatre thématiques.

La géométrie du passage à niveau, peut présenter des difficultés et influencer le comportement de l'utilisateur. Il convient donc de vérifier que tous les véhicules autorisés franchissent le PN sans effectuer de manœuvre.

Par conséquent, il faudra vérifier que le passage à niveau est bien signalé et constater l'existence d'une éventuelle perturbation (risque de file d'attente, d'immobilisation, de collision, de franchir le PN après avoir été bloqué dans le carrefour).

Pour la visibilité, les usagers doivent pouvoir avoir le temps de visualiser le passage à niveau. Ainsi les distances de visibilité (annexe 3) doivent être associées aux vitesses maximales autorisées qui sont les suivantes⁸ :

Distance de Visibilité en Courbe (m)	Distance de Visibilité (m)	Vitesse Maximale Autorisée (km/h)
27	25	30
55	50	50
95	85	70
151	130	90

La visibilité de l'ensemble du passage à niveau doit pouvoir être perçu par l'utilisateur, de même qu'il peut exister des « masques » temporaires ou fixes comme le stationnement, les plantations, autres équipements de nature à réduire ou supprimer la visibilité.

Il convient de vérifier que la signalisation réglementaire est respectée et visible à toute période de l'année (plantes) et le lieu (stationnement). Également, les équipements du PN (feux, barrières, téléphone, limitation de hauteur) doivent être visibles en approche, de jour comme de nuit.

Il faut avoir une bonne lisibilité du passage à niveau à son approche. Le type et l'exploitation de la route ou de la rue peuvent être défavorables à la détection du passage à niveau. Les inspecteurs doivent aller à la recherche d'éléments de l'environnement du PN qui pourraient attirer l'attention du conducteur, nuire à l'identification à distance des équipements caractéristiques du passage à niveau (arrêt de bus, publicité, marquage prépondérant, commerces, etc.).

Les mesures d'interdiction de stationner aux abords d'un passage à niveau (article R417-9 du code de la route) et quant à la suppression des masques, relèvent de la responsabilité du pouvoir de police du maire.

En ce qui concerne la circulation, l'aménagement du franchissement du passage à niveau doit assurer une continuité des cheminements, des conditions de confort et de sécurité. En présence de voies pour les vélos ou piétons, leur traversée doit être sécurisée, de même que pour les personnes à mobilité réduite.

Suite à cette inspection, le choix des actions incombera aux gestionnaires routier et ferroviaire. Chaque situation, chaque passage à niveau devant être analysé au cas par cas.

D'autre part pour l'aménagement de la visibilité et lisibilité du passage à niveau, selon son environnement, il sera bon d'augmenter la gamme de signalisation avancée, d'ajouter un panneau à messages variables (PMV), de remplacer les lampes à incandescence par des diodes, d'augmenter la taille des feux, voir de reconfigurer le lieu.

La visibilité corrélée aux vitesses, la solution serait d'installer des bandes rugueuses en campagne ou des plateaux en agglomération.

Pour les masques éventuels, il existe une mesure d'interdiction de stationner à proximité d'un passage à niveau inscrite dans le Code de la route (article R 417-9). Pour les masques de végétaux et la publicité, ils relèvent de la responsabilité du pouvoir de police du maire. Une surveillance régulière des abords du passage à niveau pour chacun des sens de circulation est indispensable de prévenir d'éventuels problèmes de visibilité sur les équipements du PN. Ainsi, il faudra entreprendre des actions de suppression des masques latéraux (panneaux, ouvrages, plantations, *etc.*) ou d'interdiction de stationnement afin que le PN soit parfaitement visible et perceptible et que l'utilisateur puisse adapter sa conduite.

Quant à l'aménagement de la géométrie, il est complexe de mettre en place des actions nécessitant de refaire l'infrastructure routière ou le tracé de la route avec des balises rayonnantes voire de poser un revêtement dans la zone de freinage.

Le franchissement du passage à niveau peut s'avérer parfois difficile pour certains véhicules, si la municipalité constate un dysfonctionnement au niveau de son PN, elle peut mettre en place diverses mesures toujours en concertation avec le gestionnaire ferroviaire : implanter une signalisation adaptée, instaurer une limitation de vitesse cohérente avec la configuration des lieux, ou à défaut interdire la traversée du PN.

Pour traiter les passages en chicane notamment par les deux-roues, la mise en place d'un dispositif séparateur de voies ou d'un îlot central peut être une bonne solution.

Pour lutter contre les remontées de files qui arrivent de manière fréquente, soit par l'existence d'un carrefour soit par des points singuliers après le PN (priorité, arrêt de bus, rétrécissement de voirie, passage piéton, chantier, *etc.*). On peut réduire ce problème en créant un sas d'évacuation. Il représente une bonne solution en cas de blocage du PN,

évitant de se retrouver immobilisé, en régulant le trafic par des feux tricolores ou par l'intervention ponctuelle des forces de l'ordre (foire annuelle, circulation estivale), supprimer le rétrécissement en élargissant la chaussée.

Pour les passages à niveau préoccupants, il faut envisager la suppression du PN soit par une suppression pure et simple soit par une déviation, un pont.

Détail du Programme ASPN (Période 2013-2018)	Coût (millions d'euros)	Nombre d'Opérations	Coût Moyen par Opération (× 1 000 €)	Coût Moyen Annuel (millions d'euros)
Suppression simple sans construction d'ouvrage d'art	17	104	163	2,8
Automatisation de PN classique	22,6	37	600	3,8
Téléphone PN	3,8	25	150	0,6
Divers (Installation de modules à diodes, ajout de feux supplémentaires, investissements spécifiques après diagnostic)	37,1	1 005	37	6,2
Automatisation de PN de nouvelle génération	5,2	17	300	0,9
TOTAL	85,6	1 188	72	-

C'est le cas pour le passage à niveau de Saint-Médard. Le 12 octobre 2011, un ensemble routier transportant une grue a été percuté par un TER, assurant la liaison Rennes-Saint-Malo avec à bord 152 personnes, sur le PN situé à Saint-Médard-sur-Ile. Cet accident a provoqué le décès de trois personnes et a occasionné des blessures à de nombreux voyageurs. Le conducteur de l'ensemble routier a été renvoyé le Tribunal correctionnel pour homicides et blessures involontaires et trois contraventions routière, l'origine de l'accident étant l'absence de perception du conducteur de la signalisation lumineuse et sonore. Au cours de ces cinq journées d'audience, une journée a été entièrement consacrée à l'expression des victimes et l'autre débat sur la responsabilité pénale de SNCF Réseau et SNCF Mobilités et celle du conducteur moins discutable.

Pour les personnes morales, elles ont été condamnées pour homicides et blessures involontaires et 300 000 euros d'amende chacune pour ne pas avoir pris les mesures nécessaires au vu de la dangerosité du PN signalée en 2009 par un rapport de BEA-TT.

Le routier a été condamné à trois ans de prison avec sursis. Le délibéré a été rendu le 2 juillet 2018, les personnes morales ont fait appel. Le passage à niveau doit être remplacé par un viaduc et un passage souterrain.

Chapitre 3 : Le facteur politique et économique

Certains passages à niveau sont listés comme étant prioritaire et sont inscrits dans un programme de sécurisation nationale, programme défini par l'Etat et l'instance nationale des passages à niveau en 1997. SNCF Réseau accorde une importance particulière aux passages à niveau. Elle en fait une de ses priorités et renforce chaque année sa politique de sécurisation et de prévention.

Section 1 : L'action des pouvoirs publics et de SNCF

En 2017, 15 405 passages à niveau sur les lignes ouvertes au trafic du réseau ferré national. En 1938, il y avait 33 500 et 25 000 en 1980, ce qui montre une envie de réduire le nombre de passage à niveau causant une mortalité sans mesure⁹.

On peut noter qu'il n'existe aucun passage à niveau sur les lignes à grande vitesse certainement dans le but de diminuer la mortalité plus faible.

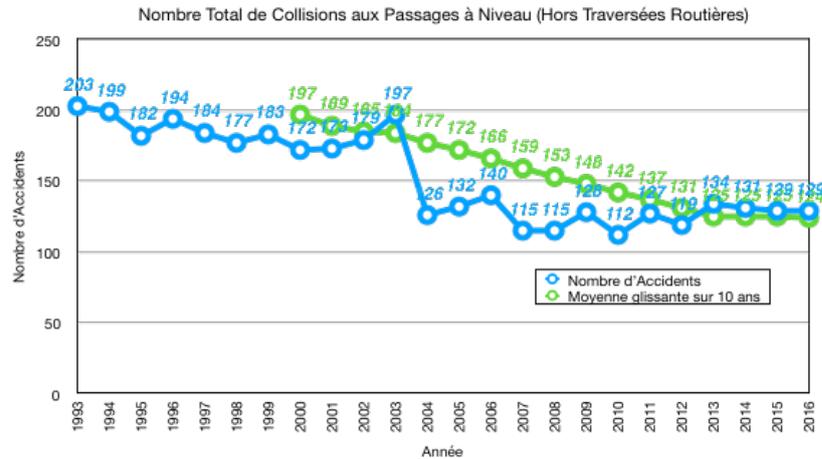
Cependant, il existe des PN sur des lignes conventionnelles où la vitesse du train peut atteindre 200 km/h même si les passages à niveau automatiques sont interdits lorsque la vitesse est supérieure à 160 km/h pour laisser place aux PN gardés étant plus sécurisés.

Certains passages à niveau sont considérés comme étant dangereux. Le programme de sécurisation nationale actualise donc tous les 6 mois la liste de ceux étant considéré comme prioritaires démontrant un suivi quasi-perpétuel.

Au 10 avril 2018, 158 passages à niveau inscrits dans le programme de sécurisation nationale (1997 : 437 PN) dont pratiquement tous sont équipés de feux à diode permettant une meilleure visibilité.

⁹ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/passages-niveau>

Ces dernières années, le nombre de collisions aux abords d'un passage à niveau :



En 2008, un plan de sécurisation a été lancé suite à une grave collision à Allinges (Haute-Savoie). Le Premier ministre a ainsi demandé que soit élaboré un plan de renforcement de la sécurité des usagers de la route aux passages à niveau. L'objectif de ce plan d'action est de diviser par deux le nombre d'accidents aux passages à niveau en 10 ans. Ce plan de sécurisation soulève deux priorités :

- Inciter les conducteurs à respecter strictement le code de la route,
- Mobiliser l'ensemble des acteurs ferroviaires et routiers afin d'améliorer la signalisation ou la voirie.

De plus, le plan s'articule autour de 4 axes :

- Informer et responsabiliser le conducteur proche
- Mobiliser tous les acteurs et réunir les moyens financiers
- Poursuivre et accélérer un programme systématique de traitement des PN
- Interdire la création de tout nouveau PN.

Par la suite un plan de sécurisation de 2014 est mis en place par le Ministre délégué aux transports, à la Mer et à la pêche et qui a fait l'objet d'une instruction du Gouvernement le 1^{er} juillet 2014, se décomposant également en 4 axes.

Tout d'abord renforcer les mesures de contrôle afin de combattre les comportements irresponsables, les « passages en force », par exemple par l'installation de radars.

Ensuite, il s'agit de répondre aux besoins des poids-lourds et des autocars en leur indiquant notamment la marche à suivre. Les transporteurs exceptionnels de marchandises doivent préalablement contacter la SNCF (formulaire type) s'ils sont en présence de risques lors du franchissement du passage à niveau- ils doivent privilégier les itinéraires sans passage à

niveau- dans le mesure du possible. Egalement, des documents d'information (rédigés en 5 langues) sont mis à leur disposition pour leur rappeler les règles du franchissement du PN lors des formations des chauffeurs routiers et ces documents sont disponibles sur le site de bison futé et des organisations professionnelles. Ils peuvent aussi consulter le site « Cartelie » qui vient d'être nouvellement créer comprenant les coordonnées GPS des PN risqués pour ce type de transport. Il en va de même aussi pour le transport de passager par autocar.

En outre, il s'agit de rendre l'information de manière beaucoup plus diffus auprès des usagers de la route, comme le caractère cassable des demi-barrières, d'intégrer les PN dans les GPS, de supprimer les masques de nature à déconcentrer l'utilisateur.

Enfin, il est important de sécuriser les passages à niveau classés comme prioritaires soit en les améliorant soit en les supprimant.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Par Ouvrage d'Art	1	15	11	14	23	23	9	6	15	11	4
Par Déviation Routière	6	12	16	11	17	10	12	5	8	10	8
Pure et Simple	23	15	14	21	19	22	65	29	34	26	25
TOTAL	30	42	41	46	59	55	86	40	57	47	37

L'État a demandé aux préfets de mobiliser les gestionnaires de voirie pour récupérer les diagnostics de sécurité des PN développé précédemment.

L'instance de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité des passages à niveau composée des représentants du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, du ministère de l'intérieur, de SNCF Réseau, des collectivités territoriales, le Centre d'étude et d'expertises sur les risques, Fédération, travaillent ensemble sur ce plan afin de sécuriser un maximum les PN classées comme prioritaires.

Cela ne s'arrête pas là. Un comité ministériel sur la sécurité des passages à niveau a été mis en place en 2015. Par la suite, il a fusionné avec le comité de suivi de la sécurité ferroviaire qui s'est réuni pour la dernière fois le 16 février 2018. L'objectif est de faire un constat sur l'avancée des actions menées, d'analyser les résultats et ainsi de caractériser la progression dans le cadre du plan interministériel.

Section 2 : L'impact financier significatif

La sécurisation des passages à niveau entraîne un coût financier important, supporté à hauteur de 50% par l'État mais également par SNCF Réseau, appuyés d'une participation complémentaire des collectivités territoriales par le biais d'une convention de financement (annexe 4).

SNCF Réseau a investi près de 14 millions d'euros en 2016 pour améliorer la sécurité de 192 passages à niveau dont 18 ont été supprimés, les autres ont été automatisés ou ont fait l'objet d'aménagement particulier (feux, téléphone ...) ¹⁰.

Également, on compte 6 passages à niveau prioritaires qui ont été supprimés en 2016, soit 30 % de plus qu'en 2015 et ce, grâce un investissement de 22,46 millions d'euros.

En Millions d'Euros	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Suppression PN (inscrits au PSN)	11,1	7,5	7,3	13,6	22,6	34,9	28,0	21,6	36,0	41,9	29,0
Suppression PN	2,5	2,7	2,6	2,9	1,9	2,7	1,5	2,1	3,3	3,6	1,4
Amélioration Sécurité PN (ASPN)	7,9	7,1	7,1	7,9	7,8	11,2	12,2	15,5	15,2	23,7	23,8
Pédales d'Aide au Shuntage Pour PN	0	0	0	0	0	0	0	5,0	2,5	5,0	5,0
TOTAL	21,5	17,3	17	24,4	32,3	48,8	41,7	44,2	57	74,2	59,2

La suppression d'un passage à niveau peut prendre plusieurs années (5 ans environ) car elle demande un engagement des collectivités territoriales concernées et que la configuration des lieux peut poser un problème dans la réalisation de cette opération. Le coût de suppression varie en moyenne entre 3 et 15 millions d'euros.

D'autre part, les accidents corporels aux passages à niveau est une problématique qui interpelle les députés n'hésitant pas -par le biais de questions écrites ou orales- à demander des comptes au Gouvernement. Le Règlement de l'Assemblée Nationale prévoit une prérogative individuelle à l'égard des députés. Cette procédure s'exerce en dehors des séances par parlementaire avec un effet différé. Les réponses à ces questions n'ont aucune valeur juridique et ne lient pas l'administration. C'est une procédure qui rencontre énormément de succès, 20 066 questions ont été posées au Gouvernement en 2015. Le délai moyen d'une réponse est de 180 jours avec un taux de réponse de 70%.

¹⁰https://www.sncf.com/sncv1/ressources/dp_10e_journee_nationale_de_securite_routiere_aux_passages_a_niveau_02062017.pdf

Le 22 Décembre député Gargar attire l'attention de Monsieur le Ministre de l'équipement sur la question des passages à niveau non gardé, sans barrière, suite à un jugement rendu par le Tribunal de Guadeloupe. Il s'agissait d'un PN non gardé, sans barrières, sans signaux lumineux, sans panneaux de signalisation dont la voie ferrée était pratiquement masquée par des végétaux. La société privée propriétaire de la voie ferrée avait été condamnée à indemniser les dommages résultants de l'accident mais l'État a dû relever cette condamnation car une lettre contrat démontrait qu'elle devait prendre en charge la protection de certains passages à niveau dont celui-ci¹¹.

Le député demande au Ministre de l'intérieur (département et territoire d'outre-mer, quelles mesures il compte prendre pour éviter le renouvellement de tels accidents.

Dans la réponse du Ministre de l'intérieur, il explique que la direction départementale de l'équipement avait accepté, à l'époque la construction d'un important carrefour pour faciliter les travaux et prendre en charge la signalisation du PN. La voie ferrée devant être supprimée, une signalisation provisoire avait été mise en place. Il indique qu'après l'accident des travaux avaient été exécutés dans le but d'améliorer la visibilité et que l'ancienne signalisation avait été démolie et remplacée. La suppression prévue du PN a fait disparaître par la suite tout risque d'accident.

Également, le 1^{er} Juillet 2008, une question a été posée par la députée Mme Pérol-Dumont à Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports dans le cadre de la lutte et la prévention des accidents de passages à niveau¹².

De manière plus précise, elle insiste sur la nécessité d'accélérer la sécurisation des PN prioritaires au regard de leur dangerosité. Elle indique que malgré l'investissement financier et les actions menées par l'État, le risque n'a pas diminué en 70 ans. Elle donne en exemple l'accident d'Allinges en précisant qu'il est urgent d'accélérer la sécurisation ou la suppression des PN préoccupants. Elle demande de spécifier quelles seront les mesures concrètes prises par le Gouvernement et le Réseau Ferré de France (RFF) pour supprimer progressivement et rapidement les PN.

Le secrétaire d'État chargé des transports explique le franchissement d'un passage à niveau est par nature dangereux et que les conducteurs de véhicules, et les gestionnaires de voirie et ferroviaire prennent des mesures spécifiques pour garantir la sécurité. Également, il précise l'accidentologie est en baisse depuis 1988. En outre, il précise que l'État et RFF subventionnent les investissements pour supprimer ou améliorer les PN.

¹¹ Sénat-Question n°1873, du 22 décembre 1975, JO Sénat 28 juin 1977, p.1805

¹²Assemblée Nationale-Question n°26714, du 1^{er} juillet 2008, JO 28 octobre, p.9379

Depuis 1998, 60 millions d'euros ont été consacrés à cette problématique. Le plan d'action de 2008 a été remis au Premier Ministre suite à l'accident d'Allinges. Pour en revenir aux financements, les efforts de l'État ont fortement augmentées au fil des ans.

Ces questions posées au Gouvernement par les députés, représentant de la Nation toute entière montre que chacun d'entre eux accordent une appétence particulière, agit et parle au nom de l'intérêt général. Pratiquement chaque année, la problématique des accidents de passage à niveau est posée au Gouvernement par le biais de questions écrites ou orales.

Titre 2 : La réalisation du risque

La collision est définie comme étant : « *[la] rencontre, plus ou moins rude, de deux corps en mouvement, ou [le] choc d'un corps contre un obstacle* ». ¹³

Chapitre 1 : La survenance de l'accident

La survenance d'un accident nous amène à nous interroger sur les procédures qui doivent suivre.

Section 1 : La gestion de l'accident

Lorsque l'accident a lieu, un agent de circulation alerte les secours puis le Centre de Gestion des Opérations de Circulation (CGOC) déclenche les alertes auprès du service de l'Infrapôle et identifie l'entreprise ferroviaire (voyage, fret). Le CGOC peut aussi faire intervenir les agents d'astreinte, hors des heures de service.

Dans un premier temps, il faudra gérer l'accident :

- Assurer la sécurité des circulations,
- Assurer la sécurité des personnes,
- Gérer de manière optimale le plan transport,
- Minimiser l'impact sur la circulation ferroviaire.

Le milieu ferroviaire présente certaines particularités dans la gestion de ce type d'accident. Il faut alors agir rapidement pour sécuriser le périmètre, par la mise en place de mesures conservatoires, pouvant avoir de lourdes conséquences : D'une part vis-à-vis des

¹³ Définition du mot collision-Petit Larousse

intervenants extérieurs (secours, police) dont l'intervention sera facilitée et d'autre part vis-à-vis de l'entreprise, qui aura besoin d'interlocuteurs, d'informations fiables et fréquentes pour rétablir au mieux la circulation, malgré les perturbations.

Le traitement de l'accident repose sur plusieurs principes : l'intervention du Chef d'Incident Local (CIL), qui va traiter l'accident par l'ouverture d'un canal de communication entre le terrain et les services. Il est aussi chargé de répondre aux besoins matériels et personnels des équipes. C'est une procédure qui s'appliquera lorsque l'accident a impact sur le trafic ou nécessite l'intervention de services extérieurs. Elle sera adaptée à l'ampleur de l'évènement. Un arrêté du 26 août 2003 répertorie le degré de gravité des accidents de personnes et incidents. Par exemple, une cellule de crise peut être mise en place selon la gravité de l'accident.

Le CIL est le correspondant unique sur le lieu de l'accident, il relaye les informations :

- L'étendue des dégâts, le nombre de victimes,
- L'avancement des opérations de réparation et de secours,
- L'heure prévue et les conditions de la reprise de circulation ferroviaire,
- Les éléments contextuels (présence de riverains, de journalistes ...).

Le CIL est en charge de récolter toutes les informations ou éléments en vue de l'enquête sur les causes de l'accident ainsi que de la rédaction des rapports nécessaires.

Il s'assure qu'ont été recueillis par écrit les témoignages des agents ou éventuels témoins ou la prise de photographies. Il relève l'identité des victimes, vérifie le fonctionnement des installations avec le responsable de spécialité et prend note des heures clefs de la gestion d'un accident (arrêt, reprise de la circulation, intervention des secours et police, ...).

En outre, il effectue des démarches administratives nécessaires : dépôt de plainte, rédaction de procès-verbaux, de la déclaration du sinistre et d'un rapport circonstancié de l'évènement. Après avoir géré l'accident, il faut déterminer ce qu'il s'est passé concrètement et quelles en sont les causes. Il est parfois difficile de déterminer les causes objectives de l'accident, le climat étant crispant et les polémiques fusant sur les lieux, notamment au sujet de la recherche de responsabilité.

Il faudra sensibiliser les gens du terrain, à tous les niveaux pour déterminer le problème qui a causé cette tragédie.

En outre, il faut essayer d'ouvrir le dialogue entre toutes les personnes concernées, en se limitant à la recherche des faits et en excluant les jugements et prises de position subjectives.

Il faut tenir compte des tendances et spécialités de certaines personnes, influencées par leur culture professionnelle ou personnelle :

- Un technicien sera sensible aux défaillances et dysfonctionnements techniques,
- Un psychologue va rattacher les faits à l'homme,
- D'autres s'attacheront au non-respect des règles de sécurité, procédures et consignes.

Afin de bien déterminer les causes, plusieurs points doivent être étudiés :

- La configuration du lieu (description du lieu, situation à risque, encombrement, opérations dangereuses),

En 2016, Madame X se trouvait à bord d'un TER lorsque celui-ci est entré en collision avec un camion poids-lourd appartenant à une société de transport aux abords d'un PN.

Une instruction pénale est en cours. Lors de cet accident, elle a été gravement blessée (éclats de verre dans les yeux). Le poids-lourd (38 tonnes) s'est vu immobilisé et n'a pas pu manœuvrer pour sortir du virage. La signalisation lui interdisait de passer par ce passage à niveau étant un poids-lourd. Il a franchi le passage à niveau car le chantier d'une construction de maison se trouvait à proximité et qu'il avait l'obligation de livrer des plaques de béton sur les lieux de l'ouvrage. L'entreprise de transport routier n'avait pas demandé d'autorisation auprès de la SNCF pour franchir le passage à niveau et il semble assez étrange que la Mairie ait fourni un permis de construire à proximité du passage à niveau et du Chemin de Fer.

- La chronologie des opérations ou actions précédant et suivant l'accident (heures de départ et d'arrivée, retard du train),
- Les faits inhabituels survenus avant ou au moment de l'accident,
- La formation du conducteur routier ou ferroviaire et le respect des règles de sécurité (savoir-faire, signalisation, procédure, consigne de sécurité, limitations),

Récemment, un dysfonctionnement de PN a eu lieu, à savoir l'absence de fermeture des barrières au passage d'un train. De même que la procédure n'a pas été respectée par des agents. Bien heureusement, aucun accident est survenu.

Les gendarmes étaient présents au moment de l'incident et se sont réservé le droit de porter plainte contre SNCF Réseau, de même qu'un rapport administratif a été transmis au sous-Préfet.

En l'espèce, il faut savoir que l'engin moteur ayant franchi le PN appartenait à une Entreprise Ferroviaire externe à SNCF. Vraisemblablement, la procédure de fermeture de ce PN n'avait pas été respectée par les salariés de cet EF (agents de conduite et de manœuvre), faits révélés à l'occasion d'une enquête interne. Il y a eu absence de tintement, l'agent de

conduite aurait dû s'arrêter avant de s'engager sur la voie principale et l'agent de manœuvre aurait dû quant à lui commander la fermeture du PN en se conformant aux instructions affichées au-dessus du coffret situé au droit du PN. L'agent de conduite a tout de même franchi le PN, sans se préoccuper de sa réouverture (qui se produit automatiquement).

Également, il a pu être constaté, à l'occasion du contrôle des installations de SNCF Réseau que le câble qui permet l'activation non pas de la fermeture du PN mais du tintement de la sonnerie avait été sectionné, probablement à l'occasion d'une opération de débroussaillage réalisée peu de temps avant sur ce secteur. Les deux agents salariés auraient dû se conformer au respect de la procédure et aux instructions.

- La conformité du matériel et des installations,

En 2016, Madame X se trouvait à bord d'un TER lorsque celui-ci est entré en collision avec un camion poids-lourd appartenant à une société de transport aux abords d'un PN.

Une instruction pénale est en cours. Lors de cet accident, elle a été gravement blessée (éclats de verre dans les yeux). Le poids-lourd (38 tonnes) s'est vu immobilisé et n'a pas pu manœuvrer pour sortir du virage. La signalisation lui interdisait de passer par ce passage à niveau étant un poids-lourd. Il a franchi le passage à niveau car le chantier d'une construction de maison se trouvait à proximité et qu'il avait l'obligation de livrer des plaques de béton sur les lieux de l'ouvrage. L'entreprise de transport routier n'avait pas demandé d'autorisation auprès de la SNCF pour franchir le passage à niveau et il semble assez étrange que la Mairie ait fourni un permis de construire à proximité du passage à niveau et du Chemin de Fer.

- Les conditions météorologiques

Un poids-lourd ayant par exemple franchi un passage à niveau malgré publication d'un arrêté préfectoral interdisant la circulation en raison d'importantes chutes de neige.

- L'examen toxicologique des conducteurs.

Une voiture a été percutée par un train (fret) aux abords d'un PN dans le pays basque. Elle s'est retrouvée bloquée sur les rails. La conductrice du VTM circulait avec une concentration plasmatique d'alcool s'élevant à 1,3 g.L⁻¹.

Après avoir récolté toutes ces informations, il faudra organiser les faits pour ainsi refaire la chronologie de l'accident, le plus précisément possible. Afin de mieux comprendre l'analyse des causes de l'accident, voici un exemple concernant la procédure type interne d'un accident de passage à niveau :

1. Présentation de l'évènement

Le 30 janvier 2014, un Train Express Régional (TER) heurte un camion arrêté sur la chaussée routière, au niveau d'un PN de la ligne Lyon-Marseille.

Ce PN (km 270+149) situé à Laragne-Montéglin (05300) est traversé par la voie communale n°2.

Il neige à gros flocons, la température extérieure est de 0°C et il y a environ 30 cm de neige au sol.

2. Chronologie détaillée

09H59 : Départ du train de la gare Serres en direction de la gare Laragne.

10H09(06) : Franchissement du disque de Laragne au PK 259+200 à la vitesse de 101 km/h. Limite de vitesse autorisée 105 km/h.

10H09(32) : Action du sifflet à la vitesse de 103 km/h.

10H09(40) : Le train aborde le PN 270+148 à la vitesse de 75 km/h et percute la remorque du véhicule routier. Le train s'immobilise 120 m après le PN. Le train n'a pas déraillé. La remorque du camion est encastrée devant et dessus de la tête du train. Le convoi routier est chargé de pommes. Au moment de la collision, un agent de la brigade de Sisteron avait fini de travailler au niveau du PN (déneigement des pédales). Voyant que le camion patinait et n'arrivait pas à se dégager du PN, il s'est porté au-devant du train pour tenter de l'arrêter.

10H17 : Le dirigeant régional des infrastructures de Marseille (SNCF Réseau) avise l'assistant voie.

10H25 : Les services de secours se rendent sur place.

10H45 : Les pompiers commencent l'évacuation des voyageurs à bord du train vers la salle des fêtes de Laragne.

11H15 : Arrivée sur les lieux de la maintenance, début des réparations.

16H30 : Fin du dégagement de la remorque du véhicule routier et du train (annexe 5).

17H05 : Reprise des circulations à 10 km/h, car les voies sont dégradées. Le PN sera gardienné jusqu'à sa remise en état, suspension du gardiennage lors de la fermeture de la circulation.

J+1 : Finitions des réparations, évacuation des déchets sur le domaine ferroviaire.

16H12 : Reprise de la circulation à vitesse normale.

3. Analyse technique

Les agents présents lors de l'accident ont témoigné du bon fonctionnement du PN.

La vérification interne des installations a été réalisée par des techniciens ayant constaté que les équipements étaient aux normes, que l'annonce fonctionnait, que les mesures temps de descente et de remontée de barrières étaient bonnes et que le tintement de la sonnerie et l'allumage fonctionnaient. De même, la bonne visibilité et la position correcte des demi-barrières ont été vérifiées.

4. Les causes (présumées)

Les agents chargés de déneiger les installations du PN (pédales de réarmement) déclarent avoir vu le camion arrêté au panneau « cédez le passage » et confirment que lorsque le camion a voulu redémarrer, il s'est mis à patiner.

L'annonce PN s'est déclenchée (feux, sonnerie) et les barrières se sont baissées.

Un arrêté préfectoral interdisait la circulation des PL sans équipements spéciaux.

5. Historique de la zone

Le dernier évènement recensé à ce PN date de 1999, bris de barrière par un PL.

La dernière maintenance date de 2012.

Il n'existe aucun projet d'aménagement, notamment pour augmenter le sas entre la route et le PN.

Cet exemple d'accident nous permet d'avoir une vue d'ensemble sur le déroulement des actions concrètes menées par les agents SNCF après l'accident. Après avoir reconstitué l'évènement, il faut dégager les conséquences de l'accident.

Section 2 : Le constat de la situation humaine et matérielle

Dans un premier temps, on examinera les séquelles des victimes de l'accident.

L'accident de personne peut être défini comme un évènement dommageable ayant porté atteinte à l'intégrité physique d'une personne (blessure légère au décès), alors qu'elle se trouve dans l'enceinte de la SNCF, à bord du train, que cette personne soit voyageur, agent ou tiers. Cet accident peut être individuel ou collectif.

Suivant le lieu où se produit l'accident, la qualité de la victime (passager, tiers ...) et la gravité de l'accident vis-à-vis de la SNCF, un traitement distinct sera apporté :

- Si la victime est un voyageur, c'est-à-dire une personne munie d'un titre de transport valable, qui a voyagé, qui a subi un dommage dans l'emprise ferroviaire.

- Le tiers, est une personne démunie d'un titre de transport valable, au moment où le dommage est subi. Il peut être le conducteur du véhicule terrestre à moteur ou bien un voyageur sans titre de transport.

Dans le cas des accidents collectifs au sens de « catastrophes ferroviaires », des dispositions particulières doivent être prises, un rapport d'accident de personnes est établi pour chaque victime. Les éléments relatifs à l'enquête doivent alors être transmis à l'Agence Nationale Accidents de Personnes (annexe 6). Ce service a la compétence pour traiter les dossiers d'accidents de personnes dans les limites suivantes :

- 15 000 euros par victime, y compris les créances des tiers payeurs,
- Avec un seuil maximal de 50 000 euros par événement.

Tout dossier dépassant ces limites doit être transmis pour attribution à la Direction Juridique Régionale (agence juridique ou entité centrale) du lieu de l'accident.

- Quant à un agent en service, il fait l'objet d'un traitement particulier au travers d'un dossier « Accident de travail » constitué de la manière suivante :
 - D'un exemplaire de la déclaration d'accident,
 - Des certificats médicaux,
 - De la déclaration à l'inspecteur du travail (arrêt de travail).

De plus, le tiers payeur pour les agents SNCF est la Caisse de Prévoyance et de Retraite du personnel de la SNCF (CPR), qui est un organisme de Sécurité sociale régi par le titre II du livre I^{er} du Code de la sécurité sociale, dotée de la personnalité morale.¹⁴

Dans le cas où un agent est en service et en arrêt de travail dû à un accident de passage à niveau, la CPR sera tenue de l'indemniser et de lui verser des prestations en raison du préjudice causé. En cas d'existence d'un tiers responsable, la CPR sera amenée à nous transmettre le dossier dans le cadre d'un recours contre tiers payeur afin de récupérer les sommes versées à l'agent.

Dans le cadre des accidents de chemin de fer, on peut faire la différence entre trois types de préjudices corporels :

¹⁴ Décret n°2007-730 du 7 mai 2007

- Blessures légères : Toute personne accidentée dont la durée d'hospitalisation, est inférieure à 4 jours ou toute personne ayant fait une déclaration de blessure, même s'il y a eu une hospitalisation.
- Blessures graves : Toute personne accidentée dont la gravité des lésions corporelles a entraîné une hospitalisation supérieure à 3 jours.
- Décès : Toute personne accidentée, tuée sur le coup ou décédée le jour ou le lendemain de l'accident.

Dans un second temps, on évoquera les conséquences matérielles ayant causé des dégâts matériels.

Lorsque l'on a pu faire un état des lieux des dommages matériels et immatériels survenus à l'occasion d'un accident, différentes procédures amiables et judiciaires vont se mettre en place. Sur les lieux de l'évènement, le Directeur Régional de l'Infrapôle constate les éventuelles détériorations causées par l'accident sur le domaine ferroviaire telles que :

- La géométrie des voies,
- La tête du train et l'ensemble de l'aspect extérieur,
- Installation de sécurité du PN et ses équipements.

Un relevé de constatation immédiate (RCI) est effectué immédiatement après l'accident ainsi qu'un recueil de photographies effectuées sur les lieux le jour de l'accident. Il est signé par l'ensemble des agents impliqués (annexe 7).

Non seulement on a les dégâts mais il faut aussi compter les préjudices immatériels comme le remorquage et gardiennage mais aussi l'immobilisation du train, qui causent un préjudice commercial et une privation de jouissance ; sachant que les frais de remise en état ne rentrent pas dans le budget de l'Établissement (Mobilités ou Réseau), car non prévisible.

Le Représentant Local de Sécurité va examiner le RCI et apporter les causes de l'évènement. Ensuite, il va transmettre ce document à deux établissements indépendants de SNCF qui sont les suivants :

- L'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire : Un établissement administratif, sous la direction générale des Infrastructures, des transports et de la mer qui a pour fonction d'assurer la sécurité ferroviaire au niveau national.¹⁶

¹⁶ Directive communautaire 2004/49/CE sur la sécurité des chemins de fer communautaires

- Le Bureau d'Enquête sur les Accidents de Transports Terrestres : Il réalise des enquêtes techniques sur les accidents ou incidents graves afin d'en déterminer les circonstances. Il peut émettre des recommandations mais ne détermine pas les responsabilités. (annexe 8)

Chapitre 2 : La gestion du sinistre au niveau interne

Une gestion efficace des sinistres par le Pôle Assurance Dommage permet de mieux défendre les intérêts financiers de l'entreprise en optimisant le montant des indemnités reçues ou versées mais aussi en coopérant avec le Pôle Juridique qui peut intervenir dans le cas d'un contentieux.

Section 1 : Le traitement administratif du sinistre par le PAD

Dans le cadre de la gestion interne d'un sinistre, on compte deux acteurs primordiaux :

- Le Pôle Assurance Dommage (PAD),
- Le Pôle Juridique (PJU).

L'exemple d'un sinistre type, en date du 1^{er} octobre 2015 sur la commune de Brebieres : Un camion semi-remorque appartenant à une société de transports s'est engagé sur un passage à niveau en dépit de la signalisation routière lui interdisant l'accès.

Dans l'impossibilité de manœuvrer, le véhicule terrestre à moteur, bloqué sur le passage à niveau, fut percuté par un TGV.

Cette collision causa d'importants dommages matériels, en particulier à la motrice, des perturbations de trafic mais également des pertes immatérielles dues à l'immobilisation du matériel roulant mais aucun blessé.

Dans cette optique, le PAD traite de manière administrative et comptable les sinistres subis ou causés par SNCF, prenant en compte les dommages matériels, immatériels et non corporels.

Cependant, il existe un cas particulier, le suicide survenant sur les passages à niveau est de la compétence exclusive du PAD mais s'il existe un doute quant à sa nature, il sera d'abord traité par l'ANAP.

Le PAD a recours au Protocole d'évaluation des dommages consécutifs à des accidents causés par des tiers aux biens ferroviaires, signé entre la Fédération Française des Sociétés d'Assurance (FFSA), le Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances (GEMA) et

SNCF le 1^{er} juillet 2005. Ce protocole a pour but de définir une procédure de constatation de matérialité des faits, d'évaluation et de chiffrage des dommages matériels ou immatériels causés par les tiers assurés.

Le sinistre est un dommage subi ou causé par la SNCF, quelle qu'en soit l'origine et le contexte juridique de sa survenance. *A contrario*, n'est pas considéré comme sinistre un dommage subi résultant d'un choix stratégique ou commercial ou de l'effet du temps (usure, corrosion.). De même que la mauvaise exécution d'une prestation dans le cadre d'un marché (rupture de canalisation) n'est pas considérée comme un sinistre.

Le sinistre se traduit par un dommage à la personne ou au patrimoine de la victime, se traduisant financièrement par un appauvrissement ou un manque à gagner. Il se traduit essentiellement par un dommage matériel (une détérioration, destruction, ...), immatériel (la privation de jouissance, l'interruption d'un service, la perte d'un bénéfice).

L'origine du sinistre peut être :

- Volontaire ou accidentelle,
- Le tiers peut être identifié ou non,
- Issue d'un client ou d'un prestataire (cocontractant),
- Une catastrophe naturelle,
- Origine de SNCF (négligence, défaillance),
- Origine indéterminée.

Le PAD est l'interlocuteur (de principe et par défaut) d'un sinistre. Il ouvre, gère, instruit, clôture et archive les dossiers sinistres (sous réserve des compétences des Centres de Service Après-Vente Fret et de l'ANAP).

La procédure au PAD est la suivante :

- Assurer la bonne mise en œuvre de la création du compte analytique,
- Participer aux opérations d'expertise amiable,
- Assurer la liaison avec les assureurs,
- Contacter et transférer les dossiers relevant de la compétence du PJU,
- Tenir informer les acteurs impliqués.

Le signalement du sinistre est une étape importante dans le processus de traitement des dommages. Tout agent de la SNCF est tenu de signaler tout sinistre :

- Soit pour les dommages subis par la SNCF,
- Soit pour les dommages causés par SNCF.

Le sinistre doit être signalé à la personne responsable du périmètre d'activité sur lequel il est survenu, par exemple au Dirigeant de proximité, au Chef de gare, au Service Après-Vente Fret, *etc.*

Par la suite, la personne doit impérativement et immédiatement enregistrer le sinistre à l'aide de la fiche de déclaration d'un sinistre (annexe 9).

La fiche de déclaration d'un sinistre est accompagnée de tout document jugé utile à la connaissance du sinistre, notamment :

- Rapport d'incident,
- Procès-verbal de constatation immédiate,
- La fiche PN,
- Le constat de la matérialité des faits,
- Déclaration de témoins,
- Dépôt de plainte,
- Le constat d'huissier,
- La réclamation de la victime ou de son assureur.

Ces informations relatives aux sinistres sont rassemblées par le Pôle Gestion-Finance des Etablissements (GEF) a un rôle de centralisation de l'établissement victime ou responsable du dommage.

Le pôle GEF transmet la fiche de déclaration du sinistre accompagnée de tout document jugé utile au PAD compétent sur sa région.

Le dossier est ouvert (n° de compte) par le PAD du lieu de la survenance du sinistre. Ce dernier va alors vérifier les documents, déterminer un ou des comptes analytiques « sinistre » selon qu'il y ait SNCF Réseau ou SNCF Mobilités et informera l'établissement concerné du suivi du dossier ainsi que le pôle GEF.

Lors d'un accident de PN, les dommages subits par un matériel roulant sont la plupart du temps supérieurs à 40 000 euros, l'établissement matériel qui effectue la réparation transmet un devis à l'activité propriétaire pour autorisation de travaux.

Dans le cadre de l'instruction des dossiers, le PAD effectue plusieurs missions :

- Envoi au tiers et à son assureur des lettres de mise en cause (annexe 10),
- Procédure de constatation et évaluation contradictoire du dommage avec l'assureur ou un expert mandaté,
- Contrôle de l'exhaustivité des relevés de dépenses engagées et complétés par GEF,
- Formation d'un document de synthèse des comptes (toutes les dépenses),

- Valorisation des coûts indirects (arrêts/ralentissement de trains, indemnité d'immobilisation du matériel roulant ...),
- Transmission du décompte aux tiers ou à l'assureur pour être indemnisé,
- Participation aux éventuelles expertises,
- Envoi à la Direction juridique des dossiers relevant de sa compétence (contestation de responsabilité sérieuse, vols, corporel ...).

Dès réception de la réponse du tiers ou de l'assureur, le PAD vérifie la cohérence du montant de l'indemnisation proposée. Après acceptation du décompte par le tiers ou son assureur, la facture nécessaire au recouvrement des sommes dues est établie au *prorata*.

- S'il y a non-paiement et que la première relance par le service comptable reste infructueuse, une mise en demeure sera envoyée. Si le dossier n'aboutit pas, il est alors transféré à la Direction juridique.
- Si le sinistre demeure sans tiers identifié, le dossier est seulement couvert par l'une des assurances. Dans le cas d'un accident de PN, il est toutefois rare que le tiers ne soit pas identifié.

Si la SNCF est identifiée comme étant responsable du dommage qu'elle a causé, elle dispose d'une couverture d'assurance pour les risques majeurs, fondée sur deux programmes :

- La couverture des risques de « Responsabilité Civile » : a pour objet de garantir tous les dommages causés aux tiers, y compris les voyageurs, du fait des activités exercées par l'entreprise.
- La couverture des « Dommages aux biens » : est destinée à garantir les conséquences pécuniaires des dommages de toute nature subits par les biens dont la SNCF est détentrice.

Les sinistres susceptibles d'être garantis par l'une de ces polices doivent faire l'objet d'une déclaration systématique au PAD de la région de survenance du sinistre, y compris pour ceux traités par une autre entité (CSAV FRET).

En 2006, une conductrice quadragénaire a franchi le PN de La Roche-Maurice, sa voiture a percuté un TER. Afin de déterminer les causes de l'accident, l'instruction a duré plus de huit ans, la SNCF a comparue pour homicide involontaire devant le tribunal correctionnel. La première thèse était le suicide, la seconde un dysfonctionnement du passage à niveau. Cette dernière hypothèse a été retenue par les enquêteurs. D'après la justice, les barrières ne seraient pas abaissées. Le juge d'instruction évoque des négligences de la part de SNCF. Ce

n'est qu'après avoir effectué trois expertises que la cause de l'accident fut trouvée : le déshuntage, un système qui permet de déclencher la fermeture des barrières. Cela s'expliquerait par un problème de compatibilité entre le TER et le circuit des voies.

Lorsque que le dossier sinistre a fait l'objet d'un recouvrement par le tiers ou l'assureur, et après vérification des imputations comptables, le dossier est clôturé.

En octobre 2013 sur la commune de Saint Rémy, le TGV a percuté un ensemble routier transportant des tracteurs agricoles, immobilisés sur un passage à niveau. Le département risque a obtenu de l'assureur une indemnisation de plus de 13 millions d'euros, un record.

Section 2 : La coopération entre le PAD et le PJU

Chaque mois, le PAD adresse au PJU un fichier des dossiers en cours comportant pour chaque cas : Un résumé de l'affaire, l'enjeu financier, l'état de suivi. À l'inverse, le PJU transmet au PAD un fichier reprenant l'ensemble des affaires passées au contentieux (annexe 11).

En outre, le PAD va transmettre les dossiers relevant de la compétence du PJU :

- Il sera saisi de toute contestation sérieuse de responsabilité par le tiers ou son assureur. Les contestations portant sur le *quantum* ou les contestations récurrentes ne constituent pas des « contestations manifestement sérieuses ». Le PJU est seul compétent pour mener les discussions ou les actions judiciaires éventuelles sur ce sujet, notamment dans le cas d'un litige ou d'une assignation,
- Il est également compétent pour les Vols, quel qu'en soit le montant,
- En cas de dépôt de plainte (sauf les actes de malveillance inférieurs à 3 800 euros), le Pôle Juridique doit être consulté avant toute tentative de recouvrement amiable. Lorsqu'une procédure pénale est en cours, le PJU prend en charge la procédure pénale, le PAD reste compétent pour exercer le recouvrement à l'amiable. Le PAD et le PJU se tiennent mutuellement informés de l'évolution du dossier,
- Le Directeur juridique peut intervenir dans le traitement des dossiers sinistres contentieux et les dommages causés par SNCF au-delà des seuils (supérieur à 1 million d'euros).

Il a en particulier pour mission d'ouvrir, gérer, instruire, clôturer et archiver tous les dossiers contentieux. Elle doit procéder aux imputations comptables des charges et produits relatifs à ces dossiers. Enfin, le PJU doit informer le PAD de l'avancement et de la clôture des dossiers qu'il instruit.

Le PJU, dès réception du dossier PAD, crée un nouveau dossier contentieux dont il communiquera les références (annexe 12). Il instruit le dossier qui compte un numéro de dossier juridique, un numéro de dossier PAD, les parties, la situation du dossier (première instance ...) et le montant de la réclamation.

Lorsqu'un dommage est causé par SNCF et que l'indemnisation est supérieure à certains seuils, certains dossiers vont relever alors de sa compétence :

- S'ils sont supérieurs à 30 000 euros pour les dommages matériels ou immatériels,
- S'ils sont supérieurs à 15 000 euros par victime ou 50 000 euros par événement pour les dommages corporels.

En l'absence d'assignation, le traitement des dommages inférieurs à ces seuils relève de la compétence du PAD, des Centres du Service Après-vente Fret (jusqu'à 75 000 euros) compétent pour les dommages causés à la marchandise, aux wagons ou aux installations d'un client (ITE) ou de l'Agence Nationale des Accidents de Personnes selon les cas, sous le contrôle du PJU.

Chapitre 3 : La gestion des accidents de personnes

Après un accident de la circulation routière, avec intervention des services de l'ordre, plusieurs procédures peuvent être mise en œuvre simultanément.

Section 1 : Un éventuel règlement à l'amiable

En ce qui concerne la procédure amiable, l'assureur doit mettre en œuvre la procédure légale d'indemnisation à l'amiable sauf si le droit à indemnisation est contesté.

Le conducteur du véhicule terrestre à moteur (VTM), les passagers, les piétons et les cyclistes ont droit à l'indemnisation sauf s'ils ont recherché volontairement le dommage ou en cas de faute inexcusable.

Pour le conducteur blessé, il faudra voir s'il est responsable ou non, ce qui aura pour effet de limiter ou d'exclure son droit à indemnisation au regard des circonstances. Ainsi qu'au regard du contrat, pour le conducteur du VTM s'il a souscrit à une « garantie du conducteur », il faut se reporter aux conditions générales du contrat.

Enfin, la faute ne peut être opposée à la victime si elle est âgée de moins de 16 ans ou de plus de 70 ans mais aussi en cas d'incapacité permanente ou d'une invalidité égale à 80 %. On peut dans ces cas-ci parler en quelque sorte de « victimes protégées ».

La procédure amiable doit se passer de la manière suivante : Dès lors que la déclaration d'accident mentionne les personnes blessées, l'assureur doit contacter chaque victime et leur adresser une notice d'information ainsi qu'un questionnaire¹⁷. On peut trouver dans cette notice d'information pour les victimes d'accident de circulation :

- Le droit d'avoir une copie du procès-verbal,
- Le droit d'assistance (médecin ou avocat),
- La possibilité de saisir une juridiction à n'importe quel moment de la procédure amiable.

Sous les accidents de personnes, on trouve un préjudice indemnisable étant le dommage corporel.

Au titre de l'indemnisation, les effets personnels peuvent être indemnisés tel que les vêtements, les bijoux, bagages ainsi que des appareils médicaux (prothèse, lunettes, implant) s'ils sont endommagés lors de l'accident.

Pour le préjudice corporel (patrimoniaux, extrapatrimoniaux), une nomenclature « Dintilhac »¹⁹ du préjudice corporel a été développée par le Ministère de la Justice :

- Dépenses de santé actuelles et futures : frais médicaux,
- Pertes de gains professionnels actuels et futurs : pertes de revenu,
- Déficit fonctionnel temporaire et permanent : incidences sur les fonctions du corps humain et troubles constatés dans les gestes de la vie quotidienne (exprimé en pourcentage),
- Souffrances endurées : Souffrances physiques et psychiques pendant la période précédant la consolidation (échelle de 1 à 7),
- Incidence professionnelle : Dévalorisation sur le marché du travail, perte d'une chance professionnelle, frais de reclassement, formation, perte de retraite,
- Préjudice scolaire, universitaire ou de formation : Perte d'année d'étude, modification d'orientation, renonciation à une formation, retard scolaire, modification d'orientation,
- Préjudice esthétique temporaire et permanent (échelle de 1 à 7) : Atteinte physique,
- Frais de logement adapté, de véhicule adapté (maison médicalisée, déménagement),

¹⁷ Annexe de l'article A211-11 du code des assurances

¹⁹ <http://www.justice.gouv.fr/publication/dacs/consult/20141120-projetannexe.pdf>

- Assistance par tierce personne (garde d'enfant, ménage, commerçant prenant un salarié),
- Préjudice d'agrément : Impossibilité de pratiquer une activité sportive ou de loisirs,
- Préjudice sexuel : Morphologique lié aux atteintes d'organes sexuels, la perte de plaisir, perte de capacité physique de réaliser l'acte, impossibilité ou difficulté à procréer,
- Préjudice d'établissement : Perte d'espoir, de chance ou de toute possibilité de réaliser un projet de vie familiale du fait de la gravité du handicap.

Lorsqu'une victime est décédée, les proches peuvent demander une indemnisation pour le préjudice causé tels que les frais d'obsèques, la perte de revenus des proches, le préjudice d'accompagnement, le préjudice d'affection.

Au regard de chaque préjudice constaté, un montant peut être proposé à la victime directe ou indirecte (par ricochet) et ce, dans les 8 mois suivant l'accident. Si l'offre ne convient pas, plusieurs options peuvent se poser soit par le biais d'une expertise médicale, soit par la saisine d'un Tribunal.

Dans le cadre d'une évaluation « juste » du préjudice causé, l'assureur peut soumettre une expertise médicale qui doit être envoyée à la victime dans 15 jours précédant l'expertise, afin de déterminer de manière exacte l'indemnisation. Le pré-rapport ou le rapport du médecin-expert doit lui être envoyé normalement dans les 20 jours suivant l'expertise. Ce peut être un rapport temporaire ou définitif selon l'état de consolidation de la victime. Cependant, si l'assureur souhaite diligenter la procédure d'expertise non judiciaire, les frais restent à sa charge.

L'assureur peut verser aussi une avance (provision) si la consolidation n'est pas acquise dans un délai de 3 mois après l'accident. Il doit faire une offre d'indemnisation « définitive » dans les 5 mois suivant la date de consolidation présentée à l'assureur, l'état de consolidation pouvant être déterminé par un médecin expert.

Après acceptation de l'offre transactionnelle, les victimes disposent de 15 jours pour se rétracter et ainsi remettre en cause cet accord.

A savoir que si des lésions, des maladies apparaissent alors que l'indemnisation a eu lieu, la victime peut demander une réouverture de dossier dans les 10 ans à compter de la date de consolidation.

Section 2 : Le déclenchement de procédures judiciaires concomitantes

Un dommage, une condamnation mais aussi un dédommagement, le droit des victimes.

Lorsqu'une infraction est commise et se trouve être à l'origine d'un dommage, la victime a la possibilité d'intenter une action devant la juridiction civile ou pénale, il est donc possible de porter l'affaire devant les deux tribunaux, à savoir :

- La procédure pénale, par le Procureur de la République, voire par la victime, ayant pour objet de sanctionner l'auteur d'une infraction,
- La procédure civile, par la victime, devant les juridictions ayant pour objet une indemnisation fixée par le juge.

Dans le cas où le tribunal pénal est saisi en premier, il est possible de saisir également le tribunal civil. Cependant, selon l'adage « *Le pénal tient le civil en l'état* », le juge civil devra obtenir la décision rendue par la juridiction pénale avant de rendre la sienne, cela ne veut pas dire qu'il devra se conformer à la décision rendue.

Dans le cas où le tribunal civil est saisi en premier, normalement il n'est pas possible de saisir le tribunal pénal par la suite. Cependant, on compte deux exceptions à ce principe :

- La juridiction pénale a été saisie par le Ministère Public avant que le tribunal civil n'ait rendu son jugement,

Par exemple, le 12 octobre 2011, un ensemble routier transportant une grue a été percuté par un TER, assurant la liaison Rennes-Saint-Malo avec à bord 152 personnes, sur le PN situé à Saint-Médard-sur-Île. Cet accident a provoqué le décès de trois personnes et a occasionné des blessures à de nombreux voyageurs. Le conducteur de l'ensemble routier a été renvoyé devant le Tribunal correctionnel pour homicides et blessures involontaires ainsi que pour trois contraventions routière, l'origine de l'accident étant l'absence de perception du conducteur de la signalisation lumineuse et sonore.

Au cours de ces cinq journées d'audience, une journée a été entièrement consacrée à l'expression des victimes, une autre au débat sur la responsabilité pénale de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités et du conducteur (moins discutable).

À l'issue de ce procès, les personnes morales ont été condamnées pour homicides et blessures involontaires et à 300 000 euros d'amende chacune pour ne pas avoir pris les mesures nécessaires au vu de la dangerosité du PN, signalée dès 2009 par un rapport du BEA-TT.

Le routier a été condamné à trois ans de prison avec sursis. Le délibéré a été rendu le 2 Juillet 2018, les personnes morales ont fait appel.

- La juridiction civile est compétente en matière de référé aux fins d'ordonner des mesures provisoires nécessaires et d'indemniser les victimes.

En 1997, un train a percuté un camion chargé d'hydrocarbures, au niveau du PN 395, le bilan s'est établi à 13 morts (dont 4 agents SNCF) et 60 blessés.

À la suite de l'accident, une enquête a été ouverte pour chef d'homicide et blessures involontaires. Le Ministère des transports avait déposé un rapport disant qu'il s'agissait d'une faute d'inattention de la part du conducteur du camion. Les rapports d'expertises ont établi la même cause. Par la suite, le conducteur été mis en examen par le magistrat d'instruction et a été condamné à 3 ans de prison avec sursis tandis que son employeur a été condamné à payer environ 400 000 euros aux parties civiles (blessés, ayants-droit) et un euro de dommages et intérêts à la SNCF. Cependant, la SNCF a eu recours à une indemnisation à l'amiable pour le préjudice matériel (matériel roulant, installations fixes) pour un montant de 965 637,64 euros. Le PV d'enquête permettra de déterminer les responsabilités, il décrit les circonstances de l'accident à travers les constatations des autorités de police, les dépositions, les témoignages, les croquis et des photographies.

Une expertise peut avoir lieu également afin de déterminer les causes de l'accident.

Par exemple, le 14 Décembre 2017, un accident mortel a eu lieu entre un TER et un car scolaire transportant 23 collégiens aux abords d'un PN situé dans les Pyrénées-Orientales, faisant 5 morts et 18 blessées. Le car a bien été accidenté comme s'il avait été coupé en deux. Le train roulait à 75 km/h avec une vitesse limitée à 100 km/h. Le PN de type classique n'était pas considéré comme particulièrement dangereux, il était équipé d'une signalisation automatique et de deux barrières. Le Procureur de la République saisi de l'enquête avec le pôle spécialisé dans les accidents collectifs. Selon les témoignages et expertises, il s'agirait d'une défaillance humaine plutôt que technique, le PN a été forcé par la conductrice du VTM. De même que les tests d'alcoolémie se sont révélés négatifs. La SNCF avait été accusée sans aucune preuve tangible car la conductrice avait affirmé que les barrières étaient levées. On y voit l'importance que revêtent la reconstitution de ce type d'évènement, l'appel à des experts ainsi que le fait de diligenter des enquêtes (interne, administrative et judiciaire). Suite à l'enquête des officiers de police judiciaire, le dossier est transmis au Procureur de la République. D'une part, il peut classer sans suite le dossier sans aucune poursuite, cela n'ayant aucune incidence sur les autres procédures (amiable, civile). D'autre part, il peut poursuivre l'auteur de l'infraction (contravention, délits) et le jugement décidera de la sanction (amende, prison), la décision est prise indépendamment d'une intervention des victimes dans le procès.

La victime peut obtenir la communication du PV en demandant une copie soit à l'assureur du véhicule impliqué dans l'accident, soit au Procureur de la République. Normalement, l'assureur doit pouvoir fournir le PV sur simple demande.

Enfin le jugement décidera de l'indemnisation si l'on se constitue partie civile. Cette constitution de partie civile peut se faire à tout moment, même le jour de l'audience. Il est important de se constituer partie civile afin de préserver les droits des victimes. L'intérêt de se constituer partie civile est que si l'on est en désaccord avec l'assureur sur les responsabilités ou sur l'appréciation des préjudices matériels ou corporels, on peut intenter une action en justice.

On est averti de la date d'audience par l'envoi d'un avis à victime ou bien par l'avocat tant dans la procédure pénale que dans la procédure civile.

Lors de la saisine du Tribunal civil, il est possible d'obtenir un référé (procédure accélérée) pour la désignation d'un médecin expert ainsi qu'une provision, de demander l'indemnisation de dommage matériel et corporel ou bien pour la contestation de l'offre transactionnelle.

Il faut savoir que l'existence d'une évaluation de dommages corporels par un expert judiciaire n'empêche pas l'assureur de faire une offre à l'amiable.

En outre, une expertise demandée par le juge suppose une avance sur les frais : On parle de consignation, que ce soit pour un dommage corporel ou un dommage matériel.

En ce qui concerne la compétence juridictionnelle en matière civile, le tribunal d'instance est compétent pour les litiges de 4 000 à 10 000 euros tandis que le tribunal de grande instance est compétent pour des litiges dont la réclamation est supérieure à 10 000 euros.

En matière pénale, le Tribunal de police est compétent pour les contraventions (excès de vitesse), le Tribunal correctionnel juge les délits et la Cour d'assises composée d'un jury qui juge des crimes commis. Lorsqu'il s'agit d'un mineur, il sera jugé devant des juridictions spécialisées comme le Tribunal pour enfants ou la Cour d'assises des mineurs.

Concernant le lieu de la procédure, c'est soit le lieu de l'accident, soit le lieu du domicile du responsable qui est retenu.

Enfin pour la prescription, les victimes peuvent agir pour l'indemnisation de leurs dommages corporels jusqu'à 10 ans après les faits et jusqu'à 5 ans pour leurs dommages matériels.

Partie 2 : L'appréciation réglementaire et législative d'un accident de PN

Après avoir étudié l'aspect pratique des accidents de passages à niveau, il sera intéressant de se concentrer sur l'aspect réglementaire de la question.

Titre 1 : La réglementation applicable

Il sera pertinent de découvrir la multitude des fondements juridiques encadrant les accidents de passages à niveau.

Chapitre 1 : Le droit interne

Dans le cadre des accidents corporels survenu dans les emprises ferroviaires, la SNCF est soumise à différents régimes de responsabilité selon les situations dans lesquelles se trouve la victime. De même que la compétence des tribunaux peut différer.

Section 1 : Les fondements du droit commun

En droit français, il existe trois grands types de responsabilités :

- La responsabilité civile,
- La responsabilité administrative,
- La responsabilité pénale.

La responsabilité civile, elle se caractérise par l'obligation de réparer le préjudice qu'une personne a causé à une autre personne, soit en accomplissant, soit en accomplissant un acte, soit en s'abstenant d'agir. On peut dire qu'il existe deux sortes de responsabilités : contractuelle et délictuelle.

La responsabilité contractuelle²⁰ (ancien article 1147 du code civil) : c'est l'obligation pour le débiteur d'un engagement souscrit dans un contrat de réparer le dommage subi par le créancier suite à l'inexécution de cet engagement.

Pour que la responsabilité contractuelle, un contrat valable doit exister entre l'auteur du dommage et la victime, le dommage doit nécessairement résulter de l'inexécution du contrat. Il s'agit de la convention par laquelle SNCF s'oblige moyennant rémunération, à transporter

²⁰ L'article 1231-1 du code civil

une personne d'un point à un autre. Il s'agit d'un contrat d'adhésion : la SNCF offre dans ses Tarifs des conditions de transport auxquelles le voyageur adhère sans pouvoir les discuter. Ce titre de transport devra être valable et validé (composté). L'exécution du contrat de transport commence à partir du moment où le voyageur monte dans le train et descend du train.

Lorsque ces conditions sont réunies, la victime doit se placer sur le terrain de la responsabilité contractuelle ; il s'agit du principe de non cumul des responsabilités.

Depuis 1911, l'exécution du contrat de transport comporte une obligation de sécurité-résultat : le conducteur doit conduire le voyageur sain et sauf à destination. Elle inhérente au transport de voyageur. Il se peut que même si SNCF n'a commis aucune faute, elle soit présumée responsable. Par exemple : collision entre un véhicule qui n'a pas respecté la signalisation et un train.

Cette obligation de sécurité-résultat peut s'expliquer par la confiance qui est faite au professionnel et à son matériel pour se laisser transporter d'un point A à un point B.

La victime doit rapporter plusieurs preuves (titre, réalité des faits, dommage) pour déclencher la présomption de responsabilité qui pèse sur SNCF. Il est difficile en pratique de s'exonérer face à cette obligation même si SNCF n'a pas commis de faute.

La responsabilité délictuelle ²¹(ancien article 1382, 1383 du code civil) : il n'existe pas de contrat, c'est l'obligation pour l'auteur d'un fait ayant causé un préjudice à autrui, de réparer les conséquences dommageables. On parle de responsabilité pour faute, il appartiendra à la victime d'en rapporter la preuve.

Par exemple, en cas d'imprudence ou de négligence de la SNCF ou de ses préposés.

La responsabilité quasi-délictuelle²² (ancien article 1384 du code civil) qui instaure une présomption de responsabilité vis-à-vis du gardien de la chose (alinéa 1) et à l'égard du commettant du fait de ses préposés (alinéa 5).

Dans le cas où il n'existe pas de contrat, la responsabilité sera de droit commun, c'est-à-dire de nature délictuelle ou quasi-délictuelle.

La SNCF peut donc voir sa responsabilité engagée, du fait des choses qu'elle a sous garde (quai, train, escalier, *etc.*). La SNCF est présumée responsable du dommage, mais cette fois en sa qualité de gardienne de la chose qui a été l'instrument du dommage et non plus en tant que transporteur.

²¹ Les articles 1240 et 1241 du code civil

²² L'article 1242 du code civil

Cette responsabilité du fait des choses est souvent le fondement utilisé par les avocats, en pratique il est difficile de s'exonérer, cela peut aboutir à un partage de responsabilité.

Peu importe le type de responsabilité, trois conditions doivent être réunies, pour que la responsabilité civile soit susceptible d'être engagée : un préjudice, un fait générateur (faute, imprudence, négligence) et un lien de causalité entre le fait générateur et le préjudice.

A l'égard de l'usager, la responsabilité de l'administration obéit à des règles complexes. La victime doit rapporter la preuve de l'imputabilité du dommage dans le cadre de l'ouvrage public. Mais la collectivité publique peut s'exonérer de toute responsabilité en établissant qu'elle a normalement entretenu l'ouvrage public ou correctement signalé les dangers qu'il a fait courir.

Le défaut d'entretien normal de l'ouvrage est une notion qui est appréciée très largement par les tribunaux administratifs.

Le tiers est celui qui n'utilise pas l'ouvrage, n'en tire aucun profit mais le subit.

Le participant se trouve être dans l'exécution d'un travail public : c'est le cas par exemple, des ouvriers et employés des entrepreneurs assurant l'exécution d'un travail public dans les emprises ferroviaires.

Les juridictions administratives sont les tribunaux administratifs, cours administratives d'appel, Conseil d'État) sont compétentes pour connaître ces litiges

A savoir que les règles administratives sont en général plus favorables pour la SNCF que les règles civiles.

Enfin, la responsabilité pénale c'est l'obligation de répondre des infractions commises prévue par le Code pénal, le Ministère Public va exercer une action contre l'auteur des faits. Ce peut être un fait volontaire ou involontaire causant un trouble à l'ordre public.

Par un arrêt ²³rendu par la Haute juridiction, il a été jugé que le non-respect de la réglementation par les convois exceptionnels peut être gravement sanctionné. Suite au non-respect de la réglementation et ayant causé un accident de circulation, le transporteur a été condamné pour homicide involontaire et contraventions.

Toujours dans une jurisprudence ²⁴constante, le conducteur du véhicule et le dirigeant de la société de transport ont été condamnés pour homicide et blessures involontaires, mise en danger de la vie d'autrui, ²⁵à cinq ans et trois ans d'emprisonnement.

Le principe de responsabilité pénale est seulement applicable de manière personnelle et individuelle.

²³ Cass.crim, 18 janvier 2000, n°99-84.541

²⁴ Cass.crim, 13 juin 2006, n°05-83.261

²⁵ L'article 223-1 du code pénal

Pour les personnes physiques, il existe trois catégories d'infraction selon la gravité des actes commis, il y a la contravention (amende, retrait du permis), le délit (amende, jusqu'à 10 ans d'emprisonnement) et le crime (réclusion criminelle, perpétuité, prison assortie d'un sursis).

Pour les personnes morales, elles sont sanctionnées par le versement d'amendes, d'une dissolution, l'interdiction d'exercer. De même que les représentants légaux peuvent voir leur responsabilité personnelle engagée.

Une infraction pénale nécessite trois éléments, d'une part l'élément moral (la conscience), d'autre part l'élément légal (la loi) et l'élément matériel (l'acte). S'il n'existe aucun de ces éléments sont réunis alors on parlera de relaxe.

Par une décision ²⁶rendue par la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, une institutrice a organisé une sortie scolaire, une collision aux abords d'un PN a eu lieu avec un train, trois enfants sont décédés. Elle a été relaxée du délit d'homicide involontaire ayant soumis le projet au Chef d'établissement qui donne son accord ou non sur le projet et qui conserve la responsabilité en cas de non diligence.

Cependant, la responsabilité pénale peut être écartée dans certaines situations, l'article 122-1 du code pénal en son alinéa 1 dispose que : « *N'est pénalement responsable la personne qui était atteinte, au moment des faits, d'un trouble psychique ou neuropsychique ayant aboli son discernement ou le contrôle de ses actes* ».

Par exemple, un patient étant interné dans un hôpital psychiatrique pour trouble psychique s'échappe ou à l'occasion d'une sortie prend un véhicule puis cause une collision, sera admis une éventuelle irresponsabilité pénale dans le cas où il n'est pas décédé ou une éventuelle responsabilité pour faute de l'établissement²⁷.

Il existe des causes objectives et subjectives pour que la responsabilité pénale soit écartée. Dans le cas des causes objectives, il faut que l'acte soit autorisé par la loi (l'usage de la force par la police), un ordre émanant de la puissance publique, de la légitime défense et l'état de nécessité (l'urgence). Dans le cas des causes subjectives, le fait d'avoir agi sous la contrainte d'ordre physique ou moral, l'erreur de droit (l'auteur croyait en la légalité de l'acte).

Également, il existe des causes d'atténuation de la responsabilité pénale pour les personnes présentant un trouble psychique ²⁸et pour les mineurs²⁹.

²⁶ CA Aix-en-Provence, ch.corr, 29 nov.1999

²⁷ CAA Douai, 10 avril 2007, n°06DA01158

²⁸ L'article 122-1 alinéa 2 du code pénal

²⁹ L'article 122-8 alinéa 2 du code pénal

Après avoir énoncé les différents types de responsabilité, il faut s'intéresser à un autre fondement : la loi du n°85-677 du 5 juillet 1985, dite Badinter renforçant le droit des victimes d'accident de circulation pour des dommages essentiellement corporels.

L'article 1 de la loi Badinter définit son application :

« Les dispositions du présent chapitre s'appliquent, même lorsqu'elles sont transportées en vertu d'un contrat, aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques, à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres ».

Sans même avoir recherché la responsabilité du conducteur du véhicule terrestre à moteur ou du gardien de la chose, la victime sera indemnisée de manière automatique.

La responsabilité contractuelle laisse d'abord à place à la loi du 5 juillet 1985.

Le principe d'indemnisation automatique à l'occasion d'une collision entre un convoi ferroviaire et un véhicule est le suivant : lorsqu'un véhicule terrestre à moteur est impliqué dans un accident de passage à niveau, plusieurs actions dont les fondements différent peuvent être intentées selon la situation dans laquelle se trouve la victime.

Lorsque la SNCF est victime de dégâts matériels et sollicite le règlement de ses préjudices, la Cour de cassation ^{30a} a admis l'application de l'article 5 de la loi du 5 juillet 1985 relatives aux accidents de la circulation pour voir la SNCF indemnisée des dommages matériels subis en sa qualité de demanderesse. La SNCF peut donc exercer contre l'automobiliste et son assureur le droit à l'indemnisation prévue par la loi de 85. Cependant, lorsque les dommages ne sont pas garantis par l'assureur du conducteur de véhicule fautif (défaut d'assurance, fausse déclaration), la SNCF doit se retourner contre le Fonds de Garantie Automobile pour être susceptible de se voir indemnisé (plusieurs conditions).

Lorsqu'il existe des blessés dans le train accidenté, on doit se fonder sur l'article 1^{er} de la loi de 85 qui prévoit que cette disposition s'applique aux victimes même lorsqu'elles sont transportées en vertu d'un contrat, dès lors qu'il s'agit d'un accident de circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur.

Dans le cas où le règlement amiable ne peut aboutir à l'encontre du tiers responsable et de son assureur, la voie judiciaire sera empruntée.

Lorsque l'automobiliste intente une action à l'encontre de SNCF, la loi de 85 s'applique uniquement à l'encontre de l'utilisateur routier et de son assureur ³¹mais pas à l'encontre de SNCF : « à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres ». ³²

Elle n'est tenue que par les règles de droit commun : responsabilité civile en tant que gardien de la chose et respect de l'obligation de sécurité et de résultat ou bien celle de responsabilité administrative si le fonctionnement du passage à niveau est mis en cause.

De ce fait, la jurisprudence ³³est constante : « *Attendu que les dispositions du premier chapitre de la loi du 5 juillet 1985, ne sauraient être invoquées par la victime d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un chemin de fer circulant sur des voies qui lui sont propres* ».

En matière de responsabilité administrative, ces règles s'appliquent le plus souvent, en matière d'accidents corporels à l'occasion de travaux publics (travaux publics, insuffisance, défaut de signalisation, défaut d'entretien normal de l'ouvrage public, *etc.*), lorsque la victime se trouve en situation d'utilisateur de l'ouvrage public, de tiers, ou de participant.

Le régime de réparation varie selon la qualité de la victime.

En tant qu'utilisateur d'un ouvrage public, le particulier qui l'utilise de façon personnelle et directe. Bien entendu, les piétons, cyclistes, motocyclistes et automobilistes qui circulent sur les voies publiques sont des utilisateurs de ces voies.

Section 2 : Une réglementation « oubliée »

En tout état de cause, c'est le code de la route qui organise la circulation sur les passages à niveau avec le décret n°730 du 22 mars 1942 sur la police des chemins de fer en son article 76 réglemente le franchissement de tout type de passage à niveau et tout type d'utilisateur sauf pour les convois routiers. Il impose les principes suivants : « *tout conducteur doit marquer l'arrêt absolu devant un feu de signalisation rouge, fixe, clignotant* » et « *lorsque la traversée d'une voie ferrée est réglée par un feu rouge clignotant, il est interdit aux piétons de traverser cette voie ferrée pendant toute la durée de fonctionnement du feu* ».

Le passage à niveau étant un croisement entre deux infrastructures, à la fois routière et ferroviaire, il est important de définir la limite juridique entre ces domaines.

L'article L111-1 du code de la voirie routière dispose que : « *Le domaine public routier comprend l'ensemble des biens du domaine public de l'État, des départements et des communes affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées.* ».

On remarque bien la dichotomie, d'une part le domaine ferroviaire et d'autre part le domaine routier pouvant faire office d'un engagement de responsabilité dans le cas d'une défaillance

³¹ Cass.2^{ème} civ, 24 juin 1998, n°96-20.284

³² Article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985, Cass.2^{ème} civ, 18 octobre 1995

³³ Cass.2^{ème} civ, 17 mars 1986, 16 janvier 1991, 19 mars 1997, 24 juin 1999

de l'un des deux. En pratique, il est parfois difficile de déterminer la limite des deux domaines.

L'article L.2231-1 du code des transports nous informe que dans le code général de la propriété des personnes publiques ³⁴est précisé la consistance du domaine public ferroviaire. Le domaine ferroviaire comprend essentiellement des voies ferrées, des ouvrages pour la protection et la conservation des voies ainsi que des biens immobiliers permettant le transport de voyageurs et de marchandises.

L'article L2111-9 du code des transports indique que SNCF RESEAU a pour mission d'effectuer plusieurs missions telles que : la gestion des circulations, la maintenance, l'aménagement, l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferrée national avec un objectif de sécurité et de qualité de service, seulement du réseau ferrée.

Dans un arrêt ³⁵rendue par la Cour de Cassation, la SNCF a été jugé responsable de ne pas avoir pris les précautions nécessaires au regard la présence intempestive de piétons qui traversaient le PN, n'ayant apporté aucune preuve de ses diligences, elle a été condamnée partiellement.

Cependant dans une décision rendue par une Cour d'appel, lorsque le bris d'une barrière se produit quelques minutes avant l'accident et qu'elle n'a pas eu le temps de le signaler aux usagers, la SNCF n'est pas jugée responsable dès lors qu'elle n'a pu le prévoir et anticiper le risque. Dans ce type de situation, elle est mise hors de cause.

Pour le gestionnaire routier, l'article L411-6 du code de la route nous montre qu'il faut par tout moyen mettre une signalisation appropriée de manière bien visible de jour comme de nuit.

L'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ainsi que l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR) précise quel type de signalisation il faut adopter pour que celle-ci soit conforme aux passages à niveau et renforcer la signalisation lorsque celle-ci en nécessite le besoin.

Pour le domaine ferroviaire, l'arrêté du 18 mars 1991 indique le classement des différents passages à niveau, la réglementation et les équipements de celui-ci.

En principe, la victime va demander à être indemnisé au gestionnaire de la voie où l'accident s'est produit, soit :

- L'État (Direction départementale des équipements) ou aux départements

³⁴ L.2111-15 du code général de la propriété des personnes publiques

³⁵ Cass.2^{ème} civ, 23 janvier 2003, SNCF C/Sellas

- Les communes (les maires)
- SNCF Réseau en cas de défaillance d'un passage à niveau ³⁶

Cette démarche n'est pas obligatoire, la victime peut saisir le juge sans même avoir préalablement essayé de régler à l'amiable ³⁷le litige auprès de l'administration.

A savoir que les demandes peuvent être également envoyées à l'entrepreneur chargé des travaux publics à l'origine de l'accident (un chantier près d'un PN).

Il faut noter que la responsabilité de l'administration ne peut être engagée, même en l'absence de tout défaut d'aménagement ou d'entretien normal, que lorsque l'ouvrage est regardé comme présentant par lui-même le caractère d'un ouvrage exceptionnellement dangereux (CE Contentieux, 05-06-1992, n°115331). Ainsi, l'absence de preuve d'un entretien normal de l'ouvrage est de nature à engager la responsabilité de la personne publique (CE 2/7 SSR, 08-062011, n°309607).

Le principe absolu en matière de passage à niveau est la priorité aux chemins de fer par le code de la route ³⁸ dans un but sécuritaire, le constat est flagrant ne serait-ce que par les équipements et la signalisation prescrit dans le cadre d'une réglementation spécifique.

Dans une décision rendue le 30 juin 2005 par la Cour d'Appel de Bordeaux dit Pintado c/SNCF, un conducteur s'est retrouvé immobilisé sur la voie ferrée suite à une file de voiture, il est entré en collision avec un train. La victime du fait de la violence de la collision et des blessures occasionnées est décédée. Le PN SAL était en bon état, aucune défaillance technique. Le conducteur du véhicule s'engageant sur le PN et voyant que la circulation était difficile du fait de la manifestation de chauffeurs routiers en grève ne s'est pas assuré de la sécurité alors que le risque de blocage était évident. Il a violé l'article R.422-3-1 du code de la route, par conséquent la SNCF n'a pas été jugé responsable sur le fondement de l'article 1384.

Le franchissement d'un PN est réglementé par le code de la route, sanctionnable d'une amende, voire d'une peine complémentaire (suspension du permis de conduire).³⁹

L'article R417-9 du code de la route sanctionne également tout véhicule en arrêt ou stationnement qui constitue un danger pour les autres usagers. Le danger c'est constituer une visibilité insuffisante et lorsqu'il est à proximité des intersections de route, des virages mais surtout près d'un passage à niveau.

³⁶ CAA Bordeaux, 2^e ch, 14 juin 2000 n°97bx01703, CAA Lyon, 2^e ch, 7 avril 1994

³⁷ L'article R.421-1 du code de la justice administrative

³⁸ R-422-3 du code de la route

³⁹ R-412-30 du code de la route

Il est aussi règlementé pour les piétons par l'article R412-41 du code de la route lorsqu'ils souhaitent traverser la voie ferrée, ils doivent respecter la signalisation (feu rouge clignotant). Dans une décision ⁴⁰du Conseil d'État, la requérante franchit un PN manuel à bicyclette, l'abaissement des barrières l'a blessée à la tête. En tant qu'usager d'ouvrage public, elle demande réparation à SNCF. Il a été jugé qu'au vu de l'imprudence, de la négligence de la victime ainsi qu'au regard des circonstances de l'accident puisqu'elle circulait dans la partie réservée aux véhicules et ne disposait pas d'éclairage sur sa bicyclette, la SNCF ne saurait être condamné.

Également, le décret n°730 du 22 mars 1942 sur la police des chemins de fer en son article 76 règlemente le franchissement de tout type de passage à niveau et tout type d'usager sauf pour les convois routiers.

L'article R433-1 du code de la route règlemente aussi le transport de marchandise et les convois exceptionnels qui doivent faire l'objet d'autorisation préalable afin de pouvoir franchir le passage à niveau. De plus, il indique les sanctions auquel s'expose le transporteur pour le non-respect des règles inscrites dans cette disposition. L'article 12 de l'arrêté du 4 mai 2006 relatif aux transports exceptionnels de marchandises, règlemente le franchissement des voies ferrées pour ce type d'usager.

⁴⁰ Cons.d'État, 4^e et 1^{re} sous-sect, 14 mars 1990, req.n°64390 ; Mme DECLERCK

Chapitre 2 : Le droit communautaire

Le droit communautaire n'est que très peu appliqué lors de la survenance d'accidents de passages à niveau et ce, du fait d'une certaine souplesse à caractériser l'exonération en matière de responsabilité civile.

Section 1 : La primauté des textes communautaires

Le contrat de transport ferroviaire international de voyageurs est régi par les Règles uniformes CIV, le Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR) ainsi que le droit national. Au sein de l'Union Européenne, ce sont ces textes-là qui s'appliquent aux contrats de transport nationaux, mais à des degrés relativement variés.

Le contrat de transport ferroviaire international de voyageur c'est lorsque le lieu de départ du voyageur et le lieu de destination sont situés dans deux États membres différents.⁴¹

Les règles uniformes concernent le contrat international voyageur (RU-CIV) vont régir les relations entre le transporteur et le voyageur ainsi que les relations entre les transporteurs.

Il existe trois types de transporteur en vertu des RU-CIV, le « transporteur » qui est le transporteur contractuel avec lequel le voyageur a conclu le contrat de transport (titre valable) avec possibilité d'inclure un « transporteur subséquent » (sous-traitant) qui est responsable sur la base de ce contrat, et le « transporteur substitué » : un transporteur qui n'a pas conclu le contrat de transport avec le voyageur mais dont le transporteur a visé et a confié l'exécution du contrat de transport.

L'article 26 § 1 des RU-CIV pose le principe de la responsabilité du transporteur étant le suivant :

« Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il entre ou qu'il en sort quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée »

En cas de transport subséquent : responsabilité du transporteur à qui incombait la prestation de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit.

En cas de transport substitué : responsabilité solidaire du transporteur et du substitué.

⁴¹ Article 1 paragraphe 1 RU-CIV

L'indemnisation prévue est assez similaire à celle du droit français, d'une part pour les blessures on prendra en compte les frais nécessaires (traitement, transport) et réparation du préjudice causé (ITT, IPP, besoins), d'autre part pour le décès ce sont les frais consécutifs au décès et réparation du préjudice pour l'ayant droit.

La forme d'indemnisation est la suivante, on parle d'un capital, sauf si la victime demande une rente et que le droit national le permet. En ce qui concerne le montant, on renvoie au droit national et la limite maximale ne peut être inférieure à 175.000 DTS (212.883.46 euros). Il faut savoir que les limites de responsabilités ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commise, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement (pleine conscience). De même que si l'agent a commis cette faute, c'est le transporteur qui reste responsable.

Cependant, les causes d'exonération sont évoquées à l'article 26 § 2, l'accident peut être causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur ne pouvait pas éviter, par la faute du voyageur et l'accident dû à un tiers que le transporteur ne pouvait pas éviter.

Le tribunal compétent c'est soit la juridiction choisie par les parties soit la juridiction de l'État membre dans lequel le défendeur a son siège, son domicile, l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

Les actions en dommages et intérêts fondées sur la responsabilité en cas de mort se prescrit sur 5 ans à compter du lendemain de l'accident ou de blessures se prescrit sur 3 ans à compter du lendemain de l'accident. A savoir que l'accident doit être signalé dans les 12 mois, à défaut l'action du voyageur est éteinte (sauf exceptions).

Le règlement CE 1371/2007 du droit et des obligations du voyageur ferroviaire renforce le droit des passagers dans une approche globale pour tout mode de transport. En matière de responsabilité du transporteur à l'égard des passagers il renvoi aux dispositions des RU-CIV, à l'obligation d'assurance ⁴²des entreprises ferroviaire, et aux avances qui doivent être faites envers le voyageur.

Ce règlement évoque les mesures à prendre en cas de dommages corporel ou de mort.⁴³ Il faut effectuer une avance destinée à couvrir « *les besoins économiques immédiats* » proportionnellement au préjudice subi. En cas de décès, cette avance ne sera pas inférieure à 21.000 euros et à verser sans délai dans les 15 jours après identification de la personne physique. Cette avance ne vaut pas reconnaissance de responsabilité ; c'est une avance qui est

⁴² L'article 12 du Règlement CE 1371/2007

⁴³ L'article 13 du Règlement CE 1371/2007

déductible de toute indemnisation ultérieure mais elle n'est pas remboursable sauf faute du voyageur ou si versée à un tiers non autorisé.

Il est difficilement possible de déroger à ces dispositions sauf dans le cas d'une dérogation de durée variable pour un État membre, accordée par la Commission Européenne.

Section 2 : Une tendance mitigée à appliquer la hiérarchie des normes

Dans le cadre de l'application du règlement passager 1371/2007 en date du 3 décembre 2007, entré en vigueur le 3 décembre 2009 pour ses dispositions figurant aux articles 9,11, 12, 19,20 §1 et 26 s'applique à tous les transports ferroviaires de voyageurs réalisés sur le territoire de l'Union Européenne.

Par conséquent, les transports ferroviaires internes de voyageurs y sont également soumis.

L'article 11 du présent règlement relatif à la responsabilité des entreprises ferroviaires à l'égard des voyageurs prévoit :

« Sous réserves des dispositions du présent, chapitre et sans préjudice du droit national octroyant aux voyageurs une plus grande indemnisation pour les dommages subis, la responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et à leurs bagages est régie par le titre IV, chapitre I, III, IV ainsi que les titre VI et VII de l'annexe I. »

L'annexe I de ce règlement opère un renvoi vers les dispositions des RU-CIV et notamment vers l'article 26, posant comme fondement la responsabilité du transporteur et l'exonération de responsabilité.

Il convient de préciser que les dispositions du règlement européen sont d'application impérative et ont pour but de permettre une application uniforme de ses dispositions dans tous les États membres de l'Union Européenne.

Le droit national s'applique uniquement lorsqu'il prévoit « *une plus grande indemnisation pour les dommages subis* ». En d'autres termes, le droit national n'a vocation à s'appliquer que sur le quantum de l'indemnisation, c'est-à-dire lorsque la nature des postes de préjudice et le quantum sont plus favorables à la victime que le règlement européen.

Cela renvoie à l'article 29 des RU-CIV qui dispose que : « *le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages et intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28* ».

Enfin l'article 52 § 1 des RU-CIV énonce que : « *Dans tous les cas où es présentes Règles Uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles Uniformes* ».

En conséquence, la responsabilité du transporteur ferroviaire en cas d'accident corporel de voyageurs ne peut relever que du régime fixé par les RU-CIV, partie intégrante du règlement européen et non du droit national.

Ainsi, il ressort des dispositions précitées qu'une présomption de responsabilité pèse sur le transporteur ferroviaire en cas de blessure ou d'atteinte à l'intégrité physique ou psychique subie par le voyageur, survenue pendant qu'il séjourne dans un « véhicule ferroviaire » en relation avec l'exploitation ferroviaire.

Cependant, le transporteur ferroviaire a tous la faculté de voir sa responsabilité exonérée dans le cas où il parviendrait à rapporter la preuve d'une exonération possible, sans qu'il soit nécessaire que celle-ci revête les caractéristiques de la force majeure.

Conformément aux dispositions du règlement n°1371/2007 renvoyant au RU-CIV, la responsabilité ne peut être recherchée si l'une des conditions de l'article 26 est remplie.

Cependant, le Tribunal de Grande Instance de Marseille par un jugement rendu le 5 juillet 2014 a considéré à tort que le règlement n'avait pas vocation à s'appliquer.

En effet, le Tribunal de Grande Instance de Marseille a considéré que :

« Cependant ce règlement communautaire qui impose aux États membres au niveau minimum de protection des voyageurs s'applique (...) sans préjudice des droits nationaux octroyant à ces derniers une plus grande indemnisation pour les dommages subis et n'a pas vocation à diminuer la protection déjà octroyée. Ainsi le droit français qui accorde une plus grande indemnisation au voyageur en cas de faute de sa part exigeant, pour la prendre en compte, que cette faute présente les caractères de la force majeure, n'est pas écartée par ledit règlement communautaire ».

Le Tribunal de Grande Instance de Marseille a commis une erreur d'interprétation, le règlement communautaire emploie l'expression « sans préjudice ».

Par conséquent, les dispositions nationales (indemnisation, quantum) peuvent se combiner avec les dispositions européennes (responsabilité) mais en aucun cas empêcher leur stricte application.

Par ailleurs, exclure l'application du règlement européen dès qu'une disposition nationale est plus favorable aux victimes est contraire à la force obligatoire du règlement communautaire et conduirait à le priver d'efficacité.

De plus, il est important de rappeler que dans la hiérarchie des normes le règlement communautaire a une valeur supranationale.

Alors que le même règlement a été appliqué par le Tribunal d'Instance de Marseille, par un jugement en date du 5 février 2014.

En effet, le Tribunal d'instance a jugé que :

« La responsabilité du transporteur en cas d'accident corporel relève désormais du règlement n°1371/2007/CE sur les droits et obligations des voyageurs [...] Ce règlement est d'application directe dans les États membres à compter de la date fixée pour son entrée en vigueur, à savoir depuis le 3 décembre 2009 ».

De même que le code des transports retient l'applicabilité du règlement en partie pour certains types de ligne de transport, l'article L.2151-2 dispose que :

« Les services publics de transport ferroviaire de voyageurs urbains, départementaux ou régionaux réalisés sur le réseau ferroviaire tel que défini à l'article L. 2122-1 sont soumis à l'application des seuls articles 9, 11, 12, 19, 26 ainsi que du I de l'article 20 du règlement précité ».

En conséquence, le règlement communautaire doit s'appliquer pour les accidents corporels sur tout type de ligne au cas où notamment le juge ferait une distinction entre les différentes lignes de train.

Chapitre 3 : La réglementation SNCF

Il s'agit d'évoquer les différents documents indispensables utilisés par les agents SNCF propre à SNCF dans le cadre des accidents de passage à niveau. Ces documents peuvent assimilés à de la « compliance » afin de se prémunir contre tous risques éventuels.

Section 1 : Les documents techniques et référentiels

La diffusion des standards et des procédures spécifiques sous couvert de documents sont mis à disposition des agents SNCF afin qu'ils soient guidés quotidiennement dans leur travail.

Dans le cadre de la présentation des PN, de ses équipements, de sa signalisation et de la procédure à suivre, on trouve essentiellement six documents.

Le premier référentiel n°IG03103 émis par le Département de la Signalisation Ferroviaire intitulée « Passage à niveau-Présentation générale ». Le présent document a pour objet de retracer l'évolution des différents PN sous un angle didactique, certains thèmes sont plus développés que d'autres lorsqu'il s'agit d'une problématique tel que le déshuntage. De plus, il explique les principes et les règles de base quant à la signalisation des PN, on y retrouve les différents types de PN à SAL, les dispositifs d'annonce, la signalisation routière des PN à SAL, le gardiennage provisoire, etc.

Le second document n°IN0323 est une notice générale qui informe les agents de la réglementation à appliquer au niveau des équipements des passages à niveau. Ce document a été créé dans le but de préciser les conditions d'équipement des PN de toutes catégories

définies par les arrêtés ministériels des 12 décembre 1967 et 8 février 1973. Par exemple, il indique les vitesses maximales à adopter et les délais d'annonce, les distances de visibilité et les limites de vitesses pour les PN non gardés. Également, il évoque les passages à niveau privés pour expliquer les conditions de concession et ses équipements. Il s'intéresse aussi à la signalisation routière et ferroviaire (repérage du PN, pancarte S, arrêt) pour tout type d'usagers. Enfin aux PN situés sur des voies ferrées à trafic lent et faible (zone industrielle et port).

Le référentiel n°IN1850 émis par la Direction Déléguée Production Méthodes intitulée « *Installations de sécurité des passages à niveau (maintenance et travaux) et les dérangements des PN* ». Il décrit les procédures à appliquer lors de l'intervention sur les installations de sécurité d'un PN en dérangement (contraire à la sécurité). La définit la notion de dérangement pour tout type de PN y compris ses dispositifs. Il fixe les mesures à appliquer et les dispositions techniques à prendre par les agents. Par exemple, lors d'une avarie si le détecteur d'annonce est endommagé, il précise les conditions de réalisation d'une visite journalière pour vérifier l'intégrité du détecteur. Il renseigne les agents aussi sur la procédure à suivre en cas d'acte de malveillance.

Le référentiel n°IN00360 émis par la Direction Maintenance et Travaux Sécurité Qualité Sureté intitulée « *Surveillance des installations de passage à niveau* ». Ce texte tient compte des évolutions liées aux différents jugements intervenus aux PN des recommandations du BEA-TT et de l'EPSF, suites aux accidents. Cette directive définit la nature et les modalités d'organisation de la surveillance à effectuer sur les installations de passages à niveau par les agents de l'Infrapôle. La surveillance regroupe un ensemble d'actes par lesquels sera exercé un contrôle suivi sur les installations des PN à l'occasion de diverses activités (visites) notamment pour constater ou détecter toute anomalie.

Le référentiel n°IN3042 émis par la Direction des Ressources Humaines appelé « *Formation des agents assurant le gardiennage de passage à niveau gardés* ». Ce document datant de l'année 2004 a été rédigé suite à l'arrêté relatif aux conditions d'aptitude physique et à la formation du personnel habilité à l'exercice de fonctions sur le réseau ferré national, publié au Journal Officiel le 24 août 2003 qui fixe les conditions de formation, d'évaluation des compétences professionnelles et d'habilitation. Les formations initiales et continues sont dispensées par des centres de formation agréés par le Ministère chargé des transports sur la base d'un cahier des charges (n°DC08139) définissant les conditions de cet agrément. Ce document précise les conditions de réalisation de la formation des agents de gardiennage des passages à niveau gardés nécessitant une habilitation spécifique. Par exemple, le type d'agent concerné peut être l'aiguilleur-Garde, l'agent de circulation.

D'ailleurs, il serait non négligeable de s'intéresser au métier de conducteur de ligne qui a une importance capitale dans le transport de voyageurs. Il les emmène d'un point A à un point B.

Il doit respecter scrupuleusement des procédures techniques et réglementaires. Ce métier nécessite une grande rigueur et une polyvalence car il peut travailler sur tout type de ligne. Au début de son service, il va prendre connaissance du déroulement de sa journée, ce qui veut dire les arrêts, les horaires, les vitesses et travaux. Le conducteur étudie divers documents qui doivent être à jour, il doit s'assurer que l'engin moteur est en bon état de marche. Pour bien exécuter sa mission, il dispose d'une fiche la de train, elle reprend les éléments du trajet. Cette fiche de train est matérialisée (application SIRIUS), grâce à cet outil il peut avoir accès à toutes les informations essentielles en temps et en heure. A l'occasion d'une perturbation, il est attendu de la part du conducteur de mettre en œuvre les gestes en situation d'urgence prévue par la procédure et appliquer les documents internes à SNCF. Le mot qu'il faut retenir pour le conducteur est sécurité, il doit être apte à répondre aux règles contenues dans le référentiel reprenant l'ensemble de la réglementation ferroviaire SNCF. A savoir que depuis juin 2018, il est obligatoire d'avoir une licence européenne de conducteur de train (valable 10 ans). D'ailleurs, l'EPSF instruit les dossiers d'habilitation et délivre la licence : la certification du conducteur de train.

Le dernier référentiel n° TR 4 D 2 N°3 mais pas des moindres, intitulée « *Accident de personnes étrangères à la SNCF sur les passages à niveau ou en pleine voie* », instruction générale datant du 30 juillet 1985 émis à la suite de la nouvelle loi 85-677 du 5 juillet 1985 dit « Badinter ». Cette instruction générale a pour objet de définir la conduite des agents SNCF concernés soit en raison de leur présence sur les lieux de l'accident soit car ils sont attachés de près ou de loin par leur poste à ce type d'accident. Ce texte indique les mesures immédiates à prendre vis-à-vis des blessés et lors d'un accident collectif important en cas d'accidents de personnes étrangères à la SNCF, sur les passages à niveau ou en pleine voie. Il précise la procédure administrative comme recueillir les témoignages, avertir la direction juridique et tous types d'infraction à la police des chemins de fer. Enfin, il s'intéresse au règlement financier des accidents (frais immédiat, quittance d'indemnités) et au rôle de la Direction juridique.

Section 2 : Une réglementation non contraignante

La réglementation non contraignante, le droit souple mais aussi la nouvelle tendance depuis quelques années au sein des entreprises : la compliance.

Le mot anglais compliance signifie : conformité, respect, complaisance, acquiescement⁴⁴.

⁴⁴ Dictionnaire Wordreference

La compliance est définie par le Cercle de la compliance comme « *l'ensemble des processus qui permettent d'assurer le respect des normes applicables à l'entreprise par l'ensemble de ses salariés et dirigeants, mais aussi des valeurs et d'un esprit éthique insufflé par les dirigeants* ».

La compliance tient sa source des lois nationales, des réglementations européennes et conventions internationales. La loi Sapin II relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modération de la vie économique mise en vigueur en juin 2017 a obligé certaines entreprises de se munir de programmes de compliance dans le but de prémunir contre les risques et être en conformité avec la loi.

La compliance c'est sécuriser au mieux le risque et s'assurer de la bonne conformité aux différentes législations et réglementations. L'anticipation du risque, enjeu crucial pour les entreprises, elle se matérialise par des actions proactives par les dirigeants de l'entreprise. Il est difficile de la mettre en œuvre car plusieurs paramètres rentrent en compte notamment la taille de l'entreprise, les multiples services dit « tubes ». La mise en pratique de la compliance c'est organiser et mettre en place les moyens nécessaires pour respecter la réglementation. Les entreprises étant sujettes aux audits, il faut adopter la bonne conduite, aujourd'hui on peut dire que c'est une obligation pour elles. Le fait d'adopter la compliance au sein d'une entreprise, c'est un atout crucial car il s'agit là d'un outil de performance, de compétitivité, économie. Par ailleurs, elle permet de préserver voir d'accroître son image et sa réputation auprès des autres entreprises ou consommateurs.

La compliance arrive dans l'entreprise SNCF, elle s'étend aujourd'hui à tous les domaines d'activité avec un environnement juridique en pleine mutation (loi Sapin II, devoir de vigilance des sociétés mères, *etc.*). Les acteurs principaux sont les juristes car ils doivent appréhender les risques en faisant jaillir les problématiques potentielles, étudier les risques de manière approfondie et y faire face en mettant en œuvre un plan d'action limitant les impacts de ces risques. En raison de ces enjeux, une formation continue délivrée par l'Université de Paris Dauphine a été proposée à certaines personnes du Groupe SNCF par laquelle elles ont obtenu le Certificat compliance anti-corruption, vigilance, et protection des données personnelles. Enfin tout récemment a été créé au sein de l'entreprise un comité de la conformité et dont la première réunion s'est tenue juillet 2018.

Après entretien avec Monsieur DUFOURNAUD, Directeur de l'Éthique et de la Déontologie du groupe SNCF, ce dernier me confiait qu'effectivement les référentiels pouvaient être assimilés à de la compliance. Les agents SNCF sont tenus de les observer, de les étudier et les respecter sous peine de poursuites disciplinaires entraînant des sanctions déontologiques. Il s'agit là de règles comportementales et leurs manquements influe sur la compétitivité de l'entreprise et peut nuire à son image (non-respect de la procédure de déclenchement d'un PN).

En l'espèce, la compliance s'insère dans le référentiel GRH00006 intitulé « *les principes de comportement, prescriptions applicables au personnel des EPICs constituant le Groupe Public Ferroviaire* », émis par la Direction des Ressources Humaines, applicable au 20 juin 2018. Il a pour objet de préciser les règles de comportement du personnel des EPICs constituant le Groupe public ferroviaire dans l'exercice de leurs fonctions, et traite des obligations et interdictions qui s'imposent à lui. Il faut savoir que ce référentiel s'inscrit dans la Charte Éthique du Groupe SNCF, « Préconisation ». Le présent référentiel informe également les salariés qu'ils encourent des poursuites civiles et/ou pénales dans le cas du non-respect des obligations (sécurité, santé, loyauté, travail, *etc.*) prévues.

Titre 2 : L'impact de l'interprétation jurisprudentielle

La jurisprudence de la Haute juridiction a une place importante aujourd'hui dans le monde du droit, elle apportera de nouveaux changements après la mise en vigueur de la loi trentenaire Badinter.

Chapitre 1 : Le régime applicable de la loi Badinter

Il conviendra de mettre en exergue la non-applicabilité de la loi Badinter à l'encontre de la SNCF du fait de ses caractéristiques propres.

Section 1 : L'indemnisation automatique « incomprise » par des assureurs

La loi du 5 juillet 1985, ce fondement permet à la victime d'un accident de circulation d'agir pour être indemnisé, elle nécessite plusieurs conditions.

Il convient de définir la notion d'accident, il s'agit d'un évènement imprévu, fortuit, excluant les actes volontaires, le dommage ne doit pas avoir été recherché. De même que la notion de circulation qui est interpréter assez largement par la Cour de cassation⁴⁵, elle prend en compte le mouvement ou l'arrêt d'un véhicule. Enfin, il faut l'implication d'un véhicule terrestre à moteur.

D'abord que recouvre la notion d'implication, cela suppose que le véhicule terrestre à moteur ait joué un rôle dans l'accident. Cela ne nécessite pas forcément une collision, ce principe a été affirmé dans un arrêt⁴⁶ par la Cour de cassation : « *Cette notion se définit comme l'intervention*

⁴⁵ Cass.2^{ème} civ, 24 juin 1998, n°96-20.284

⁴⁶ Cass.2^{ème} civ, 11 septembre 2014, n°13-23.444

d'un véhicule dans la survenance d'un accident, d'une manière quelconque, à quelque titre que ce soit, même en l'absence de tout contact ».

L'article L.110-1 du code de la route définit la notion de véhicule terrestre à moteur :

« Le terme “ véhicule à moteur ” désigne tout véhicule terrestre pourvu d'un moteur de propulsion, y compris les trolleybus, et circulant sur route par ses moyens propres, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails [...] Le terme “ remorque ” désigne tout véhicule destiné à être attelé à un autre véhicule ».

Également, une autre définition est donnée par le Code des assurances : « *Tout véhicule terrestre à moteur, c'est-à-dire tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée, ainsi que toute remorque, même non attelé* ».

Depuis plusieurs années, la jurisprudence agrandit son panel d'engins considérés comme des véhicules terrestres à moteur au sens de la loi du 5 juillet 1985. En conséquence, sont qualifiés de véhicule terrestres à moteur ; les balayeuses (Cass, 2^{ème} civ, 25 juin 1986), le tracteur agricole (Cass, 2^{ème} civ, 5 mars 1986, n°84-17.728), le trolleybus (Cass.2^{ème} civ, n°91-22.004), un quad (Cass, 2^{ème} civ, 10 nov 2009, n°08-20.273), un chasse-neige, une mini-moto (affaire Pocket bike) et la semi-remorque (Cass,2^{ème} civ, 7 juin 1989, n°88-14.121) et bien d'autres.

A contrario ne sont pas définis comme des véhicules terrestres à moteur, les transports maritimes (jet-ski, bateau), aériens, de même qu'une voiture miniature comparable à un jouet n'est pas soumise à l'obligation d'assurance donc le régime de la loi Badinter ne s'applique pas à ce type de transport.

On retiendra que les engins à moteur circulant sur le sol, dotés d'une force motrice à des engins se déplaçant sur les rails. Cette disposition du Code de la route et le Code des assurances excluent *de facto* les chemins de fer et les tramways lorsqu'ils circulent sur des voies qui leur sont propres.

Pour le tramway, on peut changer de registre de manière assez aisée puisque la Cour de cassation a posé un principe suivant : « *Un tramway qui traverse un carrefour ouvert aux autres usagers de la route ne circule pas sur une voie qui lui est propre*⁴⁷ ». Ainsi, un tramway dans un carrefour ouvert aux piétons, cyclistes, automobilistes, tout autre VTM relève du champ d'application de la loi du 5 juillet 1985. Ces deux modes de transport ont évolué de manière différente, ainsi il convient juridiquement de les dissocier.

Il est pertinent de définir ce que recouvre la notion de « voie propre », un élément caractéristique et propre aux chemins de fer. On peut dire que c'est une voie matériellement

⁴⁷ Cass.2^{ème} civ, 16 juin 2011, n°10-19.491

distincte de la circulation automobile, c'est lorsqu'un autre usager ne peut emprunter un certain type de voie, il s'agit d'un usage exclusif.

Pour qualifier « la voie propre », les juges se rapportent à des éléments contextuels tel que l'existence d'une ligne blanche qui délimite le couloir de circulation réservé ⁴⁸ou un terre-plein bordé d'arbustes formant une haie⁴⁹.

Pour les passages à niveau, ils ne sont pas considérés comme étant une voie commune pouvant être utilisés par les autres usagers de la route, ils peuvent seulement l'emprunter.

En cas de collision entre un véhicule terrestre à moteur et un train aux abords d'un passage à niveau, la loi Badinter « loi d'indemnisation » n'est pas applicable à l'action de l'automobiliste à l'encontre de SNCF en réparation de ses préjudices. En revanche, la loi Badinter est applicable à l'action de SNCF en indemnisation des dommages subis par elle et/ou des passagers.

En tout point, il faudra distinguer l'action en indemnisation obligatoire par l'assureur si toutes les conditions sont remplies ainsi prévu par la loi Badinter et la responsabilité de l'auteur du dommage prévue par le droit commun (l'article 1242 du code civil).

Il est effectué parfois une certaine confusion entre l'implication d'un véhicule terrestre à moteur lors d'un accident et la causalité d'un dommage. C'est un régime de responsabilité objective qui s'applique dans ce type de situation, c'est-à-dire sans nécessité de prouver la faute de celui à qui on demande réparation, fondé sur la considération que tout véhicule est assuré. Dès lors, il suffit qu'un véhicule terrestre à moteur soit impliqué dans un accident pour que le conducteur d'un autre véhicule demande réparation par le biais de son assureur. En effet, si l'assureur de l'automobiliste réclame une indemnisation (loi Badinter) du fait du préjudice causé, il doit agir sur le terrain du droit commun à l'encontre de SNCF⁵⁰. De même, si un passager du train réclame une indemnisation, il doit agir sur la base du droit commun.

Le régime spécial de la loi Badinter compte tenu de sa non applicabilité envers les chemins de fer circulant sur une voie qui leur est propre est de jurisprudence constante.

Section 2 : La notion de circulation sur voie propre, une jurisprudence favorable

L'application de la loi Badinter c'est le principe d'indemnisation intégrale des préjudices subis par les victimes d'un accident de circulation. Quel que soit le type de dommage subi, la responsabilité et les circonstances extérieures sont sans incidence sur l'indemnisation de la victime.

⁴⁸ Cass.2^{ème} civ, 18 octobre 1995, n°93-19.146

⁴⁹ Cass.2^{ème} civ, 29 mai 1996, n°94-19.823

⁵⁰ CA Douai, 3^{ème} ch, 2 décembre 2010 ; RG no 09/00075

Depuis la mise en vigueur de la loi Badinter, la Cour de cassation est de jurisprudence constante concernant la non applicabilité du régime de la loi Badinter en raison des spécificités du transport ferroviaire circulant sur une voie qui lui est propre.

Dans un premier arrêt⁵¹, une collision est survenue à un passage à niveau entre un train et une automobile, le passager du véhicule est décédé et sa fille conductrice alors âgée de 15 ans a été blessée. L'épouse du défunt a assigné la SNCF et la société Réseau Ferrée de France en réparation de leurs préjudices sur le fondement de la loi n°85-677 du 5 juillet 1985 à titre principal et à titre subsidiaire l'article 1384 (1242) du code civil.

La Cour de Cassation a confirmé la décision de la Cour d'appel qui avait refusé d'appliquer la loi Badinter aux accidents de passage à niveau. Elle encadre strictement le champ d'application de la loi Badinter et fait une interprétation littérale de la notion de voie propre : en l'absence de définition légale de cette notion, elle exclue les chemins de fer, même aux passages à niveau. Cet arrêt de principe publié, traduit une volonté de réaffirmer « publiquement » sa position antérieure.

Cette position est réitérée dans un second arrêt⁵², un petit train touristique était responsable d'un dommage qu'il avait causé, ce dernier et une moto sont entrés en collision. La Cour d'appel avait effectué une description du lieu où le dommage est survenu en précisant que la voie ferrée se confondait avec la route. Elle a considéré que la loi Badinter s'appliquait mais la Cour de Cassation a cassé l'arrêt de la Cour d'appel en énonçant :

« Alors qu'une voie ferrée n'est pas une voie commune aux chemins de fer et aux usagers de la route, ces derniers pouvant seulement la traverser, sans pouvoir l'emprunter, la Cour d'appel a, par fausse application, violé le texte [...] ».

Ces deux arrêts nous montrent bien la position de la Cour de la Cassation quant à l'application de la loi du 5 juillet 1985 à l'égard des chemins de fer. Elle considère, en toute hypothèse, que le train circule sur une voie qui lui est propre, y compris aux passages à niveau. Elle raisonne en fonction de la particularité physiques des voies ferrées vu que le chemin de fer ne se fond pas sur le réseau routier mais l'inverse. C'est la route qui traverse les voies de chemin de fer.

⁵¹ Cass.2^{ème} civ, 17 novembre 2016, n°15-27.832

⁵² Cass.2^{ème} civ, 8 décembre 2016, n°15-26.265

Chapitre 2 : La sévérité des juges face à l'exonération de SNCF

Les magistrats font preuve d'une certaine sévérité dans la caractérisation de la force majeure. Il serait intéressant de s'attarder sur les causes d'une exonération trop rarement acceptée.

Section 1 : L'obligation de sécurité-résultat renforcée

Par principe, une obligation contractuelle de sécurité et résultat pèse sur le transporteur de voyageur qui survient lors de l'exécution du contrat de transport, à partir du moment où le voyageur monte dans le train jusqu'à qu'il soit descendu.

La Haute juridiction dans un arrêt⁵³ a posé le principe suivant : « *l'exécution du contrat de transport comporte pour le voiturier l'obligation contractuelle de conduire le voyageur sain et sauf à destination* ». Il s'agit d'une obligation de résultat (principal) de transporter le voyageur qui est la finalité du contrat mais qui tout aussi assorti d'une obligation de sécurité (accessoire) de conduire le voyageur en toute sûreté.

René Rodière soutenait dans ses écrits que : « *le voiturier s'engage à ce qu'aucun accident n'arrive au voyageur du fait du transport* ». ⁵⁴ Cette phrase soulignée par une personnalité du monde du transport montre bien le renforcement la charge de l'obligation qu'a le transporteur.

Depuis la jurisprudence est constante, elle est restée dans cette optique, peu importe qu'elle soit fautive ou pas.

La nature de la responsabilité du transporteur ferroviaire est définie dans les articles 1231-1, 1240, 1241 et 1242 du code civil car il est considéré comme étant débiteur d'une obligation de résultat mais aussi d'une présomption de responsabilité.

Lors d'un accident de passage à niveau, un voyageur a subi un dommage corporel lors du transport, le transporteur ferroviaire est présumé responsable. La SNCF est considérée comme étant le gardien des choses qu'elle a sa disposition et qu'elle exploite pour l'exercice de son activité professionnelle.

Afin d'échapper à cette présomption, elle doit prouver que l'accident est dû à une cause extérieure, étrangère et qui ne peut lui être imputée. Elle peut invoquer la force majeure, un cas fortuit qui doit être à caractère imprévisible et irrésistible, la faute du tiers et la faute du voyageur.⁵⁵

⁵³ Cass.2^{ème} civ, 21 novembre 1911

⁵⁴ R.Rodière, Droit des transports terrestres et aériens, 2^{ème} éd. Sirey, 1977, n°654

⁵⁵ Cass.1^{ère} civ, 26 juin 1990 Bull civ I n°181, Cass.1^{ère} civ, 21 octobre 1997 bull civ n°288

Cependant depuis décembre 2009, la responsabilité du transporteur ferroviaire peut s'apprécier au regard du règlement (CE) n°1371 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Ce texte peut s'appliquer en lieu et place des dispositions générales du code civil du fait de la primauté des textes communautaire comme énoncé précédemment, sans possibilité pour les juridictions de l'écarter.

En effet ce règlement prévoit des causes d'exonération plus large que celles retenus dans l'article 1231-1 et depuis 2009, l'entreprise ferroviaire est désormais exonérée de toute responsabilité en cas de « *Circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur ne pouvait éviter en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier* ».

L'entreprise ferroviaire peut donc s'exonérer de sa responsabilité en cas d'évènement extérieur et irrésistible, aucune exigence n'est posée quant à une quelconque imprévisibilité.

Ainsi dans le cadre d'une collision aux abords d'un passage à niveau, un véhicule terrestre à moteur est immobilisé, les deux caractéristiques sont bien remplies et par conséquent la responsabilité d'une entreprise ferroviaire ne peut être engagée malgré l'existence d'un contrat de transport.

La Cour de Justice des Communautés Européennes a une appréciation différente de la force majeure dans la mesure où le critère de l'irrésistibilité est préféré à celui de l'imprévisibilité, de sorte que même un évènement prévisible doit être considéré comme un cas de force majeure dès lors que sa prévision ne permettait en tout état de cause pas d'empêcher ses effets dès lors que toutes les mesures nécessaires ont été prises. Par ailleurs, pour que l'évènement soit considéré comme irrésistible, il faut que celui qui l'invoque ait fait tout son possible au regard des dispositions en vigueur dans le droit national, pour éviter la survenance d'un dommage.

À savoir que lors d'un accident de passage à niveau dû au comportement de l'automobiliste, si le véhicule est immobilisé, le train a une distance de freinage de 1/km et le véhicule de 100 m. La seule chose que le conducteur du train pourra faire c'est de minimiser les risques de dommages éventuels à l'occasion de la collision.

Malgré toutes les diligences prises par SNCF en matière de communication, d'entretien, de diagnostics effectué sur les passages à niveau, d'investissements, du respect des différentes procédures par les agents SNCF. Il n'en reste pas moins le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur ne respecte pas le Code de la route alors qu'il traverse une voie ferroviaire.

Il est triste de constater que les juridictions n'exonèrent quasiment jamais la SNCF alors même qu'elle n'est pas fautive. Les juges condamneront la SNCF à indemniser les victimes passagères en vertu de l'obligation sécurité-résultat qui pèse sur elle alors même qu'elle n'est pas responsable. Elle ne peut pas « sortir » de ses rails car il s'agit d'une voie propre sur laquelle seul le train peut circuler.

La jurisprudence est quasiment constante sur l'exonération illusoire et la SNCF restera condamné du fait d'un contrat de transport contenant une obligation renforcée.

Section 2 : L'exonération quasi-inexistante

Au regard de l'étymologie du verbe « exonérer » dérivé du latin « *exonerare* », qui signifie : enlever un poids, décharger.

Dans le dictionnaire « Vocabulaire juridique » de Gérard Cornu, le mot exonération est définit de la manière suivante :

« Décharge totale ou partielle d'une obligation, d'un devoir, d'une charge ou d'une responsabilité (que l'on aurait normalement assumée) qui peut résulter de la loi, d'une décision administrative, d'un contrat ou d'une clause d'un contrat (exonération conventionnelle) [...] ».

Ces définitions nous montrent bien ce que recouvre la notion d'exonération, par conséquent on va s'intéresser à la jurisprudence en matière d'accident de passage à niveau.

Dans un arrêt⁵⁶ de la Cour de cassation, un véhicule automobile est resté immobilisé sur un passage à niveau après la fermeture des barrières a été heurté par un train, les ayants droit du conducteur du véhicule ont assigné la SNCF en responsabilité et réparation. La SNCF s'est constitué sur le fondement exonératoire de la force majeure. La Cour de cassation précise alors que :

« L'imprudence des conducteurs automobiles et malheureusement fréquente au point que chaque année de nombreux accident survienne malgré l'abaissement des barrières ou la présence d'autres véhicules bloqués sur la voie et ce, en contravention avec le code de la route ; dès lors, s'il est établi que M.X a commis une faute et qu'il a été imprudent, il n'en demeure pas moins que la responsabilité qui pèse sur la SNCF est soumise au régime de responsabilité sans faute. »

La Cour de cassation indique que la SNCF n'apporte pas la démonstration du caractère imprévisible de la présence du véhicule sur la voie ferrée, elle devait être déclarée responsable des conséquences dommageables de l'accident. Cette solution apportée par la Haute juridiction est stricte et ne laisse aucune échappatoire à la SNCF ni même un partage de responsabilité alors même qu'elle n'est pas responsable des faits qui lui sont reproché étant donné qu'aucune défaillance technique a été rapportée.

⁵⁶ Cass.2^{ème} civ, 10 novembre 2009, n°08.20-971

La Cour de cassation confirme par cette position une sévérité classique à l'égard de SNCF qui ne peut faire valoir la force majeure dans un autre arrêt⁵⁷, en l'espèce elle n'a pas accordé l'exonération alors qu'un véhicule était stationné sur un passage à niveau en raison d'un embouteillage qui bloquait la circulation automobile.

Dans un autre arrêt ⁵⁸de la Cour de cassation, un véhicule est entré en collision avec un train aux abords d'un passage à niveau démuné de barrières n'ayant pas respecté la signalisation, les deux personnes à bord du véhicule sont décédées, les ayants droit ont assigné la SNCF sur le fondement de l'article 1384 en indemnisation de leurs préjudices. La SNCF a argué le fondement de la force majeure. La Cour d'appel avait jugé que la faute de la victime n'exonère pas totalement le gardien que si elle constitue un cas de force majeur, elle a considéré que la présence d'un véhicule sur la voie ferrée était comparable à un événement imprévisible qu'elle a bien décrit par ses soins. Cependant la Cour de cassation a censuré la décision rendue par la Cour d'appel au motif que même si l'on est en présence ou non d'un passage à niveau avec des barrières, il résulte que la présence d'un véhicule sur la voie ferrée n'est pas imprévisible.

Malgré la faute de la victime qui n'a pas respecté la signalisation, malgré que l'accident se soit passé aux abords d'un passage à niveau sans barrières, la Cour de cassation applique le droit strictement sans faire aucune distinction entre les différents types de passage à niveau. Cela confirme une volonté de la part de la Cour de Cassation de limiter l'accès à l'exonération, voir de la supprimer au regard du comportement de la victime même en cas de non responsabilité de la part de la SNCF.

Dans une décision ⁵⁹rendue par la Cour d'appel de Rouen, dans les faits un véhicule a été heurté par un train sur un passage à niveau. La conductrice s'est engagée sur le passage à niveau alors que les signaux lumineux fonctionnaient et les barrières étaient en train de s'abaisser (enquête de la gendarmerie). La conductrice a été tuée, l'assurance a indemnisé les ayants droits. La Cour d'appel a considéré qu'un tel événement ne peut être considéré comme totalement imprévisible, que malgré l'abaissement des barrières, ce type d'évènement peut toujours se produire du fait de l'indiscipline du conducteur ne voulant pas perdre son temps en restant immobilisé au passage à niveau, ou par inattention. La faute de la victime ne peut exonérer totalement la SNCF.

Ainsi encore une fois, on a le même discours, le passage à niveau est un dispositif dangereux de franchissement des voies ferrées et ne revêt donc pas les caractères de la force majeure.

⁵⁷ Cass.2^{ème} civ, 5 avril 2007, n°06-10.797

⁵⁸ Cass.2^{ème} civ, 27 mars 2014, n°13-13.790

⁵⁹ CA Rouen, 6 avril 2000, n°JURISDATA 2000-124899

Cependant, la gravité de la faute de la victime a conduit à limiter la responsabilité de SNCF à 25%.

L'exonération totale peut exister notamment à l'occasion d'absurdité et de comportement grave commis par les conducteurs de véhicule terrestre à moteur qui franchissent un passage à niveau.

Dans une affaire⁶⁰, un conducteur de camion s'est engagé sur un passage à niveau pour effectuer un demi-tour, le camion a été heurté par un train. Le juge a considéré que la faute de la victime est constitutive d'une force majeure du fait de sa manœuvre audacieuse effectuée par la victime conductrice qui s'est retrouvé par la suite immobilisé. Également, le conducteur d'une voiture a franchi le passage à niveau malgré les multiples signaux annonçant le train. ⁶¹ La faute de la victime a exonéré la SNCF.

La Cour de cassation avec les années a durci sa position quant à l'exonération qui peut être faite à la SNCF, elle accepte rarement la force majeure et si la Cour d'appel l'a conclue à une exonération, il faut qu'elle ait motivé sa décision sinon la cassation peut être inévitable.

Chapitre 3 : L'extension possible de la loi Badinter aux Chemins de fer

Le projet de réforme de responsabilité civile va intégrer dans le Code civil des dispositions la loi du 5 juillet 1985 (modifiées) visant à améliorer la protection et l'indemnisation des victimes.

Section 1 : Le souhait d'uniformiser le régime de responsabilité

Dans le projet de réforme de la responsabilité civile présenté le 13 mars 2017 par le garde des sceaux, un nouvel article ⁶²prend place dans le chapitre IV- Les principaux régimes spéciaux de responsabilité-section 1, le fait des véhicules terrestres à moteur :

« Le conducteur ou le gardien d'un véhicule terrestre à moteur répond de plein droit du dommage causé par un accident de circulation dans lequel son véhicule, ou une remorque ou semi-remorque, est impliqué. [...] Les dispositions de la présente section sont d'ordre public. Elles s'appliquent même lorsque la victime est transportée en vertu d'un contrat ».

⁶⁰ Cass.2^{ème} civ, 18 juillet 1984

⁶¹ Cass.2^{ème} civ, 9 janvier 1991

⁶² L'article 1285 du projet de réforme de responsabilité civile de mars 2017

Cet article précise les dispositions de cette section s'applique à toute victime qu'elle soit ou non transportée par un contrat. Il est état que ces règles sont d'ordre public donc aucune dérogation à ce régime spécial ne serait possible.

L'article 1285 est révolutionnaire et apporte un changement considérable dans l'application du régime de la loi Badinter. En comparaison avec l'article 1 de la loi du 5 juillet 1985 qui excluait jusqu'à présent les chemins de fer de son régime, ce temps-là est révolu avec le projet de réforme. C'est l'abolition d'un régime spécial pour les chemins de fer, le projet de réforme étant désormais son champ d'application aux trains qui circulent sur des voies qui leur sont propres. Ce projet ne prévoit plus aucune exception à l'application du régime de la loi Badinter, la prise en compte des spécificités du mode de transport n'a plus aucune importance. Mais ce projet supprime cette « dérogation » qui était faite aux chemins de fer car les victimes ne pouvaient pas se prévaloir des dispositions avantageuses, elles étaient obligées d'agir sur le terrain du droit commun de la responsabilité civile. Ce qui apparaissant révoltant pour certaines personnes c'est que la SNCF puisse agir sur le terrain de la loi Badinter à l'encontre du conducteur du véhicule terrestre à moteur pour les dommages occasionnés mais que les victimes « extérieurs » ne puisse pas lui opposer.

Ce projet de réforme vise à unifier le régime juridique applicables à tous les accidents dans lesquels sont impliqués des véhicules terrestres à moteur, peu importe les spécificités du mode de transport, peu importe le principe de priorité accordé par le Code de route lors de la traversée de passage à niveau. Selon certains auteurs, il s'agirait seulement d'une simplification du régime et éviterai alors l'encombrement des juridictions puisque la SNCF est pratiquement toujours condamnée à indemniser sur le terrain de la responsabilité civile en vertu de l'article 1242.

Section 2 : L'incidence d'une telle réforme

Dans le cas où le législateur entend codifiée cette l'article 1285, cela voudrait dire que l'usager du véhicule terrestre à moteur impliqué dans un accident de passage à niveau ainsi que les voyageurs du train pourraient alors invoquer le régime protecteur de la loi du 5 juillet 1985 modifiée. Cette nouveauté aura impact non négligeable sur les exploitants ferroviaires puisqu'ils ne seront plus autorisés à se prévaloir de la force majeure ou du fait du tiers.

Cette extension possible de la loi Badinter aux Chemins de fer suscite beaucoup d'interrogations sur les conséquences d'un tel changement pour les entreprises ferroviaires dans le cas où cette exception n'existerait plus.

En 2012, une question écrite ⁶³n°02350 de Monsieur Magner, sénateur du Puy-de-Dôme a soumis au Ministère de la justice concernant ses inquiétudes quant à une éventuelle extension de la loi Badinter aux chemins de fer et aux tramways. Monsieur le sénateur indique qu'après s'être entretenu avec les « professionnels concernés » que cette extension pourrait avoir des conséquences « *une augmentation des coûts d'exploitation et l'obligation d'aménager les sites* ». Il évoque les particularités de ce mode de transport (le transport sur rails, voies dédiées, réglementation de sécurité, priorité de passage sur les voies publiques) comme étant l'un des plus sécuritaire. Il sollicite les intentions du Ministre de la justice (Mme Taubira) concernant cette possible extension du régime de la loi Badinter à l'égard des chemins de fer.

Dans la réponse ⁶⁴du Ministère de la justice du 13 juin 2013, elle précise que malgré spécificité de ce mode transport, une inégalité de traitement entre les victimes d'accidents de la circulation dans lesquels sont impliqués des chemins de fer sont inenvisageables et non justifiable. Elle explique que la jurisprudence de la Cour de cassation suit le mouvement et qu'elle est faveur d'une application du régime de la loi Badinter envers les chemins puisqu'elle n'accorde pratiquement jamais la force majeure qui pourrait lui permettre de s'exonérer.

L'exception faite aux chemins de fer dans l'application du régime de la loi Badinter serait alors contraire à l'article 6 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 qui dispose que « *la loi doit être la même pour tous* ». Le principe d'égalité comporte des assouplissements qui peuvent être jugé à bon droit.

Dans une décision du 9 avril 1996, le Conseil constitutionnel juge que :

« Le principe d'égalité ne s'oppose à ce que le législateur règle de façon différente des situations différentes ni à ce qu'il déroge à légalité pour des raisons d'intérêt général pourvu que, dans l'un et l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport direct avec l'objet de la loi qui l'établit ».

La non application du régime de la loi Badinter notamment à l'occasion d'accident de passage à niveau est-il contraire au principe d'égalité de traitement devant la loi, il s'agit là d'une question délicate. Cette disposition du projet de réforme est à la fois une chance pour les victimes d'accident de circulation qui peuvent être facilement indemnisées et d'un autre côté on ne prend plus en compte la spécificité d'un mode de transport.

⁶³ Question écrite n°02350 de M.Magner, publiée dans le JO Sénat du 11/10/2012-page 2222

⁶⁴ Réponse du Ministère de la justice, publiée dans le JO Sénat du 13/06/2013-page 1808

Conclusion

Les accidents de passages à niveau soulèvent plusieurs enjeux, cela nécessite de connaître les causes d'un tel accident, d'une part le comportement des usagers de la route qui ne respecte apparemment pas le code de la route, d'autre part le côté technique pour savoir comment fonctionne un passage à niveau et enfin le rallier aux investissements économiques qui jouent un rôle important dans la survenance de ce risque. Sans l'investissement financier, aucune amélioration de l'environnement d'un passage à niveau aurait pu être effectuée et peut-être que le pourcentage d'accident n'aurait pas diminué.

Ce qui a été particulièrement problématique c'est de reconstituer un accident un passage à niveau car aucun document ne dit précisément comment ça se passe, ou bien plusieurs l'évoquent de manière disparate et ainsi il faut reconstituer « pas à pas » la réalisation de ce risque. Il est important de reconstituer l'accident afin de pouvoir le gérer au mieux et prendre ainsi connaissance de tous les éléments qui seront bénéfiques dans le traitement d'un dossier juridique.

Dès lors, il a fallu s'intéresser au traitement d'un dossier administratif ou juridique d'un accident de passage à niveau pour connaître ainsi la compétence de chaque entité au sein d'un établissement ferroviaire afin de cerner au mieux les missions de chacun. La procédure n'étant pas la même que l'on soit face à un dommage corporel ou matériel.

Un autre enjeu tout particulièrement important a été d'évoquer les différentes procédures judiciaires qui se déclenchaient dans le cadre d'un accident de passage à niveau, ce qui n'a pas été aisé car j'ai pu observer l'existence plusieurs acteurs, procédures au même moment.

Par ailleurs après avoir évoqué les différentes procédures, il a fallu s'atteler aux règles de droit qui sont des sources diverses, le sujet des passages à niveau intervient dans plusieurs codifications, qu'il s'agisse presque d'un inventaire. Cela montre à quel point ce sujet est polyvalent et sensible car plusieurs règles de droit lui sont rattachables.

Si l'on évoque les règles de droit, on aborde aussi la jurisprudence qui tient une place importante dans les accidents de passage à niveau puisqu'elle a apporté des évolutions en matière de responsabilité civile, et ainsi a contribué à de nouveaux changements.

Après avoir défini les contours contextuelles et réglementaires des accidents de passage à niveau, la question qui se pose est de savoir si le projet de réforme de mars 2017 en matière de responsabilité civile aura un impact négatif sur SNCF ou d'autres établissements ferroviaires en vertu de l'imminente ouverture à la concurrence.

Références

I. Traités et Manuels

- Le Lamy Assurances, Partie 2 Assurances de dommages, 2850- Chemin de fer et tramways sur voies qui leur sont propres, 2018
- La Girafe, 3105-76 Responsabilité des transporteurs, 2017
- L'Encyclopédie Responsabilité administrative, Les usagers de la voirie et les accidents de circulation, 2016
- Le Lamy droit de la Responsabilité, Partie 3 les régimes spéciaux, 311-52 Notion de véhicule terrestre à moteur, 2013
- Le Lamy droit de la santé, Partie 5 Droit et assurances, 520-168, Responsabilité d'un établissement public de la santé mentale d'un de ses patients, 2011
- Le Lamy transport, tome 1, Partie 6 Code la route, 1460 Danger soudain, 2017
- Le Lamy transport et tourisme par autocar, Partie 4 Code de la route, étude 450 dommage par l'usager de la voirie, 2018
- Le Lamy transport et tourisme par autocar, Partie 4 Code de la route, 450-32, Demande amiable d'indemnisation
- Le Lamy Assurances, Partie 2 Assurances de dommages, 2850- Chemin de fer et tramways sur voies qui leur sont propres, 2018

II. Articles de doctrine

- G.DE FOS, « Un PL force un passage à niveau », *Bulletin Transports et de la Logistique* n°2747, 6 avril 1998
- N.GRANGE, « Matière dangereuses », *Bulletin Transports et de la Logistique*, n°2815, 27 septembre 1999
- H.GROUDEL, « Référé provision : application à un accident de passage à niveau », *Responsabilité civile et assurances* n°5, mai 2011, *comm* 169
- H.GROUDEL, « Responsabilité du fait des choses-SNCF : accident de passage à niveau », *Responsabilité civile et assurances* n°6, juin 2014, *comm*183
- H.GROUDEL, « Accident de circulation-Domaine d'application de la loi : accident de passage à niveau », *Responsabilité civile et assurances* n°2, février 2017, *comm* 33
- Z.JACQUEMIN, « La collision survenue entre un train et un VTM n'est pas (encore) un accident de circulation », *Gazette du Palais*, n°02, p.30, 10 janvier 2017

- M-C.JUILLARD, « 10 questions sur les accidents de circulation », *Bulletin Transports et de la Logistique*, n°2983, 14 avril 2003
- Y.LAMBERT-FAIVRE, « L'indemnisation du dommage corporel : problèmes juridique et économique », *Recueil Dalloz* 2004, p.161
- M.TILCHE, « Collision train/PL », *Bulletin Transports et de la Logistique*, n°3133, 12 juin 2006
- M.TILCHE, « Accident ferroviaire », *Bulletin Transports et de la Logistique*, n°3262, 9 mars 2009
- M.TILCHE, « Passage à niveau collision train/PL », *Bulletin Transports et de la Logistique*, n°3345, 20 décembre 2010
- M.TILCHE, « Sécurité ferroviaire », *Bulletin Transports et de la Logistique*, n°3425, 10 septembre 2012
- M.TILCHE, « La loi Badinter est trentenaire », *Bulletin Transports et de la Logistique*, n°3558, 6 juillet 2015
- M.TILCHE, « Collision train/voiture Badinter exclue », *Bulletin Transports et de la Logistique*, n°3627, 16 janvier 2017
- L.TOUSSAINT, « Passage à niveau », *Bulletin Transports et de la Logistique*, n°3547, 20 avril 2015

III. Textes nationaux

- L'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau
- Loi 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accident de la circulation et l'accélération des procédures d'indemnisation

IV. Textes internationaux

- Règlement n°1371/2007 du 23 octobre 2007, sur les droits et obligations des voyageurs Ferroviaires
- Règles Uniformes : contrat de transport international ferroviaires des voyageurs

V. Rapports officiels :

- Le Projet de réforme en droit de la responsabilité civile, Ministère de la justice, Mars 2017

VI. Journaux :

- France info
Le Figaro

Le Monde

VII. Sites internet :

Site du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

Site du Sénat

Site du Ministère des Transports

Site officiel, Intranet, Gazette juridique (SNCF)

VIII. Autres documents :

Référentiels SNCF

CEREMA, Note d'information 02, Sécurité des passages à niveau sur voirie communale et intercommunale, Mai 2016

Associations des Paralysés de France, Note juridique, Les accidents de circulation, avril 2007

APF- -AREDOC-AVIAM-CISS-FFSA-FNATH-GEMA-INADEM-UNAFTC, Quelles procédures après un accident de la route, janvier 2014

Table des annexes

Annexe 1 : Visite de passage à niveau par l'Infrapole (SNCF)

Annexe 2 : Grille d'inspection de sécurité des passages à niveau par des inspecteurs accrédités

Annexe 3 : Les types de passages à niveau et la distance de visibilité

Annexe 4 : Convention de financement entre l'Etat et Réseau Ferrée de France

Annexe 5 : Compte rendu d'expertise (dommage matériel) par le Technicentre

Annexe 6 : Rapport d'accident de personnes par l'ANAP

Annexe 7 : Relevé de constatations immédiates (SNCF)

Annexe 8 : Lettre de Réseau Ferrée de France suite aux recommandations du BEA-TT

Annexe 9 : Fiche de déclaration d'un sinistre (SNCF)

Annexe 10 : Modèle de mise en cause pour les dommages subis par SNCF

Annexe 11 : Processus de traitement des dossiers d'accident de passage à niveau par le PAD

Annexe 12 : Processus d'un dossier « sinistre » transféré en contentieux

Annexe 1 : Visite de passage à niveau par l'Infrapole (SNCF)

Annexe 2. COMPTE RENDU DE VISITE DE PASSAGE A NIVEAU A SAL



INFRASTRUCTURE

INFRAPOLE de :

Unité de Production Voie de

Unité de Production SES de

VISITE : DIRIGEANTS LOCAUX – COMPLEMENTAIRE (1) du :

Ligne de :

A :

Km :

PN public privé ⁽¹⁾
 SAL 0, 2, 2B, 4, FC, EF.FC ⁽¹⁾
 avec sans ⁽¹⁾ îlot directionnel
 En hors ⁽¹⁾ agglomération de :

		VERIFICATIONS EFFECTUEES		(2)	(3)	OBSERVATIONS	SUITES DONNEES
SIGNALISATION ROUTIERE	AVANCEE	<input checked="" type="checkbox"/>	Signaux A7 et panneau «signal automatique»	Sur route principale			
			Signaux A8 et panneau «feux clignotants» SAL0	Sur route adjacente			
		<input checked="" type="checkbox"/>	Balises J10				
			Signaux A2 : «cassis ou dos d'âne»				
			Panoneaux «véhicules surbaissés – attention»				
			Signaux B12 et panneaux «électricité»				
			Signaux B14 : limitation de vitesse routière				
			Signaux B19 : interdiction particulière				
		Signaux A3 : chaussée rétrécie					
	DE POSITION		Mécanismes et demi-barrières				
			Feux clignotants				
			Plaques d'avis au public				
			Portiques G3 et signaux B12				
			Pancarte «un train peut en cacher un autre»				
			Pancarte «défense absolue de toucher aux fils électriques...»				
		Pictogrammes pour piétons					
SIGNALISATION FERROVIAIRE		Plaque d'identification du PN					
		Repérage PN pour circulations à contre-sens					
		Feux verts des PN à SAL FC ou EF FC Allumage					
CHAUSSEE ABORDS		Platelage					
		Chaussée					
		Clôtures					
		Profil en long routier					
ENVIRONNEMENT ROUTIER		Environnement routier					
		Feux de carrefour coordonnés avec SAL					
		Signalisation horizontale					
		Ilots directionnels et têtes d'ilots					
		Bordure de trottoir					
	Pancarte «passage privé – interdit au public»						
SAL0 : vérification des visibilitées							
TELEPHONE VISIBILITE POSITION ESSAI		Fonctionnement					
		Etat général					
		Itinéraire de détournement					
		Appel réciproque					
DOCUMENTS		Livret de service					
		Carnet du PN – utilisation					

(1) Rayer les mentions inutiles

(2) Inscire une croix dans cette colonne lorsque le contrôle a été effectué

(3) Inscire un repère (lettre ou chiffre) dans cette colonne lorsque la vérification donne lieu à observations
Reporter ce repère en face de la remarque qui sera inscrite dans la colonne «Observations».

INTERNE SNCF

		VERIFICATIONS EFFECTUEES	(2)	(3)	OBSERVATIONS	SUITES DONNEES
AGRES	Torche	Lorsqu'ils sont déposés au PN				
	Lanternes					
	Drapeau					
	Pétards					
	Clé de berne					
	Patte de verrouillage					
	Dispositif de remplacement des barrières					
	Bouton amovible pour N/S					
	Manivelles					
	Levier de manœuvre et clé spéciale					
Malette à agrès et accessoires						
DISPOSITIFS AU PN	Voyant d'annonce :	Position Fonctionnement				
	Boîtier de commutateurs	Position Fonctionnement				
		Etat du cadenasement				
	Repérage des voies ou du sens					
	Commutateurs de blocage :	Position Fonctionnement				
	Commutateurs :	Position				
		* Marche/Arrêt	Fonctionnement			
		* Normal/Secours	Etat du cadenasement			
	* En service/Hors Service					
Dispositif Main Moteur – Fonctionnement						
Commutateur Normal/Danger – Etat du plombage						
ETAT ET FONCTIONNEMENT DES SIGNAUX ROUTIERS	Allumage et clignotement des feux					
	Tintement de(s) sonnerie(s)					
	Temps de préavis					
	Fermeture des demi-barrières					
	Temps de fermeture	Demi-barrière d'entrée				
		Demi-barrière de sortie				
	Arrêt de(s) sonnerie(s)					
	Extinction des feux rouges clignotants					
	Ouverture des demi-barrières					
	Temps d'ouverture					
	Coordination des feux de carrefour					
Surface des rails dans les zones de CdV						
Détecteurs électromécaniques ou électroniques						
DERANGEMENTS ET TRAVAUX	Examen des derniers dérangements					
	Examen des incidents à caractère répétitif					
	Maintenance voies :	Mesures prises				
	Maintenance SES :	Mesures prises				
	Travaux en cours : Examen des programmes et consignes					
Conformité des installations avec arrêté préfectoral, fichier informatique (ARMEN)						
Ex-maison de garde : vendue – louée – démolie (1)						
Divers						

COPIE non tenue à jour du 05/02/2018

Annexe 3. COMPTE RENDU DE VISITE DE PASSAGE A NIVEAU A CROIX DE SAINT-ANDRE



INFRASTRUCTURE

COMPTE RENDU DE VISITE DE PASSAGE A NIVEAU A CROIX DE SAINT-ANDRE

Ligne de :

A :

Km :

INFRAPOLE de :

Unité de Production Voie de :

Unité de Production SES de :

VISITE : DIRIGEANTS LOCAUX – COMPLEMENTAIRE (1) Du :

PN	Public / privé (1)
	Avec / sans STOP (1)
N°	En / hors (1) agglomération
	De :
...	

		VERIFICATION EFFECTUEES	(2)	(3)	OBSERVATIONS	SUITES DONNEES
SIGNALISATION ROUTIERE	AVANCEE	Signaux A8				
		Panonceaux «STOP à ... m»				
		Balises J10				
		Signaux A2 : «cassis ou dos d'âne»				
		Panonceaux «Véhicules surbaissés – attention»				
		Signaux B12 et panonceaux «électricité»				
		Signaux B14 : limitation de vitesse à ... km/h				
		Signaux B19 : interdiction particulière				
	DE POSITION	Signaux G1 «Croix de Saint-André»				
		Signaux AB4 «STOP»				
		Bandes d'effet du STOP				
		Portiques G3 et signaux B12				
		Pancarte «un train peut en cacher un autre»				
		Pancarte «défense absolue de toucher aux fils électriques...»				
SIGNALISATION FERROVIAIRE	Repérage du PN					
	Pancarte «S»					
	Limitation vitesse ferroviaire					
CHAUSSEE ABORDS ENVIRONNEMENT ROUTIER	Platelage					
	Chaussée					
	Clôtures					
	Profil en long routier					
	Environnement routier					
	Pancarte «passage privé – interdit au public»					
VISIBILITES						

INTERNE SNCF

	(2)	(3)	OBSERVATIONS	SUITES DONNEES
Conformité des installations avec arrêté préfectoral, fichier informatique (ARMEN)				
Ex-maison de garde : vendue – louée – démolie (1)				
DIVERS				

(1) Rayer les mentions inutiles.

(2) Inscrire une croix dans cette colonne lorsque le contrôle a été effectué.

(3) Inscrire un repère (lettre ou chiffre) dans cette colonne lorsque la vérification donne lieu à observations.
Reporter ce repère en face de la remarque qui sera inscrite dans la colonne «Observations».

Compte-rendu établi le : _____

NOM	Fonction	Signature
.....	
.....	
.....	

Le Directeur de l'INFRAPOLE
Nom
Date
Visa

COPIE non tenue à jour du 05/02/2018

Annexe 4. COMPTE RENDU DE VISITE DE
PASSAGE A NIVEAU GARDE

INFRASTRUCTURE

INFRAPOLE de :

UP Voie de

UP SES de

VISITE : DIRIGEANTS LOCAUX – COMPLEMENTAIRE (1) DU :

PN | Public privé ⁽¹⁾
 Avec / sans ⁽¹⁾ PN piétons
 N° | gardé à pied d'œuvre / à distance (1)
 | En / Hors (1) agglomération
 de

		VERIFICATION EFFECTUEES		(2)	(3)	OBSERVATIONS	SUITES DONNEES
SIGNALISATION ROUTIERE	AVANCEE	Signaux A7	Sur route principale				
		Signaux J10	Sur routes adjacentes				
		Signaux A2 : «cassis ou dos d'âne»					
		Panonceaux «Véhicules surbaissés – attention»					
		Signaux B12 et panonceaux «électricité»					
		Signaux B14 : limitation de vitesse routière					
		Signaux B19 : interdiction particulière					
		Signaux A3 : chaussée rétrécie					
	DE POSITION	Barrières					
		Plaques réflectorisées					
		Feux de préavis de fermeture					
		Feux sur lisses					
		Feux latéraux					
		Feux de position					
		Portique G3 et signaux B12					
Pancartes et boutons poussoirs pour PN gardé à distance							
SIGNALISATION FERROVIAIRE	Torches électriques						
	Signaux de protection						
	Plaque d'identification du PN						
CHAUSSEE ABORDS ENVIRONNEMENT ROUTIER	Platelage						
	Chaussée						
	Clôtures						
	Profil en long routier						
	Environnement routier						
	Feux de carrefour coordonnés avec PN						
	Pancarte «passage privé – interdit au public»						
SERVICE DU GARDE	Connaissance du garde (M.)°						
	Difficultés rencontrées par le garde						
	Plombage et cadenasement des installations						
	Visibilités obtenues par le garde depuis le treuil	Sur le train					
		Sur la route					
	Livret de service						
	Registre du PN – utilisation						
	Carnet d'enregistrement des dépêches – utilisation						
	Carnet de dérangement – utilisation						
	Avis S 10 A						
	Documents horaires						
	Tableaux de service et de roulement						
Imprimés «constatation de matérialité»							

(1) Rayer les mentions inutiles.

(2) Inscrive une croix dans cette colonne lorsque le contrôle a été effectué.

(3) Inscrive un repère (lettre ou chiffre) dans cette colonne lorsque la vérification donne lieu à observations.

Reporter ce repère en face de la remarque qui sera inscrite dans la colonne «Observations».

INTERNE SNCF

VERIFICATION EFFECTUEES		(2)	(3)	OBSERVATIONS	SUITES DONNEES	
AGRES	Dispositifs d'immobilisation des barrières					
	Dispositifs d'immobilisation des portillons					
	Dispositifs de remplacement des barrières					
	Lanternes à main					
	Drapeaux rouges					
	Torches à flamme rouge					
	Support de torches					
	Pétards à griffes					
Appareil de chronométrie						
PN PIETON ACCOLE	Etat des portillons					
	Manœuvre des portillons / Fermeture de chute					
	Visibilités obtenues par les piétons	depuis les portillons à 2 m du rail				
	Pancartes	«Un train peut en cacher un autre»				
		«Attention train rapide»				
		«Défense absolue de toucher aux fils électriques...»				
Dispositifs de dissuasion d'emprunt des portillons.						
PN privé : cadenasement des portillons						
ETAT ET FONCTIONNEMENT DES INSTALLATIONS	Manœuvre des barrières					
	Voyants et sonneries					
	Dispositif d'alarme sonore (hurleur)					
	Téléphone					
	Commande des feux (préavis, sur lisses, ...).					
	Boutons poussoirs et commutateurs divers					
	Commutateur (s) NORMAL – DANGER					
	Dispositif à compteur					
	DéTECTEURS électromécaniques ou électroniques					
	Surface des rails dans les zones de CdV					
DERANGEMENTS ET TRAVAUX	Examen des derniers dérangements					
	Examen des incidents à caractère répétitif					
	Avis donné aux gardes					
	Maintenance Voie : mesures prises					
	Maintenance SES : mesures prises					
	Travaux en cours : examen des programmes et consignes					
Conformité des installations avec arrêté préfectoral, fichier informatique (ARMEN)						
DIVERS						

Compte-rendu établi le :

NOM	Fonction	Signature
.....	
.....	

Directeur de l'INFRAPOLE
Nom
Date
Visa

Annexe 5. COMPTE RENDU DE VISITE DE PASSAGE A NIVEAU ISOLE POUR PIETONS



INFRASTRUCTURE

INFRAPOLE : _____
 Unité de Production Voie de _____
 Unité de Production SES de _____
 VISITE : DIRIGEANTS LOCAUX – COMPLEMENTAIRE (1) du :

A :

Km :

PN
N°

public / privé (1)
 avec / sans (1) portillon
 En / hors (1) agglomération de :

VERIFICATIONS EFFECTUEES		(2)	(3)	OBSERVATIONS	SUITES DONNEES	
EQUIPEMENT	Etat des portillons					
	Manœuvre des portillons, fermeture de chute					
	PN Privé : cadenassage des portillons					
	Pictogrammes – Avertisseurs (1)					
	Pancarte pour portillons	« Ne traversez pas... »				
		« Attention trains rapides »				
« Défense absolue de toucher aux fils... »						
	Téléphone					
CHAUSSEE ABORDS	Platelage					
	Chaussée					
	Clôtures					
	Environnement routier					
	Pancarte « passage privé – interdit au public ».					
SIGNALISATION FERROVIAIRE	Repérage du PN					
	Limitation vitesse ferroviaire					
VISIBILITES						
Conformité des installations avec arrêté préfectoral, fichier informatique (ARMEN)						
Divers						

- (1) Rayer les mentions inutiles
- (2) Inscrire une croix dans cette colonne lorsque le contrôle a été effectué
- (3) Inscrire un repère (lettre ou chiffre) dans cette colonne lorsque la vérification donne lieu à observations
- (4) Reporter ce repère en face de la remarque qui sera inscrite dans la colonne « Observations ».

Compte-rendu établi le

NOM	Fonction	Signature
	
	

Le Directeur de l'INFRAPOLE
Nom
Date
Visa

Intitulé	N° 2011	Intitulé 2012	Intitulé 2013	Région Adhérente	Région RFF	AFANOLA 2012	N° ligne	Section de ligne	PC	N° PN	Tracé	Département	Commune	Type de tracé	N° ligne	Appellation	Publicité et études envisagées (point au 11 avril 2014)	Dispositif 2011 ?	Retour à l'état initial en 2011 ?	Point à l'étude ?	Autres modifications (point au 11 avril 2014)	Année de réalisation	Trains par jour	Vitesse 2012	Relevé circulation par jour	Relevé circulation hebdomadaire	Relevé circulation annuel	N° PN 2011	Dispositif 2012	PN à l'étude ?	Moment	Collapsus avec MRE sur 10 Heures d'habitation sur 10 jours (2007-2008)	Collapsus avec MRE sur 10 Heures d'habitation sur 10 jours (2009-2010)	Collapsus avec MRE sur 10 Heures d'habitation sur 10 jours (2011-2012)	Collapsus avec MRE sur 10 Heures d'habitation sur 10 jours (2013-2014)	Collapsus avec MRE sur 10 Heures d'habitation sur 10 jours (2015-2016)	Collapsus avec MRE sur 10 Heures d'habitation sur 10 jours (2017-2018)	Collapsus avec MRE sur 10 Heures d'habitation sur 10 jours (2019-2020)
5736	expant	28	Mid-Pyrénées	Mid-Pyrénées	Mid-Pyrénées	640 000	Bordeaux - Ete	20129	583 km	50,4	31	Toulouse	VC				PII étudié en agglomération dans une configuration d'écluse. Opération de prévention faite en 2012. Projet de suppression par OA envisagé par la ville dans le cadre d'aménagement global de la zone de la station. Etude préliminaire de suppression réalisée. Phase avant-projet finie en fin d'année 2013.	OUI	NON	OUI	Correction de profil soignée.	2000	160	103 km/h	9453	9453	nc	OUI	NON	555 965	0	4	4	0	6	6		
5641	3 col	30	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Provence-Alpes-Côte d'Azur	825 000	Aigunon - Miramas	16139		50,2	84	Le Thor	RD 101				PII d'un décalage, route en courbe, visibilité du PNI masquée par des platanes. Forte augmentation du trafic routier. Etude préliminaire de suppression réalisée, projet de suppression complet. Amélioration à mettre en œuvre dans un premier temps (RUE séparée de sens...). Opération de prévention faite en 2012.	OUI	NON	OUI	Mobilier à droite	2013	42	133 km/h	7200	7200	nc	NON	331 800	2	15	17	3	14	17			
5537	expant	31	Auvergne	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Auvergne-Rhône-Alpes	790 000	St-Germain-des-Fossés - Muret	47118	87	50,4	43	Bourbonne-la-Vallée	RD 102				Projet de déviation de la R11 inscrit au PDUJ. Des améliorations réalisées sont prévues : ajout d'un feu tricolore, Rd séparateur de sens.	OUI	CA R11 (MRE 10571) et (10541)	OUI	Feux à droite	2009	34	133 km/h	11674	11674	14,00%	NON	336 914	0	9	9	0	14	14			
5448	expant	32	Nord-Pas-de-Calais	Nord-Pas-de-Calais	Artois-Picardie	263 000	Fives - Miran	41170	59	50,4	58	Roubaix	RD 175				Pointe circulation routière et piétonne. Etude préliminaire de suppression réalisée par RFF et le CG (cofinancement Etat, RFF, CG) - suppression trop coûteuse, la commune souhaite des améliorations.	OUI	NON	OUI	Déplacement des relations, d'un feu rouge à signal sur support haut, ajout d'un feu	2000	81	110 km/h	9767	9767	4,30%	OUI	732 747	4	3	7	2	5	7			
5396	expant	33	Auvergne	Auvergne-Rhône-Alpes	Auvergne	651 000	Bordeaux - Vichy	16430	100	50,2	45	Boulevard de Mairan	RD 102				Vitesse d'approche élevée avec fort trafic PI. Etude de sécurité retenue par Conseil Général des Landes.	NON	NON	OUI	Relèvement des feux rouges à signal, implantation de vitesse. Feux à droite en 2007.	1996	78	105 km/h	5500	5500	10,00%	NON	343 000	0	24	24	0	14	14			
5336	3 col	34	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Provence-Alpes-Côte d'Azur	825 000	Aigunon - Miramas	16137		50,2	84	Châteaufort de Gailly	RD 101				PII à circulation importante avec de nombreux carillons, voie forcée en courbe au PN. Opération de prévention faite en 2008. Etude AVP en cours.	OUI	CA Vitesse (2008) et (2012) (refers)	OUI	Déplacement de feu rouge à signal.	2000	42	133 km/h	7039	7041	7,00%	NON	297 728	4	20	24	4	14	18			
5336	15h	35	Provence	Nord-Pas-de-Calais	Picardie	342 000	Orléans - Jumièges	17133	31	50,4	60	Louquès-Régnier	RD 104				Heure de pontage 03. Etude préliminaire de suppression faite en 2000. Accord CG pour la phase avant-projet en 2010. Convention de financement en cours de signature.	OUI	NON	OUI	Installation d'un pontage souterrain de 100 m	2008	63	115 km/h	1830	1830	4,00%	NON	119 070	0	64	64	0	45	45			
4854	expant	36	Bourgogne	Bourgogne-Franche-Comté	Bourgogne-Franche-Comté	648 000	Dijon - Nevers-Tulle	10742	11	50,2	21	Pufflyles Echirey	RD 104				Voisin de carrefour, encombrement. Projet de suppression en cours. Réalisation Point RN en août 2014, mais voies routières en retard, pas réalisable avant 2015.	OUI	NON	OUI	Aménagement curatival au vu de déjournement	1999	131	100 km/h	5432	5432	nc	NON	707 662	2	4	6	2	5	7			
4854	expant	37	Nord-Pas-de-Calais	Nord-Pas-de-Calais	Lille-Litoral	283 000	Lille - Fontenelles	16151	59	50,2	59	Strazelle	RD 107				Route en alignement. Vitesse excessive. Grande longueur de traversée, Rd séparateur de sens.	OUI	CA Vitesse (2008) et (2012) (refers)	OUI	Margette au sud et réduction à l'aval	2013	51	140 km/h	4129	4129	12,21%	OUI	375 723	0	11	11	0	13	13			
4848	12h	38	Provence	Nord-Pas-de-Calais	Picardie	229 000	La Plaine - Miran	41134	29	50,2	60	Ligny-sec	RD 104				Et PNI en cours de la ligne de 1997, red en 2001, situé sur feu R12 qui a été dévoté. PNI en S. équipé de feux à droite et de feux sur ponton. Faibles de sens. Etude sur une période courte. Diagnostic fait.	NON	NON	OUI		2008	72	120 km/h	5179	5178	3,00%	NON	372 855				1	12	13			
4848	12h	39	Alsace	Nord-Pas-de-Calais	Rhinan	143 000	Strasbourg - Lauterbourg	7452	8	50,2	67	Rulhann	RD 103				PII franchi par des poids lourds allant versant à la commune de Rulhann. Opération de prévention faite en 2008. Suppression en cours. Fin des travaux fin 2014.	OUI	NON	OUI		2008	37	110 km/h	11450	11600	14,00%	OUI	433 200	0	14	14	1	11	12			
4781	expant	40	Alsace	Nord-Pas-de-Calais	Rhinan	130 000	Lauterbach - Kruth	10343	8	50,2	68	Misch	RD 103				Vitesse excessive des véhicules malgré la limitation à 70 km/h au PNI, sur un des rares tronçons hors agglomération de la R106. Etude préliminaire de suppression faite. Suppression prévue dans le cadre de la déviation de la R106 (pas de déviation connue à ce jour). En attendant améliorations routières prévues par la DER Est (voies à gauche...)	OUI	NON	OUI		48	80 km/h	16001	16001	nc	OUI	750 848	0	8	8	0	6	6				
4700	expant	41	Septaine-Picardie	Septaine-Picardie	Languedoc-Roussillon	640 000	Bordeaux - Ete	40238	200	50,2	34	Agde	RD 103				PII à proximité de la gare - Durée de fermeture conséquente lors des travaux de nuit. Augmentation du nombre de bris de barrières sur 10 ans. Etude préliminaire de suppression réalisée dans le cadre d'une convention de financement Etat/RFF/CG / commune. Etude d'Etat de projet de suppression à un cours, voir AVP/PROPREA en cours de signature. Opération de prévention faite en 2009.	OUI	CA R11 (MRE 10571) et (10541)	OUI		2009	170	143 km/h	4596	4596	nc	NON	587 300	0	4	4	0	8	8			
4682	expant	42	Provence	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Alpes	500 000	Grenoble - Montmélian	25130	37	50,4	38	Villard-Bonnet	RD 103				RD 10 devant accéder à autoroute A41 avec giratoire et un côté à feux tricolores de feux côté. Double sensible en juin 2009. Etude d'urbanisme lancée par le CG38. Etude préliminaire de suppression lancée en 2009 par RFF (cofinancement Etat/RFF), retard dans le retard de l'étude à cause du projet de réaménagement de la gare.	OUI	NON	OUI		2009	43	140 km/h	13651	13651	nc	OUI	628 559	0	10	10	0	7	7			
4272	expant	43	Provence	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Sud-Ouest-Picardie	550 000	Brignoly-La Mouberte	42114	37	50,4	31	Brignoly	RD 101				Etude préliminaire de suppression faite par RFF et le CG. Projet bloqué car suppression simple avec déviation routière et aménagement FAIR ou passage souterrain prévues en retard et refusée par les autres communes environnantes 11/06/2014. Opération de prévention faite en 2010.	OUI	CA PNI en cours d'étude	OUI		92	133 km/h	7733	7733	nc	NON	715 901	0	3	3	0	6	6				

Annexe 2 : Grille d'inspection de sécurité des passages à niveau par des inspecteurs accrédités

Grille d'inspection

Rappel des consignes de sécurité lors des visites

Qu'ils soient inspecteurs ou gestionnaires de voirie, les intervenants doivent être constamment conscients que toute intervention sur la route ou au bord de la route les place dans une situation potentiellement dangereuse, pour eux-mêmes ou pour les autres usagers. Le gestionnaire sollicite deux agents par inspection, un qui conduit et l'autre qui fait l'inspection.

Quel que soit le mode d'inspection, les intervenants doivent observer les règles de sécurité suivantes :

- *respecter le Code de la Route,*
- *garder les mains sur le volant ; le conducteur doit être concentré sur sa tâche de conduite et ne doit, en aucun cas, lâcher son volant pour tenter de relever un évènement par écrit, ou prendre une photo de la route.*

PN n°

Route ou rue :

DépartementCommune.....

Inspection réalisée par :

..... service :n°tel :

..... service :n°tel :

de jour le :heure : à

de nuit le :heure : à

Signatures :

Page blanche laissée intentionnellement

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	Passage à niveau concerné (n° du PN et route)
Questions O	Description du passage à niveau	
O.1	Identification des voies	
Voies : Type de PN, N°, ligne ferroviaire, Route et point de repère ou adresse.	Route : RN..... PR..... Nbre de voies..... RD..... PR..... Nbre de voies..... Voie urbaine : Nbre de voiessens unique <input type="checkbox"/>	Voie ferrée : Ligne PN.....PK..... Type de PN : Nbre de voies : Electrifiée : oui/non
O.2	Traffics et vitesses	
Traffics, vitesse et fonctions : itinéraire TE, voie de délestage, itinéraire transport scolaire/cyclistes/piétons	Route : MJA :véh/j ; % trafic PL%. Pointe horaire véh/h Vitesse réglementaire..... .km/h. Vitesse pratiquée..... .km/h (si connue) Fonctions :	Voie ferrée : Nbre de train /jour..... Heure de pointe..... Vitesse ligne : Type de trafic :
O.3	Environnement	
Environnement : (urbanisation, autres contextes, évolution prévisible)	Rase campagne : <input type="checkbox"/> Périurbain : <input type="checkbox"/> Urbain : <input type="checkbox"/>	Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible :
O.4	Accidents, incidents	
Sécurité : Accidents corporels et Incidents et accidents matériels	Accidents corporels sur les 10 dernières années voire plus : Nbre :années : Nbre accidents mortels :années : Nbre de tués :années :	Incidents et accidents matériels sur 5 ans : (casse de matériel, sans conséquences corporelles) Nbre d'incidents : Types :

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	Jour	Passage à niveau concerné (n° du PN et route)
<p>Attention l'inspection est réalisée dans le 2 sens de circulation automobile : sens 1 : PR positifs ; sens 2 : PR négatifs - en agglomération : indiquez le sens 1 et le sens 2</p>			
Questions « I »	Géométrie	OUI	Non concerné
I.1	<p>Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules (2 Roues, VL, PL, Transports Exceptionnels).</p>	<p>1 →</p> <p>2 ←</p>	
I.2	<p>Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).</p>	<p>1</p> <p>2</p>	
I.3	<p>Si un point singulier existe à proximité, celui-ci est pris en compte pour assurer un bon fonctionnement du passage à niveau.</p>	<p>1</p> <p>2</p>	
		NON	Commentaires

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	Jour	Passage à niveau concerné (n° du PN et route)
-----------------	------------------------	------	---

Questions « II »	La visibilité		Commentaires
	sens	NON	

Visibilité d'approche (distance d'arrêt à la vitesse réglementaire)

II.1	Le tracé et/ou le profil en long de la route ou rue permettent une bonne visibilité du passage à niveau (masques éventuels, y compris stationnement)	1	→		
		2	←		

II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1		
		2		

II.3	Les équipements du passage à niveau sont visibles en approche à la vitesse réglementaire (et aussi des accès proches : autre voie ou privé)	1		
		2		

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	Nuit	Passage à niveau concerné (n° du PN et route)
-----------------	------------------------	------	---

Questions « II »	La visibilité	sens	OUI	NON	Commentaires
------------------	---------------	------	-----	-----	--------------

Visibilité d'approche (distance d'arrêt à la vitesse réglementaire)

II.1	Le tracé et/ou le profil en long de la route ou rue permettent une bonne visibilité du passage à niveau (masques éventuels, y compris stationnement)	1 → 2 ↓	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
------	--	------------	--------------------------	--------------------------	--

II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
------	--	--------	--------------------------	--------------------------	--

II.3	Les équipements du passage à niveau sont visibles en approche à la vitesse réglementaire (et aussi des accès proches : autre voie ou privé)	1 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
------	---	--------	--------------------------	--------------------------	--

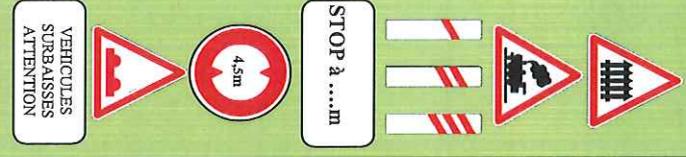
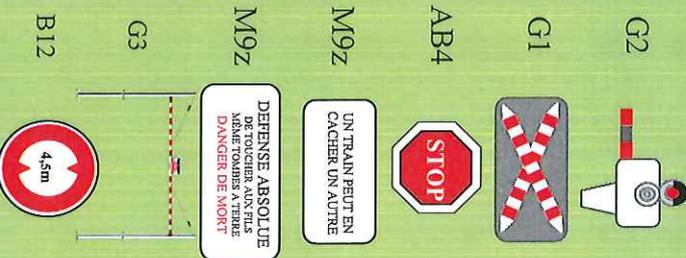
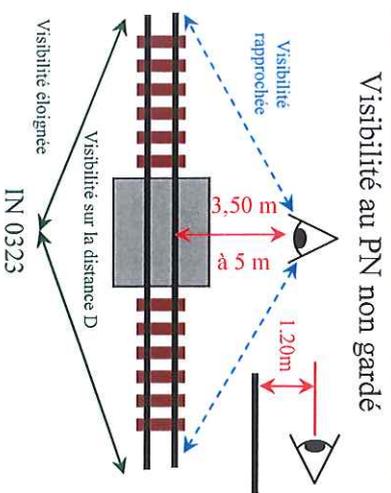
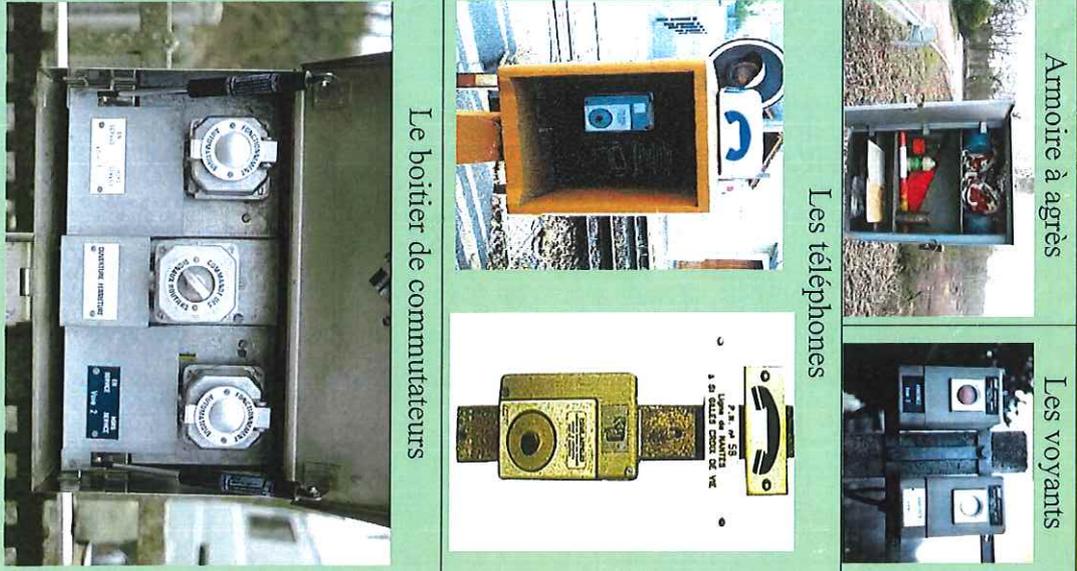
Numéro du champ	DATE de l'inspection :	Jour	Passage à niveau concerné (n° du PN et route)
Questions « III »	La lisibilité	OUI	NON
III.1	<p style="text-align: center;">sens</p> <p style="text-align: center;"><i>Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'utilisateur</i></p> <p style="text-align: center;"><i>(effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)</i></p>	<p>1 →</p> <p>2 ←</p>	
III.2	<p style="text-align: center;"><i>La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)</i></p>	<p>1</p> <p>2</p>	
III.3	<p style="text-align: center;"><i>La perception des feux R24, du platelage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'utilisateur doit s'arrêter</i></p>	<p>1</p> <p>2</p>	
Commentaires			

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	Nuit		Passage à niveau concerné (n° du PN et route)		
Questions « III »	La lisibilité	sens	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
III.1	Le type et le mode de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'utilisateur (effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)	1 → 2 ←				
III.2	La signalisation verticale, les barrières, sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	1 2				
III.3	La perception des feux R24, du platelage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'utilisateur doit s'arrêter	1 2				
III.4	De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules	1 2				

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	Jour	Passage à niveau concerné (n° du PN et route)
Questions « IV »	Circulations douces	OUI	Commentaires
IV.1	<p>Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons (y compris les personnes à mobilité réduite)</p>	<p>sens 1 → ← 2</p>	<p>Non concerné</p>
IV.2	<p>Le guidage des piétons vers l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)</p>	<p>1 2</p>	
IV.3	<p>Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau</p>	<p>1 2</p>	
IV.4	<p>En cas de proximité d'une gare, le cheminement des piétons le long de la voie ferrée est dissuadé et il existe un cheminement satisfaisant</p>	<p>1 2</p>	

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	Nuit		Passage à niveau concerné (n° du PN et route)
Questions « IV »	Circulations douces	OUI	NON	Non concerné
IV.1	Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons (y compris les personnes à mobilité réduite)	1 → 2 ←		
IV.2	Le guidage des piétons vers l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	1 2		
				Commentaires

Annexe 3 : Les types de passages à niveau et la distance de visibilité

Les différents PN		Les installations du PN	
<p>1^{re} catégorie (PN public)</p> <p>PN gardé</p> <p>PN automatique SAL 2</p> <p>PN automatique SAL 2B</p> <p>PN automatique SAL 4</p> <p>PN automatique SAL FC</p> 	<p>2^{ème} catégorie (PN Public)</p> <p>PN automatique SAL 0</p> <p>PN non gardé sans barrière</p> 	<p>3^{ème} catégorie (PN Public)</p> <p>PN piétons</p> 	<p>4^{ème} catégorie (PN Privé)</p> <p>PN piétons ou routier</p> 
Exemples de signalisation routière			
<p>Avancée</p> <p>A 7</p> <p>A 8</p> <p>J 10</p> <p>M 1</p> <p>B 12</p> <p>A2a</p> <p>M9Z</p> 	<p>De position</p> <p>G2</p> <p>G1</p> <p>AB4</p> <p>M9Z</p> <p>M9Z</p> <p>M9Z</p> <p>G3</p> <p>B12</p> 	<p>Les commutateurs</p> <p>Marche Arrêt</p> <p>Normal Secours</p> <p>Blocage de</p> 	
<p>Visibilité au PN non gardé</p> 		<p>Les installations du PN</p> <p>Armoire à agrès</p> <p>Les voyants</p> <p>Les téléphones</p> <p>Le boîtier de commutateurs</p> 	
<p>VOIE 1 ou VOIE 2</p> <p>SENS IMPAIR ou SENS PAIR</p> <p>BLANCHE ou BLEUE</p> <p>Étiquette</p>		<p>ES/HHS</p> <p>PN FC</p> <p>ES/HHS</p> <p>Boîtier</p> 	

PN en dérangement IN 1702 et consignes établissement

Prescriptions

- un garde PN ne peut garder qu'un seul PN en dérangement.
- le garde PN applique scrupuleusement les directives du livret de service.
- le garde PN peut renforcer le dispositif de gardiennage de sa propre initiative.
- le garde PN **ne peut pas alléger** le dispositif de gardiennage de sa propre initiative.
- le garde PN **ne peut quitter** son poste en cours de gardiennage.
- le garde PN interrompt la circulation routière s'il n'a plus vue sur l'arrivée des trains.
- le garde PN peut interrompt la circulation ferroviaire si la situation l'exige.
- le garde PN doit demander un renfort s'il juge que la situation l'exige.

Intervenants

Type de dérangement	Gare Poste	Agent SE	Agent voie	DUP voie	DUP SE
En dehors de toute approche de train:					
- allumage de feux rouges -----	●	●	●	●	●
- tintement de sonnerie -----	---	---	---	---	---
- présentation d'une ou plusieurs barrières abaissées -----	●	●	●	●	●
A l'approche ou au passage d'un train:					
- extinction d'un seul feu rouge -----	---	---	---	●	●
- extinction de plusieurs feux rouges -----	●	●	●	●	●
- allumage des feux au rouge fixe -----	---	---	---	---	---
- non fonctionnement d'une sonnerie -----	---	---	---	---	---
PN à SAL2					
- absence d'une ou de deux barrières en position horizontales -	●	●	●	●	●
PN à SAL4					
- absence de 1 ou 2 barrières d'entrée en position horizontales -	●	●	●	●	●
- absence de 1 ou 2 barrières de sortie en position horizontales -	---	---	---	---	---
Bris de barrières					
- barrière de SAL2 ou d'entrée de SAL4 -----	●	●	●	●	●
- barrière de sortie de SAL4 -----	---	---	---	---	---
Situations constatées					
En dehors de toute approche de train	Des feux rouges sont allumés -----	ouverture		fermeture	
		●	●	●	●
A l'approche ou au passage d'un train	Des feux rouges sont éteints -----	ouverture		fermeture	
		●	●	●	●
Bris de barrière	Tous les feux fonctionnent -----	ouverture		fermeture	
		●	●	●	●
Un ou des feux ne fonctionnent pas -----	Un ou des feux ne fonctionnent pas -----	ouverture		fermeture	
		●	●	●	●

PN en travaux IN 1703 et consignes établissement

Prescriptions

- le PN et les zones d'annonces concernées par les travaux sont situées dans une zone de chantier.
- le PN est encadré par des SAM de repérage.
- si le PN ne peut être incorporé à une ZCh, CTx obligatoire.

Procédures

Travaux réalisés avec CTx ou consigne temporaire travaux	Installations	RPTx	Aide mémoire ou carnet EDP	1 agent PN à chaque PN perturbé	1 agent PN pour plusieurs PN perturbés
Travaux réalisés sans CTx ou consigne temporaire travaux					
3 PN maxi perturbés simultanément sur la Zch					
1 seul mobile travaux					
Réglementation					
- le RPTx ne peut être agent PN.					
- le CCh peut être agent PN s'il est présent au PN pendant toute la durée du chantier					
Installations					
PN équipé d'un boîtier de commutateurs	3 PN maxi gardés simultanément par un agent				
PN SAL FC	Autres PN		1 PN par agent		
Fin de chantier					
PN en raté d'ouverture	Restitution du domaine autorisé sans obligation de reprise de gardiennage				
PN en raté de fermeture	Reprise de gardiennage obligatoire				

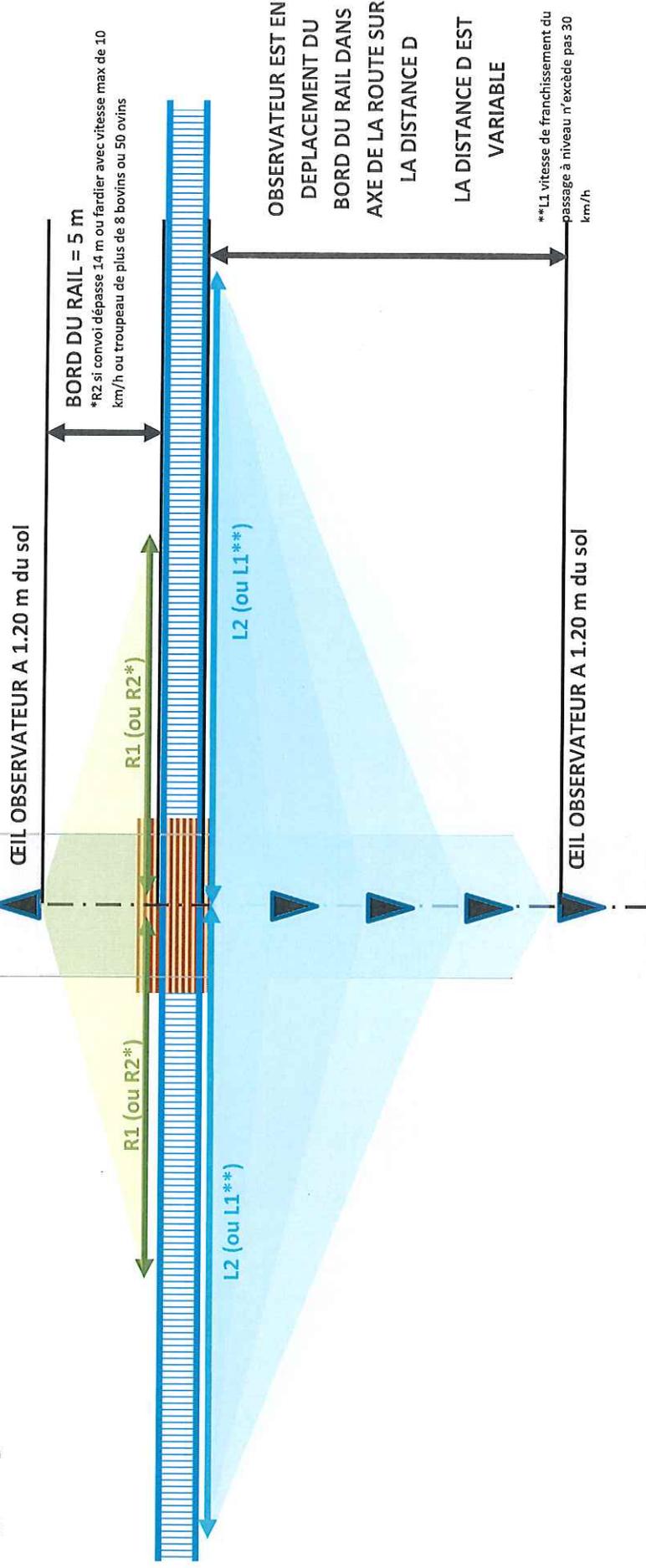
SCHEMA EXPLICATIF ARTICLE 13 IN0323

NE S'OPPOSE PAS AU TEXTE REGLEMENTAIRE

AXE DE LA ROUTE



SENS OBSERVATION DE A VERS B



Annexe 4 : Convention de financement entre l'Etat et Réseau Ferrée de France



Convention

Pour une politique de sécurité sur les passages à niveau du département de Seine et Marne

ENTRE :

Le Département de Seine-et-Marne, représenté par le Président du Conseil général, Monsieur Vincent EBLE, ci-après dénommé « le Département » agissant en exécution de la délibération prise en séance du 25 juin. 2010.

l'Etat, représenté par Monsieur Jean-Michel DREVET, Préfet de Seine et Marne, ci-après dénommé « **l'Etat** »

et

Réseau Ferré de France, Etablissement Public national à caractère Industriel et Commercial, immatriculé au registre du Commerce de Paris sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est 92 Avenue de France, 75013 Paris, désigné dans ce qui suit par "RFF ", représenté par Monsieur le Président de RFF, Hubert Dumesnil, ayant donné délégation de signature à François Régis ORIZET, Directeur Régional Ile de France.

Vus :

- la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire,
- le décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,
- la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique,
- la charte nationale pour une politique de sécurité sur les passages à niveau, en date du 24 juin 2009.

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

Le Département gère un réseau routier qui comporte soixante-sept passages à niveau empruntés par des lignes commerciales.

Le dramatique accident d'ALLINGES (Haute-Savoie) survenu le 2 juin 2008 est venu rappeler que, malgré un nombre limité de victimes et leur réduction constante depuis dix ans, la sécurisation des passages à niveau reste un sujet important que l'ensemble des décideurs publics se doivent conjointement de prendre en compte.

ARTICLE I – OBJET DE LA CONVENTION :

La présente convention a pour objet de préciser les conditions et modalités suivant lesquelles sont mises en œuvre, pour les passages à niveau situés sur les routes relevant de la compétence du Département de Seine-et-Marne, les orientations prévues par la charte pour une politique de sécurité sur les passages à niveau signée le 24 juin 2009 par l'Etat, l'Association des Départements de France et RFF.

L'engagement de l'ADF consiste à inciter les Départements à adhérer à cette démarche s'appuyant sur des inspections de sécurité des passages à niveau situés sur les routes dont ils assurent la gestion.

ARTICLE II – CHAMP D'APPLICATION

Les passages à niveau relevant du champ d'application de la convention sont au nombre de trente-neuf. La liste de ces passages à niveau est annexée à la présente convention.

Trois de ces passages à niveau ont été caractérisés comme « préoccupants » par l'instance nationale des passages à niveau, représentée par l'Etat, RFF et la SNCF.

Ils sont identifiés dans la liste jointe en annexe.

ARTICLE III – INSPECTIONS DE SECURITE

A l'initiative des services du Département, une inspection de sécurité vient d'être effectuée sur ces trente-neuf passages à niveau. Elle a été réalisée conjointement avec les services de RFF et de la SNCF.

Cette inspection a été réalisée suivant la méthodologie préconisée par le guide du SETRA de novembre 2008. Elle sera concrétisée par un rapport de présentation cosigné par le Département et RFF.

Celui-ci définira les mesures de traitement des conditions de sécurité à mettre en œuvre sur les passages à niveau considérés comme « *préoccupant* » et/ou identifiera et préconisera des mesures d'amélioration de la sécurité des passages à niveau qui, compte tenu des constatations faites sur le terrain, peuvent être considérés comme potentiellement « *sensibles* ».

L'inspection de sécurité sera renouvelée au plus tard tous les cinq ans. Toutefois, après la première inspection quinquennale suivant la signature de la présente convention, cette fréquence pourra être portée à huit années maximum pour les franchissements sur lesquels des critères objectifs permettraient d'espacer ainsi la période normale d'inspection.

ARTICLE IV – MESURES CONCRETES D'AMELIORATION DE LA SECURITE : PROGRAMME D'ETUDES ET DE TRAVAUX

A partir des inspections réalisées, RFF et le Conseil Général du département de Seine et Marne sont à présent en mesure de déterminer un programme d'études, voire de travaux à mettre en œuvre, avec des estimations budgétaires pour chaque passage à niveau.

Ce programme sera approuvé dans le cadre d'une convention de financement entre l'Etat, RFF et le Conseil Général, éventuellement complété par d'autres cofinanceurs (communes, communautés de communes, Région), pourrait être signée dès la mise en place du programme et de son estimation.

ARTICLE V – REGLES DE FINANCEMENT

V.1 - L'Etat :

- facilite et accorde la plus extrême diligence au traitement des procédures administratives éventuellement requises, notamment en matière d'urbanisme, d'environnement ou d'expropriation, pour permettre la mise en œuvre effective des mesures d'amélioration de la sécurité définies sur chaque passage à niveau mentionné à l'article 1^{er} ;

- participe, via l'AFITF, au financement avec RFF de 50 % des investissements strictement nécessaires au traitement de la sécurité sur chacun des passages à niveau.

V.2 - RFF :

- associe dans ses réflexions les représentants désignés par le Département, notamment avant d'arrêter le programme de traitement de la sécurité à mettre en œuvre sur l'ensemble des passages à niveau du département, pour arrêter les choix techniques d'amélioration de la sécurité retenus pour

chacun d'eux et, le cas échéant, pour convenir du périmètre du financement pris en charge, à hauteur de 50 %, par RFF et l'Etat via l'AFITF ;

- participe au financement avec l'Etat, via l'AFITF, de 50 % des investissements strictement nécessaires au traitement de la sécurité pour chaque passage à niveau.

V.3 – Le Département de Seine-et-Marne

- participe aux concertations organisées par RFF pour arrêter en commun le programme de traitement de la sécurité à mettre en œuvre sur l'ensemble des passages à niveau sur routes départementales du département, pour arrêter les choix techniques d'amélioration de la sécurité retenus pour chacun d'eux et, le cas échéant, pour convenir du périmètre du financement pris en charge à hauteur de 50 %, par RFF et l'Etat via l'AFITF ;

- associe les communes concernées par les passages à niveau situés en agglomération pour les aménagements relevant de leurs compétences ;

- prend en charge le solde de l'opération, éventuellement après déduction d'autres financements (communes ou région).

Pour l'application des dispositions qui précèdent, il est précisé que :

- a) Le périmètre pris en compte pour l'application des dispositions ci-avant relatives au financement comprend l'ensemble des investissements sur les domaines routier et ferroviaire nécessaires à la réalisation du projet technique d'aménagement ou de suppression du passage à niveau répondant aux objectifs convenus de traitement de la sécurité. Ce projet, établi sur la base de la solution technique répondant strictement à cette finalité de traitement, inclura ainsi les travaux de voirie qui, compte tenu de la configuration des lieux, seraient indispensables. Le coût de ce projet constitue l'assiette du financement commun ;
- b) des conventions de financement annuelles, basées sur des listes d'opérations (études et travaux), seront conclues entre RFF et le Conseil Général de la Seine et Marne pour identifier les passages à niveau sur lesquels les règles ci-dessus seront à appliquer ; les passages à niveau « préoccupants » et « sensibles » seront traités en priorité.
- c) tout aménagement ou amélioration dont les objectifs ne seraient pas directement liés à la suppression ou à l'amélioration de la sécurité du passage à niveau est exclu du périmètre pris en compte pour l'application des dispositions relatives au financement.
- d) lorsqu'une autorité de transports compétente pour les transports voyageurs assurés sur la ligne sur laquelle est situé le passage à niveau à traiter apporte un financement, ce concours est déduit de l'assiette du financement commun.

Les partenaires s'engagent à mettre en place le financement de ces opérations sous réserve de la signature de conventions de financement. Ces conventions préciseront également les modalités de versement des participations.

ARTICLE VI – DELAIS DE MISE EN ŒUVRE

RFF et le Département de Seine-et-Marne mettent en œuvre :

- au plus tard dans les dix ans suivant la signature de la présente convention, les mesures de traitement de la sécurité arrêtées sur les passages à niveau considérés comme préoccupants ;

- au plus tard dans les cinq ans suivant la signature de la présente convention, les mesures de traitement de la sécurité arrêtées sur les passages à niveau considérés comme potentiellement « sensibles » consistant soit en des aménagements sur le parcours d'approche routier, soit en des mesures au droit du passage à niveau lui même.

ARTICLE VII – ARBITRAGE ET SUIVI PAR L'ETAT

En cas de difficultés survenant entre RFF et le Département de Seine-et-Marne sur l'application de la présente convention, celle-ci pourra être portée devant le Préfet de Région (DREAL) à la diligence de l'une ou de l'autre des parties.

Le Préfet provoque alors une réunion d'harmonisation en vue de trouver une solution.

En toute hypothèse, le Préfet de Région organise au moins une fois par an avec RFF et le Département une réunion destinée à faire le point d'avancement des mesures prévues par la présente convention.

ARTICLE VIII – MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES ET TRAVAUX

RFF assure la maîtrise d'ouvrage des prestations et des travaux portant sur les installations du domaine public ferroviaire dont il a la propriété.

Le Conseil Général du département de Seine et Marne assure la maîtrise d'ouvrage des prestations et des travaux portant sur les installations du domaine public routier concerné.

ARTICLE IX– CONDITIONS FINANCIERES DE MISE EN ŒUVRE

Sur la base de la présente convention, les actions arrêtées conjointement entre les parties permettront d'élaborer une ou plusieurs conventions de financement annuelles afin de régler les conditions de déroulement et de financement des opérations de traitement de sécurité des passages à niveau et de préciser les modalités de versement des participations.

Ces conventions prendront effet à la date de leur signature par la dernière partie contractante et expireront au versement des flux financiers dus.

Sous la seule réserve de la signature des conventions de financement, les dispositions du Protocole sont fermes et définitives.

ARTICLE X– ENTREE EN VIGUEUR - REVISION – OPPOSABILITE

La présente convention entre en vigueur le jour de sa signature et peut être révisée à tout moment à l'initiative de l'une des parties. Elle expire à la clôture de l'ensemble des conventions de financement élaborées en référence à ce protocole, c'est-à-dire au versement du solde des flux financiers dus au titre de leur exécution.

En cas de non-respect par l'une des parties signataires de ses engagements au titre de cette convention, celui-ci peut-être résilié de plein droit par toute autre partie à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en œuvre.

En cas de défection d'un des partenaires, les autres partenaires doivent se réunir dans les plus brefs délais pour déterminer la suite à donner à l'opération.

Fait à Melun, le en trois exemplaires originaux

Pour l'Etat,
Le Préfet de la Région

Pour RFF
Le Directeur de la Région

Pour le Département
Le Président du Conseil général

Annexe à la convention
Liste des 39 passages à niveau concernés

PN 4 sur la RD 1F à Poigny	
PN 23 sur la RD 10 à Presles-en-Brie	
PN 8 sur la RD 16 à St Pierre-les-Nemours	PN préoccupant
PN 9 sur la RD 16 à La Chapelle-la-Reine	
PN 5 sur la RD 17 ^E à Isles-les-Meldeuses	
PN 56 sur la RD 18 à Hermé	
PN 23 sur la RD 20 à Dammartin-sur-Tigeaux	
PN 8 sur la RD 21 à Roissy-en-Brie	
PN 30 sur la RD 25 à Pommeuse	
PN 34 sur la RD 28 à Esmans	PN préoccupant
PN 24 sur la RD 39 à Chartrettes	
PN 33 sur la RD 39 à Champagne-sur-Seine	
PN 13 sur la RD 40 à Bagneaux-sur-Loing	
PN 20 sur la RD 55 à Saâcy-sur-Marne	
PN 37 sur la RD 67 à Grandpuits-Bailly-Carrois	
PN 48 sur la RD 75 à Maison-Rouge	
PN 44 sur la RD 76 à Rampillon	
PN 14 sur la RD 94 à Crouy-sur-Ourcq	
PN 25 sur la RD 116 à Fontaine-le-Port	
PN 11 sur la RD 118 à Bagneaux-sur-Loing	
PN 10 sur la RD 143 à Châtres	
PN 14 sur la RD 143 ^E à La Houssaye-en-Brie	
PN 16 sur la RD 143 ^E 1 à La Houssaye-en-Brie	
PN 7 sur la RD 152 à Ury	
PN 12 sur la RD 152 à La Chapelle-la-Reine	
PN 15 sur la RD 207 à Souppes-sur-Loing	
PN 27 sur la RD 211 à Verneuil-l'Etang	
PN 31 sur la RD 215 à Mormant	
PN 17 sur la RD 216 à Gretz-Armainvilliers	
PN 30 sur la RD 227 à Mormant	
PN 4 sur la RD 239 à Montry	
PN 1 sur la RD 350 à Gretz-Armainvilliers	
PN 26 sur la RD 401 à Rouvres	PN préoccupant
PN 13 sur la RD 406 à Crécy-la-Chapelle	
PN 24 sur la RD 411 à Cannes-Ecluses	
PN 41 sur la RD 419 à Nangis	
PN 42 sur la RD 419 à Nangis	
PN 12 sur la RD 436 à La Houssaye-en-Brie	
PN 8 sur la RD 934 à St Germain-sur-Morin	

Annexe 5 : Compte rendu d'expertise (dommage matériel) par le Technicentre

TECHNICENTRE INDUSTRIEL DE NEVERS

58641 VARENNES VAUZELLES CEDEX
CRT : CLERMONT-FERRAND

Pôle engins

Affaire suivie par : [REDACTED]

Tél. SNCF : [REDACTED] ou [REDACTED]
Tél Portable : [REDACTED]
e-mail : [REDACTED]

RÉF. : [REDACTED]

OBJET : Compte rendu d'expertise [REDACTED]

NEVERS le 27.02.2014

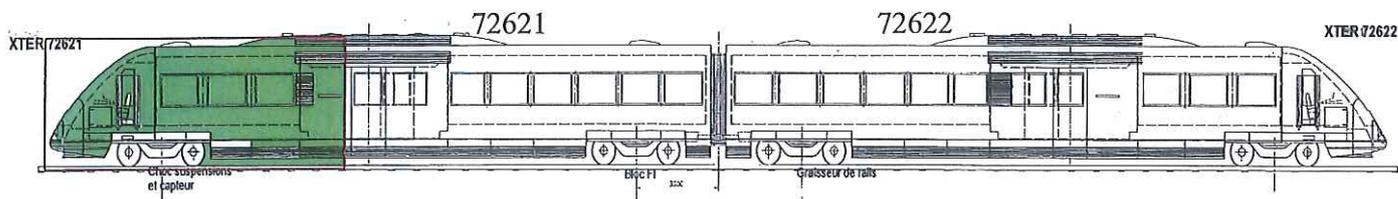
1. Objet
2. Détail des organes impactés
 - a. Cabine
 - b. Caisse
3. Complément d'expertise
4. Conclusion



1. Objet :

Expertise de la rame XTER 72621 / 622 à la gare de Larnage Monteglin sur une voie de garage.

Composition de la rame :



Emplacement choc motrice 1

La motrice 1 a été percutée par un camion au niveau du bout avant et de la face latérale gauche, occasionnant d'importants travaux de chaudronnerie. Le choc a eu lieu à un PN avant la gare de Larnage Monteglin

2. Détail des organes impactés :

Cabine :

La cabine de la motrice a été percutée au niveau de l'attelage et sur toute la partie supérieure. Cela a entraîné un enfoncement important de la bulle et des aménagements intérieurs de cabine.

Intérieur :

Déformation de l'aménagement intérieur, des portes accès conducteur et de l'habillage intérieur :

- Modules pupitre
- Encadrements de portes
- Modules des armoires électriques et électroniques
- Modules pneumatiques
- Habillage complet de la cabine





Extérieur :

Enfoncement des organes extérieurs dans la cabine

- Carénages
- Trapèze
- Mécanisme de trappe
- Attelage
- Groupe de climatisation cabine
- Bout avant « bulle »
- Pare-brise



Caisse :

La caisse est écrasée sur toute la surface, des portes accès voyageurs et du bout avant » sur les deux faces latérales et le pavillon.

Intérieur : salle haute complète.

- Aménagements intérieurs : sièges, tables,
- Encadrements de baies, rideaux
- Plafonniers, éclairages
- Plancher
- Aiguilletés, cloisons



Extérieur :

- Face latérale droite :
 - o Pavillon
 - o Caisse
 - o Tôlage
 - o Ossature caisse
 - o Montants
 - o Baies
 - o Organes en toiture



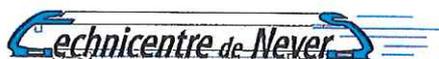
- Face latérale gauche : le choc a déformé la face gauche sur plusieurs endroits (plis et enfoncements).
 - o Plis entre baies et portes accès voyageurs
 - o Plis au niveau du pavillon
 - o Plis et enfoncement sur pavillon vers cabine
 - o Déformation encadrements de baies
 - o Chocs sur les baies



3. Complément d'expertise :

Pour permettre d'évaluer la réparation il faudra réaliser :

- Un examen sous caisse :
 - o Visite de Tables de Roulements
 - o Visite des organes
- Un examen toiture
 - o Visite des organes
 - o Examen du pavillon « déformation importante » contrôle de géométrie
- Un examen du châssis de la caisse de la motrice. Le choc a déformé les faces latérales de la motrice 1 jusqu'au châssis imposant un contrôle de géométrie
- Un examen de l'ossature cabine. A la vue de la déformation de l'avant, il faudra contrôler la géométrie du châssis cabine.



Annexe 6 : Rapport d'accident de personnes par l'ANAP

Annexe 2 : Rapport d'accident de personnes

Rapport d'accident de personne

Région de :

Etablissement de :

Date et lieu de l'accident :

Date (JJ/MM/AA) :

Heure :minutes.....(nuit du au)

Lieu précis : Gare (nom, voie n°, quai n°, ...)

Entre les gares de :et

Km (éventuellement) :

Identification du matériel roulant et des équipements

Numéro du train :

Identité de la victime :

Nom : Prénom :

Nom de jeune fille pour les femmes mariées :

Date de naissance :Lieu de naissance..... Département :

Nationalité : Situation de famille :

Profession :

Adresse professionnelle

Adresse principale complète.....

Numéro d'immatriculation à la sécurité sociale

Identification de la caisse primaire de sécurité sociale :

Situation de la victime vis-à-vis de la SNCF :

Titre de transport dont la victime est porteuse :

Le titre de transport lui a été retiré dans les conditions suivantes.....

Indiquer à quel titre elle se trouvait dans les emprises du chemin de fer.....

Agent ayant constaté l'accident

Nom : Prénom Grade :
Résidence d'emploi : Tél. SNCF :
Cet agent était-il présent sur les lieux au moment de l'accident ?
Sinon, qui l'a avisé ?
A quel moment ? (date, heure) :

Circonstances de l'accident :

Relater les faits avec soin, objectivité et concision. Ne pas porter de renseignements superflus, sans rapport avec l'accident. Si l'on rapporte des déclarations non vérifiées, les faire précéder d'une mention telle que :

“ La victime déclare..... ” ou “ selon M. ou Mme ”
.....
.....
.....
.....
.....

Conditions atmosphériques (vent, pluie, brouillard, gel, neige...) :
.....

Eclairage : naturel : grand jour, levée du jour, tombée du jour
 artificiel : suffisant, insuffisant

(Rayer la mention inutile en donnant au besoin des précisions complémentaires)

Protection et signalisation du matériel et des lieux (moyens employés, implantation, etc.)
.....
.....

Contrôle de l'état du matériel et des installations (état du sol, mains courantes, escalators, ...).....
.....
.....

Numéro de la voiture où l'accident s'est produit :

Lieu à l'intérieur de la voiture (compartiment,...) :

Position de la voiture dans le convoi

Si matériel 2 niveaux, la victime était-elle placée en bas ou en haut ?

Fait d'un tiers :

Identité et adresse du tiers responsable et, si possible, de son employeur et de son assureur :.....

.....

Titre de transport dont le tiers est porteur :.....

Déclaration du tiers (à défaut d'être le témoin de l'accident prendre les réserves habituelles : « le tiers m'a affirmé que », « selon M. ou Mme... »),.....

.....

.....

.....

Infraction à la police des chemins de fer ou à la réglementation de la circulation :

Indiquer qui a commis l'infraction (la victime, le tiers responsable de l'accident), la nature de l'infraction et si un procès verbal a été dressé par le chemin de fer ou éventuellement par une autorité de police

.....

.....

Nature apparente de la blessure :

.....

.....

.....

Mesures prises vis-à-vis du blessé

Soins de 1^{ère} urgence dispensés par (nom, qualité, adresse) :.....

.....

Utilisation de la boîte de secours (produits utilisés) :.....

.....

La blessé a été examinée par le Médecin de ville ou SNCF (adresse complète) :

.....

La blessé a été : - Descendue en gare de :.....pour être hospitalisée.

- Conduit à l'hôpital de

Autres mesures prises et observations diverses :

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Le

NomGrade

Résidence d'emploi

Signature du rédacteur.

Ce rapport est établi en **un seul exemplaire** par l'agent recevant la déclaration d'accident qui le transmet à son DPX. Dans les 48 heures après la connaissance de l'accident :

- **L'original** est destiné à l'Agence Nationale des Accidents de Personnes (ANAP), Dijon, région SNCF de Dijon.
- Une copie est destinée au pôle Sécurité de l'Etablissement si accident de personne en relation avec la circulation des trains (accident à la montée ou à la descente du train, accident par heurt de circulation).
- Une copie est destinée au Coordonnateur Sécurité Régional (CRS) si accident de personne en relation avec la circulation des trains,
- Une copie est conservée par la gare.

AUCUNE COPIE DU « RAPPORT D'ACCIDENT DE PERSONNE » NE DOIT ETRE REMISE, que ce soit à la victime ou à tout autre organisme (sécurité sociale, assurance, avocat, ...) qui en ferait la demande.

Ce document est INTERNE à l'entreprise et ne doit pas être divulgué.

Pièces justificatives à joindre au dossier :

- la déclaration écrite de la victime. Une photocopie de cette dernière peut être remise à la victime et servir d'attestation pour toutes démarches ultérieures ;
- la ou les déclarations de témoin(s) d'accident (SNCF ou non) ;
- le titre de transport ou sa photocopie ;
- le certificat médical
- un croquis des lieux de l'accident indiquant sommairement les faits qui se sont produits

Annexe 7 : Relevé de constatations immédiates (SNCF)



Relevé de constatations immédiates

Adresser **le plus rapidement possible** les 3 premières pages au COGC de PRG :

Adresser **sous 72 heures** la totalité du RCI au COGC de PRG :

} Fax **32 03 17**
e RCI

Quand ?

Quoi ? (Déraillement, talonnage, franchissement, accident de personne, collision, ...)

Jour		
Date		
Heure		

Où ?

Gare, poste		ITE
Voie n°, Km....		

Quoi ? (installations)

Appareil de voie n°		KVB	oui <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> non
Signal n°		En service	oui <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> non
PN n°				
Autre installation				

Quoi ? (mobiles)

Train n°..., Evolution n°..., Ttx n°..., Manœuvre n°...,	Engin moteur	KVB/DAAT	oui <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> non
		RST	oui <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> non
	Rame	En service	oui <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> non

Parcours de (voie, gare...) :
à (voie, gare...) :

Véhicules accidentés concernés	Nombre	
	Numéro	
	Masse	
	Code danger/ Code matière	

Besoin d'un moyen de relevage ? oui non

Qui ? : GID Entreprises Ferroviaires concernées

GID	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> Circulation	<input type="checkbox"/> Maintenance	
EF n° 1	Nom :				
EF n° 2	Nom :				
EF n° 3	Nom :				

Mesures d'alcoolémie, Fonction de la personne concernée.....
A-t-il été pratiqué un test d'alcoolémie ? Oui Non Résultat ? Positif Négatif

Conséquences et Mesures Conservatoires prises :

Feuillet 1 de l'information immédiate

Constatation du représentant du GID chargé des circulations

Qu'est-ce que je constate, que s'est-il passé ?

Lined area for reporting observations.

Train de secours arrivé	Ah.....min	Le
Relevage terminé	Ah.....min	Le
Etablissement	Nom / fonction	Signature

Constatations de l'Entreprise Ferroviaire relatives à l'aspect Conduite et/ou Exploitation

Qu'est-ce que je constate, que s'est-il passé ?

L'aire principale du document est constituée de 30 lignes horizontales à traits pointillés, destinées à l'écriture des constatations.

EF	Nom de l'EF	Etablissement	Nom/fonction	Signature

Constatations Matériel Roulant

Qu'est-ce que je constate, que s'est-il passé ?

Lined area for recording observations.

EF	Nom de l'EF	Etablissement	Nom/fonction	Signature

Déclaration Agent

Nom :	Prénom :
Unité d'affectation :	Grade :
Fonction assurée :	
Horaire :	

Qu'est-ce que j'ai vu, qu'est-ce que j'ai fait, que s'est-il passé ?

Fait à :	Signature de l'Agent :
Le :	

EF / GID	Nom de l'EF (ou GID)	Etablissement	Nom et signature du Dirigeant qui reçoit la déclaration	

Annexe 8 : Lettre de Réseau Ferrée de France suite aux recommandations du BEA-TT



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Paris, le - 4 OCT. 2012

Le Directeur général délégué

Monsieur Claude AZAM
Directeur du BEA-TT
Ministère de l'Ecologie, du Développement
Durable et de l'Energie
Tour Pascal A
92055 LA DÉFENSE CEDEX

Monsieur le Directeur,

Par courrier du 27 juin 2012, vous avez adressé à Réseau ferré de France le rapport d'enquête technique sur la collision entre un TER et un ensemble routier survenue le 12 octobre 2011 sur le passage à niveau n°11 à Saint-Médard-sur-Ille.

Vous avez invité Réseau ferré de France à faire connaître les suites qu'il entend donner à la recommandation R1 le concernant et contenue dans ce rapport. J'ai bien noté que la réponse de RFF sera rendue publique avec votre rapport sur le site internet du BEA-TT.

Recommandation R1 (RFF, Département d'Ille-et-Vilaine, Commune de Saint-Médard-sur-Ille, Préfecture d'Ille-et-Vilaine) : « *Achever, dans les délais les plus rapides, la mise en œuvre des mesures de sécurisation du passage à niveau n°11 annoncées en novembre 2011, notamment l'installation de radars permettant de détecter les franchissements indus des feux R24 clignotant au rouge et l'éloignement du passage à niveau du débouché de la voie communale n°10 sur la RD106 . »*

Les différents travaux de sécurisation relèvent de plusieurs maîtres d'ouvrage liés aux différents domaines de compétence concernés.

Le programme des travaux de sécurisation du passage à niveau et de ses abords, tels qu'annoncés en novembre 2011 par RFF, le Département d'Ille-et-Vilaine et la commune de Saint-Médard-sur-Ille, et qui s'inspire très largement du rapport du BEA-TT de décembre 2009 était le suivant :

- élargissement de la RD106 aux abords du passage à niveau ;
- platelage du passage à niveau élargi et rénové ;
- aménagement du trottoir côté halte ferroviaire pour faciliter les cheminements des piétons ;
- déplacement des installations de sécurité (moteur d'une barrière et feux de type R24) ;

*Réseau ferré de France exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers. Vous disposez auprès de RFF d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant.

- installation de deux panneaux de danger de type A7 équipés de feux clignotants orange R1 en pré-signalisation du passage à niveau ;
- pose d'un dispositif LED au sol de chaque côté du passage à niveau ;
- installation d'un feu R24 supplémentaire et modification du fonctionnement de l'ensemble de ces feux (alternance de clignotements) dans le cadre de la mise en place par l'Etat de radars de franchissement de passage à niveau ;
- suppression du carrefour entre la RD 106 et la voie communale n°10 à proximité du passage à niveau ;
- réalisation d'un nouveau parking mitoyen de la halte ferroviaire.

L'essentiel des travaux sous maîtrise d'ouvrage de RFF est terminé depuis le mois de mars 2012. Ils ont consisté à :

- déplacer le moteur de la barrière et les feux R24 du passage à niveau situés côté Guipel ;
- élargir le platelage et mettre en place un revêtement caoutchouteux ;
- reprendre les trottoirs de chaque côté du passage à niveau, avec largeur conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité pour les personnes à mobilité réduite là où cela était possible (trottoir du côté de la halte ferroviaire) ;
- mettre en place les contacts secs à disposition des services de l'Etat pour la mise en service des radars de franchissement.

Par ailleurs, la faisabilité de mise en service d'un radar de franchissement a été validée par les services de l'Etat, pour chaque côté du passage à niveau de Saint-Médard-sur-Ille, le 17 février 2012. Le bon fonctionnement de ces nouveaux radars, physiquement installés mais non opérationnels, est lié à des modifications à apporter à la signalisation ferroviaire.

L'installation d'un feu R24 supplémentaire associée à une modification du fonctionnement du clignotement de ces feux (en alternat) a demandé des études spécifiques pour supprimer un « trou d'éclairage ». Les études de principe ont été finalisées en mai 2012 pour en permettre une déclinaison locale. Les travaux ferroviaires correspondants ont été achevés à Saint-Médard-sur-Ille le 14 septembre 2012 et permettront aux services de l'Etat de tester et d'activer le fonctionnement de ces radars.

Pour ce qui concerne les autres travaux visant à l'éloignement du passage à niveau du débouché de la voie communale n°10, ceux-ci relèvent de la compétence du Département d'Ille-et-Vilaine et de la commune de Saint-Médard-sur-Ille auxquels notre entreprise devra être associée.

Au-delà des travaux d'aménagement entrepris sur ce passage à niveau, RFF s'étonne que ce rapport n'intègre pas de recommandations formelles en matière de conduite de véhicules routiers, et plus particulièrement de véhicules routiers lourds de transport de marchandises ou de personnes, tant la bonne application des règles et comportements à observer lors de franchissement des passages à niveau apparaît primordiale dans l'objectif de lutte contre les accidents de passage à niveau.

Le rapport technique mentionne pourtant que « *la cause directe et immédiate de l'accident est l'arrêt de l'ensemble routier sur le passage à niveau au moment où les demi-barrières l'équipant s'abaissaient, suivi d'une absence de redémarrage immédiat en marche avant. Cet arrêt est la conséquence d'une réaction inappropriée du conducteur de l'ensemble routier (...)* ». Il convient de rappeler que les accidents aux passages à niveau sont, dans la très grande majorité des cas, liés à des comportements inadaptés des usagers de la voirie routière. Cette situation se vérifiant à nouveau dans le cas présent, mais avec des éléments contextuels très spécifiques (statut de polyvalence du conducteur, état de fatigue présumé...) qui mériteraient de faire l'objet d'actions ciblées relevant de la compétence des gestionnaires routiers et des responsables de la sécurité routière.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Alain QUINET

Annexe 9 : Fiche de déclaration d'un sinistre (SNCF)

Annexe 1 : Fiche de déclaration d'un sinistre

Ce document est à usage interne et ne doit faire l'objet d'aucune communication extérieure à la SNCF

Version au 01/01/2008



FICHE DE DÉCLARATION D'UN SINISTRE

établie le :

A transmettre au Pôle Assurance Dommages "....."

Identification du rédacteur de la fiche:

Nom : Établissement : Téléphone :
 Prénom : Fonction : Télécopie :

Description du sinistre :

Circonstances du sinistre :

Date : Heure : Lieu du sinistre :

(PK, ligne,gare, FN, ouvrage d'art, atelier, N° de bâtiment,...)

Victimes et Natures des dommages (2) :

Corporels

- Agent SNCF
- B Personnel RFF
- C Entreprise tiers liée par contrat à la SNCF
- D Clients fret
- E Clients voyageurs
- F Tiers identifiés
- Z Autre entreprise ferroviaire

Autres

- A SNCF
- Perturbation du trafic
- Transport de substitution
- Évacuation des populations (périmètre de sécurité)

Matériels

- A SNCF ou (0,1, 2,3,4,5,6,7,8,9)
- Installations ferroviaires, y compris télécom
- Matériel outillage, mobilier
- Matériel moteur et/ou remorqué
- Bâtiment, équipements associés *
- * (Transmettre fiche si > 1500€ à DTI, ACOG ou SAV FRET)*
- B RFF
- Installations ferroviaires, y compris télécom
- Bâtiment, équipements associés
- C Entreprise tiers liée par contrat à la SNCF
- D Clients fret
- E Clients voyageurs
- F Tiers identifiés
- Z Autre entreprise ferroviaire

Si matériel moteur ou remorqué, veuillez indiquer :

N° de train
 N° d'engin
 N° de voiture
 N° de wagon

Auteur possible du dommage (3) :

- | | | |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> A SNCF | <input type="checkbox"/> D Clients fret | <input type="checkbox"/> F Tiers identifiés/recours |
| <input type="checkbox"/> B RFF | <input type="checkbox"/> E Clients voyageurs | <input type="checkbox"/> G Tiers non identifiés |
| <input type="checkbox"/> C Entreprise tiers liée par contrat à la SNCF | | <input type="checkbox"/> H Aucun |
| | | <input type="checkbox"/> Z Autre entreprise ferroviaire |

Tiers identifié: Nom : Prénom:
 Adresse: Tél:
 Coordonnées Assureur :
 (Nom, adresse et n°police)

Témoins : Non
 Oui

Agents SNCF
 (Noms, Prénoms, Fonctions, Tél SNCF)

Témoins extérieurs
 (Noms, Prénoms, Adresses, N°Tél)

Pièces jointes : Rapport d'incident Dépôt de plainte
 Constat de matérialité Autres :

Type du sinistre (4) :

A <input type="checkbox"/> Accident de PN	K <input type="checkbox"/> Déraillement
B <input type="checkbox"/> Atteinte aux personnes	L <input type="checkbox"/> Divagation d'animaux
C <input type="checkbox"/> Collision	M <input type="checkbox"/> Effondrement, éboulement
D <input type="checkbox"/> Construction	N <input type="checkbox"/> Explosion
E <input type="checkbox"/> Dégâts des eaux, inondations	P <input type="checkbox"/> Incendie
F <input type="checkbox"/> Dégradation d'une installation ferroviaire	Q <input type="checkbox"/> Incident ferroviaire
G <input type="checkbox"/> Dégradation des installations informatiques, y est compris télécom	R <input type="checkbox"/> Manifestation/présence d'individus
H <input type="checkbox"/> Dégradation d'un matériel roulant, moteur et/ou remorqué	S <input type="checkbox"/> Pollution
I <input type="checkbox"/> Dégradation d'un mobilier, matériel-outillage industriel	T <input type="checkbox"/> Suicide
J <input type="checkbox"/> Dégradation du patrimoine immobilier	U <input type="checkbox"/> Vol, escroquerie
	V <input type="checkbox"/> Autre incident
	W <input type="checkbox"/> Dégradations des marchandises

Cause du sinistre (5) :

A <input type="checkbox"/> Accidentelle	C <input type="checkbox"/> Phénomène naturel	E <input type="checkbox"/> Cause inconnue/indéterminée
B <input type="checkbox"/> Volontaire		

Cadre réservé au pôle GEF :

Montant estimatif :

UCA concernées :

Prestations à refacturer par le CSP Infra aux autres Activités indiquer impérativement :

Compte analytique de l'activité victime	UCA de l'activité victime
<input type="text"/>	<input type="text"/>

Contexte juridique (6) :

A <input type="checkbox"/> Convention de gestion	G <input type="checkbox"/> Contrat de transport	K <input type="checkbox"/> Contrat uniforme d'utilisation des wagons
B <input type="checkbox"/> Convention patrimoine	H <input type="checkbox"/> Autre contrat	X <input type="checkbox"/> Hors contrat
C <input type="checkbox"/> Autres contrats avec RFF	J <input type="checkbox"/> Contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (SNCF EF)	P <input type="checkbox"/> Projet RFF

Cadre réservé au Pôle Assurance Dommages

Branche d'assurance concernée (7) :

A <input type="checkbox"/> Dommages aux biens SNCF	C <input type="checkbox"/> Construction	R <input type="checkbox"/> Responsabilité Civile
B <input type="checkbox"/> Dommages aux biens RFF	E <input type="checkbox"/> Perte d'exploitation	X <input type="checkbox"/> Assurance du tiers identifié

Année (8) N° d'ordre du sinistre (9) :

Compte analytique N° A UCA

Rédacteur	Pôle GEF	Pôle Assurance Dommages
Transmis au pôle GEF le : <input type="text"/>	Reçu le : <input type="text"/>	Reçu le : <input type="text"/>
N° de fax : <input type="text"/>	Transmis au PAD le : <input type="text"/>	Retour pôle GEF le : <input type="text"/>
Signature : <input type="text"/>	N° de fax : <input type="text"/>	N° de fax : <input type="text"/>
	Nom et Signature : <input type="text"/>	Nom et Signature : <input type="text"/>
Visa du chef d'UO/UP : <input type="text"/>		DTI/ACOG/SAV FRET
		Reçu le : <input type="text"/>
		Retour le : <input type="text"/>
		N° bâtiment COPI : <input type="text"/>
		N° site : <input type="text"/>

Case où il faut taper la lettre indiquée à côté
 Case où il faut taper une croix
 Année : taper la lettre correspondant à l'année en cours (H pour 2007)

La ligne correspondant au compte analytique se remplit automatiquement suivant les cases complétées précédemment

Annexe 10 : Modèle de mise en cause pour les dommages subis par SNCF

1.1 CONSTATATION DES DOMMAGES – SNCF/TIERS

**MODELE DE MISE EN CAUSE A ADRESSER PAR LA SNCF
A L'AUTEUR DES DOMMAGES A L'ORIGINE DE L'ACCIDENT**

*Cachet du service émetteur
Numéro du dossier
Affaire suivie par....*

Date de l'accident
Lieu

Date
Destinataire
.....
.....

M,

A la suite de l'accident dont les caractéristiques sont notées ci-dessus, les biens ferroviaires suivants ont été endommagés :

.....
.....

Par ailleurs, d'autres préjudices doivent être envisagés :

.....
.....

LE MONTANT DU PREJUDICE DE LA SNCF EST ESTIME A :

Votre responsabilité paraissant engagée, nous vous prions de bien vouloir transmettre sans délai le présent avis à votre Société d'Assurance et à nous communiquer conjointement ses coordonnées et les références sous lesquelles elle instruit son dossier sinistre.

Nous vous précisons que :

- les mesures conservatoires ci-après ont été déjà engagées.
- les travaux de remise en état seront entrepris immédiatement.
- Le(s) représentant(s) de la SNCF à contacter ::
 - Désignation :
 - Adresse :
 - Téléphone :
 - Personne à demander :
- les pièces remplacées seront tenues à disposition de l'expert de la société d'assurance à jusqu'au (délai de 60 jours).

Nous vous prions d'agréer, M.
l'expression de nos sentiments distingués.

Signature :

1.2 CONSTATATION DES DOMMAGES SNCF/ASSUREUR

MODELE DE MISE EN CAUSE A ADRESSER PAR LA SNCF A L'ASSUREUR DE L'AUTEUR DES DOMMAGES A L'ORIGINE DE L'ACCIDENT

Cachet du service émetteur
Numéro du dossier
Affaire suivie par ...

Références dossier ou n° de police :
.....
Nom de l'assuré
Adresse de l'assuré
.....
Date de l'accident
.....
Lieu

Date

Destinataire

M.

A la suite d'un accident dont les caractéristiques sont notées ci-dessus, les biens ferroviaires suivants ont été endommagés :

.....
.....

Par ailleurs, d'autres préjudices doivent être envisagés :

.....
.....

LE MONTANT DU PREJUDICE DE LA SNCF EST ESTIME A :

La responsabilité de votre assuréparaissant engagée, nous vous invitons à prendre très rapidement contact avec nos services ci-dessous visés pour participer aux opérations d'expertise conformément aux dispositions du Protocole du

Nous vous précisons que :

les mesures conservatoires ci-après ont été engagées

les travaux de remise en état seront entrepris immédiatement ;

Le(s) représentant(s) de la SNCF à contacter:

• Désignation :

• Adresse :

• Téléphone :

• Personne à demander :

les pièces remplacées seront tenues à disposition de l'expert de la société d'assurance.

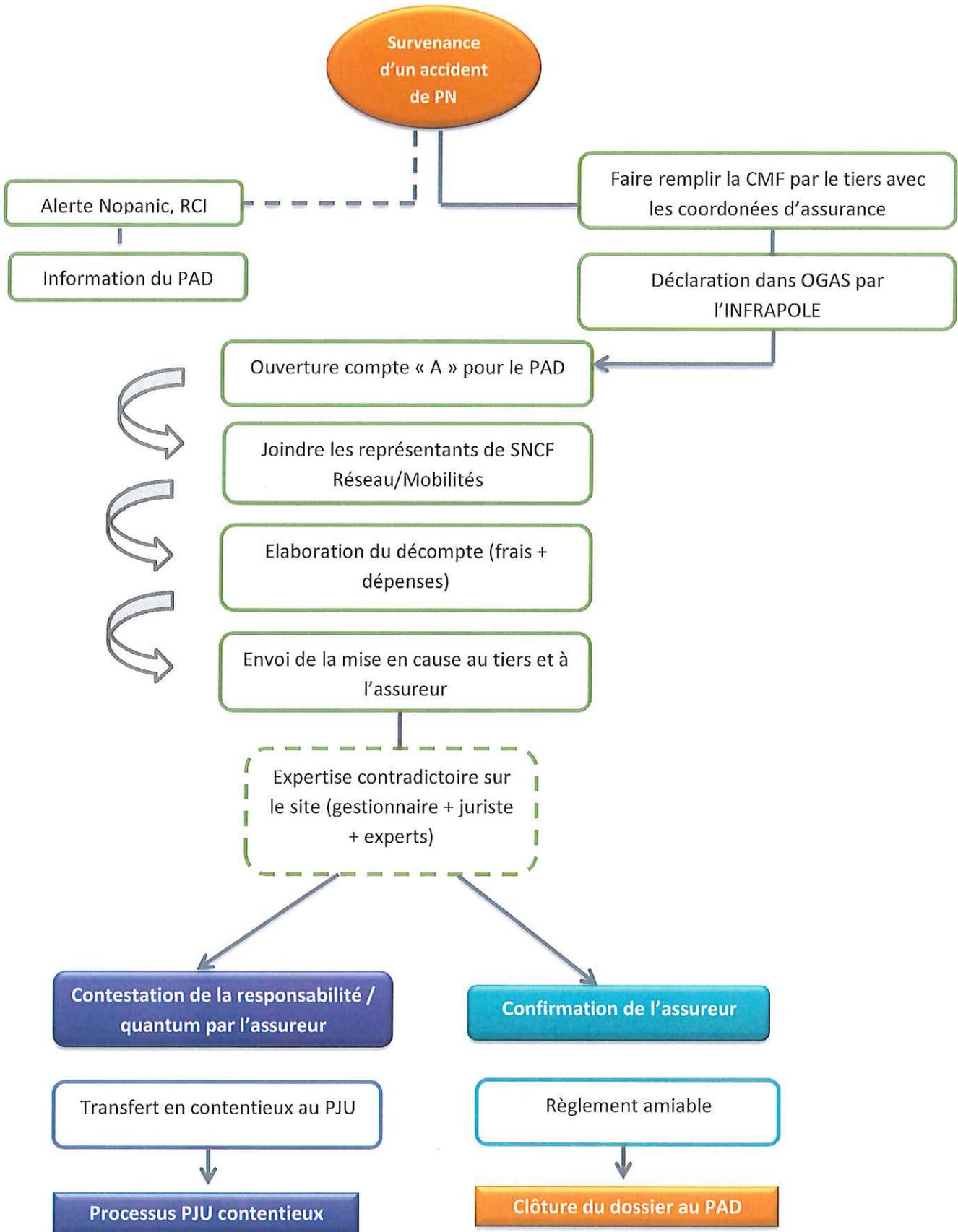
à jusqu'au (délai de 60 jours).

Nous vous prions d'agréer, M. l'expression de nos sentiments distingués.

Signature :

Annexe 11 : Processus de traitement des dossiers d'accident de passage à niveau par le PAD

PROCESSUS APPLICABLE AUX DOSSIERS D'ACCIDENT DE PN



Annexe 12 : Processus d'un dossier « sinistre » transféré en contentieux

PROCESSUS APPLICABLE AUX DOSSIERS PAD FAISANT L'OBJET D'UN APPUI/CONSEIL DU PJU OU D'UN TRANSFERT EN CONTENTIEUX

