

Monsieur Philippe Tabarot
Ministre chargé des Transports
244 Boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Saint-Denis, le 9 avril 2026

N/REF : D 2026 013 TC-PC

Objet : Amélioration de la sécurisation des passages à niveaux

Monsieur le Ministre,

Le 7 avril un accident impliquant le TGV 7304 et un poids lourd transportant du matériel militaire a eu lieu près de Bully-les-Mines, entre Lens et Béthune. Notre collègue conducteur a perdu la vie dans ce terrible accident et plusieurs clients du TGV ont été blessés.

Ce tragique événement suscite beaucoup d'émotion au sein de la SNCF et vient endeuiller l'ensemble du corps social cheminot. L'enquête est en cours et déterminera avec précision les causes exactes de cet accident. Ce dernier implique de nouveau un transport exceptionnel sur un passage à niveau (PN), qui n'était pas repris dans la liste du Plan de Sécurisation National (PSN).

Pour mémoire, environ 90% des accidents de PN se produisent sur d'autres PN que ceux inscrits au PSN. Cela signifie que le point d'entrée des seuls PSN n'est pas suffisant si on souhaite voir baisser le nombre d'accidents. Ce point avait d'ailleurs été clairement mis en exergue dans le cadre du rapport parlementaire remis par Madame Laurence Gayte au Premier ministre en avril 2019.

De la même manière, la suppression des PN par création d'ouvrage est extrêmement limitée (environ 5 par an). Ce nombre de suppressions déjà très faible au regard du nombre des 146 PN inscrits au PSN, est encore plus infinitésimal si on le met en comparaison aux 15 405 PN existants en France.

Concernant plus particulièrement les conditions de franchissement d'un PN par un transport exceptionnel, celles-ci sont définies à l'article 12 de l'arrêté du 4 mai 2006 relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque (modifié par l'article 20 de l'arrêté du 28 février 2017), incluant également les transports exceptionnels militaires qui relèvent également de certaines spécificités fixés par l'article 13 du même arrêté.

Si le PN n'est pas à franchissement difficile, le transporteur peut franchir le PN sans demander l'arrêt des circulations à SNCF Réseau, dans la mesure où son véhicule a une garde au sol conforme à l'arrêté, et qu'il est en mesure de franchir le PN en moins de 7 secondes.

Le 25 mars, un accident impliquant un TER de la région SUD opéré par Transdev et un camion de chantier était déjà survenu au niveau de la gare du Dramont à Saint-Raphaël avec un bilan qui s'est établi à 21 blessés et la mort du conducteur du transport routier.

Les accidents d'Allinges en juin 2008 et celui de Millas en décembre 2017 impliquant tous deux un transport scolaire nous rappellent également tristement les risques liés au franchissement des PN par des autocars de transports en commun.

Nous posons le constat que les règles fixées par l'arrêté précité renvoient la responsabilité en matière d'analyse des risques au transporteur. C'est à lui seul à qui il revient de déterminer si le transport exceptionnel peut franchir le PN sans faire de demande préalable à SNCF Réseau. Il s'agit d'une limite que nous souhaitons relever.

Ce nouvel accident pose une nouvelle fois la nécessité que l'Etat légifère sur la mise en place d'itinéraires obligatoires de contournement pour les poids lourds et notamment les transports exceptionnels ou les transports en commun. La programmation des GPS routiers doit également être réinterrogée pour intégrer des itinéraires qui limitent au minimum la circulation de transport exceptionnel ou de transport en commun sur des PN.

Plus largement, les plans de suppression ou de sécurisation des PN par des aménagements appropriés doivent être accélérés. Différents moyens de sécurisation des PN existent aujourd'hui et font l'objet d'expérimentations menées depuis plusieurs années par SNCF Réseau. Certaines expérimentations se sont révélées extrêmement concluantes et nécessiteraient d'être à présent déployées à plus large échelle.

C'est notamment le cas de la vidéo protection, qui a fait l'objet de plusieurs expérimentations. Cette technique équipe aujourd'hui 150 PN sur le territoire national (264 en cible à fin 2027). Elle comporte à notre sens plusieurs avantages :

- Elle joue un rôle dissuasif ;
- Elle permet la détection d'un éventuel obstacle sur la voie ;
- Elle pourrait permettre la verbalisation des infractions au Code de la Route ;
- Elle participe à la compréhension des circonstances d'un accident.

Nous constatons également que le sujet de la vidéo-verbalisation pourtant clairement posé depuis 2019 n'a toujours pas fait l'objet d'une mesure législative du ministère de l'Intérieur. Le renforcement des sanctions évoqué par le ministère de la Justice, durant un temps n'a également pas été traduit d'effets notamment sur la question des amendes de classe 5.

D'autres dispositifs de protection font également l'objet d'expérimentations. Citons notamment comme principaux exemples :

- Les détecteurs d'obstacle aux PN ;
- Les systèmes de déclenchement d'alarme si un piéton s'engage sur un PN fermé ;
- Les filets sous-barrière qui constituent un rappel d'attention ;
- Les LEDS sur les barrières qui sont très efficaces, notamment sur des tronçons de route rapides à faible visibilité.

L'amélioration de la sécurisation des passages à niveaux nécessite des investissements prioritaires et rapides des pouvoirs publics. Alors que les débats parlementaires sont actuellement en cours sur le projet de loi cadre, relative au développement des transports, il nous apparaît comme fondamental que la future loi intègre un volet spécifique relatif à la sécurisation des PN et plus largement du réseau ferré national.

Parallèlement à ces nécessaires investissements, les actions de sensibilisation des conducteurs de véhicules lourds aux risques liés au franchissement des PN doivent être davantage renforcées, incluant notamment un volet réglementaire en matière de formation.

En termes de pilotage des différentes actions menées, l'Instance de Coordination de la Politique Nationale (ICPN) d'amélioration de la sécurité des passages à niveaux, se réunit deux fois par an. Celle-ci est composée des représentants du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, du ministère de l'intérieur, de SNCF Réseau, des représentants des collectivités territoriales, de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire et du Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés, le Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, des professionnels du transport routier, de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires, de la Fédération Nationale des Usagers des Transports, de la Fédération Nationale des Victimes d'Attentats et d'Accidents Collectifs et du Groupement des Associations pour la Sécurité des Transports.

En parallèle et conformément à l'instruction gouvernementale du 1^{er} juillet 2014 relative au plan d'actions pour renforcer la sécurité des passages à niveaux, un Comité Départemental Sur la Sécurité des Passages à Niveau (CDSSPN) présidé par le préfet se réunit une fois par an.

Nous constatons également que les différentes régions sont également impliquées sur ce sujet, notamment dans le cadre des Comités Opérationnelles de Mobilité.

La CFDT Cheminots et son Syndicat National FGAAC-CFDT constatent que le Comité de Pilotage PN mis en place suite à la publication du rapport parlementaire de Madame Laurence Gayte en avril 2019 ne se réunit plus. Ce comité permettait pourtant d'aborder le sujet de l'amélioration de la sécurisation des passages à niveaux dans un format étendu par rapport à l'INPN en associant les organisations syndicales ou d'autres acteurs qui sont parties prenantes dans les différentes démarches engagées.

Au regard de la gravité de cet accident et du nombre d'accidents et d'événements sécurité en lien avec la traversée des passages à niveaux survenus en 2025 et depuis le début de l'année 2026, la CFDT Cheminots et son Syndicat National FGAAC-CFDT considèrent que la programmation d'une réunion d'un COPIL PN aurait tout son sens.

Plus largement, la CFDT Cheminots et son Syndicat National FGAAC-CFDT vous réitèrent leur demande d'ouvrir davantage la composition des différents comités et commissions en y intégrant également les Organisations Syndicales. La CFDT Cheminots et son Syndicat National FGAAC-CFDT avaient notamment porté et soumis aux parlementaires dans le cadre des débats parlementaires relatifs à la LOM, une proposition d'amendement visant notamment à élargir les comités opérationnels de mobilité.

Par ailleurs, le débat parlementaire en cours sur le projet de loi-cadre relatif au développement des transports serait l'occasion d'intégrer un article relatif à la sécurisation des flux de transports, dans une vision intermodale. La CFDT Cheminots et son Syndicat National FGAAC-CFDT vous ont fait part de propositions d'amendements sur ce projet de loi. Nous sommes tout à fait disposés à vous présenter un amendement complémentaire, en lien avec la fédération FGTE-CFDT, sur ce point précis. Il est impératif de saisir l'opportunité législative en cours pour apporter des solutions concrètes à cette question.

Nous vous remercions pour la diligence avec laquelle vous considérerez nos demandes et vous prions de croire, Monsieur le Ministre, en l'expression de notre haute considération.

Pour la CFDT Cheminots
Thomas Cavel
Secrétaire Général CFDT Cheminots

A blue ink signature of Thomas Cavel, consisting of a stylized 'T' followed by a horizontal line.

Pour la CFDT Cheminots
Pascal Couturier
Secrétaire Général FGAAC-CFDT
Secrétaire Général Adjoint CFDT Cheminots

A blue ink signature of Pascal Couturier, featuring a circular flourish followed by a horizontal line.