

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>2385</b>	De <b>M. Cyrille Isaac-Sibille</b> ( Mouvement Démocrate et apparentés - Rhône )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> >Sécurisation de voie ferrées en milieu urbain	<b>Analyse</b> > Sécurisation de voie ferrées en milieu urbain.
Question publiée au JO le : <b>24/10/2017</b> Réponse publiée au JO le : <b>20/02/2018</b> page : <b>1507</b> Date de changement d'attribution : <b>31/10/2017</b>		

### Texte de la question

M. Cyrille Isaac-Sibille appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la question de la sécurisation des sites d'accès au réseau ferré en zones urbaines. Cette problématique avait déjà fait l'objet d'une question écrite laissée sans réponse, semble-t-il (n° 103182 - question publiée au JO le 28 février 2017 page 1607 ; date de changement d'attribution : 18 mai 2017 ; question retirée le 20 juin 2017 pour cause de fin de mandat). Le 10 octobre 2014, un jeune homme de 16 ans, habitant dans sa circonscription, a été tué sur le coup par un TER qu'il n'a pas vu venir, alors qu'il s'était abrité de la pluie sous le Pont de l'Europe, à Pierre-Bénite. L'enquête et les constatations de police qui ont eu lieu après ce terrible drame ont clairement montré que ce site, pourtant situé à seulement quelques centaines de mètres du collège de la Clavelière à Oullins, n'était absolument pas fermé, ni sécurisé et était régulièrement emprunté par de nombreux élèves de cet établissement, qui traversaient la voie ferrée à cet endroit, s'exposant ainsi à un danger mortel, en cas de collision avec un train. Bien que cet établissement scolaire ait signalé depuis plusieurs années et à plusieurs reprises aux autorités compétentes l'existence de ce site dangereux et non sécurisé, donnant un accès direct sur les voies ferrées, aucune mesure de fermeture de ce site ou de signalisation renforcée indiquant son caractère d'extrême dangerosité, n'a été prise. Dans ces conditions, ce drame, qui a plongé dans la peine toute une famille, ne pouvait malheureusement que se produire. La douleur des proches de cette jeune victime a été d'autant plus grande qu'aucun courrier d'excuse et de condoléances n'a été adressé à la famille, ni par Réseau ferré de France, ni par la SNCF, ce qui est inadmissible. Afin que de tels drames ne puissent plus se reproduire, il lui demande de bien vouloir lui préciser quelles mesures envisage le Gouvernement pour recenser dans les meilleurs délais tous les points d'accès non protégés aux voies ferrées en zones urbaines et pour fermer sans délais ces accès au public. Il lui demande également de prendre des dispositions afin qu'à chaque fois qu'un tel drame survient, RFF et la SNCF prennent immédiatement contact avec la famille de la victime pour écouter sa douleur et lui présenter ses condoléances. Il lui demande par ailleurs s'il ne conviendrait pas de prévoir chaque année la publication, en annexe du budget des transports, de l'état d'avancement des travaux de mise en sécurité des sites ferroviaires dangereux, ainsi que du nombre de personnes blessées ou tuées à la suite d'une collision avec un train.

### Texte de la réponse

Si le niveau de la sécurité ferroviaire est stable depuis 10 ans, les accidents de personne notamment liés aux intrusions sur les emprises ferroviaires représentent une part importante de l'accidentologie ferroviaire. Ainsi, ces

accidents continuent d'être une préoccupation majeure. Les actions mises en œuvre par SNCF Réseau consistent à installer et à maintenir des clôtures dans les zones urbanisées ainsi que dans les zones où un risque particulier a été identifié. Par ailleurs, des actions de communication sont mises en œuvre et des panneaux signalétiques sont déployés, qui informent le public sur les dangers et le régime de sanctions encourues en cas de pénétration dans les emprises. La création de passerelles et de souterrains pour franchir les voies et l'expérimentation de traversées de voies piétonnes à niveau (TVP), équipées de sonorisation et présentant un cheminement en chicane pour obliger les usagers à regarder des deux côtés de la voie, viennent compléter le dispositif de sécurisation. Ainsi, sur le site de l'accident, des travaux de délimitation (mise en place d'une clôture entre l'emprise ferroviaire et la route et pose d'un portillon d'accès) ont été réalisés. SNCF Réseau continue à travailler sur ces actions pour améliorer la sécurité ferroviaire et éviter dans la mesure du possible qu'un accident comme celui évoqué ne se produise à nouveau.