

# SUPPRESSION DU PASSAGE À NIVEAU N°19 DE MURET

## DOSSIER DE PRESSE



OCTOBRE 2019



# SUPPRESSION DU PASSAGE À NIVEAU DE MURET

Soumis à un fort trafic ferroviaire et routier, le passage à niveau n°19 de Muret a été classé par l'État et SNCF Réseau parmi les « passages à niveau à traitement prioritaire ». Le projet visant à supprimer ce passage à niveau a été déclaré d'utilité publique en 2016. Son classement est principalement lié à deux critères : un temps de fermeture long à proximité de la gare entraînant des comportements à risque (accélération des véhicules pour passer avant la fermeture complète, piétons traversant sous barrière, etc.), ainsi que sa situation dans un environnement urbain et scolaire.

Sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, le chantier a permis le remplacement du passage à niveau par un pont ferroviaire. Débutés en 2017, les travaux s'achèvent en septembre 2019 par la mise en service d'une route passant sous la voie ferrée.

## ➤ PLUS DE FLUIDITÉ ET PLUS DE SÉCURITÉ POUR TOUS

La suppression du passage à niveau de Muret est doublement bénéfique. La mise en service de la route passant sous la voie ferrée permet de fluidifier le trafic, notamment aux heures de pointe, et de renforcer la sécurité sur l'avenue Saint-Germier, et ce, pour tous les modes de transport.

Parmi les enjeux majeurs de cette opération complexe en milieu urbain exceptionnel, sont notamment à souligner la sécurisation du franchissement des voies ferrées pour les piétons, cycles et PMR par un passage souterrain en partie haute de la trémie afin d'éviter tout dénivelé, le rétablissement des voies routières et les nombreuses passerelles piétonnes créées.

À noter également la complexité liée au déroulement des travaux : interruptions routières depuis avril 2018, interruptions ferroviaires d'une ampleur exceptionnelles pour une telle ligne (189h d'arrêt complet des trains), proximité immédiate de plusieurs bâtiments et périmètre de monuments historiques.



## ➤ FINANCEMENT

**Le montant total des travaux s'élève à 23 M€ financés par :**

L'État – SNCF Réseau : 50 %

La Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée : 15 %

Le Département de la Haute-Garonne : 20 %

La communauté d'Agglomération du Muretain : 10 %

La Ville de Muret : 5 %

Le Syndicat Départemental d'Énergie de la Haute-Garonne a financé plus de 225 000 € pour la réalisation du réseau d'éclairage public.

# SÉCURITÉ AUX PASSAGES À NIVEAU

## LES ACTIONS MENÉES PAR SNCF RÉSEAU ET SES PARTENAIRES

### ➤ AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA MAINTENANCE DES PASSAGES À NIVEAU

SNCF Réseau consacre chaque année 120 millions d'euros à la maintenance des équipements ferroviaires et des platelages des 15 405 passages à niveau présents sur le réseau ferré exploité.

21 millions d'euros ont été investis par SNCF Réseau en 2018 pour améliorer la sécurité aux PN (16 millions en 2016 et 15,2 millions en 2017). Ces investissements concernent des compléments d'équipement comme des rajouts de feux rouges clignotants, des élargissements de platelage pour faciliter le passage des véhicules routiers, des coordinations avec des carrefours routiers, etc. Un programme de remplacement de certains PN sans barrière (dits à Croix de Saint André) par des PN automatisés (feux rouges clignotants et barrières) est engagé avec un investissement de 20 millions d'euros financé par l'État sur trois ans (2018 – 2020). 60 passages à niveau seront équipés.

SNCF Réseau finance avec les collectivités locales / gestionnaires de voiries la suppression des passages à niveau prioritaires par création d'ouvrage d'art. Le financement est apporté à 50 % par l'Etat et SNCF Réseau, les collectivités locales apportant le complément.

Si elle n'est pas autorité compétente quant à la suppression des passages à niveau sur le réseau ferré national, la Région s'est néanmoins engagée depuis 2003 pour accompagner leur financement à travers un dispositif de soutien spécifique.

La Région Occitanie est par ailleurs fortement mobilisée pour pérenniser le réseau ferroviaire, notamment ses lignes régionales, au titre des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité et du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Cette intervention régionale s'est accentuée ces dernières années, notamment sur les lignes de Desserte Fine du Territoire (DFT) pour lesquelles la Région finance l'intégralité ou la quasi-intégralité (participation à 91,5%) des travaux. En juillet dernier, elle a ainsi approuvé un plan d'urgence dédié à ces lignes DFT qui prévoit au total près de 80 M€ d'investissements d'ici 2023, dont près de 70 M€ de financements régionaux, dans l'optique de sauvegarde du patrimoine ferroviaire régional.

Les dispositifs en déploiement :

- Des radars aux passages à niveau existent pour contrôler les comportements des conducteurs routiers : 38 radars de vitesse sont installés et 80 radars de franchissement. Un bilan sera dressé par la Délégation à la Sécurité Routière (DSR) afin d'évaluer leur impact sur le comportement des usagers. Ces équipements sont installés sous l'autorité du préfet et du gestionnaire routier.
- L'équipement des lampes des feux rouge clignotants par des lampes à visibilité renforcée : à ce jour, 2 300 PN sont déjà équipés. Tous les PN automatisés, soit environ 10 000, le seront d'ici fin 2020. Ces lampes offrent un meilleur éclairage et sont plus fiables.

Les dispositifs en expérimentation :

- La vidéoprotection consiste à installer 2 à 5 caméras sur un PN dont les images sont enregistrées sur un disque dur. Leur exploitation permet de déceler des situations anormales et de comprendre le contexte d'éventuels accidents. L'affichage réglementaire « espace vidéoprotégé » a également une action incitant l'automobiliste à un comportement conforme au code de la route à l'approche des PN. Une expérimentation a débuté en octobre 2018 sur le PN 19 de Jonches (Yonne) avec la collaboration de l'agglomération d'Auxerre. Une seconde est également en cours sur le PN 8 de Roissy-en-Brie (Seine-et-Marne) avec un système de caméra permettant de contrôler le bon fonctionnement du détecteur d'obstacle en test.
- Détecteur d'obstacle : en cas de présence d'un véhicule immobile sur les voies, au moment où l'annonce d'un train se déclenche, un détecteur d'obstacle peut détecter ce véhicule arrêté et commander l'allumage de torches à flamme rouge à l'attention du conducteur du train, en vue de permettre l'arrêt du train avant le passage à niveau. Le coût de l'équipement varie entre 300 000 et 500 000 euros en fonction des travaux à réaliser. Des tests ont débuté en 2016, et se termineront en 2020. Après l'installation de deux systèmes de détection en 2018, deux autres installations complémentaires seront installées en 2019.
- Barrières lumineuses  
La mise en place de LED sur toute la barrière sera expérimentée à l'automne 2019 sur quelques PN. Ce dispositif peut améliorer la visibilité à distance de l'approche d'un train, en complément des feux rouges clignotants.

## ➤ SUPPRESSION DE CERTAINS PASSAGES À NIVEAU

Plusieurs modes de suppression existent dont la suppression simple, c'est-à-dire sans franchissement dénivelé, et le remplacement par un ouvrage d'art, par exemple un pont ferroviaire avec rétablissement de la voirie en dessous de la voie ferrée.

En 2018, 46 millions d'euros ont été investis par SNCF Réseau et l'État pour supprimer les PN inscrits au programme de suppression national. Le coût de la suppression d'un passage à niveau varie entre 3 et 15 millions d'euros en fonction de l'ampleur des travaux à effectuer.

En Occitanie, on décompte 1 618 passages à niveau sur l'ensemble du réseau ferroviaire circulé, dont 1 336 sur lignes exploitées. 32 passages à niveau de la région sont inscrits au Programme de Sécurisation Nationale (PSN). Fin 2018, le passage à niveau 33 de Baillargues a été supprimé.

En 2019, une nouvelle route est mise en service sous la voie ferrée à Muret et en 2020, ce sera au tour du passage à niveau de Toulouse Montaudran d'être définitivement supprimé avant les opérations portant sur le PN 196 d'Escalquens (travaux en cours) et le PN 201 à Montgiscard (études en cours).

En outre, des opérations de suppression de passages à niveau sont inscrites au CPER 2015-2020 à Salses, Pont-Saint-Esprit et Laudun-l'Ardoise dans le cadre d'un projet de déviation routière.

## ➤ PRÉVENTION DE TOUS LES PUBLICS, TOUT AU LONG DE L'ANNÉE

SNCF Réseau met en œuvre des actions de sensibilisation auprès de différents publics. L'entreprise consacre 1 million d'euros chaque année pour la réalisation d'actions de sensibilisation auprès du grand public et ce, pour l'ensemble des risques ferroviaires.

### - Le grand public :

Des journées dédiées, à proximité de passages à niveau, en partenariat avec la police, la gendarmerie, les collectivités territoriales, les associations de la prévention routière. Un site internet dédié à la prévention des risques ferroviaires existe ([www.prevention-ferroviaire.fr](http://www.prevention-ferroviaire.fr)). L'ensemble des messages de prévention ainsi que les supports sont disponibles en téléchargement.

### - Des usagers professionnels de la route :

La formation des conducteurs professionnels et des cyclistes et la mise à disposition d'une information claire et complète est rendue possible via des partenariats avec la Fédération National des Transports Routiers de marchandises, l'Union des Transports Publics et Ferroviaires, l'association Prévention Routière et la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs, l'Association pour le développement de la Formation professionnelle dans le Transport ou encore la Fédération Française de Cyclisme.

### - Du public jeune :

550 agents SNCF volontaires interviennent auprès de près de 200 000 jeunes chaque année pour prévenir des risques d'accidents et inciter aux bons comportements. En 2018, près de 9000 interventions en milieu scolaire ont été réalisées en Occitanie.

# TOUT SAVOIR SUR LE PASSAGE À NIVEAU, UN CARREFOUR PAS COMME LES AUTRES

Pour 30 000 kilomètres de lignes ferroviaires, on dénombre 17 700 passages à niveau en France, dont près de 15 000 sont en activité. Ils sont fermés près de 450 000 fois par jour pour le passage d'un train.

Parmi les passages à niveau publics, 70% sont équipés de feux et de barrières automatiques.

Une collision entre un train et une voiture est mortelle pour l'automobiliste pratiquement une fois sur deux. En comparaison, 5% des accidents de la route sont mortels.

## **Un passage à niveau n'est pas dangereux lorsque le code de la route est respecté.**

Dans 98% des cas, les accidents aux passages à niveau sont causés par un non-respect de la réglementation, soit délibéré, soit à la suite d'un moment d'inattention. Sur les 2% restant, les principales causes des accidents sur les dix dernières années sont les actes de malveillance, la divagation d'animaux, les intempéries, la perte de chargements remorques/poids lourds et le bris de barrières.

## **Un passage à niveau n'est pas un carrefour comme les autres :**

- Un train roule vite : jusqu'à 160km/h, même en ville.
- Un train est lourd : 1500 tonnes, voire plus.
- Un train n'a pas le temps de s'arrêter même si le conducteur voit un obstacle : à 90km/h, un train met 800 mètres pour s'arrêter alors qu'une voiture met 70 mètres.

## À PROPOS DE SNCF RÉSEAU

Pour répondre aux besoins croissants de mobilité et accompagner l'ouverture du marché voyageur, SNCF Réseau s'est fixé pour objectif de développer l'offre ferroviaire sur les 30 000 km de ligne dont il assure l'entretien, la modernisation et la sécurité. Partenaire des pouvoirs publics et des territoires, garant d'un accès neutre et équitable à l'infrastructure, SNCF Réseau est le pivot du système ferroviaire français, au service des entreprises de transport et des autorités organisatrices qui constituent ses principaux clients. SNCF Réseau compte 54 000 collaborateurs pour un chiffre d'affaires 2018 de 6,3 milliards d'euros.

[www.sncf-reseau.com](http://www.sncf-reseau.com)

## À PROPOS DE LA RÉGION OCCITANIE / PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE

Pour répondre aux besoins croissants exprimés par les usagers et les acteurs du territoire lors des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM) menés en 2016, la Région a fait du développement ferroviaire une priorité. Elle investit ainsi fortement pour la préservation des infrastructures, en finançant les études et les travaux, ainsi que pour le développement des dessertes et de l'offre de services. Dans ce cadre, bien que cela ne relève pas de sa compétence directe, elle s'est également engagée en faveur de la sécurisation des passages à niveau classés prioritaires au titre du Programme de Sécurisation National (PSN), via un dispositif spécifique créé en 2003 visant à accompagner financièrement, aux côtés de l'Etat, de SNCF Réseau et des collectivités locales, les projets de sécurisation et de suppression de passages à niveau en Occitanie.

10 M€ ont ainsi été mobilisés sur plusieurs projets de suppression en cours de lancement ou en phase de travaux : le PN 312 à Gourdon, le PN19 à Muret, le PN189bis à Toulouse-Montaudran, le PN196 à Escalquens et le PN 201 à Montgiscard.

D'autres projets de suppression sont également inscrits au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 : PN 411-412-413 de Salses/Rivesaltes dans les Pyrénées-Orientales, PN18 de Pont-Saint-Esprit et PN38 de Laudun-l'Ardoise dans le Gard. La Région a également soutenu à hauteur de 860 000 € la suppression du PN de Baillargues dans l'Hérault dans le cadre de l'aménagement du Pôle d'Echange Multimodal pour lequel elle a investi 5,5 M€.



## À PROPOS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA HAUTE-GARONNE

Le Conseil départemental de la Haute-Garonne déploie un plan pluriannuel d'investissements pour la voirie départementale de 85 M€ visant à améliorer le maillage routier du territoire, aménager les liaisons routières principales et répondre aux nouveaux besoins de déplacements des Haut-Garonnais.

Avec 6 138 km de voies départementales et quelque 1 800 ouvrages d'art à entretenir et à adapter, le Département engage environ 800 chantiers par an.

En 2019, plusieurs gros chantiers ont été lancés, comme la mise en sécurité de la RD 117, la construction d'une déviation des deux ponts de Ravi et la suppression du passage à niveau de Muret. Un budget d'1,3 M€ est alloué à la sécurité routière.

Avec 4,2 millions d'euros investis, le Département est la première collectivité partenaire dans l'opération de la suppression du passage à niveau de Muret.

Sur la période 2018-2020, le Conseil départemental s'est engagé à soutenir les grands projets structurants du Muretain, notamment le développement des pistes cyclables, la dynamisation des centres bourgs, l'accueil des nouveaux collégiens et la réalisation des voiries nécessaires à l'émergence de sites économiques et d'activités, à hauteur de 5,4 millions d'euros.

4,6 millions d'euros seront par ailleurs mobilisés par le Département pour accompagner la réalisation de grands investissements sur la Ville de Muret. Ces aides s'ajoutent aux 10 millions d'euros versés par le Département au Plan de Déplacements Urbains pour développer les transports publics sur le Muretain.