

Circulation et sécurité routières : impact des éventuels délestages électriques sur les passages à niveau

Le gouvernement a adressé récemment une circulaire aux Préfets, qui décline le plan national de délestage, si la consommation électrique venait en France à rendre nécessaire une mise sous contrôle. En premier lieu, il convient de préciser que d'éventuelles coupures d'électricité n'ont pas d'incidence sur la circulation des trains, ces derniers étant connectés à un réseau indépendant (la caténaire, en haute tension, resterait alimentée et des trains peuvent même circuler en traction thermique autonome). En second lieu et en revanche, la partie du réseau en basse et moyenne tension pourrait être affectée, incluant en particulier les passages à niveau. En ce qui concerne ces derniers, des dispositifs de sécurité ont été conçus pour pallier la rupture d'alimentation et pour parer à leur éventuel dysfonctionnement.

Toutefois, ces mesures risquent d'être insuffisantes, notamment en raison de l'extinction des signalisations, ce qui conduirait à interrompre malgré tout la circulation des trains. Pour autant, cette absence de circulation ferroviaire ne permettrait pas, comme on pourrait le penser, de traverser librement un passage à niveau. Ce point nécessite d'être anticipé par les forces de sécurité intérieure (FSI) et les directions départementales des territoires (DDT), car des itinéraires de détournement devraient être activés.

Points clés/à retenir :

- L'annonce d'un train à un passage à niveau automatique s'effectue tout d'abord par le clignotement des feux rouges et le tintement d'une sonnerie 25 secondes avant son passage. Puis, au bout de 7 à 8 secondes, les barrières commencent à s'abaisser pour barrer l'accès aux véhicules routiers, 10 secondes environ avant le passage du train ;
- Le règlement général de sécurité de la SNCF (Règlement S10 B de la SNCF concernant les mesures en relation avec le service des passages à niveau) prévoit, dans le cas d'extinction de plusieurs feux routiers, d'une ou de barrières ouvertes sur un passage à niveau automatique, que soit donné un avis urgent de retenir les trains se dirigeant vers le passage à niveau par tout moyen (alerte radio, téléphone de pleine voie, agent sédentaire, etc.). Une reprise du gardiennage manuel pourrait être décidée, le temps que le passage à niveau soit dépanné (mise en place d'un groupe électrogène), permettant la reprise des circulations ferroviaires en sécurité ;
- Dans certains cas, le recours aux forces de gendarmerie ou de police pourra être demandé pour assurer la sécurité routière sur un axe de circulation importante ou en zone urbaine pendant un dysfonctionnement de passage à niveau automatique. **Le franchissement ne peut cependant pas être autorisé en cas de barrières fermées, même en cas de feu rouge éteint. Dans ce cas, un itinéraire de contournement devra être activé pour les usagers de la route et la surveillance de l'absence de franchissement du passage à niveau devra être assurée.**

Avantages/gains/points positifs :

- Dans le cas d'une coupure de courant électrique, les batteries d'accumulateurs prennent le relais jusqu'à décharge complète, pour assurer le fonctionnement correct du passage à niveau ;
- En cas de rupture totale d'alimentation, c'est-à-dire sans le courant du secteur et avec des batteries déchargées, les mécanismes des barrières les abaissent automatiquement par gravité sur les lignes ferroviaires dont les trains ont une vitesse supérieure à 140 km/h ;

- Sur les lignes à trafic lent et faible (petites lignes servant exclusivement au fret avec des passages de train une ou deux fois par jour ou par semaine, à une vitesse limitée à 80 km/h), les mécanismes des barrières ne s'abaissent pas par gravité mais un dispositif permet au train de s'arrêter si les barrières ne sont pas en position basse ;
- Un téléphone à disposition des usagers de la route est très souvent installé pour les passages dédiés aux trains à vitesse élevée pour signaler, à la gare la plus proche, un problème sur un passage à niveau. Ce téléphone dit « à batterie locale indépendante » est relié au réseau téléphonique SNCF sécurisé (il n'est pas dépendant de l'alimentation du passage à niveau ni du réseau GSM). Par conséquent, il peut sans problème fonctionner pendant toute la durée d'un délestage.

Inconvénients/difficultés :

- Le temps de fonctionnement sur batterie dépend principalement du nombre de sollicitations des mécanismes des barrières, lesquelles sont fonction du nombre de trains passant sur le passage à niveau ;
- En cas de coupure générale d'électricité, les feux clignotants sont éteints et les sonneries ne retentissent pas ;
- En cas de rupture totale d'alimentation et même en l'absence de circulation de trains :
 - les passages à niveau resteront fermés (hors lignes à trafic lent et faible) le temps du délestage,
 - en ce qui concerne les passages à niveau à quatre demi-barrières, seules les barrières d'entrée s'abaisseront (les mécanismes des barrières de sortie resteront en position haute) ; ainsi, les situations pourraient être diversement appréciées par les usagers de la route en présence d'un passage à niveau à quatre demi-barrières où seules les demi-barrières d'entrée seraient abaissées.

Au vu de tous ces éléments, certains pourraient donc tenter de franchir les voies, sans avoir la certitude qu'aucun train ne roule ; les passages à niveau à trafic faible ne disposent pas, à l'inverse des passages pour train à vitesse élevée, de téléphone mais d'une pancarte indiquant un numéro d'alerte. Dans ce cas, il serait probable que le réseau GSM soit lui aussi inopérant en raison du délestage électrique.

Les difficultés pourraient donc, en cas de suppression de l'alimentation électrique, se concentrer sur les passages à niveau dédiés aux trafics ferroviaires de faible intensité et, dans tous les cas, sur les passages à quatre demi-barrières.



Patrick Mervent est Lieutenant-colonel de la réserve citoyenne (GTA) ; il est actuellement expert sécurité ferroviaire dans une entreprise accréditée COFRAC et enseigne en qualité de professeur vacataire au CNAM Paris en ingénierie ferroviaire. Enfin, il est ancien inspecteur sécurité de l'Agence nationale de sécurité ferroviaire et ingénieur Chef de Section honoraire de la SNCF.