



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU VAR

DDTM du Var
Service Aménagement Durable

**Comité Départemental pour le Suivi de la Sécurité des Passages à Niveau (CDSSPN)
séance du 27 mai 2019 – salle RG Laurin**

Présents : cf liste des participants figurant sur la feuille d'émargement.

Le CDSSPN s'est réuni le 27 mai 2019 en préfecture sous la présidence de M. Jean-Luc VIDELAINE, préfet du Var.

La séance est ouverte à 14h30.

L'ordre du jour portait sur :

- 1 – La démarche des diagnostics de sécurité de PN
 - 1.1 – Historique (DDTM)
 - 1.2 – Statistiques et accidentologie depuis le dernier comité départemental (SNCF Réseau)
 - 1.3 – Présentation du plan d'actions de la ministre des Transports (DDTM)
 - 1.4 – Présentation du Fonds de Soutien à l'Investissement Local (DREAL)

- 2 – Les PN varois soumis à diagnostic de sécurité obligatoire – bilan des visites campagne 2019
 - 2.1 – Les PN inscrits sur la liste des PN à enjeu fort de sécurité
 - 2.2 – Les PN à supprimer
 - 2.3 – Les PN non inscrits sur la liste des PN à enjeu fort de sécurité
 - 2.4 – Les diagnostics à réaliser en septembre 2019
(DDTM, CEREMA, SNCF Réseau et gestionnaires de réseaux)

NB : Le support de présentation des points à l'ordre du jour est transmis par voie électronique.

Introduction

M. le préfet remercie l'ensemble des participants de leur présence.

M. le préfet indique que la campagne 2019 des diagnostics obligatoires de sécurité a débuté, que 11 diagnostics sur 17 ont ainsi déjà été réalisés depuis le début de l'année.

M. le Préfet précise que les services de la DDTM ont constaté la concrétisation des actions de sécurisation demandées aux communes lors du précédent CDSSPN du 25 juin 2018 et souligne que le bilan des actions à charge de SNCF Réseau mérite d'être commenté.

M. le préfet appelle l'attention des membres du comité sur l'absence de mobilisation du Fonds de

Soutien à l'Investissement Local (FSIL) et rappelle l'intérêt que ce Fonds représente pour les communes.

M. le préfet annonce l'ordre du jour et présente les différents intervenants.

1 - La démarche des diagnostics de sécurité des PN

1.1 – Historique

La DDTM présente la démarche des diagnostics de sécurité des PN régie par la circulaire du 11 juillet 2008 dans le cadre du plan national de sécurité des passages à niveau (plan Bussereau), à la suite du drame d'Allinges (2 juin 2008) ayant causé la mort de 7 collégiens et de leur professeur.

Chaque année, conformément à l'instruction du Gouvernement du 01/01/2014, un comité départemental sur la sécurité des PN doit être réuni.

En 2019, l'accent est mis à nouveau sur la sécurisation des PN à travers le plan d'action de la ministre des transports (E. BORNE).

- Dans le Var, sur les 52 PN recensés, 17 sont soumis à diagnostic de sécurité obligatoire.
- 5 PN sont identifiés comme présentant un enjeu fort de sécurité et sont inscrits sur la liste régionale des PN à enjeu :
 - PN 6 sur la commune d'Hyères,
 - PN 27 sur la commune du Luc,
 - PN 37 sur la commune de Puget-sur-Argens,
 - PN 38 sur la commune de Fréjus,
 - PN 44 sur la commune de Saint-Raphaël.
- Le PN 27 situé sur la commune du Luc est, de plus, inscrit au Plan de Sécurisation National depuis 2015.
- Les diagnostics doivent être réalisés tous les 5 ans ; les derniers ayant été effectués en 2015, ils sont à renouveler en 2019, ce qui a été fait pour 11 PN en avril et mai 2019. Les 6 diagnostics restants, dans le cadre de la campagne 2019, sont prévus en septembre.

La DDTM rappelle que les précédents comités départementaux et régionaux s'étaient tenus respectivement le 25/06/2018 et le 31/05/2018.

1.2 - Statistiques et accidentologie depuis le dernier comité départemental

SNCF Réseau rappelle le contexte de restructuration auquel est confrontée l'entreprise depuis 2018 :

La Direction Territoriale, précédemment représentée au comité départemental, a été scindée en 2 structures distinctes :

- une direction territoriale en charge des relations avec les collectivités,
- une direction production, maintenance et travaux en charge des expertises et diagnostics PN. Les représentants locaux et régionaux gèrent respectivement les PN sur voiries communale et départementale.

SNCF Réseau présente un bilan des accidents survenus depuis le dernier comité départemental :

- 11/07/2018 : heurt d'un feu par voiture – PN 37 Puget/Argens
- 24/03/2018 : bris de barrière – PN 46 Saint-Raphaël
- 06/05/2018 : bris de barrière – PN 18 La Farlède
- 05/08/2018 : collision voiture/train – PN 29 Le Cannet des Maures : 1 mort
- 21/08/2018 : collision piéton/train – PN 2 La Crau : 1 mort
- 10/12/2018 : bris de barrière – PN 1 La Crau
- 13/12 2018 : bris des 2 barrières – PN 29 Le Luc
- 25/12/2018 : collision piéton/train – PN 37 Puget/Argens : 1 mort

Depuis le 01/01/2019 :

- PN 23 Cuers : bris de barrière
- PN 27 Le Luc : bris de barrière
- PN 1 La Crau : bris de barrière
- PN 19 La Farlède : accident de personne : 1 mort

1.3 - Présentation du Plan d'actions de la ministre des transports

La DDTM présente le plan d'action pour améliorer la sécurisation des passages à niveau, mis en œuvre par la ministre des transports Elisabeth BORNE, sur la base du rapport remis le 12 avril 2019 par la députée Laurence GAYTE.

Le plan d'action, dont les échéances sont fixées entre fin 2019 et 2021, présente 10 mesures concrètes autour de 4 axes :

1. Renforcer la connaissance des PN et du risque
 1. Renforcer la réalisation et l'exploitation des diagnostics des PN
 2. Produire une étude de faisabilité de l'installation de vidéo-protection à certains PN
2. Accentuer la prévention et la sanction
 3. Engager une concertation avec l'ensemble des parties prenantes concernées pour mieux prévenir les infractions
 4. Expérimenter au niveau local une baisse de 20 km/h en amont de certains PN
 5. Renforcer la sensibilisation aux risques de franchissement des PN
3. Amplifier la sécurisation des PN par des mesures d'aménagement
 6. Accélérer le plan d'automatisation des PN à croix de Saint-André
 7. Lancer des expérimentations sur les infrastructures et les équipements ferroviaires
 8. Revoir les priorités d'affectation des crédits de l'État
4. Instaurer une gouvernance locale
 9. Renforcer le pilotage national de la politique de sécurité des PN
 10. Assurer une mise en place de commissions départementales sous l'égide des préfets.

La DDTM énonce les nouvelles dispositions intégrées à la Loi d'Orientation des Mobilités en amont du plan d'action gouvernemental :

- 1) l'obligation de réaliser un diagnostic de chaque PN,
- 2) l'obligation par les éditeurs de GPS d'indiquer la localisation des PN,
- 3) l'obligation pour les gestionnaires d'infrastructures de fournir ces indications,
- 4) l'obligation pour les véhicules de transport collectif d'être équipés d'un GPS signalant la position des PN.

1.4 - Présentation du Fonds de Soutien à l'Investissement Local (FSIL)

La DREAL PACA rappelle qu'en 2018, le préfet de région, M. DARTOUT, a décidé d'allouer la somme de 2M€ pour subventionner des petits projets de sécurisation des PN, à destination des communes et de leurs établissements publics.

Ces crédits, plafonnés à hauteur de 80 % du projet, sont mobilisables pour des travaux, des études ou de l'acquisition foncière et sont destinés à des actions concrètes à effet de sécurisation immédiat (cheminement piéton, signalisation routière, chaussée...).

Les aménagements à compétence communale sur des PN situés sur des voiries départementales entrent dans le champ d'action du FSIL (trottoirs, cheminements piétons...).

La DREAL note que depuis le dernier comité départemental, dans le Var, un seul projet a mobilisé le FSIL. Il s'agit de la commune de la Farlède pour des travaux d'un montant de 26 000€.

La DREAL insiste sur l'intérêt du FSIL et invite les représentants des communes à solliciter les services de l'État (DDTM et DREAL). Le projet « navettes toulonnaises » pourrait notamment bénéficier de ces aides.

Il serait opportun que des projets soient proposés d'ici à la prochaine réunion du comité régional, prévue en septembre-octobre 2019, de façon à réserver les crédits avant le 31.12.2019.

2 - Les PN du Var soumis à diagnostic obligatoire de sécurité – bilan des visites 2019

2.1 - Les PN inscrits sur la liste des PN à fort enjeu de sécurité

► PN 27 commune du Luc

La DDTM rappelle l'historique de ce PN inscrit au Programme de Sécurisation National ainsi que sur la liste régionale des PN à enjeux et soumis à un diagnostic approfondi.

- 2014 : diagnostic approfondi campagne 2014 : problématiques décelées :
 - une visibilité insuffisante,
 - une vitesse d'approche élevée,
 - un risque de remontée de file sur le PN en raison d'un fort trafic PL vers la ZA des Lauves.
- 2015 : réaménagement par le Conseil Départemental du carrefour routier d'accès à la ZA en direction des Mayons.
- 15 novembre 2018 : pre-visite diagnostic :
La DDTM constate que l'aménagement routier du carrefour a apporté une réponse satisfaisante à la sécurisation de ce PN :
 - le tourne-à-gauche situé après le PN en direction des Mayons est devenu prioritaire,
 - des îlots directionnels ont été disposés pour rendre le carrefour plus lisible.

Préconisations :

- installer des balisettes blanches sur le marquage au sol du tourne-à droite après le PN en direction des Mayons, pour créer un effet visuel de rétrécissement et ralentir la vitesse d'approche sur le PN en provenance du Luc : **réalisé**,
- mettre en place un radar automatique de contrôle des vitesses en provenance du Luc.

Décisions :

- . déplacer le panneau STOP chemin de Repenti dont la visibilité est dégradée par un pilier en béton : non réalisé à la date du diagnostic approfondi,
 - . déplacer la boîte à agrès dégradant la visibilité en sortie du chemin de Repenti : **réalisé**,
 - . remplacer la balise J10-2 sur le chemin de Repenti : non réalisé à la date du diagnostic approfondi,
 - . prolonger les murets aux abords du PN par un rampant en les limitant à une hauteur de 20 cm : non réalisé à la date du diagnostic approfondi.
- **9 avril 2019 : diagnostic approfondi campagne 2019 :**
 - le CD 83 précise que les balisettes ont été mises en place,
 - la commune signale que l'idée du radar automatique de contrôle des vitesses est abandonnée, au regard de nouveaux aménagements,
 - l'installation de balisettes J11 blanches dans l'axe sur 100 m en amont du PN en provenance du Luc a permis de réduire la vitesse d'approche de manière significative,
 - la balise J5 sur l'îlot a disparu,
 - il manque les balises J10-2 et J10-1 dans le sens le Luc vers les Mayons.

La DDTM fait remarquer qu'il s'agit d'actions simples qu'il est possible de mettre en œuvre rapidement avant l'été.

Le CEREMA constate que les aménagements routiers ont permis de fluidifier la circulation des poids lourds (PL) au tourne-à-gauche vers la ZA des Laudes, ce qui favorise paradoxalement une augmentation de la vitesse des véhicules légers (VL) ; ce constat a justifié l'installation des balisettes J11 en axe.

Un retour d'expérience sur les problématiques de l'engagement au tourne-à-gauche des PL et de la vitesse est prévu par le CEREMA d'ici à 12 mois.

Le CEREMA, rédacteur du rapport du diagnostic, indique que la sortie du PN 27 de la liste nationale est envisageable et que la décision de maintien ou de retrait incombe à la DGITM.

En conséquence, les actions à mener pour l'amélioration de la sécurité du PN 27 sont ainsi actualisées :

- Commune :
 1. déplacer le panneau STOP en sortie du chemin de Repenti,
 2. remplacer la balise J10-2 sur le chemin de Repenti.
- SNCF Réseau : réaménager les murets aux abords du PN en les limitant à une hauteur de 20 cm maximum.
- CEREMA : faire un RETEX d'ici à 12 mois sur la vitesse et l'engagement au tourne-à-gauche des PL.
- DGITM : étude du maintien ou du retrait du PN sur la liste nationale et retour de sa décision.

► PN 6 commune de Hyères

La DDTM rappelle que le PN 6 est situé en centre-ville, dans un carrefour complexe, au trafic routier et piéton important. Des bus scolaires le franchissent plusieurs fois par jour. Il est toutefois visible avant son franchissement depuis tous les axes entrants et les vitesses d'approche sont très faibles :

La DDTM rappelle les actions décidées lors de la précédente réunion du CDSSPN du 25/06/2018 :

- SNCF Réseau : présenter les résultats de l'étude sur le devenir de la ligne,
- DREAL : maintenir le PN sur la liste régionale,

- Commune : assurer le respect de l'interdiction de tourner à gauche au carrefour,
- CEREMA : proposer des mesures d'amélioration des cheminements piétons.

9 avril 2019 : visite diagnostic campagne 2019 :

La DDTM constate que :

- la signalisation a été renforcée,
- la mise en place d'une interdiction de tourner à gauche dans les 2 sens,
- l'installation par la mairie d'une vidéo-verbalisation sur le PN,
- les feux tricolores sont asservis aux feux SNCF,
- les cheminements piétons ont été formalisés au sol,
- le panneau A7 (pictogramme 1 barrière) rue Paul Bourget se trouve à plus de 50 m du PN.

En conséquence, les actions à mener pour l'amélioration de la sécurité du PN 6 sont ainsi actualisées :

- SNCF Réseau : fermer l'accès aux quais pour les piétons par un grillage.

- Commune :
 1. déplacer le panneau A7 à 50 m du PN,
 2. installer un panneau C24c à 150 m du PN (1 axe prioritaire + tourne-à-gauche ou à-droite avec pictogramme barrière).

- DREAL PACA : décider du maintien ou du retrait du PN de la liste régionale.

Le CEREMA rappelle que l'enjeu principal de ce PN est d'empêcher qu'un véhicule s'y trouve arrêté mais que la très faible vitesse de circulation des trains, du fait de leur entrée en gare, en diminue considérablement le danger.

SNCF Réseau indique que l'étude sur le devenir de la ligne n'est plus d'actualité.

La DDTM conclut que son maintien sur la liste régionale n'est plus nécessairement d'actualité.

► PN 44 commune de Saint-Raphaël

La DDTM rappelle que ce PN est agressif et difficile à franchir, notamment pour les véhicules surbaissés. L'entrée d'un camping à proximité immédiate le rend potentiellement dangereux. Toutefois, la très faible vitesse d'approche dans les 2 sens en atténue la dangerosité et la DDTM relève un seul accident en 2017 (piéton contre matériel roulant sans blessé).

La DDTM rappelle les actions décidées lors de la réunion du CDSSPN du 25/06/2018 :

- SNCF Réseau : améliorer le cheminement piéton en repeignant les bandes de marquage, : supprimer les glissières de sécurité.
- DREAL PACA : maintenir ce PN sur la liste des PN à enjeux.

18 avril 2019 : visite diagnostic campagne 2019 :

La DDTM constate que :

- l'existence d'une guérite propriété de SNCF Réseau entrave largement la visibilité du PN ,
- le panneau « Un train peut en cacher un autre » est très peu visible et gondolé,
- le panneau « Danger pour les véhicules surbaissés » est enfoncé,
- la végétation déborde très largement sur la chaussée,

- des véhicules stationnés sur les bas-côtés de la chaussée entravent la visibilité du PN,
- les cheminements piétons ne sont ni formalisés ni sécurisés
- le représentant de la commune indique que la domanialité foncière n'est pas déterminée entre la commune et le propriétaire du camping et qu'aucune discussion n'est engagée à ce jour.

M. le préfet regrette que la commune de Saint-Raphaël ne soit pas représentée au comité départemental.

Le CEREMA rappelle qu'une convention est habituellement signée entre la commune et SNCF Réseau pour la question du franchissement du PN lors de la livraison de mobil-homes et bungalows. SNCF Réseau précise qu'aucune livraison n'est prévue pour 2019 et qu'à ce titre, aucune convention n'a été signée.

En conséquence, les actions à mener pour l'amélioration de la sécurité du PN 27 sont ainsi actualisées :

➤ Commune :

1. supprimer une place de stationnement en sortie du camping par un balisage J11 en milieu de chaussée,
2. interdire le stationnement sur les abords de la chaussée pour faciliter l'accès et la visibilité du PN,
3. réglementer l'élagage de la végétation sur les emprises privées débordant sur la chaussée,
4. régler le problème de domanialité entre la mairie et le camping.

➤ SNCF Réseau :

1. améliorer le cheminement piéton en repeignant les bandes de marquage,
2. remplacer le panneau « Un train peut en cacher un autre »,
3. remplacer le panneau « Danger pour les véhicules surbaissés »,
4. supprimer les glissières de sécurité,
5. poursuivre la démarche pour la démolition de la guérite SNCF.

▶ **PN 37 commune de Puget-sur-Argens**

La DDTM rappelle que le PN 37 est situé en centre-ville, qu'il est franchi par des transports scolaires et qu'ainsi, il constitue un enjeu de sécurité fort. La DDTM note un accident mortel en décembre 2018.

Les problématiques de sécurité seront aggravées en raison du futur développement du quartier au sud du PN avec la construction d'un EHPAD, la livraison de 540 logements prévue en février 2020 et l'extension du complexe sportif.

La DDTM rappelle les actions décidées lors de la réunion du CDSSPN du 25/06/2018 :

- SNCF Réseau : transmettre à la commune de Puget/Argens les résultats de l'étude sur l'élargissement du pont-rail du Picoton,
- commune : repositionner la balise J10-1 manquante sur le chemin du Moulin,
- DREAL PACA : maintenir ce PN sur la liste des PN à enjeux.

▶ **18 avril 2019 : visite diagnostic campagne 2019 :**

La DDTM constate :

- l'absence de panneau STOP en sortie de la rue Audemar,
- l'absence de feu R24 en sortie de la rue Audemar au niveau du PN.

La commune affirme sa volonté de fermer ce PN, idéalement à l'été 2020. Elle envisage le franchissement de la voie ferrée en étudiant le redimensionnement d'un des trois ouvrages situés à proximité (1 pont-rail à passage supérieur, 2 ponts-route à passage inférieur) et informe le comité, qu'à ce sujet, une étude complète réalisée par ses services en 2010 a été transmise ce jour à SNCF Réseau.

Face aux coûts des aménagements, la commune souhaite mobiliser les différents partenaires pour financer cette opération (SNCF Réseau, Réseau Ferré de France, CD 83).

SNCF Réseau, qui partage l'avis de la commune sur la dangerosité de ce PN et l'intérêt de sa suppression, précise que les 3 ponts sont à sens unique et qu'il est plus facile et moins coûteux d'élargir un pont-route qu'un pont-rail.

SNCF Réseau rappelle que l'option choisie dans l'étude réalisée est assujettie à la création d'un rond-point par le CD 83 sur la DN7.

Monsieur le préfet demande l'organisation urgente d'une rencontre entre la commune et SNCF Réseau (tenue le 15/07/2019 entre SNCF Réseau, commune, DDTM et CEREMA), ainsi que l'envoi à la DDTM d'un courrier explicitant les perspectives pratiques de suppression de ce PN. A la date d'envoi du présent compte-rendu, la DDTM n'a pas reçu ce courrier.

En conséquence, les actions à mener pour l'amélioration de la sécurité du PN 27 sont ainsi actualisées :

- Commune :
 1. installer un panneau STOP en sortie de la rue Audemar,
 2. prévoir une circulation à sens unique rue Audemar.

- SNCF Réseau :
 1. installer un feu R24 en sortie de la rue Audemar,
 2. communiquer à la commune les résultats de l'étude réalisée sur les travaux d'élargissement envisagés sur les ouvrages d'art.

- Commune et SNCF Réseau :
 1. organiser courant juin 2019 une rencontre entre la commune et SNCF Réseau,
 2. adresser à la DDTM un courrier sur les perspectives pratiques de suppression du PN.

La fermeture du PN 37 est à étudier prioritairement.

► PN 38 commune de Fréjus

La DDTM constate que la localisation du PN 38 sur une branche du giratoire situé sur la RDN7 provoque un effet de surprise. Cet axe routier (chemin communal dit Carraire de Madame Reverdit) est saturé au moins 1 fois par semaine par les automobilistes et les PL qui l'empruntent comme voie de contournement de la RDN7. Cette congestion peut provoquer des remontées de files sur le PN, avec le risque qu'un véhicule y reste bloqué.

La DDTM rappelle également qu'une entreprise de gardiennage de bateaux (Société Azur Boat) est implantée à proximité du PN et que des camions de fort tonnage le franchissent régulièrement.

La DDTM rappelle les actions décidées lors de la réunion du CDSSPN du 25/06/2018 :

- Commune : installer le panneau de présignalisation diagrammatique à sens giratoire (D42b) manquant sur la DN7 en provenance de Fréjus,

- DREAL PACA : maintenir ce PN sur la liste des PN à enjeux,
- DDTM : organiser une visite pré-diagnostic sur site afin d'élaborer un plan de mise en sécurité de ce PN.

4 octobre 2018 : visite pré-diagnostic :

La société Azur Boat indique que le tonnage de ses camions est supérieur à 19t, que la durée de franchissement du PN est supérieure à 7 secondes et que la fréquence d'arrivée des bateaux en haute saison est d'environ 1 par jour.

SNCF Réseau explique qu'il lui est techniquement impossible de communiquer ses créneaux horaires de passage de trains et qu'aucun protocole de franchissement du PN n'est pratiqué entre SNCF Réseau et Azur Boat.

La commune fait part de son souhait de pouvoir fermer ce PN.

La DDTM constate que :

- la signalisation routière sur le chemin communal est trop éloignée du PN ou manquante,
- une végétation très abondante entrave la visibilité du PN et du giratoire,
- Le téléphone de sécurité SNCF n'est pas visible.

18 avril 2019 : visite diagnostic campagne 2019 :

La DDTM constate que :

- la végétation coupée est restée sur place,
- les panneaux de signalisation routière ont été déplacés et installés conformément à la réglementation,
- le tonnage des PL a été baissé.

La commune réaffirme son souhait de fermeture de ce PN et la propose pour le 31/12/2019 :

- la commune a pris contact avec l'exploitant Azur Boat afin de lui notifier la fermeture du PN
- SNCF Réseau propose deux niveaux de fermeture avec :
 - une clôture rigide définitive, merlons en terre obligatoires pendant 2 ans en amont de chaque côté du PN et installation d'un grillage pour les piétons,
 - enlèvement du platelage.

En conséquence, les actions à mener pour l'amélioration de la sécurité du PN 38 sont ainsi actualisées :

➤ Commune :

1. fermer la branche d'accès du rond-point vers le PN avec des glissières ou des murets béton,
2. prendre l'arrêté de fermeture du PN,
3. saisir SNCF Réseau par courrier avec copie à la DDTM.

➤ SNCF Réseau :

1. Evacuer la végétation laissée sur place,
2. lancer la procédure de fermeture du PN.

2.2 - Les PN à supprimer

Les cas des PN 37 à Puget sur Argens et 38 à Fréjus ayant été évoqués précédemment, la DDTM propose de ne pas y revenir dans cette rubrique.

► PN 46 commune de Saint-Raphaël

La DDTM rapporte que la commune de Saint-Raphaël, non représentée au CDSSPN de ce jour, est favorable à la fermeture de ce PN qui n'apporte aucune plus-value au trafic routier sur la commune. SNCF Réseau précise que le PN se situant sur une halte de voyageurs, la prise en compte de la traversée des voies par les piétons complique la suppression du PN.

La DDTM rappelle les actions décidées lors de la réunion du CDSSPN du 25/06/2018 :

- SNCF Réseau : réaliser un cheminement piéton.
- Commune :
 - mettre en place une signalisation relative à l'interdiction de stationner sur l'aire de retournement,
 - repositionner les balises J10 installées à l'envers sur la rue Henri Barbusse.

9 avril 2019 : visite diagnostic campagne 2019 :

La DDTM constate que :

- les travaux relevant de la compétence de la commune n'ont pas été réalisés,
- le platelage est très dégradé,
- des poubelles débordant sur la chaussée dégradent la visibilité sur le PN.

En conséquence, dans l'attente du lancement de la procédure de fermeture du PN, les actions à mener pour l'amélioration de la sécurité du PN 27 sont ainsi actualisées :

- Commune :
 1. mettre en place une signalisation relative à l'interdiction de stationner sur l'aire de retournement,
 2. repositionner les balises J10 manquantes ou installées à l'envers sur l'avenue Henri Barbusse,
 3. déplacer les poubelles dégradant la visibilité sur le PN.
- SNCF Réseau :
 1. remettre en état le platelage béton dont les dalles sont écartées,
 2. reprendre l'enrobé aux abords du platelage,
 3. supprimer les glissières métalliques,
 4. lancer une étude sur un dispositif de traversée des voies par les voyageurs, notamment la réalisation d'une passerelle.

► PN 24 commune de Puget Ville

La DDTM rappelle que ce PN est situé en zone rurale peu habitée et qu'il est essentiellement traversé par des véhicules agricoles de type tracteurs et vendangeuses.

La commune est favorable à la suppression de ce PN, à l'échéance 2021-2022.

La DDTM rappelle les actions décidées lors de la réunion du CDSSPN du 25/06/2018 :

- SNCF Réseau : enlever les glissières de sécurité métalliques,
- Commune : poursuivre le projet d'aménagement routier le long de la voie ferrée.

18 avril 2019 : visite diagnostic campagne 2019 :

La DDTM constate que :

- les travaux relevant de la compétence de SNCF Réseau n'ont pas été réalisés,
- un élargissement de 30 cm du pont ferroviaire situé chemin de la Moutte est à étudier pour permettre le passage des véhicules agricoles.

En conséquence, dans l'attente du lancement de la procédure de fermeture du PN, les actions à mener pour l'amélioration de la sécurité du PN 27 sont ainsi actualisées :

- Commune : poursuivre le projet d'aménagement routier est/ouest le long de la voie ferrée.
- SNCF Réseau :
 1. étudier l'élargissement du pont situé sur le chemin de la Moutte,
 2. étudier le renforcement des fondations du pont situé sur le chemin de la Moutte,
 3. lancer la procédure de fermeture du PN,
 4. sécuriser l'accès aux voies par un grillage de 100 m de part et d'autre du PN.

Pour information, SNCF Réseau précise qu'au vu de l'importance des études et travaux, l'échéance de fermeture de ce PN ne peut être inférieure à 3 ans.

La DREAL informe la commune que les travaux de sécurisation immédiate sont éligibles au FSIL.

► PN 1 commune de Carnoules

La DDTM rappelle que ce PN est situé en sortie/entrée d'agglomération, sur un axe très circulant.

Jusqu'à fin 2018, la ligne Carnoules – Gardanne, sur laquelle ce PN est positionné, était exploitée par le ministère des armées, le Petit Train touristique du Var et un Vélorail. (pas de circulation commerciale).

Depuis, elle n'est plus exploitée mais est toujours ouverte.

SNCF Réseau a pris la décision d'interdire la circulation ferroviaire sur cette ligne à compter du 1/9/2019 et, pour des questions de responsabilité, a refusé de mettre en place des dérogations pour les circulations du Petit Train touristique du Var et du Vélorail, dont les activités ne sont plus assurées.

Un projet de convention est en cours de rédaction par SNCF Réseau sur les conditions d'arrêt d'exploitation de la ligne par le ministère des armées.

Monsieur le préfet précise que du fait de la fréquence infinitésimale de passage de trains sur la voie, le PN 1 ne présente pas un réel enjeu de sécurité.

La DDTM rappelle les actions décidées lors de la réunion du CDSSPN du 25/06/2018 :

- SNCF Réseau :
 - remplacer ou remettre en état le platelage dégradé,
 - remettre en état les demi-barrières,
 - remplacer les glissières métalliques par des murets béton.
- Commune : enlever le panneau d'information relatif au train touristique du centre Var.
- CD 83 : mettre en place tous les moyens de signalisation permettant de prévenir les deux-roues du danger présenté par le franchissement de ce PN.

9 avril 2019 : visite diagnostic campagne 2019 :

La DDTM constate que :

- aucune des actions décidées lors du CDSSPN 2018 n'a été réalisée,
- le platelage est dégradé mais que les services du CD 83 interviennent pour combler les trous.

En conséquence, dans l'attente du lancement de la procédure de fermeture du PN, les actions à mener pour l'amélioration de la sécurité du PN 27 sont ainsi actualisées :

- Commune : enlever le panneau d'information relatif au train touristique du centre Var.
- SNCF Réseau :
 1. enlever les glissières métalliques de sécurité,
 2. étudier la passage en catégorie 2bis (maintenance allégée) du PN.

- CD 83 : rapprocher du PN le panneau de limitation à 70 km/h.

SNCF Réseau informe les membres du comité que la procédure de fermeture du PN est suspendue à la réception du courrier officiel du ministère des armées sur l'arrêt de l'exploitation de la ligne. SNCF Réseau précise que le ministère des armées s'est engagé à produire ce courrier pour le mois de juin 2019.

2.3 - Les PN non inscrits sur la liste des PN à fort enjeu de sécurité

▶ PN 1 commune des Arcs

La DDTM constate que ce PN ne présente aucune difficulté de franchissement et qu'aucun accident n'est à constater depuis 2011. A noter que 2 cars scolaires le franchissent chaque jour. La ligne 943 000 sur laquelle il est situé est une voie militaire sur laquelle circulent 1 à 2 trains par mois.

La DDTM rappelle les actions décidées lors de la réunion du CDSSPN du 25/06/2018 :

- SNCF Réseau : peindre les potences des signaux d'arrêt R24 pour en améliorer la visibilité.

15 avril 2019 : visite diagnostic campagne 2019 : Actions actualisées pour l'amélioration de la sécurité du PN 27 :

- SNCF Réseau :

1. remplacer la dalle manquante sur le platelage,
2. mettre en place une bande d'effet de feux,
3. changer les LED en haut des potences (signaux d'arrêt de feux R24),
4. peindre les potences avec des bandes alternées noires et blanches.

- CD 83 :

1. élaguer la végétation dans le TPC entravant la visibilité en approche sur le PN,
2. mettre en place un répéteur central des balises J1,
3. réparer les panneaux à message variable.

▶ PN 5 commune de Hyères

La DDTM constate que la commune n'est pas représentée au CDSSPN.

La DDTM rappelle les actions décidées lors du précédent CDSSPN du 25/06/2018 :

- SNCF Réseau : remplacer la balise J10 – 2 chevrons sur le chemin de Toulon.

19 avril 2019 : visite diagnostic campagne 2019 : Actions à mener pour l'amélioration de la sécurité du PN 27 :

- SNCF Réseau :

1. remplacer le panneau « Défense absolue de toucher aux fils électriques »,
2. tracer les bandes de rive,
3. Repeindre les lignes d'effet de feux.

- Commune :
 1. remplacer les panneaux de signalisation par des panneaux de classe 2 auto-réfléchissants,
 2. remplacer la balise J10 – 2 chevrons sur le chemin de Toulon,
 3. faire ajouter par les riverains une bande blanche et un panneau STOP aux sorties des chemins privés accueillant du public (ferme pépinière).
- Le CEREMA déconseille la mise en place d'une signalisation de sens prioritaire afin de ne pas induire pour les automobilistes l'idée d'un « droit de passer ».

▶ PN 29 commune du Cannet des Maures

La DDTM explique avoir constaté sur site que des PL empruntent le chemin des Roseraies et franchissent le PN, ce malgré l'interdiction aux plus de 3,5t mise en place.

La DDTM rappelle les actions décidées lors de la réunion du CDSSPN du 25/06/2018 :

- SNCF Réseau :
 - remplacer ou remettre en état le platelage dégradé,
 - assurer la rétro-réflexion des demi-barrières,
 - matérialiser la ligne d'effet de feux,
 - supprimer les glissières métalliques de sécurité,
 - remplacer les signaux d'arrêt R24 à lampes par des R24 à diodes,
 - faire un comptage routier.
- Commune :
 - limiter la vitesse de circulation à 30 km/h en amont du PN,
 - remplacer le panneau « Céder le passage » par un STOP.

9 avril 2019 : visite diagnostic campagne 2019 :

La DDTM constate le mauvais état du platelage et de la chaussée et que les travaux relevant de la compétence de SNCF Réseau n'ont pas été réalisés.

La commune rappelle que les discussions sont ouvertes avec SNCF Réseau depuis plusieurs années au sujet des travaux de réfection du platelage et de la chaussée.

SNCF Réseau précise que les travaux prévus en 2019 sont reportés à décembre 2020 pour la 1ère voie et janvier 2021 pour la seconde. Le remplacement du platelage sera intégré à ces travaux.

En conséquence, les actions à mener pour l'amélioration de la sécurité du PN 27 sont ainsi actualisées :

- SNCF Réseau :
 1. remplacer les grillages réglementaires de 1,10 m de haut aux abords du PN,
 2. remplacer ou remettre en état le platelage dégradé,
 3. assurer la rétro-réflexion des demi-barrières,
 4. matérialiser la ligne d'effet de feux,
 5. supprimer les glissières métalliques de sécurité,
 6. remplacer les signaux d'arrêt R24 à lampes par des R24 à diodes,
 7. faire un comptage routier,
 8. reprendre contact avec la commune pour le suivi de l'opération.

2.4 - Les diagnostics à réaliser en septembre 2019

La DDTM informe les membres du comité départemental que les diagnostics des PN suivants n'ont pas été effectués à la date de la tenue du comité et sont programmés pour le mois de septembre dans le cadre de la campagne 2019.

- ▶ PN 1 commune de La Crau
- ▶ PN 2 commune de La Crau
- ▶ PN 18 commune de La Farlède
- ▶ PN 19 commune de La Farlède
- ▶ PN 23 commune de Cuers
- ▶ PN 28 commune du Luc

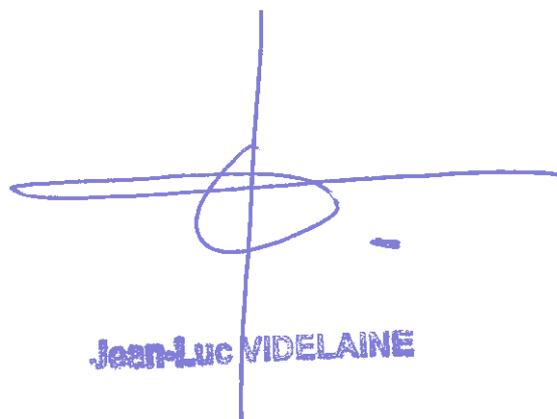
Conclusion

M. le directeur départemental adjoint des territoires et de la mer informe les membres du comité départemental qu'à compter du 1^{er} septembre 2019, la mission de suivi de la sécurité des PN sera assurée par le service Ingénierie de Crise, Sécurité, Transports de la DDTM, dirigé par M. Lionel BINON.

Le CEREMA interroge le comité sur le plan des itinéraires des transports scolaires franchissant des PN demandé par la ministre des transports pour fin 2018 aux préfets de région. Interrogée à ce sujet par M. le préfet, la DREAL avise le comité que le sujet sera abordé lors du prochain COPIL régional.

M. le préfet annonce que l'ordre du jour est épuisé.

La séance est levée à 16h30.



Jean-Luc VIDELAINE