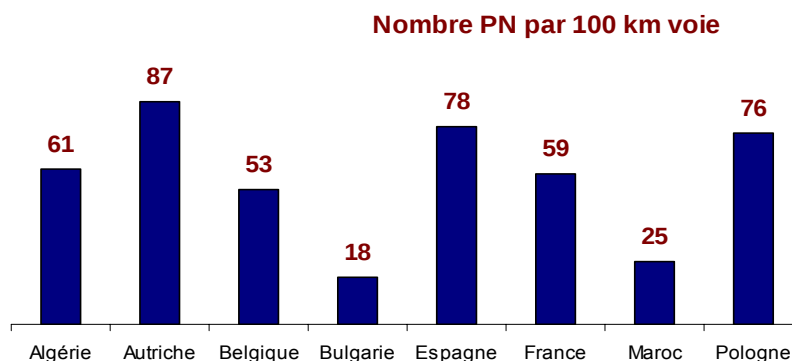


8EME CONGRES NATIONAL DES ROUTES IFRANE

PROJETS DE TRAITEMENT DES PASSAGES A NIVEAU SUR LE RESEAU ONCF

1- CONTEXTE ET JUSTIFICATIONS DU PROJET

Rappelons tout d'abord qu'un Passage à Niveau (PN) est établi pour la traversée des voies ferrées par une autre voie publique reconnue et qu'il existe deux types de PN : des PN gardés munis de barrières (1^{ère} catégorie) et des PN non gardés sans barrières (2^{ème} catégorie). Le réseau national compte 521 passages à niveau (contre 714 en 1986) dont 43 de 1^{ère} catégorie et 478 de 2^{ème} catégorie, avec la moyenne de 25 PN tous les 100 km de voie ferrée.

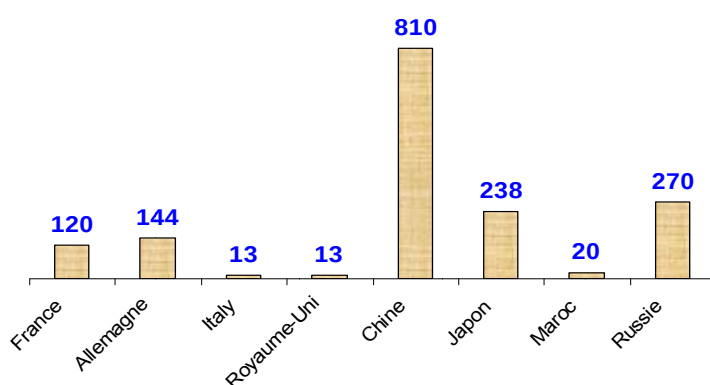


Selon la réglementation en vigueur, ces PN sont gérés par l'ONCF et le gestionnaire de la route : l'Office assure la signalisation de position et la viabilité du PN au droit des emprises

ferroviaires, alors que le gestionnaire de la route a pour charge la signalisation avancée et la viabilité en dehors des emprises en question.

De même, toutes les mesures et dispositions légales visant à garantir la sécurité aux passages à niveau sont basées sur le principe de **la priorité au train**. De ce fait, la sécurité des personnes franchissant les PN repose essentiellement sur leur vigilance personnelle (article 11 de l'arrêté du Ministère des Travaux Publics n°257-61).

Cependant, bien que d'importants efforts aient été consentis comme en témoigne la suppression à travers le réseau de 75 PN en l'espace de cinq ans (entre 2005 et 2009) à raison de 15 PN par an, il convient de noter que ces points d'intersection représentent encore une source de danger en matière de sécurité. Selon les statistiques, on dénombre 20 accidents ayant donné lieu à 1 mort et 5 blessés, chiffres qui auraient pu augmenter en l'absence d'une stratégie appropriée, déjà mise en œuvre pour combattre sérieusement un tel fléau.



En effet, l'augmentation des vitesses et de la densité du trafic, aussi bien sur les routes que sur les voies ferrées, fait que ces points singuliers sont sources de frais généraux importants et souvent d'accidents mortels.

Par ailleurs, il convient de souligner que ce dispositif sécuritaire devra être accompagné d'un effort particulier pour la sauvegarde du patrimoine ferroviaire via la clôture des emprises ferroviaires qui connaissent des intrusions à l'origine des accidents, mais aussi pour la protection des zones potentielles d'inondations causant des dégâts importants et impactant la disponibilité de l'infrastructure.



2- CONSISTANCE DU PROJET

Comme souligné précédemment, une importante atténuation du niveau d'accidents par rapport aux années antérieures a été bien constatée au niveau de ces points singuliers. Ceci est due notamment à la mise en œuvre du programme de sécurisation des passages, avec l'objectif de supprimer 50% des PN d'ici l'horizon 2025.

Voulant persévérer sur la même voie et en plus des automatismes programmés pour rehausser davantage le niveau de sécurité et de sûreté ferroviaire, l'ONCF accélère le rythme de suppression de PN et leur remplacement par des ouvrages d'art tout en s'appuyant sur deux principes fondamentaux, à savoir :

- Séparer le croisement d'un PN existant en construisant un ouvrage de franchissement : passage supérieur (pont route), passage inférieur (pont rail) ou par déviation routière ;
- Ne pas créer de nouveaux PN et toutes les lignes d'extension devront être conçues de manière à éviter cette infrastructure.

Concrètement, il est prévu au titre du programme d'investissement de l'Office pour la période 2010-2015 de procéder au remplacement de 10 PN par des ouvrages d'art, affichant ainsi les axes Settât-Fès et Nouaceur Jord ainsi que la ville de Casablanca sans PN.

Toujours dans un souci de sécurité et de sûreté, l'ONCF se projette la construction d'environ 30000 ml de murs de clôtures des emprises ferroviaires, la lutte contre les intrusions et la construction de 10 passerelles et passages souterrains dans les gares.

3- RETOMBÉES ATTENDUES

S'inscrivant dans la concrétisation de l'ambition de relever davantage le niveau de sécurité et de sûreté qui constituent des atouts indéniables du système ferroviaire, ce chantier a des avantages multiples dont cite plus particulièrement ce qui suit :

- Sécuriser la traversée ferroviaire des véhicules, piétons et deux roues grâce à la création de ponts rail et ponts route ;
- Améliorer la fluidité du trafic routier en supprimant la gêne occasionnée par le croisement avec la voie ferrée, ce qui ne manquera pas de faciliter davantage la mobilité des personnes et des biens au niveau de ces points singuliers qui constituaient auparavant une réelle source de gêne ;
- Economiser sur les charges d'entretien et renforcer la sécurité des circulations.

Pour la concrétisation de cet important programme, l'Office fera recours à plusieurs modalités qui diffèrent selon les situations : conventions de partenariats ONCF avec les gestionnaires des routes, régions, communes et divers départements ministériels pour le

cofinancement de ces projets se traduisant par des retombées significatives sur la collectivité.