ARRIVEE DCS
23 JUIN 2025

epsf établissement public de sécurité ferroviaire

A25-0011733

20/06/2025

Collectivité européenne d'Alsace
Arrivé le
24 JUIN 2025
Unité coordination STRASBOURG

	DGS	SG	CAB	DGAR	DGAS	DGAF	DGAA	DDG
principal						8		
Information	LD							

→ pour.

Collectivité européenne d'Alsace
Monsieur Frédéric BIERRY
Président
Hôtel d'Alsace
Place du Quartier Blanc
67964 STRASBOURG Cedex 9

Collectivité européenne d'Alsace
DRIM
26 JUIN 2025

Amiens, le 16 juin 2025

+ Copie : J.P. Nauer / R. Schellenberger AR 23/06

Réf. : A-GF-2025-06-019
Objet : Dossier de Présentation du Projet (DPP) relatif au projet PN 22 de Thann - Décision de l'EPSF

Affaire suivie par : Guillaume FARDEL (Direction des Autorisations - Division Infrastructures et Composants)
Numéro de dossier : 2025010738

Recommandé avec accusé de réception n° 2C 168 074 2322 5

Monsieur le président,

Vous m'avez transmis, pour décision, sous pli suivi reçu le 12 mars 2025, le Dossier de Présentation du Projet (DPP) référencé D25-0000069 relatif au projet cité en objet.

Par courrier du 17 mars 2025, référencé *A-GF-2025-03-017*, mes services ont accusé réception de votre dossier.

Conformément à l'article 201 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 *relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires*, à défaut de notification d'incomplétude par l'EPSF, le dossier est réputé complet au terme du délai d'un mois suivant sa réception, soit le 12 avril 2025.

Dans le cadre de l'instruction de ce dossier et au travers des échanges entre nos services respectifs, j'ai pris note que :

- le demandeur dans le cadre du présent dossier est la Communauté européenne d'Alsace ;
- le projet de sécurisation du passage à niveau (PN) n°22 de Thann prévoit :
  - la dénivellation de la route départementale (RD) 1066 par le biais de la construction d'une trémie routière passant sous la ligne ferroviaire 130000, au droit du PN 22, et la rue du Général de Gaulle pour permettre le passage du flux de transit ;
  - la conservation, l'adaptation et la réorientation du PN 22 pour permettre le passage du trafic local entre les quartiers Nord et le Sud de Thann, et le passage des transports exceptionnels ;
  - la suppression des PN 24 et 25, voisins du PN 22 ;
  - la création d'un passage souterrain pour les modes actifs en lieu et place du PN 25 ;
  - la réalisation d'aménagements permettant un passage sécurisé du PN21 situé au niveau de la rue Gay Lussac ;
- les principaux travaux ferroviaires envisagés à ce stade sont :
  - pour les PN 21 et PN 22 :
    - le déplacement d'équipements de passages à niveau (barrières, téléphones, feux, chambres de tirages…) impliquant la création de nouvelles fondations,
    - la pose d'équipements supplémentaires pour passer d'un PN de type SAL 2 à SAL 4 pour le PN 22 ;

60 rue de la Vallée
CS 11758
80017 Amiens Cedex 1
Tél. 33 (0)3 22 33 95 95
Fax 33 (0)3 22 33 95 99
epsf@securite-ferroviaire.fr

- la pose d'un nouveau platelage ainsi que l'adaptation de l'armement de la voie ;
  - l'ajout de bandes d'éveil podotactiles ;
  - la mise en compatibilité du nouvel ouvrage sous-terrain vis-à-vis des rails LRS au PN 22 ;
  - la modification des caténaires pour, en fonction de la compatibilité de l'armement et la zone encadrant l'emplacement du PN22 (ancien et nouveau), abaisser et rehausser la hauteur des fils de contact ;
  - l'adaptation éventuelle des circuits de voie pour le PN 22 ;

- Pour les PN 24 et PN 25 :

  - la dépose des équipements de passage à niveau (moteurs de barrières, barrières, feux, sonnerie, téléphone, guérite, système d'annonce et de réarmement) ;
  - la dépose du platelage et l'adaptation de l'armement de la voie ;
  - la mise en compatibilité du passage sous-terrain créé pour les modes actifs au droit du PN 25 vis-à-vis des rails LRS ;
  - la modification des caténaires pour, en fonction de la compatibilité de l'armement, abaisser la hauteur des fils de contact ;
  - l'adaptation éventuelle des circuits de voie pour le PN 25.

- le niveau de risque résiduel estimé après réalisation du projet est inférieur à celui actuellement mesuré pour la section de ligne 130 000 ainsi que pour chaque PN pris individuellement, respectant, dans le cadre d'un réaménagement de ligne, l'objectif du guide EPSF du maintien du niveau de risque entre la situation actuelle et la situation après réaménagement ;

- la mise en service est prévue pour septembre 2030 ;

- les sous-systèmes « Infrastructure »,« Energie », « Exploitation et gestion du trafic » et « Contrôle Commande signalisation » sont concernés par les travaux de réaménagement ;

- les risques naturels et technologiques ont été identifiés à ce stade du projet ;

- l'évaluation de la modification en application de l'article 4 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 conclut que la modification n'est pas significative ;

- l'examen de l'application des Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI) en vigueur a été réalisé ;

- les Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI) appliquées dans le cadre du projet sont :
  - le règlement (UE) n° 1299/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 modifié par le règlement d'exécution (UE) 2023/1694 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « infrastructure » du système ferroviaire dans l'Union européenne ;
  - le règlement (UE) n° 1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 modifié par le règlement d'exécution (UE) 2023/1694 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire dans l'Union européenne ;
  - le règlement (UE) n° 2023/1695 de la Commission du 10 août 2023 relatif à la spécification technique d'interopérabilité relatives au sous-système « contrôle-commande et signalisation » du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant le règlement (UE) 2016/919 ;
  - le règlement (UE) n° 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 relatif à la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE.

- les règles nationales applicables dans le cadre du projet ont été identifiées ;

Considérant :

1. l'impact des travaux envisagés sur le niveau global de sécurité du sous-système concerné ;

2. les spécifications techniques d'interopérabilité concernées par le projet ;

3. les plans de mise en œuvre des spécifications techniques d'interopérabilité établis par le ministre chargé des transports ;

4. les modifications apportées aux valeurs des paramètres sur la base desquels l'autorisation a déjà été accordée ;

et à l'issue de l'analyse du dossier, conformément à l'article 200 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 *relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires*, je considère qu'une nouvelle autorisation de mise en service n'est pas requise.

Enfin j'émets un avis favorable à la réalisation du projet de sécurisation du PN 22 sur la base des seuls éléments techniques transmis dans le cadre du Dossier de Présentation du Projet. La validation de votre analyse juridique quant à la faisabilité du projet en respect de l'article 55 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau, dont j'ai pris note, ne relève pas des compétences de l'EPSF mais de celles de la DGITM que je vous invite à solliciter à nouveau.

La présente décision peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa notification :

- d'un recours gracieux auprès du directeur général de l'EPSF ;

- d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif d'Amiens.

Veuillez agréer, Monsieur le président, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour le directeur général et par délégation,
Lionel ARNOLD
Directeur des Autorisations

Copie(s) :
- Madame Christine CORRAZE - Cheffe du bureau DTFFP/SFG2 - DGITM
- Monsieur Olivier BANCEL – Directeur général exécutif Projets, Maintenance et Exploitation – SNCF Réseau