

Arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau

NOR: EQUT9100264A

Version consolidée au 1^{er} juillet 2017

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer,

Vu le code de la route ;

Vu la loi du 15 juillet 1845 modifiée sur la police des chemins de fer ;

Vu la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, et notamment son article 9 ;

Vu le décret n° 730 du 22 mars 1942 modifié portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local, et notamment son article 15 ;

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière,

TITRE Ier : GÉNÉRALITÉS - PROCÉDURE DE CLASSEMENT.

Article 1

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

Les passages, désignés sous le terme de “passages à niveau”, établis pour permettre la traversée à niveau des voies ferrées par des véhicules automobiles, des cycles et motocycles, des piétons et des conducteurs d'animaux isolés ou en groupe, sont équipés, réglementés et classés conformément aux dispositions du présent arrêté. Celui-ci ne concerne pas les aménagements de la chaussée proprement dits.

Sont exclus du champ d'application du présent arrêté :

- les parties privées d'embranchements particuliers, les chemins de fer industriels ou miniers et, d'une manière générale, les traversées faisant l'objet d'une autorisation d'occupation temporaire de la voirie routière ;
- les lignes ou sections de lignes affectées exclusivement à la circulation des tramways ;
- les voies ferrées des ports maritimes et de navigation intérieure à l'exception des passages à niveau sur voiries des collectivités pour les ports figurant au décret n° 2017-674 du 28 avril 2017 fixant la liste des réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national.

Article 1er bis

Créé par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

Au sens du présent arrêté, on entend par :

- exploitant ferroviaire : une entreprise ferroviaire au sens du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, un exploitant tel que mentionné dans le décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés ou un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire ;
- gestionnaire d'infrastructure ferroviaire : le gestionnaire d'infrastructure au sens du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, exerçant sur le réseau ferré national et sur les réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celle du réseau ferré national.

Sur le réseau ferré national et sur les réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celle du réseau ferré national, les missions de l'exploitant ferroviaire prévues aux articles 3,5,9, à l'article 11, au troisième alinéa de l'article 12 et à l'article 24 sont assurées uniquement par le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire.

Article 2

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

Les passages à niveau sont classés individuellement, par arrêté préfectoral, dans l'une des quatre catégories suivantes et conformément aux annexes jointes au présent arrêté :

Entrent dans la 1^{re} catégorie les passages à niveau publics ouverts à la circulation de l'ensemble des usagers de la route. Ces passages à niveau sont munis de barrières ou de demi-barrières. Celles-ci peuvent être soit à fonctionnement automatique - dans ce cas la vitesse maximale des trains ne doit pas être supérieure à 160 km/h -, soit manœuvrées par des agents habilités par l'exploitant ferroviaire.

Toutefois peuvent être classés en 2^e catégorie les passages à niveau publics ouverts à la circulation de l'ensemble des usagers de la route répondant aux conditions énoncées aux articles 18 et 19 du présent arrêté. Ces passages à niveau sont dépourvus de barrières et ne peuvent être implantés que sur des lignes où la vitesse maximale des trains n'est pas supérieure à 140 km/h.

Les passages à niveau publics utilisables par les seuls piétons sont classés en 3^e catégorie.

Les passages à niveau privés, pour véhicules et piétons ou pour piétons seulement, et pour les conducteurs d'animaux isolés ou en groupe, sont classés en 4^e catégorie. Leur emprunt s'effectue sous la responsabilité des particuliers ou des personnes morales publiques ou privées nominativement désignés comme bénéficiaires du droit de passage.

Article 3 (différé)

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

L'arrêté préfectoral de classement visé à l'article 2 du présent arrêté fixe le niveau d'équipement du passage à niveau concerné.

Sans préjudice de l'autorisation délivrée au titre de la sécurité ferroviaire et de l'interdiction de créer un passage à niveau sur le réseau ferré national, toute création ou suppression de passage à niveau, ainsi que tout changement ou mise en place d'équipements, tels que définis aux articles 9 à 23 du présent arrêté, pour un passage à niveau existant, sont autorisées par un arrêté préfectoral.

L'exploitant ferroviaire informe de ses intentions la collectivité territoriale concernée, le gestionnaire de la voirie routière, puis adresse sa demande au préfet. Il joint à cette demande un dossier comportant tous les renseignements nécessaires.

Afin d'instruire cette demande, le préfet fait procéder aux consultations et, dans le cas d'une suppression, à une enquête publique. Il prend, dans un délai n'excédant pas trois mois à dater de la réception de la demande de l'exploitant ferroviaire, l'arrêté correspondant.

S'il n'est pas d'avis d'agréer la demande, il en avise l'exploitant ferroviaire et en réfère, au ministre chargé des transports. Celui-ci fait connaître au préfet sa décision. Si celle-ci implique l'intervention d'un arrêté préfectoral, le préfet prend un arrêté conforme à ladite décision.

Article 4

Les passages à niveau des 1^{re} et 2^e catégories sont équipés d'une signalisation routière, avancée et de position, conforme aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Article 5

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

Lorsque l'arrêté préfectoral a été pris, l'exploitant ferroviaire ne peut procéder à la suppression, à l'automatisation d'un passage à niveau, ou à la suppression des barrières et du gardiennage ou de l'équipement automatique d'un passage à niveau sans avoir au préalable et au minimum prévenu les usagers par des panneaux bien exposés à leur vue et placés de part et d'autre des voies ferrées, quinze jours au moins avant la suppression, la mise en service de l'équipement automatique ou la modification en cause. L'exploitant ferroviaire peut assurer l'information des usagers par tout moyen complémentaire qu'il estime nécessaire. Il veille également à la mise en place des panneaux routiers prévus par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Article 6

Lorsque la circulation routière est susceptible d'être interrompue fréquemment à un passage à niveau de 1^{re} ou de 2^e catégorie, pendant plus de dix minutes consécutives par des trains en stationnement ou en manœuvre, la durée maximale de l'interruption du passage est fixée par l'arrêté préfectoral de classement visé à l'article 2 précédent.

Article 6 bis

Créé par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

Aux passages à niveau de 1^{re} et 2^e catégorie situés en agglomération, le fonctionnement des sonneries peut être, sur demande expresse de l'autorité gestionnaire de la voirie routière concernée, soit atténué, soit supprimé.

Article 7

Le ministre chargé des transports peut accorder des dérogations aux dispositions du présent arrêté, sur demande motivée de l'exploitant ferroviaire et après avis du préfet. Toutefois, les dérogations aux dispositions des articles 11, 12, 14 et 23 du présent arrêté peuvent être accordées par le préfet.

Article 8

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

Le moment de circulation est le produit arithmétique du nombre moyen journalier, calculé sur l'année, des circulations ferroviaires par le nombre moyen journalier des circulations routières également calculé sur l'année.

En ce qui concerne les circulations routières, seuls doivent être pris en compte les véhicules à moteurs de plus de 50 centimètres cubes de cylindrée franchissant le passage à niveau durant la période de la journée où la ligne est ouverte à la circulation des trains.

En ce qui concerne les circulations ferroviaires, celles réalisées au moyen de véhicules non motorisés tels que ceux propulsés par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ces véhicules dénommés ci-après "cyclo-draisines" sont comptées pour une unité dans le calcul du moment de circulation.

En ce qui concerne les circulations ferroviaires touristiques, le moment de circulation est calculé sur la période réelle de circulation des trains touristiques.

TITRE II : PASSAGES À NIVEAU DE 1re CATÉGORIE

CHAPITRE Ier : Passages à niveau automatiques.

Article 9

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

Un passage à niveau automatique est équipé, au minimum, d'une sonnerie, ainsi que, pour chaque sens de la circulation routière, de :

- deux feux rouges clignotants implantés de part et d'autre de la chaussée ;
- une demi-barrière implantée à droite de la chaussée.

Le dispositif décrit à l'alinéa précédent peut être complété, dans certains cas particuliers, par deux demi-barrières supplémentaires implantées à gauche de la chaussée ; les quatre demi-barrières en position basse barrent alors toute la largeur de la chaussée, de part et d'autre du passage à niveau.

Un passage à niveau automatique peut notamment être équipé de quatre demi-barrières dans les cas particuliers suivants :

- passage à niveau situé à proximité d'un point d'arrêt où de nombreux trains s'arrêtent ;
- fermetures régulières et prolongées d'un passage à niveau sans passage immédiat de train ;
- passage à niveau situé à proximité d'un centre scolaire ou sportif.

Au plus tard au 1er janvier 2020, l'exploitant ferroviaire informe visuellement les usagers du caractère cassable de la barrière sur les passages à niveau à quatre demi-barrières.

Au plus tard au 1er janvier 2020, lorsqu'en raison de la configuration de la route la visibilité d'un feu rouge clignotant est limitée, un ou plusieurs feux rouges clignotants peuvent être ajoutés.

Article 10

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

La signalisation automatique lumineuse et sonore et l'abaissement des demi-barrières ne sont déclenchés qu'à l'approche d'un train, sauf pour les cyclo-draisines pour lesquelles la commande de la signalisation est faite à pied d'œuvre par un agent habilité par l'exploitant ferroviaire. Les opérations s'effectuent dans l'ordre suivant :

- les feux rouges clignotants s'allument vingt secondes, au moins, avant le passage du train ;
- les sonneries tintent dès l'allumage de ces feux et au minimum jusqu'à la fin de l'abaissement des demi-barrières ;
- quelques secondes après le début du clignotement des feux, les deux demi-barrières s'abaissent automatiquement.

Au cas où le passage à niveau est équipé de quatre demi-barrières, les deux demi-barrières implantées à gauche de la chaussée, dites " de sortie ", s'abaissent lorsque les demi-barrières implantées à droite de la chaussée, dites " d'entrée ", sont en position basse. Le délai d'annonce de vingt secondes est majoré en conséquence.

Le délai de fermeture d'un passage à niveau doit permettre aux catégories de véhicules routiers lourds mentionnés à l'article R. 323-6 du code de la route, déjà engagés alors qu'une annonce au passage à niveau se déclenche, d'avoir dégagé la barrière d'entrée du sens de circulation opposé avant que celle-ci ne s'abaisse.

A défaut, la catégorie de véhicule routier est interdite de passage. Cette interdiction est reflétée sur le terrain par une signalisation routière, avancée et de position, conforme aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Article 11

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

Dans toute la mesure du possible, les mécanismes doivent être implantés de façon à ne pas interrompre un cheminement piétonnier existant de part et d'autre du passage à niveau.

Si la chaussée de la route, tout en comportant deux voies de circulation, a une largeur inférieure à 6 mètres, les feux rouges clignotants et les mécanismes des demi-barrières automatiques sont implantés de façon à permettre de porter ultérieurement la largeur à cette dimension.

En cas d'impossibilité d'implantation à 6 mètres des feux rouges clignotants et des mécanismes des demi-barrières automatiques, l'exploitant ferroviaire informe visuellement les usagers de leur caractère cassable au plus tard au 1er janvier 2020.

Article 12

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

Les passages à niveau automatiques dont le moment de circulation est supérieur à 30 000 doivent être équipés de deux postes téléphoniques, installés à proximité immédiate et de part et d'autre des voies ferrées, signalés d'une façon apparente et comportant une notice d'emploi, indiquant, au plus tard au 1er janvier 2020, la procédure à suivre pour aviser les agents habilités par l'exploitant ferroviaire.

Ces téléphones d'alerte en cas d'urgence permettent aux usagers de la route d'aviser les agents habilités par l'exploitant ferroviaire de toute situation anormale sur les passages à niveau, notamment la présence d'obstacles sur les voies ferrées et des dérangements des installations automatiques.

A ces mêmes passages à niveau, un itinéraire de détournement est affiché à la vue du public, de part et d'autre des voies ferrées, pour le cas où une fermeture intempestive et prolongée des demi-barrières empêcherait la traversée du passage à niveau. Le choix de cet itinéraire et la présentation de son affichage sont fixés par le service ou l'autorité gestionnaire de la voie routière concernée, en accord avec l'exploitant ferroviaire.

Au plus tard au 1er janvier 2020, les passages à niveau automatiques dont le moment de circulation est inférieur à 30 000 sont équipés :

- soit de téléphones d'alerte en cas d'urgence dans les conditions prévues par le présent article ;

- soit de pancarte indiquant un numéro d'alerte en cas d'urgence à composer afin de prévenir l'exploitant ferroviaire de toute situation anormale sur le passage à niveau, notamment la présence d'obstacle sur les voies ferrées et les dérangements des installations automatiques. Ces pancartes sont installées à proximité immédiate et de part et d'autre des voies ferrées, signalées de façon apparente.

CHAPITRE II : Passages à niveau gardés.

Article 13

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

Un passage à niveau gardé est équipé, au minimum, de barrières, demi-barrières ou tout autre dispositif permettant de barrer la chaussée de part et d'autre des voies ferrées, manœuvrés par un agent habilité par l'exploitant ferroviaire.

Les barrières peuvent être complétées par des portillons, équilibrés à la fermeture et non fermés à clé. Ces portillons sont utilisés exclusivement par les piétons, à leurs risques et périls, sans surveillance spéciale par un agent habilité par l'exploitant ferroviaire.

Ces équipements peuvent en outre être complétés par un dispositif annonçant l'arrivée des trains à l'agent chargé de manœuvrer les barrières.

Article 14

On distingue deux régimes de gardiennage : le régime “ ouvert “ et le régime “ fermé “.

Un passage à niveau est gardé à régime ouvert lorsque les barrières ne sont abaissées qu'à l'approche d'un train. En régime fermé, la voie routière est barrée en permanence et les barrières ne sont ouvertes qu'à la demande des usagers de la route.

Pour l'application des dispositions ci-après, on distingue deux périodes, l'une de jour, l'autre de nuit. La période de jour est comprise entre six heures et vingt et une heures.

Durant chacune de ces deux périodes, un passage à niveau peut être gardé à régime ouvert si, au cours d'un intervalle d'une durée au moins égale à trois heures et compris à l'intérieur de la période considérée, le nombre moyen des véhicules routiers est supérieur à celui des circulations ferroviaires. Pendant la période de nuit, il ne peut être fait application de cette faculté de maintenir normalement ouvertes les barrières d'un passage à niveau que si la circulation routière comprend au moins deux véhicules par heure.

Toutefois, les arrêtés préfectoraux de classement visés à l'article 2 précédent peuvent spécifier que :

a) Les barrières sont maintenues normalement ouvertes et non gardées soit de jour, soit de nuit :

- sur les lignes à faible trafic, dans l'intervalle du passage des trains et jusqu'à cinq minutes au moins avant l'heure normale du passage de ceux-ci ;

- sur les lignes où le service est totalement suspendu ;

- sur les lignes où le service des trains de voyageurs est supprimé, le gardiennage n'étant alors assuré que pour les trains n'ayant pas l'obligation de marquer l'arrêt avant le franchissement des passages à niveau ;

- lorsque les trains ont l'obligation de marquer l'arrêt avant le franchissement du passage à niveau pour permettre à l'agent du train de fermer les barrières ;

b) Les barrières sont immobilisées dans la position de fermeture et non gardées pendant les périodes où la circulation routière est nulle.

Article 15

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

La manœuvre des barrières est assurée par un agent habilité par l'exploitant ferroviaire soit à pied d'œuvre, soit à distance sous réserve que les conditions locales le permettent.

Pour les passages à niveau gardés à régime ouvert, l'agent doit fermer les barrières :

- dès qu'il reçoit l'annonce de l'arrivée d'un train si le passage à niveau est équipé d'un tel dispositif ;

- ou, à défaut, cinq minutes avant l'heure normale du passage des trains dont la marche a été portée à sa connaissance.

Dans tous les cas, il est interdit à l'agent d'ouvrir les barrières :

- s'il est avisé de l'arrivée d'un train par le dispositif d'annonce ;
- ou, en l'absence d'un tel dispositif, sans s'assurer au préalable que les voies peuvent être traversées avant l'arrivée d'un train.

Si la manœuvre des barrières est faite à distance, un système de communication permettant d'annoncer la fermeture et, s'il y a lieu, de demander l'ouverture, doit être établi entre les usagers de la route et l'agent chargé de la manœuvre.

Article 16

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

Les conditions de service et de manœuvre des barrières des passages à niveau doivent être décrites dans la documentation appropriée par l'exploitant ferroviaire, conformément au décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire et au décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés, et approuvée par les autorités de contrôle compétentes.

TITRE III : PASSAGES À NIVEAU DE 2^e CATÉGORIE.

Article 17

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

A l'exception des cas particuliers mentionnés à l'article 20 ci-après, ces passages à niveau sont franchis sous l'entière responsabilité des usagers de la route, sans surveillance spéciale par un agent habilité par l'exploitant ferroviaire.

Leur équipement se compose au minimum de deux panneaux de type G 1, dits " croix de Saint-André ", implantés à droite de la chaussée, de part et d'autre des voies ferrées, éventuellement complétés par des signaux d'obligation d'arrêt Stop.

Pour les passages à niveau situés sur des lignes où circulent exclusivement des cyclo-draisines, les passages à niveau et leurs abords immédiats sont équipés de dispositifs de sécurité destinés à limiter le risque de collision avec les usagers de la route.

Article 18

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

Pour pouvoir être équipé du seul dispositif de la croix de Saint-André, un passage à niveau doit remplir les conditions fixées à l'annexe 1.

Article 19

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

Un passage à niveau qui ne remplit pas en totalité les conditions de l'article 18 peut être équipé du dispositif de croix de Saint-André complétées par des signaux d'obligation d'arrêt Stop aux conditions suivantes :

- a) Le moment de circulation ne dépasse pas 5 000 ;
- b) La circulation routière journalière est au plus égale à 100 véhicules en moyenne ;
- c) La condition de visibilité définie à l'annexe I est satisfaite.

Article 20

Les passages à niveau actuellement équipés pour chaque sens de la circulation routière de :

- deux feux rouges clignotants et une sonnerie qui se déclenchent automatiquement à l'approche d'un train, au moins 20 secondes avant son passage ;
- une croix de Saint-André,

peuvent être maintenus en l'état. Par dérogation aux dispositions de l'article 18, aucune condition de visibilité n'est alors exigée.

Article 21

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

Les passages à niveau situés sur des lignes sur lesquelles il n'y a plus de circulation ferroviaire ou circulées occasionnellement ou exclusivement par des trains de travaux ou des convois militaires et les passages à niveau situés sur des lignes où circulent exclusivement des cyclo-draisines sont classés en catégorie 2 bis.

Sauf pour les passages à niveau situés sur des lignes où circulent exclusivement des cyclo-draisines les équipements visés aux articles 9, 13 et 17, ainsi que la signalisation routière avancée et de position ne sont alors plus exigés. La dépose de l'ensemble de ces équipements intervient après la signature de l'arrêté préfectoral modificatif. Cet arrêté précise les mesures à prendre dans le cas où des circulations ferroviaires doivent exceptionnellement avoir lieu.

TITRE IV : PASSAGES À NIVEAU DE 3^e ET 4^e CATÉGORIE.

Article 22

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

Les passages à niveau de 3^e catégorie ne peuvent être utilisés que par les piétons, à leurs risques et périls, sans surveillance spéciale par un agent habilité par l'exploitant ferroviaire.

Dans le cas où ils sont équipés de portillons, ceux-ci sont équilibrés à la fermeture, ne sont pas fermés à clé et sont manœuvrés par les piétons.

Article 23

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

Les passages à niveau de 4e catégorie sont privés et ne sont astreints à aucune surveillance spéciale par un agent habilité par l'exploitant ferroviaire. Ils sont utilisés sous la responsabilité des particuliers ou des personnes morales publiques ou privées, auxquels, à leurs risques et périls, le droit d'utilisation de ces traversées est réservé dans les conditions prévues dans une convention signée avec l'exploitant ferroviaire.

Sur les lignes ouvertes au trafic voyageurs, ainsi que chaque fois que l'importance du trafic ferroviaire le justifie, ils doivent être munis d'une signalisation automatique, ou de barrières ou de portillons.

Dans le cas où ils sont munis de barrières manœuvrées à la main ou de portillons, ces équipements doivent être fermés à clé lorsqu'ils ne sont pas utilisés.

TITRE V : DIVERS - MESURES D'EXÉCUTION.

Article 24

Modifié par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

L'exploitant ferroviaire installe et entretient les équipements et la signalisation de position des passages à niveau publics, conformément aux dispositions du présent arrêté. Le gestionnaire de la voirie routière installe et entretient la signalisation avancée.

Article 25

L'arrêté du 12 décembre 1967 et celui du 8 février 1973, modifié par l'arrêté du 30 octobre 1988, sont abrogés.

Article 26

Le directeur des transports terrestres et les préfets sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des transports terrestres,

C. GRESSIER

ANNEXES

Annexe I

Créé par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

CRITÈRES DE CLASSEMENT ET ÉQUIPEMENT MINIMUM DES PASSAGES À NIVEAU DE 1RE ET 2E CATÉGORIE

F	M	R	C	V	L	Équipement minimum	Catégorie
Vitesse maximum des trains sur la section de ligne, exprimée en km/h, et n le nombre de voies ferrées	Moment de circulation en véhicules trains/J	Visibilité à 5 mètres du rail le plus proche (en mètres) (*)	Circulation routière journalière en véhicules/J	Vitesse routière maximale sur tronçon encadrant le PN (en km/h)	Visibilité à D : $0,01V^2+0,6V$ du rail le plus proche (en mètres)		
						Barrières manœuvrées à pied d'œuvre + ...	1 ^{ère} catégorie
≤ 160						SAL 2	
≤ 140	≤ 5000	R1 ≤ R ≥ 600 R2 (1)	≤ 100			Croix de Saint André plus « STOP »	2 ^{ème} catégorie
≤ 140	≤ 3000	R1 ≤ R ≥ 600 R2 (1)			L1 ≤ L L2 (2)	Croix de Saint André	
≤ 140	≤ 3000	R1 ≤ R ≥ 600 R2 (1)	≤ 10	≤ 30			

(1) $R1 = 0,8 F (n+5,6)^{1/2}$, où n est le nombre de voies ferrées franchies par la route, est la valeur retenue dans le cas général.

$R2 = (3,4 + 0,7 n) F$ est la valeur retenue dans le cas où le passage à niveau est notoirement emprunté par des convois exceptionnels de plus de 14m de long à une vitesse inférieure à 15 km/h ou par des troupeaux de plus de huit bovins ou cinquante bovins.

(2) $L1 = 0,28 F \frac{(V+100+n)}{15}$ correspond au cas où la vitesse de franchissement du passage à niveau est inférieure à 30 km/h.

$$L2 = 0,28 F \frac{(V+50)+0,5n}{15} \text{ correspond aux autres cas.}$$

(*) dans certains cas particuliers entre 3,5 et 5 mètres.

a) Le moment de circulation ne dépasse pas 3 000 ;

b) Pour un observateur placé sur l'axe de la voie routière en au moins un point situé entre 3,50 et 5 mètres du rail le plus proche, et de chaque côté de la ligne ferroviaire, un train doit être visible de part et d'autre du passage à niveau sur une distance R, exprimée en mètres, de :

$$R1 = 0,8 F (n + 5,6)^{1/2}$$

F représentant la vitesse maximum des trains sur la section de ligne, exprimée en kilomètre heure, et n le nombre de voies ferrées.

Si le passage est notoirement emprunté par des véhicules routiers de longueur supérieure à 14 m ne pouvant pas franchir le passage à niveau à une vitesse supérieure à 15 kilomètres/ heure ou par des troupeaux groupant plus de huit bovins ou plus de 50 ovins, cette distance est :

$$R2 = (3,4 + 0,7 n) F$$

Les distances R1 et R2 doivent être inférieures à 600 mètres.

c) Pour un observateur se déplaçant sur la route sur une distance D mesurée en mètres à partir du rail le plus proche, telle que $D = 0,01 V^2 + 0,60 V$, V représentant la vitesse routière sur le tronçon de route encadrant le passage à niveau exprimée en kilomètre heure, un train est visible, sans interruption notable, de part et d'autre du passage à niveau, sur une longueur L de voie ferrée exprimée en mètres de :

$$L1 = 0,28 F [(V + 100)/15 + n]$$

lorsque le passage à niveau constitue un point singulier de l'itinéraire routier nécessitant une vitesse de franchissement n'excédant pas 30 kilomètres heure.

Dans les autres cas, cette distance est :

$$L 2 = 0,28 F [(V + 50)/15 + 0,5 n]$$

d) Par exception, si la circulation routière journalière moyenne ne dépasse pas 10 véhicules et que la vitesse V définie ci-dessus est inférieure ou égale à 30 kilomètres heure, la condition de visibilité définie au paragraphe b est seule exigée.

Annexe II

Créé par Arrêté du 19 avril 2017 - art.

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL TYPE ET MODÈLE DE FICHE INDIVIDUELLE ANNEXÉE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfecture :

D

(EXPLOITANT FERROVIAIRE)

Ligne :

de..... à

ARRÊTÉ

Le préfet du département d.....

Vu l'arrêté ministériel du relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau ;

Vu les propositions de (exploitant ferroviaire)en date du.....;

Vu l'avis de (1),

Arrête :

Article 1^{er}

Le (s) passages (s) à niveau (PN) n° de la ligne de à
- est (sont) classé (s) conformément aux indications portées sur la (les) fiche (s) individuelle (s) ci-annexée (s) (2)
- est (sont) supprimé (s) (3)

Article 2

Le présent arrêté n'abrogera celui (ceux) en date du (des) en ce qui concerne le (les) PN n°..... et n'entrera en application :

- que lorsque sera mis en service :

..... (2)..... (4)

- qu'à la date effective de la suppression du (des) PN (3)

A, le

Le préfet

- (1) Service gestionnaire de la voirie routière concernée.
- (2) Mention à utiliser en cas de modification du classement, de l'équipement ou des conditions d'utilisation du PN.
- (3) Mention à utiliser en cas de suppression totale du PN.
- (4) Préciser : le nouvel équipement, le complément d'équipement, l'ouvrage de remplacement.

FICHE INDIVIDUELLE

DU PASSAGE À NIVEAU N°

ANNEXE À L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DU

Ligne :

de..... à.....

Département de

Commune :

Point kilométrique ferroviaire :

Désignation de la voie routière :

Catégorie du PN :

Dispositions particulières :

A, le

Le préfet

DOSSIER À SOUMETTRE PAR L'EXPLOITANT FERROVIAIRE

A l'appui de sa demande d'arrêté préfectoral mentionné à l'article 3 (suppression, automatisation, changement de catégorie...), l'exploitant ferroviaire doit joindre un dossier comportant notamment les renseignements suivants :

- exposé des motifs ;
- situation actuelle du passage à niveau (classement, équipement) ;
- modifications proposées ;
- caractéristiques de la voie routière et de l'environnement du passage à niveau ;
- caractéristiques des circulations routières et ferroviaires (vitesse, trafics, natures...) ;

- le moment de circulation et, en tant que de besoin, les distances de visibilité définies à l'annexe 1 ;
- une fiche individuelle rempli.

Il appartient au préfet d'instruire ce dossier et en particulier :

- de vérifier la conformité des propositions aux dispositions de l'arrêté ;
- de demander à l'exploitant ferroviaire tout renseignement ou document complémentaire qui vous apparaîtrait utile ;
- de procéder aux consultations et, le cas échéant, à l'enquête publique nécessaire.

Annexe III

Créé par Arrêté du 19 avril 2017 - art. 1

LISTE DES PRINCIPALES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES SUSCEPTIBLES DE FIGURER SUR LES FICHES INDIVIDUELLES ANNEXÉES AUX ARRÊTÉS PRÉFECTORAUX DE CLASSEMENT DES PASSAGES À NIVEAU

PASSAGES À NIVEAU DE PREMIÈRE ET DEUXIÈME CATÉGORIES

La vitesse routière est limitée à..... km/ h, côté gauche, à..... km/ h, côté droit entre le panneau B14 et le PN (des deux côtés de la voie ferrée).

Est muni de portiques de protection de type G3 (hauteur des fils de contact de la caténaire inférieure à 6 mètres).

La circulation routière ne peut être interceptée à ce PN voisin de la gare, pendant plus de minutes.

Aux passages à niveau situés en agglomération, le fonctionnement des sonneries peut être, sur demande expresse de l'autorité gestionnaire de la voirie routière concernée, soit atténué, soit supprimé.

I. - Passages à niveau de première catégorie

1. PN automatiques

Est muni d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par deux (ou quatre) demi-barrières à fonctionnement automatique, annonçant aux usagers de la route l'approche des trains.

Un poste téléphonique ou une pancarte indiquant un numéro d'alerte en cas d'urgence à la disposition des usagers de la route leur permet d'aviser les agents habilités par l'exploitant ferroviaire en cas d'incident ou de dérangement des installations du passage à niveau.

Un itinéraire de détournement pouvant être utilisé par les usagers de la route, en cas de dérangement des installations du passage à niveau, est affiché à la vue du public.

Le cycle de fonctionnement des feux de carrefour installés à proximité est coordonné avec celui de la signalisation automatique du passage à niveau.

2. PN gardés

Est interdit en permanence ; toutefois l'ouverture des barrières est accordée sur demande présentée heures à l'avance à..... (responsable de l'exploitant ferroviaire).

Est interdit de..... heures à..... heures :
- toute l'année ;
- de telle période à telle période.

Les barrières sont (peuvent être) manœuvrées à distance par

Est équipé de feux rouges clignotants dont l'allumage est commandé lors de la fermeture des barrières.

Est équipé de feux rouges clignotants de préavis de fermeture des barrières.

Un dispositif de communication permettant d'annoncer la fermeture et (ou) de demander l'ouverture des barrières est établi entre les usagers de la route et l'agent chargé de la manœuvre des barrières.

Les barrières sont complétées par des portillons utilisés exclusivement par les piétons, à leurs risques et périls, et sans surveillance spéciale par un agent habilité par l'exploitant ferroviaire.

La circulation routière est interrompue, pour le passage des trains, par un dispositif extensible barrant la chaussée.

3. Cas particuliers

Est muni d'une signalisation lumineuse et sonore complétée par deux (ou quatre) demi-barrières à fonctionnement automatique, commandée par un agent habilité par l'exploitant ferroviaire avant le passage des trains.

II. - Passages à niveau de deuxième catégorie

1. PN avec signalisation automatique lumineuse et sonore sans demi-barrière

Un signal de position à croix de Saint-André complété par une signalisation automatique lumineuse et sonore, annonçant aux usagers de la route l'approche d'un train, est installé à proximité immédiate de la traversée à niveau et de chaque côté de la voie ferrée.

2. PN sans barrière et non munis de signalisation automatique

Un signal de position à croix de Saint-André est installé à proximité immédiate de la traversée à niveau et de chaque côté de la voie ferrée.

Un signal de position à croix de Saint-André complété par un signal d'obligation d'arrêt Stop est installé à proximité immédiate de la traversée à niveau et de chaque côté de la voie ferrée.

3. Cas particuliers

Un signal de position à croix de Saint-André complété par des feux rouges clignotants est installé à proximité immédiate de la traversée à niveau et de chaque côté de la voie ferrée.

La circulation routière est réglée par l'allumage des feux rouges clignotants commandé par un agent habilité par l'exploitant ferroviaire avant le passage des trains.

La circulation routière est réglée par la présentation de la phase rouge d'une signalisation tricolore déclenchée par un agent habilité par l'exploitant ferroviaire avant le passage des trains.

La circulation routière est réglée par des signaux donnés à la main par un agent habilité par l'exploitant ferroviaire porteur d'un drapeau ou d'une lanterne.

III. - Passages à niveau de troisième catégorie

Est (n'est pas) muni de portillons.

Est muni de portillons et d'une signalisation lumineuse annonçant aux piétons l'approche des trains.

IV. - Passages à niveau de quatrième catégorie

Concessionnaire du passage à niveau :

Est (n'est pas) muni de barrières fermées à clé et manœuvrées par le concessionnaire ou ses préposés.

Est (n'est pas) muni de portillons fermés à clé et manœuvrés par le concessionnaire ou ses préposés.

Est muni d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par deux (ou quatre) demi-barrières à fonctionnement automatique annonçant aux utilisateurs de la traversée à niveau l'approche des trains.