

Arrêté du 18 mars 1991
relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.
J.O. du 14 avril 1991

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,

ARRETE :
TITRE I

Généralités - Procédure de classement

Art. 1er. - Objet du présent arrêté - Champ d'application.

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 du bétail, 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 tramways urbains,
- les voies ferrées des ports maritimes et de navigation intérieure.

Art. 2. - Classement des passages à niveau.

Les passages à niveau sont classés individuellement, par arrêté préfectoral, dans l'une des quatre catégories suivantes.

Entrent dans la première 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 maximum des trains ne doit pas être supérieure à 160 km/h- soit manœuvrées par des agents du chemin de fer.

Toutefois peuvent être classés en deuxième 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 peuvent être implantés que sur des lignes où la vitesse maximum des trains n'est pas supérieure à 140 km/h.

Les passages à niveau publics utilisables par les seuls piétons sont classés en troisième catégorie.

Les passages à niveau privés, pour voitures et piétons ou pour piétons seulement, sont classés en quatrième 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.

Art. 3. - Arrêtés préfectoraux.

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

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 22 du présent arrêté, pour un passage à niveau existant, sont autorisées par un arrêté préfectoral.

L'exploitant du chemin de fer informe de ses intentions l'autorité ou le service gestionnaire de la voie routière concernée 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, l'arrêté correspondant.

S'il n'est pas d'avis d'agréer la demande, il en avise l'exploitant 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.

Art. 4. - Signalisation routière.

Les passages à niveau des première et deuxième catégories sont équipés d'une signalisation routière, avancée et de position, conforme aux dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Art. 5. - Modification des équipements - Avis au public.

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 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. Il veille également à la mise en place des panneaux routiers prévus par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Art. 6. - Interruptions de longue durée.

Lorsque la circulation routière est susceptible d'être interrompue fréquemment à un passage à niveau de première ou de deuxième catégorie, pendant plus de 10 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.

Art. 7. - Dérogations.

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.

Art. 8. - Moment de circulation.

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 moteur de plus de 50 centimètres cubes de cylindrée franchissant le passage à niveau durant la période la journée où la ligne est ouverte à la circulation des trains.

TITRE II

Passages à niveau de première catégorie

Chapitre I

Passages à niveau automatiques

Art. 9. - Nature des équipements.

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

Art. 10. - Fonctionnement.

La signalisation automatique lumineuse et sonore et l'abaissement des demi-barrières ne sont déclenchés qu'à l'approche d'un train. Les opérations s'effectuent dans l'ordre suivant :

- les feux rouges clignotants s'allument 20 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 20 secondes est majoré en conséquence.

Art. 11. - Implantation des mécanismes.

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 clignotants et les mécanismes des demi-barrières automatiques sont implantés de façon à permettre de porter ultérieurement la largeur à cette dimension.

Art. 12. - Téléphone - Itinéraire de détournement.

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.

Ces téléphones permettent aux usagers de la route d'aviser les agents du chemin de fer 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 la 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.

Chapitre II *Passages à niveau gardés*

Art. 13. - Nature des équipements.

Un passages 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 du chemin de fer.

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 du chemin de fer.

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

Art. 14. - Régime de gardiennage.

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.

Art. 15. - Manœuvre des barrières.

La manœuvre des barrières est assurée par un agent spécial ou par un agent chargé d'un autre service, 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, 5 minutes avant l'heure normale du passage d'un train 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.

Art. 16. - Consignes.

Les conditions de service et de manœuvre des barrières des passages à niveau doivent faire l'objet :

- d'un règlement général de sécurité établi par l'exploitant et approuvé par le Ministre chargé des Transports,
- d'une consigne établie par l'exploitant ferroviaire, propre à chaque passage à niveau.

TITRE III

Passages à niveau de deuxième catégorie

Art. 17. - Conditions de franchissement - Nature des équipements.

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 du chemin de fer.

Leur équipement se compose au minimum, de deux panneaux de type G1 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 ».

Art. 18. - Croix de Saint-André seules.

Pour pouvoir être équipé de ce seul dispositif, un passage à niveau doit remplir les conditions ci-après :

- 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 de chemin de fer, 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 km/h, et n le nombre de voies ferrées.

Si le passage à niveau 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 km/h ou par des troupeaux groupant plus de 8 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 km/h, 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 km/h.

Dans les autres cas, cette distance est :

$$L2 = 0,28 F [(V + 50)/15 + 0,5 n]$$

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 km/h, la condition de visibilité définie au paragraphe b est seule exigée.

Art. 19. - Croix de Saint-André complétées par des signaux d'obligation d'arrêt « Stop ».

Un passage à niveau qui ne remplit pas en totalité les conditions de l'article 18 peut être équipé de ce dispositif aux conditions suivantes :

- a) le moment de circulation routière 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 au paragraphe 18b est satisfaite.

Art. 20.

- Passages à niveau équipés d'une signalisation automatique lumineuse et sonore, sans demi-barrière.

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.

Art. 21. - Passages à niveau situés sur lignes fermées au trafic commercial. Catégorie 2bis.

Les passages à niveau situés sur des lignes fermées au trafic commercial sont classés en catégorie 2bis.

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 également les mesures à prendre dans le cas où des circulations ferroviaires doivent exceptionnellement avoir lieu.

TITRE IV

Passages à niveau de troisième et quatrième catégories

Art. 22. - Passages à niveau de troisième catégorie.

Ces passages à niveau ne peuvent être utilisés que par les piétons, à leurs risques et périls, sans surveillance spéciale par un agent du chemin de fer.

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.

Art. 23. - Passages à niveau de quatrième catégorie.

Ces passages à niveau sont privés et ne sont astreints à aucune surveillance spéciale par un agent du chemin de fer. 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, 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

Art. 24. - Responsabilité de l'exploitant ferroviaire.

L'exploitant ferroviaire équipe les passages à niveau publics conformément aux dispositions du présent arrêté ; il assure l'entretien et veille au bon fonctionnement de ces équipements.

Art. 25. - Textes abrogés.

Les arrêtés du 12 décembre 1967, du 8 février 1973 modifié par l'arrêté du 30 octobre 1985 sont abrogés.

Art. 26. - Mesures d'exécution.

Le Directeur des Transports Terrestres et les Préfets assurent, chacun en ce qui le concerne, 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,

signé : Claude GRESSIER