

Je vous demande, en particulier, de veiller à ce que toute opportunité, telle que la construction d'une déviation routière ou la réalisation d'un remembrement, puisse être l'occasion d'une opération de suppression de passage à niveau, une participation financière de l'exploitant ferroviaire pouvant alors être envisagée, dans la limite des avantages que celui-ci retire de cette suppression.

#### Création de passage à niveau

Il ressort bien évidemment de ce qui est exposé ci-dessus que la création de nouveaux passages à niveau doit être évitée, qu'il s'agisse de la construction de voies ferrées ou de voies routières.

Toutefois, la réalisation d'un passage à niveau peut exceptionnellement être acceptée si la voie ferrée en cause est à trafic lent et faible, et parcourue uniquement par des trains de marchandises.

### DEUXIÈME PARTIE

#### COMMENTAIRES DES DISPOSITIONS DE L'ARRÊTÉ

##### Article 1<sup>er</sup>

L'arrêté n'est plus uniquement applicable aux passages à niveau de la SNCF. Vous voudrez bien vérifier que l'équipement des passages à niveau des chemins de fer touristiques ou des voies ferrées appartenant à des collectivités territoriales situées sur le territoire de votre département est conforme aux dispositions, dudit arrêté.

##### Article 2

Vous trouverez en annexe I à la présente circulaire un tableau récapitulatif des critères de classement et d'équipement minimum des passages à niveau publics pour voitures.

##### Article 3

a) Dossier à soumettre par l'exploitant ferroviaire.

À l'appui de sa demande (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 routière et ferroviaire (vitesses, trafics, natures...);
  - le moment de circulation et, en tant que de besoin, les distances de visibilité définies à l'article 18 de l'arrêté ;
  - une fiche individuelle remplie (voir annexe II) ;
- Il vous appartient 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.

b) Arrêté préfectoral.

Vous trouverez, en annexe II à la présente circulaire, un arrêté-type auquel vous voudrez bien désormais vous conformer. La fiche individuelle attachée à chaque arrêté est à remplir par l'exploitant ferroviaire.

En annexe III sont répertoriées, à titre d'information, les principales dispositions particulières susceptibles de figurer sur ces fiches individuelles.

La régularisation des arrêtés préfectoraux pris en application des dispositions des arrêtés des 12 décembre 1967 et 8 février 1973, modifié, pourra n'intervenir que progressivement, eu égard à l'importance de la tâche administrative qu'elle représente.

c) Suppression de passage à niveau.

Aucun passage à niveau public ne peut être supprimé sans enquête publique préalable. Pour les projets de suppression ne faisant pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique, il vous appartient de faire procéder à une enquête « de commodo et incommodo » dans les conditions prévues par la circulaire du 20 août 1825 du ministre de l'intérieur, dont les dispositions vous ont été récemment rappelées par ce ministre. La circulaire n° 71-121 du 21 octobre 1971 du ministre chargé des transports précise la réglementation relative aux arrêtés préfectoraux d'ouverture de l'enquête.

463

Non parue au *Journal officiel*

158-0

#### MINIÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER

Direction des transports terrestres

**Circulaire n° 81-21 du 18 mars 1991 relative au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau**

NOR : EQU79110036C

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer à Madame et Messieurs les préfets.

### PREMIÈRE PARTIE

#### GÉNÉRALITÉS

Objet du nouvel arrêté

L'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau remplace les arrêtés du 12 décembre 1967 relatif à la réglementation des passages à niveau de la SNCF, et du 8 février 1973, modifié par l'arrêté du 30 octobre 1985, relatif à l'équipement des passages à niveau.

#### Concertation

J'appelle votre attention sur l'importance du problème posé par ces installations. Je souhaite que la concertation entre les services ou autorités gestionnaires de la voirie routière et les exploitants ferroviaires soit poursuivie, voire renforcée si nécessaire.

En particulier, vous voudrez bien veiller à ce que l'équipement des passages à niveau prenne en compte les modifications de l'environnement ou de la fréquentation résultant de réalisations telles que la construction ou l'extension d'une zone industrielle, d'un lotissement, d'un bâtiment scolaire, d'un centre commercial, d'un terrain de camping.

De même, dans le cas de la création d'une voie routière nouvelle, de l'aménagement d'un carrefour routier ou de la réalisation de tous travaux à proximité d'un passage à niveau, il est nécessaire de recueillir l'avis de l'exploitant ferroviaire. Ainsi, les mesures propres à maintenir la sécurité pourront-elles être étudiées et mises en œuvre dans les meilleures conditions.

#### Suppression de passage à niveau

Tout passage à niveau demeure, quel que soit son équipement, une source de contraintes. C'est pourquoi la SNCF, en accord avec les pouvoirs publics, consacre chaque année des sommes importantes au remplacement de ces installations par des aménagements routiers. Ces opérations sont menées en concertation avec les services ou autorités gestionnaires des voies routières concernées qui, généralement, y participent financièrement.

Je vous demande, en outre, de veiller à ce que l'annonce de l'ouverture d'une telle enquête soit également affichée à proximité du passage à niveau.

#### Article 5

Les moyens d'information du public rappelés dans cet article constituent un minimum. Il vous appartient de demander à l'exploitant ferroviaire de prendre à ses frais toute mesure complémentaire que vous jugerez utile, telle que :

- en cas d'automatisation, séances d'information dans les écoles à l'attention des élèves et des parents qui le souhaitent ;
- parution d'avis dans la presse locale ;
- actions auprès des journalistes et des médias.

#### Article 9

a) Passages à niveau automatiques équipés de quatre demi-barrières.

Il convient de limiter l'implantation de ce type d'installations, car elles présentent le risque non négligeable « d'enfermer » des automobilistes sur le passage à niveau.

Un tel équipement peut toutefois s'avérer nécessaire, notamment dans les cas suivants :

- passage à niveau situé à proximité d'une gare où de nombreux trains s'arrêtent ;
- fermetures régulières et prolongées des passages à niveau sans passage immédiat de train ;
- passages à niveau situés à proximité d'un centre scolaire.

Dans les deux premiers cas, l'objet est d'éviter que des automobilistes tentent de passer en chicane. Dans le troisième, il s'agit d'améliorer la sécurité des piétons en barrant physiquement le trottoir de gauche.

b) Sonneries.

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

c) Conditions d'implantation.

L'implantation des équipements décrits dans cet article doit faire l'objet d'une étude menée conjointement par l'exploitant ferroviaire et le service ou l'autorité gestionnaire de la voie routière concernée, au cours de laquelle sont déterminées les dispositions techniques complémentaires que peuvent éventuellement nécessiter les particularités du site, telles que : proximité d'un carrefour routier, circulation routière à sens unique, piste cyclable, trottoir, matérialisation des sens de circulation routière, passage à niveau situé dans un virage ou emprunté notoirement par des transports exceptionnels, etc.

En particulier, dans le cas où un carrefour routier est situé à proximité du passage à niveau, l'exploitant ferroviaire et l'autorité ou le service gestionnaire de la voie routière concernée doivent se concerter afin de prendre les mesures appropriées pour éviter le stationnement des véhicules routiers sur le passage à niveau.

#### Article 13

La notion de passage à niveau de 3<sup>e</sup> catégorie accolé à un passage à niveau gardé disparaît.

#### Article 18 c

On entend par vitesse routière soit la vitesse praticable sur le passage à niveau eu égard aux caractéristiques de la voie routière (chemin de terre), soit la vitesse réglementaire telle qu'elle résulte de la signalisation routière.

#### Article 20

Les passages à niveau équipés d'une signalisation automatique lumineuse et sonore, sans demi-barrière (SAL/O) décrits dans cet article sont en faible nombre. Il n'en demeure plus que 90, environ, sur le réseau de la S.N.C.F.

Par ailleurs, à certains autres passages à niveau de 2<sup>e</sup> catégorie situés sur des lignes à trafic lent et faible :

1) L'équipement peut être constitué par des croix de Saint-André complétées par des feux rouges clignotants commandés, à pied d'œuvre ou à distance, par un agent du chemin de fer avant le passage du train.

Lorsque, exceptionnellement, l'environnement routier le nécessite, les feux rouges clignotants visés ci-dessus peuvent être remplacés par des feux tricolores dont la phase rouge est déclenchée, à pied d'œuvre ou à distance, par un agent du chemin de fer avant le passage du train. Dans ce dernier cas, il n'y a pas lieu d'installer de croix de Saint-André.

2) La circulation routière peut être réglée par un agent du chemin de fer présentant aux usagers de la route, avant le passage du train, un drapeau ou une lanterne ; dans ce cas, le passage à niveau n'a pas à être équipé de croix de Saint-André.

Dans les cas visés en 1 et 2 ci-dessus, les conditions de visibilité énoncées à l'article 18 ne sont pas exigées.

#### Article 21

Dans ces cas particuliers, la dépose de tout ou partie des équipements est justifiée par le fait que la section de voie ferrée franchie, sans être officiellement fermée à l'exploitation, ne doit normalement plus connaître de passages de trains.

Une telle hypothèse n'est toutefois pas à exclure totalement ; c'est pourquoi il convient de préciser les mesures de sécurité à prendre dans ces cas exceptionnels.

En particulier, un agent du chemin de fer doit assurer la protection nécessaire pour permettre l'interruption de la circulation routière pendant le passage des trains.

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

### ANNEXE I

#### Critères de classement et équipement minimum des passages à niveau de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> catégories

F : VITESSE maximum trains (km/h)	M : MOMENT de circulation en véhicules trains/jour	R : VISIBILITÉ à 5 mètres du rail le plus proche (en mètres)	C : CIRCULATION routière journalière (en véhic./j)	V : VITESSE routière maximale sur tronçon encadrant le P.N. (en km/h)	L : VISIBILITÉ à D : 0,01 v <sup>2</sup> + 0,6 v du rail le plus proche (en mètres)	EQUIPEMENT minimum	CATÉGORIE
						Barrières manœuvrées à pied d'œuvre + ...	1 <sup>re</sup> catégorie
< 160						SAL 2	
< 140	< 5 000	R1 < R ≤ 600 (1) R2	< 100			Croix de Saint-André plus « STOP »	2 <sup>e</sup> catégorie
< 140	< 3 000	R1 < R ≤ 600 (1) R2			L1 ≤ L (2) L2	Croix de Saint-André	
< 140	< 3 000	R1 < R ≤ 600 (1) R2	≤ 10	≤ 30			

(1)  $R1 = 0,8 F \sqrt{n + 5,6}$ , 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 14 m de long à une vitesse inférieure à 15 km/h ou par des troupeaux de plus de huit bovins ou cinquante ovins.

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

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

## ANNEXE II

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 pas-  
sages à niveau ;Vu les propositions de (exploitant ferroviaire) .....  
en date du .....

Vu l'avis de ..... (1),

Arrête :

Article 1<sup>er</sup>Le(s) passage(s) à niveau (P.N.) n°(s) ..... 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) P.N. n°(s) ..... et n'entrera en application : que lorsque sera mis en service .....

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

 qu'à la date effective de la suppression du (des) P.N. (3).

A ....., le .....

Le préfet.

(1) Service gestionnaire de la voie routière concernée.

(2) Mention à utiliser en cas de modification du classement, de l'équipe-  
ment ou des conditions d'utilisation du P.N.

(3) Mention à utiliser en cas de suppression totale du P.N.

(4) Préciser : le nouvel équipement, le complément d'équipement, l'ou-  
vrage de remplacement.

FICHE INDIVIDUELLE DU PASSAGE A NIVEAU N° .....

ANNEXÉE A L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DU .....

Ligne de .....

à .....

Département de .....

Commune : .....

Point kilométrique ferroviaire : .....

Désignation de la voie routière : .....

Catégorie du P.N. : .....

Dispositions particulières : .....

A ....., le .....

Le préfet.

## ANNEXE III

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 entre le panneau B 14 et  
le PN :

- côté gauche, côté droit ;
- des deux côtés de la voie ferrée.

Est muni de portiques de protection de type G 3 (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 de ....., pendant plus de ..... minutes.

## 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 à la disposition des usagers de la route leur permet d'aviser les agents du chemin de fer 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.

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

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 du chemin de fer.

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 du chemin de fer avant le passage des trains.

## II. - Passage à niveau de deuxième catégorie

### 1° PN avec signalisation automatique lumineuse et sonore sans demi-barrières.

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 barrières 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 « 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 du chemin de fer 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 du chemin de fer avant le passage des trains.

La circulation routière est réglée par des signaux donnés à la main par un agent du chemin de fer porteur d'un drapeau ou d'une lanterne.

## PASSAGE 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.

## 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.