

Sécurité des passages à niveau sur voirie communale et intercommunale

Ce que les maires et les présidents d'intercommunalité doivent savoir...

Note aux services techniques

Résumé

La France compte plus de 15 000 passages à niveau dont plus des deux tiers sont situés sur la voirie communale ou intercommunale, si le transfert de compétence voirie a été opéré vers la commune ou l'intercommunalité. Les gestionnaires routiers les plus concernés par la problématique de la sécurité aux passages à niveau sont donc les maires ou les présidents d'intercommunalité concernés.

En 2014, on dénombre 100 collisions, 25 tués et 17 blessés graves. Ce document a vocation à synthétiser les informations utiles aux services techniques communaux pour leur contribution à la démarche de prévention des accidents voulue par l'instruction du Gouvernement du 1^{er} juillet 2014, en rappelant :

- *les grands principes réglementaires liés à la signalisation et à l'équipement spécifique des passages à niveau ;*
- *les actions que les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) peuvent mener, à leur niveau, pour anticiper les situations à risque.*

1. Généralités sur les passages à niveau (PN)

Définition

Un passage à niveau (PN) est le croisement, à la même hauteur, de deux infrastructures : la route et la voie ferrée.

La priorité absolue est reconnue au chemin de fer par le code de la route (article R. 422-3), ce qui constitue le principe fondamental sur lequel repose la sécurité des passages à niveau. La signalisation routière et les équipements prescrits par la réglementation spécifique aux passages à niveau ont pour fonction essentielle de rappeler cette règle aux usagers de la route.

Le croisement à niveau d'une ligne du réseau ferré national par une voie de communication publique nouvelle est interdit par le décret 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et statuts de SNCF Réseau.

Domaine routier et domaine ferroviaire

Un passage à niveau est le croisement de deux domaines distincts : le domaine routier et le domaine ferroviaire.

Le Code de la Voirie routière précise que « le domaine public routier comprend l'ensemble des biens du domaine public de l'État, des départements et des communes affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées ».

Le Code général de la propriété des personnes publiques précise quant à lui la consistance du domaine ferroviaire : voies ferrées, ouvrages servant à la protection et à la conservation des voies, bâtiments affectés à la réception et aux transports des voyageurs et marchandises...

En pratique, sur un passage à niveau, la limite entre le domaine routier et le domaine ferroviaire n'est pas toujours évidente. On prend, par défaut, le prolongement des barrières, des feux R24 ou de la signalisation de position.

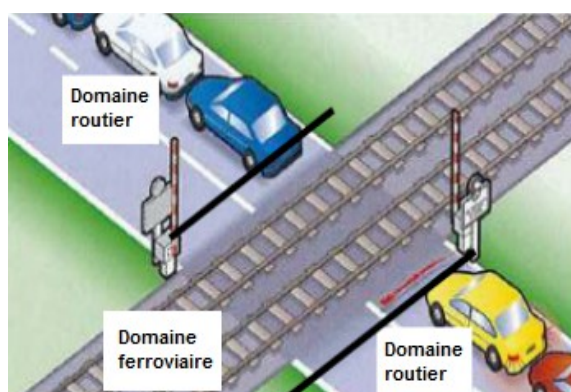


Figure 1: Limite entre les domaines routier et ferroviaire

Pour aller plus loin :

- **Code de la Voirie Routière** : articles : L. 111-1, L. 113-2, L. 114-1 à L. 114-4 ;
- **Code des Transports** : articles L. 2231-1 ;
- **Code général de la propriété des personnes publiques** : articles L. 2111-14 et L. 2111-15.

Signalisation routière réglementaire aux passages à niveau

La signalisation routière aux passages à niveau doit être conforme à l'**arrêté du 24 novembre 1967, modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes**, et à l'**Instruction Interministérielle sur la signalisation routière (IISR) modifiée**, notamment la deuxième partie qui précise l'équipement des PN.

Elle doit être visible à tout instant, de jour comme de nuit, et composée de :

- la signalisation « **avancée** », dont l'entretien est à la charge du gestionnaire routier (donc de la commune si le PN est situé en agglomération) ;
- la signalisation « **de position** », dont l'entretien est à la charge du gestionnaire ferroviaire. Toutefois, si le gestionnaire routier constate une anomalie concernant la signalisation de position, il doit alerter le plus rapidement possible l'exploitant ferroviaire.

Dans le cas de passages à niveau dont la visibilité n'est pas optimale, on peut mettre en œuvre la signalisation dynamique décrite à l'article 174 de l'IISR.

Pour aller plus loin :

- *Arrêté du 18 mars 1991 modifié, sur le classement, la réglementation et l'équipement des passages à niveau*
- *Code de la Route : article L. 411-6 ;*
- *Arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes : article 3 ;*
- *Instruction interministérielle sur la signalisation routière modifiée : 2^{ème} partie, article 34, 34-1, 34-2, 35, 35-1, 36, 37, 7^{ème} partie, article 117-4, 9^{ème} partie, article 174.*



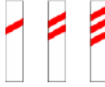




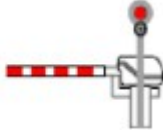



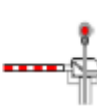










	Signalisation avancée	Signalisation de position
Passage à niveau avec barrière ou demi-barrière <i>Exemple : SAL 2</i> 	1) à fonctionnement manuel	
	 +  A7 Balises J10	 Barrière
	2) à fonctionnement automatique	
	 +  A7 + M9z Balises J10	  R24 Signal G2
3) si ligne électrifiée dont le fil de contact est à moins de 6 m au-dessus de la chaussée		
	 +  A7 + M9b + B12 Balises J10	 +  Portique G3 + B12 Signal G2 + XK3
Passage à niveau sans barrière <i>Exemple : avec STOP</i> 	1) avec R24 (feu rouge clignotant)	
	 +  A8 + M9z Balises J10	 G1 bis / G1a bis / G1b bis / G1c bis
	2) avec STOP	
	 +  A8 + M5 Balises J10	 G1 + AB4
3) sans STOP		
	 +  A8 Balises J10	 G1 / G1a / G1b / G1c

Tableau 1 : Signalisation avancée et signalisation de position pour les passages à niveau avec ou sans barrière

Classement administratif des passages à niveau

L'arrêté ministériel du 18 mars 1991, modifié, relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau impose un classement administratif des PN en quatre catégories.

PN de catégorie 1 (PN avec barrières)

Il s'agit des PN ouverts à tous les usagers de la route et munis de barrières ou demi-barrières. Ces PN sont automatiques (SAL : signalisation automatique lumineuse) ou manuels (fermeture actionnée par un agent SNCF), dit PN gardés.



Figure 2 : PN gardé



Figure 3 : PN muni d'une SAL avec barrières

PN de catégorie 2 (PN sans barrière)

Il s'agit des PN publics ouverts à tous les usagers de la route, mais dépourvus de barrières ou de demi-barrières. Ces PN avec croix de Saint-André peuvent être munis ou non d'un panneau STOP ou plus rarement de feux R24 (feu clignotant rouge) (SAL 0).



Figure 4 : PN avec une croix de Saint-André, un STOP et sans barrière



Figure 5 : PN avec une croix de Saint-André, sans STOP et sans barrière

PN de catégorie 3 (PN piétons)

Il s'agit des PN publics réservés aux piétons. Ces derniers peuvent être équipés ou non de portillons à fermeture gravitaire.



Figure 6 : PN piéton avec portillon

PN de catégorie 4 (PN privés)

Il s'agit des PN privés, qu'ils soient pour voiture ou pour piéton et doivent rester fermés après chaque passage. Ils ne concernent pas le réseau routier.



Figure 7 : PN privé

A propos des balises J10 :

- Les balises J10 ne sont pas obligatoires pour les PN situés en agglomération (IISR, 1^{re} partie, art 9-2) ;

A propos des distances d'implantation des panneaux A7 ou A8 :

- Hors agglomération : entre 100 et 200 m (150 m pour une vitesse limite réglementaire de 90 km/h) ;
- En agglomération : entre 0 et 50 m ;
- les panneaux A7 et A8 doivent être implantés sur toutes les voies qui convergent au PN et toutes les voies secondaires débouchant à moins de 50 m du PN.

A propos des éventuelles prescriptions de vitesse en amont du PN :

- une limitation de vitesse ponctuelle peut être mise en place au niveau d'un PN. Dans ce cas, elle doit être implantée à partir du signal avancé (le B14 est alors fixé sur le même support que le panneau A7 ou A8) (IISR, partie 2, art 31-1 et suivants).

A propos du marquage au sol :

- Pour les PN équipés de SAL avec demi barrières sur les routes comportant un marquage axial, la ligne de part et d'autre du PN doit être continue sur une longueur minimum de 39 m (IISR, partie 7, art 115-3 et 116-1). La longueur dépend de la vitesse autorisée.

Qui s'occupe de quoi sur le terrain ?

Gestionnaire ferroviaire

L'exploitant du chemin de fer intervient sur le domaine ferroviaire, les équipements du passage à niveau et la signalisation de position :

- pour les PN automatiques : les feux rouges clignotants, les sonneries, mécanismes et barrières, le platelage ou le revêtement situé sur la voie ferrée, les téléphones situés à proximité des PN automatiques qui permettent aux usagers de la route d'aviser les agents du chemin de fer des dérangements ou des accidents ;
- pour les PN dépourvus de barrières : les croix de Saint-André, les stop, les feux rouges clignotants.

Gestionnaire routier

Le gestionnaire routier intervient quant à lui sur la chaussée en dehors du domaine ferroviaire, le marquage et la signalisation avancée :

- la direction interdépartementale des routes (DIR) pour les routes nationales ;
- les services techniques du conseil départemental (CD) pour les routes départementales ;
- la commune pour les voies communales et les chemins ruraux ;
- l'EPCI pour les voies intercommunales ou d'intérêt communautaire.

Pour un passage à niveau situé en agglomération sur une voirie départementale ou nationale, la signalisation routière avancée dans l'agglomération reste à la charge du gestionnaire routier.

La nécessaire coopération entre les gestionnaires routier et ferroviaire

Pour assurer la sécurité d'un passage à niveau, la concertation entre les services gestionnaires routier et ferroviaire est primordiale. Cette concertation est particulièrement requise pour la réalisation des inspections de sécurité des passages à niveau (cf. paragraphe 3), mais également pour toute opération pouvant impacter ces derniers.

Dans cet esprit, la circulaire du 18 mars 1991 relative au classement, à la réglementation et à l'équipement des PN souligne la nécessité, pour les gestionnaires routier et ferroviaire, de se rapprocher en cas de :

- modification de l'environnement proche du PN (création ou extension de lotissement, d'un centre commercial, d'une zone artisanale, d'un terrain de camping ou de sport, etc.) ;
- travaux sur la voirie à proximité du PN.

Il s'agit donc, pour le gestionnaire routier, de concerter rapidement avec l'exploitant ferroviaire afin de prendre conjointement les mesures de sécurité qui s'imposent.

Pour aller plus loin :

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

Conditions de franchissement des PN

Les conditions de franchissement des PN par les usagers de la route sont réglementées par le **Code de la Route**. Celui-ci donne la priorité absolue aux circulations ferroviaires.

Les conditions de franchissement des PN sont également traitées dans le décret n°730 du 22 mars 1942 ainsi que dans l'arrêté du 4 mai 2006 relatif aux transports exceptionnels.

Un véhicule doit ainsi pouvoir franchir un passage à niveau, sans s'arrêter, en 7 secondes maximum.

Pour aller plus loin :

- **Code de la Route : articles R. 412-30, R. 412-41, R. 414-12, R. 416-19, R. 417-9, R. 422-3, R. 433-1, R. 433-7 ;**
- **Décret n°730 du 22 mars 1942, sur la police des chemins de fer : article 76 ;**
- **Arrêté du 4 mai 2006 modifié, relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque : article 12.**

2. Points de vigilance

En matière de sécurité des passages à niveau, les grands principes à respecter sont les suivants :

- **un passage à niveau doit être bien visible et perceptible par tous les usagers routiers en approche ;**
- **tout véhicule doit pouvoir franchir un passage à niveau en une seule fois, c'est-à-dire sans s'arrêter (de manière volontaire ou non) sur les voies.**

L'attention des élus dont la commune ou l'intercommunalité est dotée d'un passage à niveau doit être attirée sur les points qui suivent.

1- Visibilité de la signalisation réglementaire

Le gestionnaire de la voirie routière doit régulièrement s'assurer que la signalisation réglementaire, qu'elle soit une signalisation avancée ou une signalisation de position :

- est bien en place ;
- n'est pas dégradée ;
- est bien visible par tous les usagers auxquels elle s'adresse.

En cas de problème, que faire ?

L'entretien de la signalisation (c'est-à-dire la surveillance, le nettoyage, la restauration et le remplacement des signaux usagés) incombe :

- au gestionnaire routier lorsqu'il s'agit de la signalisation avancée ;
- au gestionnaire ferroviaire lorsqu'il s'agit de la signalisation de position.

Les mesures d'interdiction de stationner aux abords d'un passage à niveau (l'article R 417-9 du code de la route interdit le stationnement et l'arrêt à proximité des PN), la suppression des masques végétaux et de la publicité relèvent quant à elles de la responsabilité du pouvoir de police du maire pour les PN situés en agglomération ou sur voirie communale hors agglomération.



Figure 8: Signalisation dégradée

Pour aller plus loin :

- **Instruction Interministérielle sur la signalisation routière modifiée** : 1^{ère} partie, article 18, 18-1, 18-2

2- Visibilité du passage à niveau par les usagers

Un passage à niveau, pour un usager en approche, doit être parfaitement visible et perceptible, de manière à ce que celui-ci puisse adapter à temps son comportement de conduite.

Ainsi, le gestionnaire routier doit s'assurer :

- de la bonne visibilité sur les équipements du passage à niveau de jour comme de nuit : feux R24, demi-barrières, portiques de limitation de hauteur des lignes électrifiées dont la hauteur des fils de contacts est inférieure à 6 m, feux complémentaires implantés sur mât ou sur potence, etc. Cette visibilité doit être assurée à long terme. En effet, la mise en place d'éléments complémentaires (plantation, signalisation, éclairage, publicité), ou encore l'évolution des abords peuvent générer des masques, etc.
- de la bonne lisibilité du passage à niveau en approche : l'usager de la route doit pouvoir comprendre, à travers l'environnement qu'il traverse, qu'il va être confronté à la présence d'un passage à niveau. Le type de route ou de rue concernée, les caractéristiques géométriques et l'implantation du PN sur cette dernière peuvent parfois être incompatibles avec une bonne perception du passage à niveau, etc.

En cas de problème, que faire ?

- une surveillance régulière des abords du passage à niveau pour chacun des sens de circulation est indispensable pour remédier aux éventuels problèmes de visibilité sur les équipements du PN. La commune ou l'intercommunalité peut, le cas échéant, entreprendre des actions de suppression des masques latéraux (panneaux, talus, végétations, bâtiments, ouvrages, publicité, etc.) ou d'interdiction de stationnement à proximité du passage à niveau. Elle devra également veiller, lors de projets d'aménagement urbain, à limiter la plantation d'arbres hauts et à maîtriser la mise en place du mobilier urbain aux abords du PN ;

A noter :

La visibilité d'un usager de la route sur les trains à l'approche n'est pas requise pour les passages à niveau automatiques ou gardés.

Elle est en revanche obligatoire pour les PN de deuxième catégorie. La SNCF maintient donc, sur ces derniers les distances de visibilité préconisées dans l'arrêté du 18 mars 1991, relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.

Si la commune ou l'intercommunalité a la possibilité, sur son domaine ou sur la propriété privée d'un riverain, d'améliorer la visibilité sur les trains à l'approche, des actions sont alors à entreprendre (par exemple mise en place d'une servitude).

- si la commune ou l'intercommunalité est confrontée à une mauvaise visibilité du passage à niveau en approche, des études d'aménagement peuvent être menées, en concertation avec le gestionnaire ferroviaire, afin d'améliorer à long terme la perception du PN ou encore de le supprimer. En attendant la mise en œuvre d'une solution pérenne, il est possible de renforcer la signalisation par les moyens prévus dans la réglementation (IISR, 1^{er} partie, article 13-1) ou par exemple la signalisation dynamique (IISR, 2^e partie, article 174).

3- Franchissements difficiles

Problématique

Le franchissement d'un passage à niveau peut parfois s'avérer difficile, notamment pour les véhicules surbaissés ou les poids lourds (PL). La commune ou l'intercommunalité concernée doit être attentive aux cas suivants (souvent combinés dans la pratique) :

- Cas du profil en long « accidenté » (existence d'un cassis ou d'un dos d'âne au niveau du PN) : il peut être responsable de la traversée ralentie voire de l'immobilisation d'un véhicule surbaissé sur le PN. Ce type de configuration peut également engendrer des sorties de route pour les 2 roues motorisées (2RM), etc.
- Cas du tracé en plan sinueux (présentant des virages de faibles rayons à proximité du passage à niveau) : il peut générer des risques d'accidents lors du croisement de véhicules longs (en particulier les poids lourds), ces derniers ayant tendance, en virage, à empiéter sur la voie opposée, etc.
- Cas d'un profil en travers « insuffisant » (largeur de la route réduite au niveau du PN) : cela peut générer des difficultés de croisement de véhicules sur un passage à niveau.



Figure 9: Profil en long accidenté



Figure 10: Tracé en plan sinueux

En cas de problème, que faire ?

Si la municipalité constate un dysfonctionnement au niveau de son PN se rapportant à l'une des trois causes ci-dessus, elle peut mettre en place diverses mesures, toujours en concertation avec le gestionnaire ferroviaire :

- implanter une signalisation de danger adaptée, ou, le cas échéant, la renforcer selon les dispositions mentionnées dans l'article 13-1 de l'IISR ;
- instaurer une limitation de vitesse sur la voirie routière à l'approche du PN, cohérente avec la configuration ;
- imposer un alternat de circulation (notamment lors d'un profil en travers étroit) par panneau B15 / C18 ;
- interdire la traversée du PN à certains types de véhicule en mettant en place un plan de circulation adapté. Dans ce cas, la commune doit veiller à ce que ces dispositions soient

bien tenues sur le long terme, afin d'éviter que des déviations ultérieures ne renvoient des véhicules interdits sur le passage à niveau ;

- effectuer des travaux lourds de reprise du profil en long, de rectification de virage, d'élargissement des accotements ou encore de reprise du profil en travers routier aux abords du PN. Dans ce cas, il est nécessaire au préalable de prendre contact avec l'exploitant ferroviaire afin de coordonner les travaux avec ce dernier.

4- Arrêts sur le PN

Les situations pouvant générer l'arrêt d'un véhicule sur un passage à niveau résultent généralement d'une perturbation (ralentissement ou arrêt) du flux de la circulation liée à une cause externe au PN en aval de celui-ci. Ces remontées de file résultent principalement :

- de l'existence d'un carrefour (giratoire, en T, à feux) qui peut paraître loin du PN et qui pourtant reste dans la zone d'influence de celui-ci ;
- de l'existence de points singuliers juste après le PN (tourne-à-gauche, priorité à droite, arrêt de bus, arrêt minute, rétrécissement de voirie, passage piéton, etc.).



Figure 11: Remontée de file due à un giratoire

Ces phénomènes de remontées de file peuvent être amplifiés lors d'événements saisonniers ou de périodes d'hyper-pointe de circulation (routière et/ou ferroviaire).

En cas de problème, que faire ?

Les aménagements que peut mettre en place la commune ou l'intercommunalité doivent contribuer à supprimer la cause de la remontée de file, ou, à défaut, à en limiter sa portée :

- pour remédier à la problématique des remontées de files dues à l'existence d'un carrefour à l'aval du passage à niveau, il est conseillé de se reporter au guide du Sétra : « *Sécurité aux passages à niveau – Cas de la proximité d'un carrefour giratoire* », dont les principes peuvent aussi s'appliquer à d'autres types de carrefours ;
- pour remédier à l'existence de points singuliers juste en aval du PN, il est possible :
 - d'élargir la chaussée afin de permettre aux véhicules suiveurs de ne pas être arrêtés par un véhicule en attente de tourner à gauche, ou bien d'interdire le « tourne-à-gauche » lorsqu'une alternative par itinéraire de substitution est envisageable ;
 - de créer une zone de dégagement sur l'accotement d'une vingtaine de mètres interdite au stationnement sans altérer le flux de circulation routière ;
 - de supprimer les rétrécissements de chaussées à proximité du PN générateurs de remontées de file ;
- la régulation du trafic en amont du passage à niveau par feux tricolores, coordonnés aux feux ferroviaires permet de pallier les problèmes de périodes de pointe. En cas d'hyper-pointe due à des événements particuliers connus (foire annuelle, par exemple) ou à un fonctionnement saisonnier (circulation estivale très importante, etc.), il est possible de solliciter l'intervention ponctuelle des forces de l'ordre pour réguler le trafic.
- afin de limiter les impacts des remontées de file et pour faciliter le dégagement des véhicules, il est enfin possible d'étudier un nouveau plan de circulation pour certaines catégories de véhicules (transports en commun, poids lourds, TE, etc.), en leur interdisant la traversée du PN.

A noter :

Toutes ces suggestions d'aménagement sont bien évidemment à adapter à la situation rencontrée. Tout type d'aménagement doit être correctement étudié, afin de s'assurer, notamment, qu'il ne dégrade pas d'autres points relevant de la sécurité...

5- Travaux à proximité du PN

Problématique

Les travaux routiers situés à proximité d'un passage à niveau ou pour lesquels il existe un risque de remontée de file sur le PN sont à traiter avec précaution. Il peut s'agir aussi bien de travaux situés sur la route sur laquelle se trouve le PN (lui-même inclus ou non dans la zone de travaux), que de travaux situés sur une route proche (le PN peut être affecté par une remontée de file qui découle du chantier).



Figure 12: Chantier à proximité d'un PN

Important !

Une attention particulière est à porter à des travaux autres que routiers, s'ils empiètent sur la chaussée (ravalement de façade avec un échafaudage situé en partie sur la voirie, par exemple, avec octroi d'une permission de voirie ou autre autorisation administrative adaptée à la situation).

Dans ce cas, que faire ?

Afin d'éviter les risques d'accidents dus au chantier, il est nécessaire de contacter le plus en amont possible le gestionnaire de la voie ferrée et de prendre en compte les recommandations explicitées dans la note d'information n° 133 du Sétra (« Travaux routiers à proximité des passages à niveau »-Octobre 2009) :

- concertation entre les différents partenaires (exploitants routier et ferroviaire, entreprises, etc.) ;
- réflexion (en amont) sur les conséquences prévisibles d'une réduction de capacité due au chantier ;
- optimisation des techniques d'exploitation ;
- évaluation de la pertinence de la signalisation ;
- prise en compte de la gêne pour l'utilisateur.

Important !

Dans tous les cas, pour les travaux à proximité ou impactant le PN, une concertation est nécessaire avec le gestionnaire de la voie ferrée pour des raisons évidentes de sécurité ferroviaire.

6- L'environnement urbain du passage à niveau

Problématique

La forme urbaine, l'occupation du territoire et la répartition des activités au sein d'une agglomération ont un fort impact sur les types et les volumes de flux générés au niveau d'un PN :

- Impact de l'urbanisation actuelle autour du PN : il peut se trouver, de part et d'autre d'un passage à niveau, des arrêts de bus, des établissements scolaires, des équipements sportifs, des zones commerciales ou d'habitation susceptibles de générer sur le PN un trafic ponctuel important (notamment piétons) et d'augmenter le risque d'accidents.

La présence d'une gare ferroviaire à proximité immédiate d'un passage à niveau en agglomération peut également induire des comportements dangereux de la part des automobilistes (temps d'attente rallongé lorsque le train est à l'arrêt pouvant provoquer des passages en chicane aux PN à SAL 2).



Figure 13: Flux piéton sur PN

- Impact potentiel d'une urbanisation future autour du PN : une modification de l'environnement à plus ou moins grande échelle peut modifier la nature et l'importance du trafic pour une route sur laquelle se trouve un PN. La création d'un lotissement, d'un camping, d'une zone commerciale ou d'un parking, etc. ; le raccordement à une nouvelle route (déviation, autoroute, etc.) ou un changement de plan de circulation dans le secteur ; la création d'un cheminement dédié aux déplacements des modes doux de part et d'autre du PN peut modifier de façon plus ou moins importante le type et le volume de circulation sur le passage à niveau, et augmenter le risque d'accident.

Dans ce cas, que faire ?

Une surveillance des flux en présence sur un passage à niveau est nécessaire pour anticiper toute situation à risque. Tous les types de traversées de voies ferrées, même celles qui paraissent minimes et « sans surprise », en particulier les passages à niveau réservés aux piétons, doivent faire l'objet de cette surveillance.

Si la commune ou l'intercommunalité :

- constate que l'urbanisation actuelle provoque des flux (notamment piétons) importants et/ou inquiétants de part et d'autre du PN ;
- projette de nouveaux aménagements dans la commune, ou a connaissance de nouveaux projets aux alentours mais pouvant avoir un impact sur les flux de circulation qui la traversent.

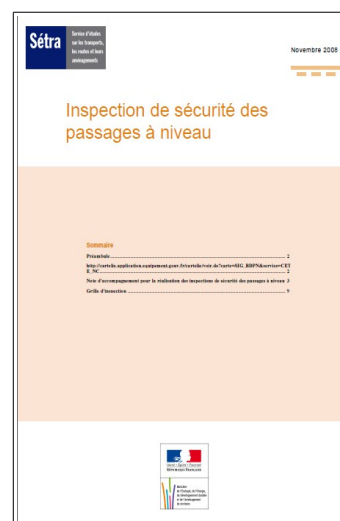
Il est nécessaire de contacter le gestionnaire ferroviaire, afin que des études et/ou des mesures nécessaires à la sécurisation du PN soient mises en place conjointement.

3. Inspection et diagnostic du PN : un bon outil pour déceler les anomalies

Depuis 2008, suite à l'accident d'Allinges (74), une démarche de diagnostic de l'ensemble des passages à niveau situés sur des voies ferrées circulées à plus de 40 km/h a été mise en place. Cette démarche doit être renouvelée tous les 5 ans par les gestionnaires routier et ferroviaire. Elle a pour vocation d'identifier les passages à niveau dont la configuration (en général routière) augmente les risques d'accidents.

Le retour de ces diagnostics contribue à l'actualisation tous les 3 ans de la liste des passages à niveau inscrits au programme de sécurisation national. Cette liste permet de déterminer les investissements à réaliser (suppression ou amélioration de passages à niveau).

Le diagnostic du passage à niveau s'appuie essentiellement sur une inspection de sécurité routière de la voirie et des voies et chemins sécants à proximité. Le déroulé de cette dernière est décrit dans la note Sétra de novembre 2008 sur les « *Inspections de sécurité des passages à niveau* ».



Important !

- *Il convient de rappeler que les préfets invitent les maires et les présidents d'EPCI à réaliser des diagnostics sur leurs passages à niveau.*
En conséquence, pour un PN situé sur une voie communale ou intercommunale, la réalisation du diagnostic du passage à niveau relève de la responsabilité du maire ou du président de l'intercommunalité.
Pour un PN situé en agglomération sur une route départementale, la réalisation du diagnostic relève de la responsabilité du Conseil Départemental. La présence des services techniques de la commune à l'inspection est vivement recommandée.
- *L'inspection (sur le terrain) doit être réalisée en concertation avec le gestionnaire ferroviaire. Un bon diagnostic est en effet issu de la visite conjointe sur site et de la confrontation des différents points de vue des gestionnaires routier et ferroviaire.*

L'inspection d'un passage à niveau est l'outil privilégié de réflexion préventive sur les risques que présente un passage à niveau. Elle permet en particulier de vérifier les points de vigilance cités au paragraphe 2.

Il est donc vivement recommandé aux gestionnaires routiers, et plus particulièrement aux maires des communes traversées par une voie ferrée, de suivre avec attention et régularité les démarches engagées concernant l'inspection de leur(s) passage(s) à niveau.

Pour aller plus loin...

- *Circulaire du 11 juillet 2008 sur le diagnostic de sécurité des PN ;*
- *Note Sétra de novembre 2008 : Inspection de sécurité des passages à niveau (note d'accompagnement et grille d'inspection).*
- *Rappel de l'instruction interministérielle du 1^{er} juillet 2014.*

Dans la circulaire du 11 juillet 2008 il est précisé au dernier paragraphe que pour l'élaboration des diagnostics, les gestionnaires routiers, en l'occurrence les communes, peuvent s'appuyer en tant que de besoin sur la Direction Générale des Infrastructures de Transports et de la Mer, la Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routière, le Sétra (DTecITM du Cerema depuis le 1^{er} janvier 2014) et SNCF Réseau.

4. À propos de la sécurisation ou de la suppression des PN

Le diagnostic de sécurité d'un passage à niveau (cf. paragraphe 3) peut révéler la nécessité d'effectuer des travaux de sécurisation. Plusieurs améliorations sont alors possibles. Cela peut aller du simple aménagement de voirie jusqu'à la suppression du passage à niveau. Le choix relève de la **concertation entre le gestionnaire routier et le gestionnaire ferroviaire**.

Les solutions les moins coûteuses, les plus rapides à mettre en œuvre et les plus pratiques sont à rechercher en priorité.

Toutefois, dès que l'occasion se présente, en particulier dans le cas d'un PN pas ou peu circulé, ou encore s'il existe la possibilité de dévier le trafic du PN sur un ouvrage existant ou « à naître », **la suppression du passage à niveau doit être recherchée** (en vertu de la *circulaire du 18 mars 1991 relative au classement, à la réglementation et à l'équipement des PN*).



Figure 14 : Exemple de suppression de PN par passage supérieur



Figure 15 : Exemple de suppression de PN par passage inférieur



Figure 16 : Exemple de suppression de PN en impasse inférieure

A noter :

Toute suppression de passage à niveau, de la même manière que tout changement ou mise en place d'équipements sur un passage à niveau existant, doit être autorisée par un arrêté préfectoral, en vertu de l'article 3 de l'arrêté du 18 mars 1991, modifié, sur le classement, la réglementation et l'équipement des passages à niveau.

Important !

Une participation financière peut être envisagée de la part de l'exploitant ferroviaire lors des opérations de travaux lourds ou de suppression d'un PN :

- pour les suppressions de PN inscrits au programme de sécurisation nationale, en général par la construction d'un passage supérieur ou inférieur : 50 % sont financés par l'exploitant ferroviaire et l'État ; 50 % par la collectivité ;
- pour les suppressions de PN pas ou peu circulés et dont la mise en œuvre est simple : ils sont financés par l'exploitant ferroviaire (jusqu'à hauteur de 200 k€) ; le reste est financé par la collectivité ;
- pour le financement de diverses améliorations : situations à traiter au cas par cas.

5. Contacts

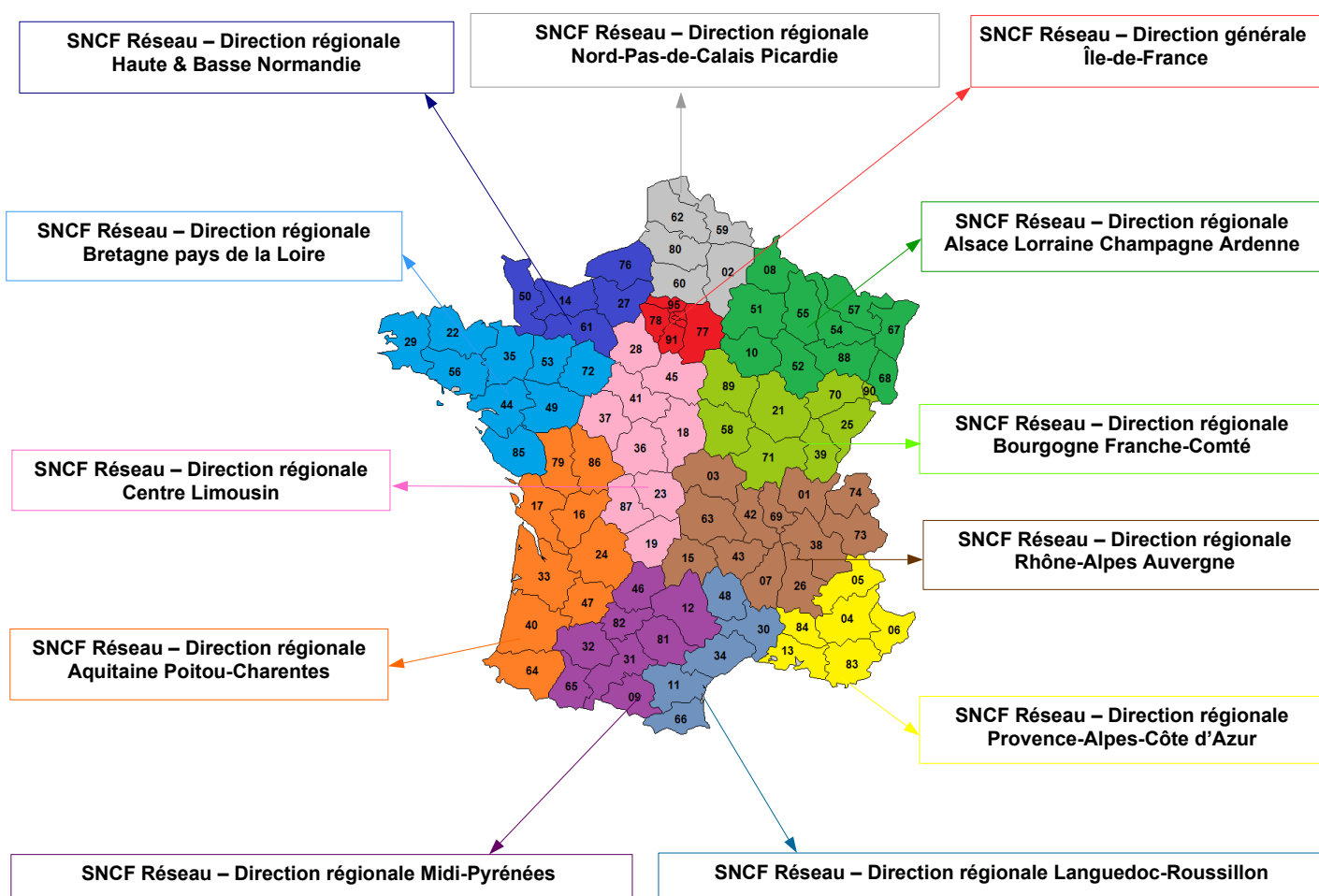
1. En matière de sécurité routière

La compétence en matière de sécurité, notamment routière, est détenue tout d'abord par les maires et les présidents d'EPCI puis par les préfets de département. Ces derniers s'appuient soit sur leurs propres ressources en préfecture, soit sur les Directions Départementales des Territoires (DDTM) qui assurent un rôle de proximité avec les gestionnaires de voiries. Leurs coordonnées sont disponibles sur le site internet annuaire.service-public.fr.

2. En matière de sécurité ferroviaire

SNCF Réseau est divisée en 11 directions régionales et 1 direction générale pour l'Île-de-France qui pourront répondre plus spécifiquement aux questions qui se posent en matière de sécurité ferroviaire sur un PN particulier.

Leurs coordonnées sont disponibles sur le site internet : www.sncf-reseau.fr.



6. Documentation de référence

- [1] Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (Décembre 2012).
- [2] Arrêté du 24 novembre 1967, modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?dateTexte=20080904&cidTexte=LEGI-TEXT000006075080>
- [3] Circulaire du 18 mars 1991 relative au classement, à la réglementation et l'équipement des passages à niveau. http://circulaire.legifrance.gouv.fr/pdf/2009/03/cir_27046.pdf
- [4] Arrêté du 18 mars 1991 modifié, sur le classement, la réglementation et l'équipement des passages à niveau.
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006077502>
- [5] Sécurité des Routes et des Rues (Sétra, Certu, septembre 1992).
- [6] Note d'information Sétra n°106 (Décembre 1996) – Situation et enjeux de sécurité aux passages à niveau.
- [7] Note d'information Sétra n°107 (Décembre 1996) – Aménagement des passages à niveaux en vue d'améliorer la sécurité – *Bilan des études et expérimentations*.
- [8] Note d'information Sétra n°128 (Décembre 2008) erratum 15 septembre 2014 – amélioration de la sécurité aux passages à niveau – *Adaptation de l'infrastructure et de la signalisation routière*.
- [9] Note d'information Sétra n°133 (Octobre 2009) erratum 15 septembre 2014 – Les travaux routiers à proximité des passages à niveau.
- [10] Note d'information Sétra n°138 (Mars 2013) / Fiche Certu-Sétra n°31 (Août 2013) – Traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau.
- [11] Collection référence n°135 (Certu – Mai 2013) – L'accessibilité des traversées piétonnes aux passages à niveau (en cours de refonte).
- [12] Guide technique Sétra (septembre 2006) erratum 15 septembre 2014 – Sécurité aux passages à niveau – Cas de la proximité d'un carrefour giratoire.

Collection

Références

ISSN : 2276-0164

ISBN : 978-2-37180-111-0

Ce document ne peut engager la responsabilité ni de son rédacteur ni du Cerema.

Les sociétés citées le cas échéant dans cette série le sont à titre d'exemple d'application jugé nécessaire à la bonne compréhension du texte et à sa mise en pratique.

© 2016 - Cerema
La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Cerema.

Rédacteurs :

Pascal **FOSSEY** (Cerema - Méditerranée) ; Céline **PIERINI** (Cerema - Est) ; Max **RONGRAIS** (Cerema – Normandie Centre) ; Laure **PERRIN** (Cerema – Infrastructures de transport et matériaux) ; Ségolène **HOMBOURGER** (Cerema - Infrastructures de transport et matériaux)

Comité de relecture :

Dominique **BERTRAND** (Cerema - DTecTV) ; Virginie **TAILLANDIER** (RFF) ; Jérémie **NEUVILLE** (RFF) ; Jean-Luc **BALACEY** (SNCF) ; Annie **DAUVILLIERS** (DGITM) ; Marie **BOURSIER** (DSCR)

Aménagement et développement des territoires, égalité des territoires - Villes et stratégies urbaines - Transition énergétique et changement climatique - Gestion des ressources naturelles et respect de l'environnement - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Gestion, optimisation, modernisation et conception des infrastructures - Habitat et bâtiment