

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER, EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

Arrêté du 19 avril 2017 modifiant l'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau

NOR : DEVT1619097A

Publics concernés : tout exploitant ferroviaire tel que défini à l'article 1^{er} bis de l'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.

Objet : le présent arrêté a pour objet de définir la nature des équipements, les conditions de fonctionnement, d'exploitation, de franchissement et d'utilisation des passages à niveau ainsi que leur classement en quatre catégories.

Entrée en vigueur : le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} juillet 2017.

Notice : la modification du présent arrêté s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre des recommandations du rapport d'enquête technique du BEA-TT sur la collision entre un TER et un autocar survenue le 2 juin 2008 au passage à niveau n° 68 à Allinges (74), et des décisions prises lors des comités ministériels sur la sécurité aux passages à niveau du 3 juin 2015 et du 13 octobre 2016. Il introduit les principaux changements suivants :

- la possibilité d'ajouter un ou plusieurs feux rouges clignotants lorsque la visibilité d'un feu est limitée à un passage à niveau en raison de la configuration de la route ;
- l'interdiction de passage de tout véhicule s'engageant au moment de l'annonce d'un train et n'ayant pas la capacité, dans le délai de fermeture d'un passage à niveau, d'avoir dégagé la barrière d'entrée du sens de circulation opposé avant que celle-ci ne s'abaisse ;
- la mise en place, pour les passages à niveau de première catégorie, de notices d'emploi indiquant la présence de téléphone d'alerte en cas d'urgence, ou à défaut, de pancartes indiquant un numéro d'alerte en cas d'urgence afin de permettre à l'usager d'aviser le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire de toute situation anormale sur les passages à niveau.

Références : le présent arrêté est pris en application du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire et du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés. Il peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles R. 123-1 et suivants ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles R. 111-1 et suivants ;

Vu le code des relations entre le public et l'administration, notamment ses articles L. 134-1 et suivants ;

Vu le code de la route, notamment ses articles R. 323-6 et R. 422-3 ;

Vu le code des transports ;

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national ;

Vu le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;

Vu le décret n° 2016-541 du 3 mai 2016 modifié relatif à la sûreté et aux règles de conduite dans les transports ferroviaires ou guidés et certains autres transports publics ;

Vu le décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;

Vu le 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 ;

Vu l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;

Vu l'arrêté du 18 mars 1991 modifié relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau ;

Vu l'arrêté du 13 avril 2015 modifié fixant les modalités particulières d'application aux réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national des dispositions des titres II et V du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, fixant les caractéristiques de l'inscription d'identification prévue à l'article 57 du décret du 19 octobre 2006 précité et fixant les conditions et modalités d'application des arrêtés prévus par le décret du 19 octobre 2006 précité ;

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 9 mars 2017,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – L'arrêté du 18 mars 1991 susvisé est ainsi modifié :

1° L'article 1^{er} est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « du bétail » sont remplacés par les mots : « des conducteurs d'animaux isolés ou en groupe » ;

b) Le quatrième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes : « – les lignes ou sections de lignes affectées exclusivement à la circulation des tramways ; »

c) Au cinquième alinéa, la référence : « décret du 28 janvier 2015 » est remplacée par la référence : « décret n° 2017-674 du 28 avril 2017 » ;

2° Il est inséré un article 1^{er bis} ainsi rédigé :

« Art. 1^{er bis}. – 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. » ;

3° L'article 2 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par les dispositions suivantes : « et conformément aux annexes jointes au présent arrêté : » ;

b) A la fin du deuxième alinéa, les mots : « du chemin de fer. » sont remplacés par les mots : « habilités par l'exploitant ferroviaire. » ;

c) La première phrase du cinquième alinéa est remplacée par les dispositions suivantes :

« 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. » ;

4° L'article 3 est ainsi modifié :

a) Au début du deuxième alinéa, il est inséré les mots suivants : « 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, » ;

b) Au deuxième alinéa, la référence : « 22 » est remplacée par la référence : « 23 » ;

c) Le troisième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« 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. » ;

d) Aux quatrième et cinquième alinéas, après les mots : « l'exploitant », est inséré le mot : « ferroviaire » ;

5° L'article 5 est ainsi modifié :

a) A la première phrase, les mots : « et au minimum » sont insérés entre les mots : « au préalable » et les mots : « prévenu les usagers » ;

b) Entre la première et la deuxième phrase, il est inséré une phrase ainsi rédigée : « L'exploitant ferroviaire peut assurer l'information des usagers par tout moyen complémentaire qu'il estime nécessaire. » ;

6° Après l'article 6, il est inséré un article 6 bis ainsi rédigé :

« Art. 6 bis. – 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. »

7° A l'article 8, il est ajouté un quatrième alinéa ainsi rédigé :

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

8° L'article 9 est complété par les dispositions suivantes :

« 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 1^{er} 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 1^{er} 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. » ;

9° L'article 10 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « du chemin de fer » sont remplacés par les mots : « habilité par l'exploitant ferroviaire. » ;

b) L'article est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« 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. » ;

10° L'article 11 est ainsi modifié :

a) Au deuxième alinéa, le mot : « rouges » est inséré entre le mot : « feux » et le mot : « clignotants » ;

b) Il est ajouté un troisième alinéa ainsi rédigé :

« 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 1^{er} janvier 2020. »

11° L'article 12 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « d'alerte en cas d'urgence » sont insérés entre les mots : « postes téléphoniques » et les mots : « , installés à proximité immédiate » ;

b) Le premier alinéa est complété par les dispositions suivantes : « , indiquant, au plus tard au 1^{er} janvier 2020, la procédure à suivre pour aviser les agents habilités par l'exploitant ferroviaire. » ;

c) Le deuxième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes : « 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. » ;

d) Après le troisième alinéa, il est inséré un quatrième alinéa ainsi rédigé :

« Au plus tard au 1^{er} 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. » ;

12° A la fin du premier et du deuxième alinéa de l'article 13, les mots : « du chemin de fer » sont remplacés par les mots : « habilité par l'exploitant ferroviaire » ;

13° A l'article 15, les mots : « spécial ou par un agent chargé d'un autre service » sont remplacés par les mots : « habilité par l'exploitant ferroviaire » ;

14° L'article 16 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 16.* – 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. » ;

15° A la fin du premier alinéa de l'article 17, les mots : « du chemin de fer » sont remplacés par les mots : « habilité par l'exploitant ferroviaire » ;

16° L'article 18 est ainsi modifié :

a) A la fin du premier alinéa, les mots : « ci-après : » sont remplacés par les mots : « fixées à l'annexe 1. » ;

b) Les treize derniers alinéas sont supprimés ;

17° Au c de l'article 19, la référence : « au paragraphe 18 b » est remplacée par la référence : « à l'annexe I » ;

18° L'article 21 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« 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. » ;

b) Le deuxième alinéa est ainsi modifié :

– les mots : « Sous réserve des dispositions prévues au dernier alinéa de l'article 17, » sont remplacés par les mots : « Sauf pour les passages à niveau situés sur des lignes où circulent exclusivement des cyclo-draisines » ;

– les mots : « , deuxième alinéa » sont supprimés ;

19° A la fin du premier alinéa de l'article 22, les mots : « du chemin de fer » sont remplacés par les mots : « habilité par l'exploitant ferroviaire » ;

20° L'article 23 est ainsi modifié :

a) A la première phrase, les mots : « du chemin de fer » sont remplacés par les mots : « habilité par l'exploitant ferroviaire » ;

b) Au deuxième alinéa, le mot : « ou » est inséré entre les mots : « signalisation automatique, » et les mots : « de barrières » ;

21° L'article 24 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 24. – 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. » ;

22° Il est ajouté trois annexes figurant en annexes au présent arrêté.

Art. 2. – La circulaire du 18 mars 1991 relative au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau est abrogée.

Art. 3. – Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} juillet 2017.

Art. 4. – Le directeur des services de transport est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 19 avril 2017.

*La ministre de l'environnement,
de l'énergie et de la mer,
chargée des relations internationales
sur le climat,*
SÉGOLÈNE ROYAL

*Le secrétaire d'Etat
chargé des transports,
de la mer et de la pêche,*
ALAIN VIDALIES

ANNEXES

ANNEXE I

CRITÈRES DE CLASSEMENT ET ÉQUIPEMENT MINIMUM
DES PASSAGES À NIVEAU DE 1^{re} ET 2^e CATÉGORIE

F : Vitesse maximum des trains sur la section de ligne, exprimée en km/h, et n le nombre de voies ferrées	M : Moment de circulation en véhicules trains/J	R : visibilité à 5 mètres du rail le plus proche (en mètres) (*)	C : Circulation routière journalière en véhicules/J	V : Vitesse routière maximale sur tronçon encadrant le PN (en km/h)	L : visibilité à D : 0,01 V ² +0,6 V du rail le plus proche (en mètres)	Équipement minimum	Catégorie
						barrières manœuvrées à pied d'œuvre+...	1 ^{ère} catégorie
≤ 160						SAL 2	
≤ 140	≤ 5000	R1 ≤ R ≥ 600 R2 (1)	≤ 100			Croix de St André plus « STOP »	2 ^{ème} catégorie
≤ 140	≤ 3000	R1 ≤ R ≤ 600 R2 (1)			L1 ≤ L L2 (2)	Croix de St 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 14 m 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.

$L2 = 0,28 F \frac{(v+50+0,5 n)}{15}$ 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 :

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

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 :

$$R 2 = (3,4 + 0,7 n) F$$

Les distances R 1 et R 2 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 :

$$L 1 = 0,28 F [(V + 100) / 15 + n]$$

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

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) passage(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

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.