

*Note d'information - Sécurité – Équipements –
Exploitation – Conception*

Sécurité des passages à niveau

Ce que les maires doivent savoir...

Note aux services techniques communaux

Ces notes d'information sont destinées à fournir une information rapide sur un sujet donné. Elles font l'état de connaissances, d'études, de réflexion, d'expériences ou de techniques à la date de leur parution. Elles constituent ainsi un fonds documentaire pouvant être utile aux spécialistes de la route, sachant que leur actualité et leur contenu doivent être appréciés en fonction d'évolutions réglementaires ou techniques plus récentes.

Résumé

En France, plus de deux tiers des passages à niveau sont situés sur la voirie communale. Les gestionnaires routiers les plus concernés par la problématique de la sécurité aux passages à niveau sont donc les maires.

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, de la [loi d'orientation des mobilités \(LOM\)](#) de 2019, du [décret du 6 avril 2021](#) et de l'[arrêté du 3 mai 2021](#) en rappelant :

- les grands principes réglementaires liés à la signalisation et à l'équipement spécifique des passages à niveau ;
- les actions que les municipalités peuvent mener, à leur niveau, pour anticiper les situations à risques.



Source : Cerema

Note n° 02 - Mai 2016 (Mise à jour février 2022)

1. Généralités sur les passages à niveau (PN)

1.1 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.

1.2 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 (feu clignotant rouge) ou de la signalisation de position.



Limites entre les domaines routier et ferroviaire
(source : www.securite-routiere.gouv.fr)

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 : [article L.2231-1](#)
- Code général de la propriété des personnes publiques : [article L. 2111-15](#)

1.3 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 passages à niveau 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.



PN muni d'une SAL (cat1)
(Source : Cerema)



PN gardé (cat1) →
(Source : Cerema)

PN de catégorie 2 (PN sans barrière):

Il s'agit des passages à niveau 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) (SAL0).



PN sans barrière avec STOP (cat2)
(Source : Cerema)



PN sans barrière et sans STOP (cat2) →
(Source : Cerema)

PN de catégorie 3 (PN piétons)

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



PN piéton avec portillon (cat3)
(Source : Cerema)

PN de catégorie 4 (PN privés)

Il s'agit des passages à niveau privés, qu'ils soient pour voiture ou pour piéton et doivent rester fermés après chaque passage.



PN privé (cat4)
(source : Cerema)

Quelques PN particuliers

- PN à franchissement conditionnel (PN FC):

Un signal lumineux longitudinal dit de « franchissement conditionnel » (signal FC), permet d'avertir le conducteur du train de l'état du PN à une distance telle qu'en cas de dysfonctionnement de l'installation, il puisse en toutes circonstances arrêter le train avant le PN. Ce type de PN à franchissement conditionnel (PN FC) est fréquent sur les lignes de chemin de fer secondaires ou touristiques.



PN à franchissement conditionnel équipé de feux
(source : Cerema)

- PN de catégorie 2 bis

Il s'agit d'une sous-catégorie des PN de catégorie de PN 2. Ces PN concernent exclusivement les trois groupes suivants des PN de catégorie 2:

- PN où il n'y a plus de circulation ferroviaire;
- PN circulés occasionnellement ou exclusivement par des trains de travaux ou des convois militaires;
- PN circulés exclusivement par des cyclo-draisines.

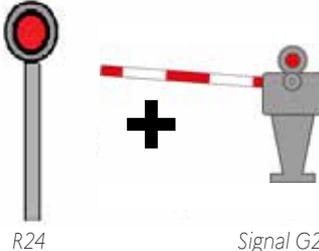
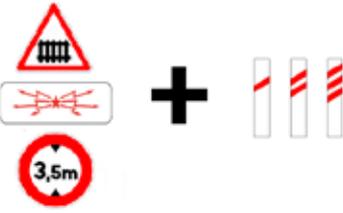
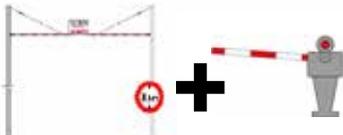
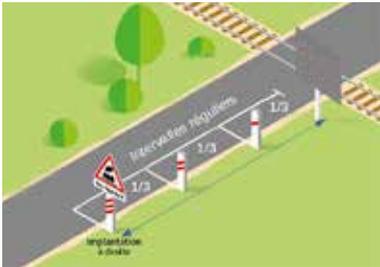
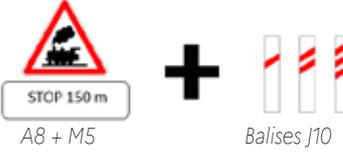
1.4 Signalisation routière réglementaire aux passages à niveau

La signalisation routière aux passages à niveau imposée par l'arrêté du 18 mars 1991 doit être conforme à l'[arrêté du 24 novembre 1967](#) relatif à la signalisation des routes et des autoroutes et à l'[Instruction Interministérielle](#) sur la signalisation routière (IISR) modifiés.

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 (de la commune par exemple si le PN est situé en agglomération ou en rase campagne sur des routes communales);
- 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...

Ex de signalisation suivant la catégorie du PN

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

À propos des balises J10 :

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

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

- hors agglomération : entre 100 et 200 m (implanté généralement à 150 m) ;
- en agglomération : entre 0 et 50 m ;
- les panneaux A7 et A8 doivent rencontrer au moins une fois par les usagers avant de franchir le PN à partir de toutes les voies qui convergent vers le PN (voies secondaires comprises).

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

- une limitation de vitesse ponctuelle peut être mise en place avec le support du panneau A7 ou A8, juste en-dessous PN.

À 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 dépendant de la vitesse V85 (IISR, partie 7, art 116-1).

Pour aller plus loin

- [Arrêté du 18 mars 1991](#) relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau: articles 9, 17, 19, 20.
- [Arrêté du 24 novembre 1967](#) relatif à la signalisation des routes et des autoroutes: article 3;
- [Instruction interministérielle](#) sur la signalisation routière modifiée: 2e partie, article 34, 34-1, 34-2, 35, 35-1, 36, 37, 117-4

1.5 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, le revêtement et la signalisation de position.

Gestionnaire routier

Le gestionnaire routier intervient sur la chaussée routière de part et d'autre du PN en dehors du domaine ferroviaire, marquage et signalisation avancée:

- la direction interdépartementale des routes (DIR) pour les routes nationales;
- les services du conseil départemental (CD) pour les routes départementales;
- la commune ou intercommunalité pour les voies et les chemins communaux.

Pour un passage à niveau situé en agglomération sur une voirie départementale ou nationale, la signalisation routière avancée dans la zone aggro reste de la responsabilité du gestionnaire routier ayant le pouvoir de police.

Le gestionnaire routier est de plus responsable de la réalisation des diagnostics de sécurité routière aux passages à niveau (voir paragraphe 2)

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 notamment obligatoire d'après la loi LOM de décembre 2019 pour la réalisation des diagnostics de sécurité des passages à niveau.

Et dans ce même esprit, les gestionnaires routier et ferroviaire, doivent se rapprocher aussi dans les cas suivants :

- 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.);
- modification ou de travaux sur la voirie à proximité du PN.

Il s'agit donc, pour le gestionnaire routier, de consulter rapidement l'exploitant ferroviaire afin d'obtenir son accord et de prendre conjointement les mesures de sécurité qui s'imposent.

La mise en place et l'entretien d'un éventuel panneau de limitation de vitesse B14 au niveau d'un PN relève de la responsabilité du gestionnaire routier.

En revanche, son financement est à la charge de l'organisme demandeur.

Pour aller plus loin

- [Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019](#) d'orientation des mobilités
- Code de transports, [article L.1614-1](#)

1.6 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 deux arrêtés :

- l'[arrêté 18 mars 1991](#) modifié relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau indique qu'un véhicule en mouvement doit pouvoir franchir un passage à niveau entre l'annonce du signal automatique et l'abaissement des barrières;
- l'[arrêté du 4 mai 2006](#) modifié relatif aux transports exceptionnels porte sur la responsabilisation des gestionnaires routiers d'autoriser la circulation de véhicules routiers en incapacité de franchir un PN à gestion automatique dans un temps minimum de 7 secondes si le PN « est équipé ou non d'une signalisation lumineuse et sonore complétée par des demi-barrières, ou démunie de barrières ou de demi-barrière ». Dans le cas d'un passage à niveau gardé par un agent, ce temps passe à 20 secondes.

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](#), police des chemins de fer : [article 76](#) ;
- [Arrêté du 18 mars 1991](#) modifié;
- [Arrêté du 4 mai 2006](#).

2. Diagnostic PN : une obligation réglementaire

Depuis 2008, suite à l'accident d'Allinges (74), une démarche de diagnostic sur les passages à niveau a démarré. Plus récemment, des textes de loi ont complété et amélioré la démarche de réalisation des diagnostics :

- la [loi LOM de 2019](#) rend obligatoire la réalisation des diagnostics des passages à niveau ;
- le décret d'avril 2021 définit les conditions de réalisation du diagnostic de sécurité ;
- l'arrêté de mai 2021 définit le format du document de diagnostic.



Le diagnostic doit être renouvelé tous les 5 ans par les gestionnaires routier et ferroviaire. Il a pour vocation notamment en plus d'améliorer la sécurité des passages à niveau d'identifier les passages à niveau à risques pour lesquels des financements de l'État pourront être mobilisés.

Le diagnostic du passage à niveau s'appuie essentiellement sur une inspection de sécurité routière de toutes les voies concourant au PN. Le déroulé de cette dernière est décrit dans le rapport Cerema de mai 2021 sur les « diagnostics de sécurité routière des passages à niveau ».

Le diagnostic d'un passage à niveau est un bon outil pour aider à anticiper des aménagements utiles à la sécurité du PN avant que le problème se révèle.

La loi LOM précise que les diagnostics doivent être réalisés conjointement par les gestionnaires routiers et le gestionnaire ferroviaire.

⚠ Il convient de rappeler aux communes et communautés que l'initiative du diagnostic revient au gestionnaire routier.

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 la communauté.

Le diagnostic (sur le terrain) doit être réalisé avec le gestionnaire ferroviaire.

La loi LOM apporte d'autres obligations en plus de la réalisation du diagnostic, ex: la recherche d'itinéraire alternatif pour les TC afin de réduire le nombre de franchissement de PN.

Les diagnostics sont obligatoires seulement pour les PN avec circulation ferroviaire → pour certains PN 2bis sans circulation ferroviaire, le diagnostic n'est pas obligatoire. Néanmoins il peut être intéressant de réaliser une visite afin de vérifier qu'il n'y ait pas d'obstacles gênant (présence de panneaux qui ne sont plus nécessaires).

Pour aller plus loin

- Décret n° 2021-396 du 6 avril 2021
- Arrêté du 3 mai 2021
- Cerema. Diagnostic de sécurité routière des passages à niveau - Aide et outils à la réalisation du diagnostic. Rapport d'étude.
- Ministère de la Transition écologique. Document de diagnostic des passages à niveau.

3. 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 municipalités dont la commune est dotée d'un passage à niveau est donc attirée sur les points qui suivent.

Ces points sont à traiter notamment lors de la réalisation des diagnostics de sécurité des passages à niveau.

3.1 Visibilité de la signalisation réglementaire

Le gestionnaire de la voirie routière doit régulièrement s'assurer que la signalisation réglementaire, qu'elle soit avant le passage à niveau (signalisation avancée) ou à son entrée immédiate (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 dégradée (c'est-à-dire le nettoyage, la restauration et le remplacement des signaux usagés) incombent au gestionnaire routier lorsqu'il s'agit de la signalisation avancée. Lorsque la signalisation de position est concernée, le gestionnaire routier doit contacter rapidement l'exploitant ferroviaire afin qu'il procède, de la même manière, à son entretien ou son remplacement.

Les mesures d'interdiction de stationner aux abords d'un passage à niveau, 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.



Signalisation dégradée (source : Cerema)

⚠ Lors des changements de panneau, il faut remplacer celui qui existe par un panneau de taille identique ou de taille juste au-dessus, s'il est constaté un manque de visibilité.

Pour aller plus loin

- [Instruction Interministérielle sur la signalisation routière](#) modifiée : articles 18, 18-1 et 18-2
- Cerema. [Diagnostic de sécurité routière des passages à niveau - Aide et outils à la réalisation du diagnostic](#). Rapport d'étude.

3.2 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... 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...
- **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...

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 la communauté de communes 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;

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

Elle est en revanche obligatoire pour les PN de deuxième catégorie. Le gestionnaire ferroviaire 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 niveaux.

Si la commune ou la communauté de communes 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 servitude)...

- si la commune ou la communauté de communes 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^{re} partie, article 13-1).

3.3 Franchissements difficiles

Problématique

Le franchissement d'un passage à niveau (PN) peut parfois s'avérer difficile, notamment pour les véhicules surbaissés ou les poids lourds (PL). La commune ou la communauté de communes 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 deux roues motorisées (2RM).
- **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.
- **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.



Profil en long accidenté (source : Cerema)



Tracé en plan sinueux (source : Cerema)

En cas de problème, que faire ?

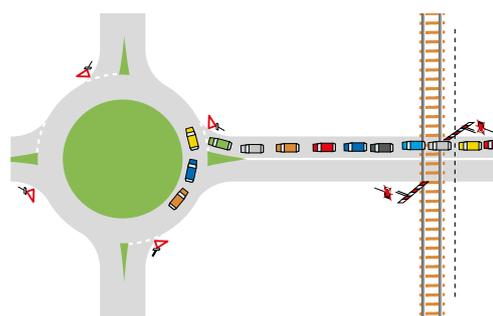
Si la municipalité constate un dysfonctionnement au niveau de son PN se rapportant à l'une des trois causes ci-dessus, elle peut mettre en place diverses mesures, toujours en concertation avec le gestionnaire ferroviaire:

- 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;
- 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.

3.4 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...).



Remontée de file due à un giratoire (source : Cerema)

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 la 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, et « Boîte à outils Cerema : les remontées de file » (en cours de publication);
- pour améliorer la fluidité du trafic aux points singuliers juste en aval du PN, il est possible :
 - dans le cas d'un tourne-à-gauche, d'élargir la chaussée afin de permettre aux véhicules suiveurs de ne pas être bloqués et entraîner une remontée de file;
 - mais aussi de créer une zone de dégagement contiguë au PN pour pallier une situation d'urgence d'un véhicule bloqué sur le PN (voir Guide Sétra de sept 2006);
- dans le cas d'un passage piéton, vérifier la possibilité d'éloigner le passage piéton du PN. Il faut faire attention cependant à ce que le passage piéton reste autant que possible proche de la ligne de désir du piéton (trajet le plus court pour le piéton) sinon le piéton traversera hors du passage;
- 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...), 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.

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...

Pour aller plus loin

- Sétra. Sécurité aux passages à niveau – Cas de la proximité d'un carrefour giratoire. 2006

3.5 Travaux à proximité du PN

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).



Chantier à proximité d'un PN (source : SNCF)

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.

⚠ 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 tous les cas, pour les travaux à proximité ou ayant des conséquences sur le PN, il est nécessaire d'informer le gestionnaire de la voie ferrée et d'obtenir au minimum son autorisation pour travaux, pour des raisons évidentes de sécurité ferroviaire.

Pour aller plus loin

- Sétra. [Travaux routiers à proximité des passages à niveau. Note d'information n° 33. Octobre 2009](#)

3.6 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

Des arrêts de bus, des établissements scolaires, des équipements sportifs, des zones commerciales ou d'habitation peuvent exister de part et d'autre d'un passage à niveau, ce qui peut générer un trafic ponctuel important sur le PN



Piéton sur PN (source : Cerema)

(notamment des piétons mais aussi des cyclistes voire des utilisateurs de trottinettes ou d'équipements de déplacement personnel motorisés (EDPM)) et peut 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), des piétons, cyclistes et autres modes actifs (empressement à rejoindre son quai pour prendre le train).

- 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, le raccordement à une nouvelle route (déviation, autoroute...) 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'accidents.

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 minimales et « sans surprise », en particulier les passages à niveau réservés aux piétons, doivent faire l'objet de cette surveillance.

Si la commune ou la communauté de communes :

- constate que l'urbanisation actuelle provoque des flux de modes actifs (piétons, vélos, trottinettes, EDPM) 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 de sécurité nécessaires à la sécurisation du PN soient mises en place conjointement.

4. Financement des projets de sécurisation ou de suppression des passages à niveau

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**.

Le plan d'actions de mai 2019 d'Élisabeth Borne, alors ministre en charge des Transports, conduit à privilégier plutôt les mesures simples d'aménagement et de sécurisation des passages à niveau (mesure 8).

Pour les PN dont les critères d'inscription au programme de sécurisation nationale (PSN) sont atteints, les actions d'amélioration de la sécurité ou de suppression bénéficient des aides de l'État, à une hauteur de 50 %.

Pour les autres PN faisant partie du programme de sécurisation nationale (PSN), ces derniers peuvent bénéficier pour des petits aménagements de sécurité d'aides de l'État conformément à la mesure 8 du plan d'actions via les DREAL suite aux comités départementaux de sécurisation des passages à niveau (CDSPN).

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 autorisé 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.

Pour aller plus loin

- Laurence Gayte. [Propositions pour l'amélioration de la sécurisation des passages à niveau](#). Rapport parlementaire au Premier ministre. Novembre 2019

Pour une suppression simple du PN (fermeture de la voie routière), des aides peuvent potentiellement être dispensées par la SNCF mais ne sont pas systématiques: des échanges doivent avoir lieu.

4.1 En matière de sécurité routière

La compétence en matière de sécurité, notamment routière, est détenue par les préfets de département. Ces derniers s'appuient soit sur leur propre ressource en préfecture, soit sur les Directions Départementales des Territoires, DDT(M), qui assurent un rôle de proximité avec les gestionnaires de voiries. Leurs coordonnées sont disponibles sur le site internet <https://lannuaire.service-public.fr>

Le Cerema peut aussi vous accompagner sur le plan technique.

4.2 En matière de sécurité ferroviaire

La SNCF Réseau est divisée en directions régionales qui pourront répondre plus spécifiquement aux questions qui se posent en matière de sécurité ferroviaire sur un PN particulier.

Retrouvez les coordonnées des directions territoriales sur www.sncf-reseau.com

Documentation de référence

- [1] Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (Décembre 2012)
- [2] Sétra, Cétur. *Sécurité des Routes et des Rues*. Septembre 1992
- [3] Sétra. *Situation et enjeux de sécurité aux passages à niveau*. Note d'information n°106. Décembre 1996
- [4] Sétra. *Amélioration de la sécurité aux passages à niveau – Adaptation de l'infrastructure et de la signalisation routière*. Note d'information n° 128. Décembre 2008
- [5] Sétra. *Les travaux routiers à proximité des passages à niveau*. Note d'information n°133. Octobre 2009
- [8] Sétra. *Sécurité aux passages à niveau – Cas de la proximité d'un carrefour giratoire*. Guide technique. Septembre 2006.
- [9] Cerema. *Diagnostic de sécurité routière des passages à niveau. Aides et outils à la réalisation des diagnostics*. Rapport d'étude. Mai 2021

Contributeurs ●●●

Rédacteurs

Pascal Fossey, Céline Pierini, Max Rongrais, Pascal Fossey, Ludovic Chastenet de Castaing et Jean Fabre (Cerema) ; Laure Perrin (DTITM).

Comité de relecture

Dominique Bertrand (Cerema) ; Virginie Taillandier et Jérémie Neuville (RFF) ; Jean-Luc Balacey (SNCF) ; Annie Dauvilliers (DGITM) ; Marie Boursier (DSCR).

Contact ●●●

Maquettage
Cerema DSC
Pôle édition
et valorisation
des connaissances

pascal.fossey@cerema.fr
ludovic.chastenet@cerema.fr
jean.fabre@cerema.fr

Date de publication

Mai 2016

Mise à jour

Février 2022

ISSN : 2276-0164

2022/05

Commander ou télécharger nos ouvrages sur

www.cerema.fr

© 2022 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise
à l'accord préalable
du Cerema.

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoirs-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Aménagement et cohésion des territoires - Ville et stratégies urbaines - Transition énergétique et climat - Environnement et ressources naturelles - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Infrastructures de transport - Habitat et bâtiment