

Notice explicative

PN concerné

PN 118 PK 120+010

- Ligne 525000 Les Sables d'Olonne / Tours
- Commune : Bressuire
- Département : Les Deux Sèvres
- Type de PN : 4^{ème} catégorie

Contexte

Le passage à niveau n°118 est un passage à niveau privé pour piétons et voitures muni de portillons et portails

A la suite de tournées de sécurité des passages à niveau réalisées par le gestionnaire ferroviaire et dans le cadre de la politique de sécurisation et de suppression des passages à niveau il a été constaté que ce passage à niveau n'avait pas été utilisé depuis de nombreuses années (10 ans au minimum au regard de la végétation envahissante et à l'état du platelage, (voir photos jointes)).

Pour le maintenir en état d'utilisation dans les meilleures conditions de sécurité requises pour le concessionnaire, il est nécessaire de l'équiper de voyants d'annonce (80000,00€ à la charge du concessionnaire).

Supprimer ce passage à niveau, qui n'est plus utilisé, consiste à la pose de clôtures interdisant l'accès au domaine ferroviaire et la dépose du platelage (à la charge de SNCF RESEAU)

REPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DES DEUX-SEVRES

S.N.C.F. - Réseau de l'Ouest
Ligne des Sables d'Olonne à
Joué-lès-Tours

A R R Ê T E

Le PREFET des DEUX-SEVRES,
Chevalier de la Légion d'Honneur,

VU l'arrêté ministériel du 12 décembre 1967 portant réglementation des passages à niveau des lignes de chemin de fer composant le réseau concédé à la Société Nationale des Chemins de Fer Français;

VU l'arrêté ministériel du 8 février 1973 qui fixe les règles d'équipement des passages à niveau publics pour voitures;

VU les propositions de la Société Nationale des Chemins de Fer Français (Réseau de l'Ouest);

VU l'avis de M. le Directeur départemental de l'équipement et du logement,

SUR la proposition de M. le Secrétaire Général des Deux-Sèvres,

A R R Ê T E

ARTICLE 1er - Les passages à niveau n^{os} 103, 104, 105, 106, 108, 109, 113, 118, 120, 121, 122, 128, 130, 138, 139, 140, 142, 143, 146, 149, 157, 158, 160, 161, 162, 163 de la ligne des Sables d'Olonne à Joué-lès-Tours sont classés conformément aux indications portées sur les fiches individuelles ci-annexées.

ARTICLE 2 - Le présent arrêté abroge ceux en date des
29 novembre 1950 en ce qui concerne les PN 103, 104, 105, 106, 108, 113, 118, 120, 121, 122, 139, 142, 146, 161, 162, 163
1er octobre 1952 en ce qui concerne les PN 157, 158, 160
15 novembre 1962 en ce qui concerne le PN 128
31 mars 1967 en ce qui concerne les PN 109, 140, 143
29 septembre 1967 en ce qui concerne le PN 130,
23 septembre 1969 en ce qui concerne le PN 138.

ARTICLE 3 - M. le Secrétaire Général des Deux-Sèvres est chargé de l'exécution du présent arrêté.

A Niort, le 8 Octobre 1975
Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général,
signé : CHERIET

LIGNE des SABLES d'OLONNE
à JOUE-lès-TOURS
DEPARTEMENT des DEUX-SEVRES

FICHE INDIVIDUELLE du PN N° 118
annexée à l'arrêté préfectoral du 8 Octobre 1975
abrogeant celui du 29 novembre 1950
en ce qui concerne le PN N° 118

TERVES Commune de BRESSUIRE

POSITION KILOMETRIQUE : 120 + 010

DESIGNATION de la ROUTE {
ou du Chemin traversé } Chemin particulier

CATEGORIE du PN :

- pour voitures : 4ème
- pour piétons : 4ème

DISPOSITIONS PARTICULIERES de SERVICE :

Est muni de barrières et de portillons fermés à
clé en permanence sauf au moment du passage du
concessionnaire et de ses préposés ou de leurs véhi-
cules routiers ou troupeaux.

A Niort, le 8 Octobre 1975.

P/Le Préfet,

signé : CHERLET

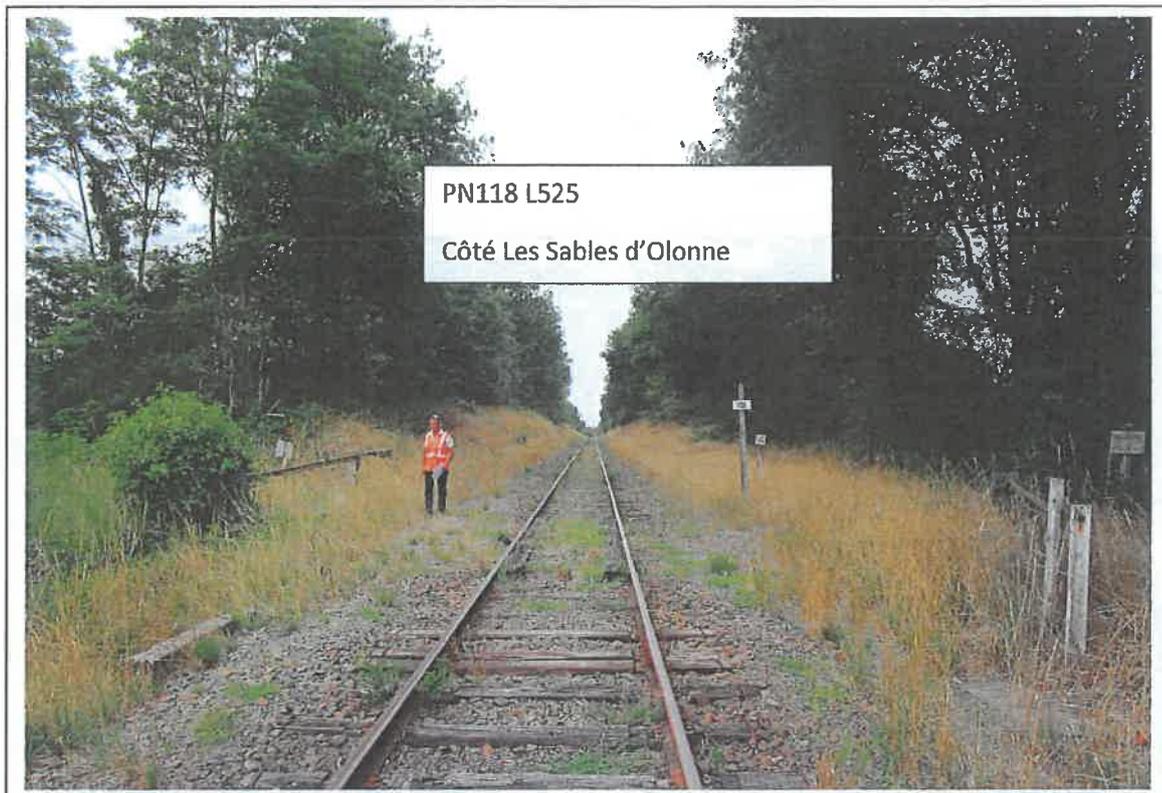
Plan de situation PN118 L525 des Sables à Tours

Côté Tours

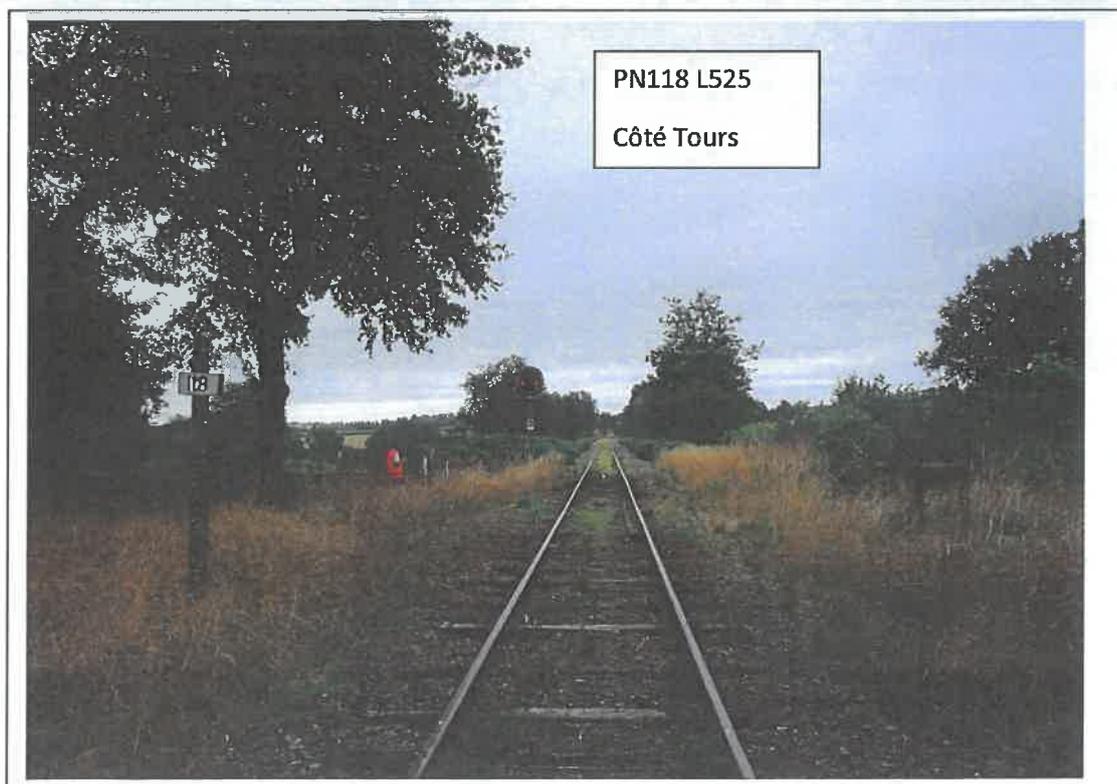


Côté Les Sables d'Olonne

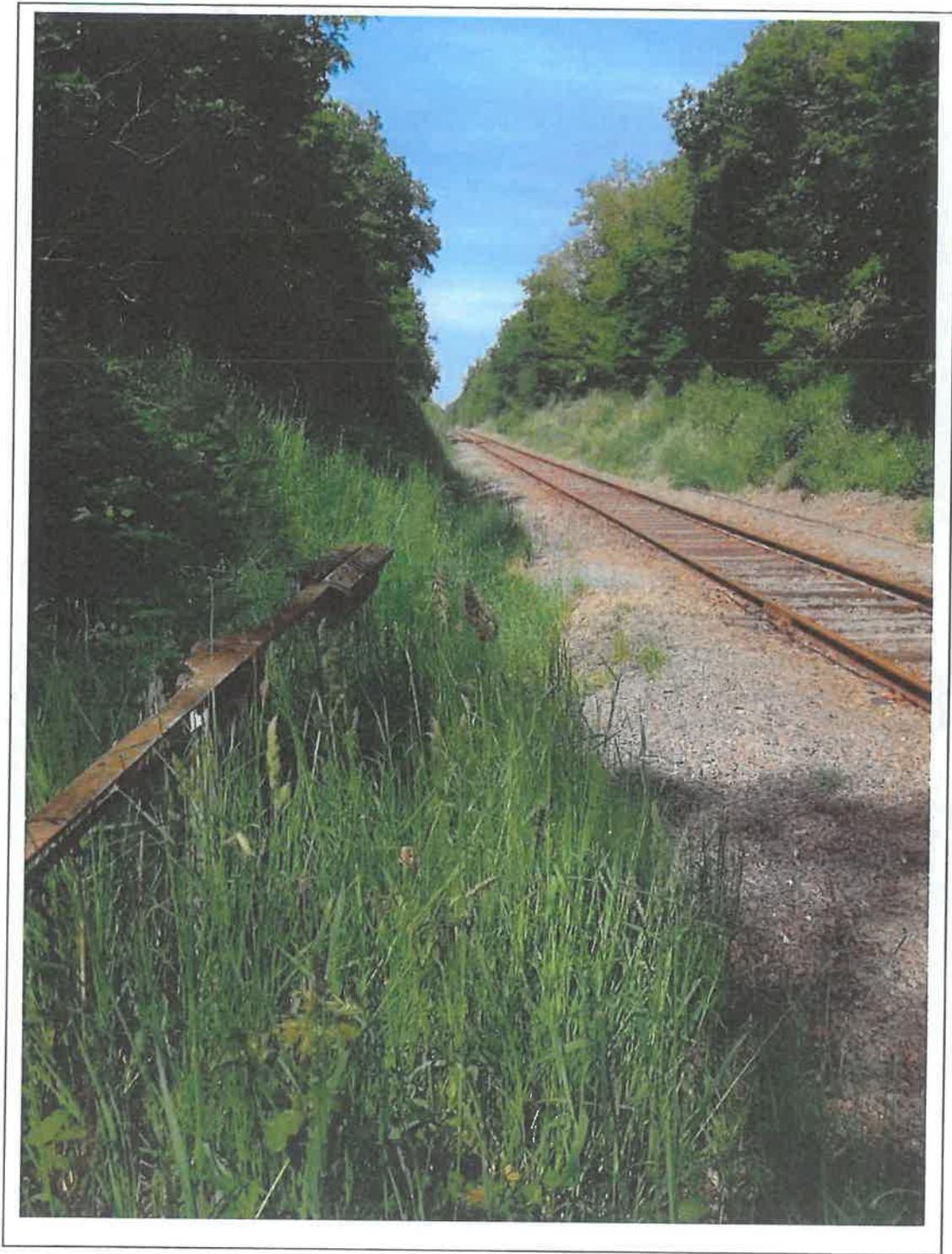
PN118 L525



PN118 L525
Côté Les Sables d'Olonne



PN118 L525
Côté Tours









S.N.C.F. - REGION DE NANTES

Division de l'EQUIPEMENT

C O N V E N T I O N

Ligne des SABLES D'OLONNE à TOURS

Km 120 + 010 - Commune de TERVES

Maintien d'un passage à niveau particulier pour voitures et pour piétons au profit de Monsieur PAYNEAU Michel.

ENTRE :

La S.N.C.F., Etablissement Public Industriel et Commercial dont le siège est à PARIS (75009) 88, rue Saint Lazare, représenté par le Chef de la Division de l'Equipement de NANTES, 27, boulevard de Stalingrad - 44041 NANTES CEDEX,
d'une part,

ET :

Monsieur PAYNEAU Michel, demurant au 27, rue Bignon 85500 LES HERBIERS,
d'autre part,

IL EST CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

La S.N.C.F., Etablissement Public Industriel et Commercial accorde à compter du 1er OCTOBRE 1992, à Monsieur PAYNEAU Michel l'autorisation de maintenir un passage à niveau privé pour voitures et piétons à la traversée de la ligne des SABLES D'OLONNE à TOURS (Km 120 + 010).

Ce passage à niveau comporte une barrière de 3 mètres et un portillon, des contrerails et un empieusement sommaire à la traversée de la ligne LES SABLES D'OLONNE à TOURS.

.../

Cette autorisation est consentie aux charges et conditions suivantes :

Monsieur PAYNEAU Michel

- 1) Devra se conformer aux lois et règlements sur la police des Chemins de Fer et aux instructions de la S.N.C.F.
- 2) Supportera seul les conséquences pécuniaires des dommages qui, du fait de l'existence ou de l'utilisation du P.N. seraient occasionnés aux installations du passage à niveau ou aux biens lui appartenant.

Il renonce à tout recours contre la S.N.C.F. quand bien même il résulterait des dommages ainsi causés une interruption plus ou moins longue dans l'usage du PN.

S'il le juge à propos, il souscrira une police d'assurances pour couvrir les risques prévus au présent paragraphe.

- 3) Supportera seul au besoin comme assureur de la S.N.C.F. les conséquences pécuniaires des dommages de toute nature qui, du fait ou à l'occasion de l'existence ou de l'utilisation du passage à niveau ou du fonctionnement des dispositifs de protection, pourraient atteindre le matériel ou les installations du Chemin de Fer.

Il s'engage, en conséquence, à indemniser la S.N.C.F. du préjudice par elle subi.

- 4) Supportera seul au besoin comme assureur de la S.N.C.F., les conséquences pécuniaires des dommages de toute nature qui, du fait ou à l'occasion de l'existence ou de l'utilisation du passage à niveau ou encore du fonctionnement des dispositifs de protection, pourraient atteindre la personne ou les biens des tiers, y compris ses préposés et les agents du Chemin de Fer.

Il s'engage, en conséquence, à indemniser la S.N.C.F. ou ses agents du préjudice par eux subi ainsi qu'à les garantir contre toute action qui serait engagée contre eux à l'occasion desdits dommages.

.../

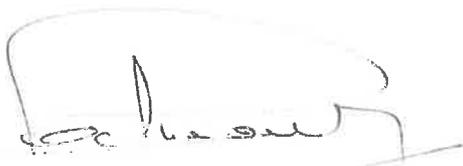
La présente convention est dispensée du droit de timbre et de la formalité de l'enregistrement. Toutefois, si l'une des parties entendait la soumettre à l'enregistrement, la charge du droit lui incomberait.

Fait en double exemplaire, dont un pour chacune des parties.

A NANTES, le 21 SEP 1992

Le Bénéficiaire,

Monsieur PÂYNEAU Michel,



Pour le Directeur Général
de la S.N.C.F.

Par délégation :

Le Chef de la Division
de l'Équipement,



Annexe 1 : Fiche individuelle portant, par arrêté préfectoral du 8 OCTOBRE 1975, classement du PN n° 118 en 4^{me} catégorie pour voitures et pour piétons.

Annexe 2 : Extrait de l'arrêté ministériel du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau. (titre IV, article 23 : passages à niveau de 4^{me} catégorie).

LIGNE des SABLES d'OLONNE
à JOUE-lès-TOURS
DEPARTEMENT des DEUX-SEVRES

FICHE INDIVIDUELLE du PN N° 118
annexée à l'arrêté préfectoral du 8 Octobre 1975
abrogeant celui du 29 novembre 1950
en ce qui concerne le PN N° 118

TERVES Commune de BRESSUIRE

POSITION KILOMETRIQUE : 120 + 010

DESIGNATION de la ROUTE {
ou du Chemin traversé } Chemin particulier

CATEGORIE du PN :

- pour voitures : 4ème
- pour piétons : 4ème

DISPOSITIONS PARTICULIERES de SERVICE :

Est muni de barrières et de portillons fermés à clé en permanence sauf au moment du passage du concessionnaire et de ses préposés ou de leurs véhicules routiers ou troupeaux.

A Niort, le 8 Octobre 1975.

P/Le Préfet,

signé : CHERIET

Extrait de l'Arrêté ministériel du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.

CHAPITRE II

Passages à niveau gardés

Art. 13. - Un passage à niveau gardé est équipé, au minimum, de barrières, demi-barrières ou tout autre dispositif permettant de barrer la chaussée de part et d'autre des voies ferrées, manœuvrés par un agent du chemin de fer.

Les barrières peuvent être complétées par des portillons, équilibrés à la fermeture et non fermés à clé. Ces portillons sont utilisés exclusivement par les piétons, à leurs risques et périls, sans surveillance spéciale par un agent du chemin de fer.

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

Art. 14. - On distingue deux régimes de gardiennage : le régime « ouvert » et le régime « fermé ».

Un passage à niveau est gardé à régime ouvert lorsque les barrières ne sont abaissées qu'à l'approche d'un train. En régime fermé, la voie routière est barrée en permanence et les barrières ne sont ouvertes qu'à la demande des usagers de la route.

Pour l'application des dispositions ci-après, on distingue deux périodes, l'une de jour, l'autre de nuit. La période de jour est comprise entre six heures et vingt et une heures.

Durant chacune de ces deux périodes, un passage à niveau peut être gardé à régime ouvert si, au cours d'un intervalle d'une durée au moins égale à trois heures et compris à l'intérieur de la période considérée, le nombre moyen des véhicules routiers est supérieur à celui des circulations ferroviaires. Pendant la période de nuit, il ne peut être fait application de cette faculté de maintenir normalement ouvertes les barrières d'un passage à niveau que si la circulation routière comprend au moins deux véhicules par heure.

Toutefois, les arrêtés préfectoraux de classement visés à l'article 2 précédent peuvent spécifier que :

a) Les barrières sont maintenues normalement ouvertes et non gardées soit de jour, soit de nuit :

- sur les lignes à faible trafic, dans l'intervalle du passage des trains et jusqu'à cinq minutes au moins avant l'heure normale du passage de ceux-ci ;

- sur les lignes où le service est totalement suspendu ;

- sur les lignes où le service des trains de voyageurs est supprimé, le gardiennage n'étant alors assuré que pour les trains n'ayant pas l'obligation de marquer l'arrêt avant le franchissement des passages à niveau ;

- lorsque les trains ont l'obligation de marquer l'arrêt avant le franchissement du passage à niveau pour permettre à l'agent du train de fermer les barrières ;

b) Les barrières sont immobilisées dans la position de fermeture et non gardées pendant les périodes où la circulation routière est nulle.

Art. 15. - La manœuvre des barrières est assurée par un agent spécial ou par un agent chargé d'un autre service soit à pied d'œuvre, soit à distance sous réserve que les conditions locales le permettent.

Pour les passages à niveau gardés à régime ouvert, l'agent doit fermer les barrières :

- dès qu'il reçoit l'annonce de l'arrivée d'un train si le passage à niveau est équipé d'un tel dispositif ;

- ou, à défaut, cinq minutes avant l'heure normale du passage des trains dont la marche a été portée à sa connaissance.

Dans tous les cas, il est interdit à l'agent d'ouvrir les barrières :

- s'il est avisé de l'arrivée d'un train par le dispositif d'annonce ;
- ou, en l'absence d'un tel dispositif, sans s'assurer au préalable que les voies peuvent être traversées avant l'arrivée d'un train.

Si la manœuvre des barrières est faite à distance, un système de communication permettant d'annoncer la fermeture et, s'il y a lieu, de demander l'ouverture, doit être établi entre les usagers de la route et l'agent chargé de la manœuvre.

Art. 16. - Les conditions de service et de manœuvre des barrières des passages à niveau doivent faire l'objet :

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

TITRE III

PASSAGES À NIVEAU DE 3^e CATÉGORIE

Art. 17. - A l'exception des cas particuliers mentionnés à l'article 20 ci-après, ces passages à niveau sont franchis sous l'entière responsabilité des usagers de la route, sans surveillance spéciale par un agent du chemin de fer.

Leur équipement se compose au minimum de deux panneaux de type G 1, dits « croix de Saint-André », implantés à droite de la chaussée, de part et d'autre des voies ferrées, éventuellement complétés par des signaux d'obligation d'arrêt Stop.

Art. 18. - Pour pouvoir être équipé du seul dispositif de la croix de Saint-André, un passage à niveau doit remplir les conditions ci-après :

a) Le moment de circulation ne dépasse pas 3 000 ;

b) Pour un observateur placé sur l'axe de la voie routière en au moins un point situé entre 3,50 et 5 mètres du rail le plus proche, et de chaque côté de la ligne de chemin de fer, un train doit être visible de part et d'autre du passage à niveau sur une distance R, exprimée en mètres, de :

$$R_1 = 0,8 F (n + 5,6)^{1/2}$$

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.

Art. 19. - Un passage à niveau qui ne remplit pas en totalité les conditions de l'article 18 peut être équipé du dispositif de croix de Saint-André complétées par des signaux d'obligation d'arrêt Stop aux conditions suivantes :

a) Le moment de circulation ne dépasse pas 3 000 ;

b) La circulation routière journalière est au plus égale à 100 véhicules en moyenne ;

c) La condition de visibilité définie au paragraphe 18 b est satisfaite.

Art. 20. - Les passages à niveau actuellement équipés pour chaque sens de la circulation routière de :

- deux feux rouges clignotants et une sonnerie qui se déclenchent automatiquement à l'approche d'un train, au moins 20 secondes avant son passage ;

- une croix de Saint-André,

peuvent être maintenus en l'état. Par dérogation aux dispositions de l'article 18, aucune condition de visibilité n'est alors exigée.

Art. 21. - Les passages à niveau situés sur des lignes fermées au trafic commercial sont classés en catégorie 2 bis.

Les équipements visés aux articles 9, 13 et 17 ainsi que la signalisation routière avancée et de position ne sont alors plus exigés. La dépose de l'ensemble de ces équipements intervient après la signature de l'arrêté préfectoral modificatif. Cet arrêté précise également les mesures à prendre dans le cas où des circulations ferroviaires doivent exceptionnellement avoir lieu.

TITRE IV

PASSAGES À NIVEAU DE 3^e ET 4^e CATÉGORIE

Art. 22. - Les passages à niveau de 3^e catégorie ne peuvent être utilisés que par les piétons, à leurs risques et périls, sans surveillance spéciale par un agent du chemin de fer.

Dans le cas où ils sont équipés de portillons, ceux-ci sont équilibrés à la fermeture, ne sont pas fermés à clé et sont manœuvrés par les piétons.

Art. 23. - Les passages à niveau de 4^e catégorie sont privés et ne sont astreints à aucune surveillance spéciale par un agent du chemin de fer. Ils sont utilisés sous la responsabilité des particuliers ou des personnes morales publiques ou privées, auxquels, à leurs risques et périls, le droit d'utilisation de ces traversées est réservé dans les conditions prévues dans une convention signée avec l'exploitant ferroviaire.

Sur les lignes ouvertes au trafic voyageurs, ainsi que chaque fois que l'importance du trafic ferroviaire le justifie, ils doivent être munis d'une signalisation automatique, de barrières ou de portillons.

Dans le cas où ils sont munis de barrières manœuvrées à la main ou de portillons, ces équipements doivent être fermés à clé lorsqu'ils ne sont pas utilisés.

DV2	
Réponse par	Copie
DV 21	
DV 22	
DV23EG	
DV230A	
DV23DA	
DV23HCI	
DV24	
CO EL.	
SE V	

S.N.C.F. - REGION DE NANTES

Division de l'EQUIPEMENT

C O N V E N T I O N

Ligne des SABLES D'OLONNE à TOURS (525)

Km 120 + 010 - Commune de TERVES

PN 118

Maintien d'un passage à niveau particulier pour voitures et pour piétons au profit de Monsieur HENNON Claude.

ENTRE :

La S.N.C.F., Etablissement Public Industriel et Commercial dont le siège est à PARIS (75009) 88, rue Saint Lazare, représenté par le Chef de la Division de l'Equipement de NANTES, 27, boulevard de Stalingrad - 44041 NANTES CEDEX,

d'une part,

ET :

Monsieur HENNON Claude, demeurant à "Les Chicaillères", TERVES, 79300 BRESSUIRE

d'autre part,

IL EST CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

La S.N.C.F., Etablissement Public Industriel et Commercial accorde à compter du 1er OCTOBRE 1992, à Monsieur HENNON Claude l'autorisation de maintenir un passage à niveau privé pour voitures et piétons à la traversée de la ligne des SABLES D'OLONNE à TOURS (Km 120 + 010).

Ce passage à niveau comporte une barrière de 3 mètres et un portillon, des contrerails et un empierement sommaire à la traversée de la ligne LES SABLES D'OLONNE à TOURS.

.../

Cette autorisation est consentie aux charges et conditions suivantes :

Monsieur HENNON Claude

- 1) Devra se conformer aux lois et règlements sur la police des Chemins de Fer et aux instructions de la S.N.C.F.
- 2) Supportera seul les conséquences pécuniaires des dommages qui, du fait de l'existence ou de l'utilisation du P.N. seraient occasionnés aux installations du passage à niveau ou aux biens lui appartenant.

Il renonce à tout recours contre la S.N.C.F. quand bien même il résulterait des dommages ainsi causés une interruption plus ou moins longue dans l'usage du PN.

S'il le juge à propos, il souscrira une police d'assurances pour couvrir les risques prévus au présent paragraphe.

- 3) Supportera seul au besoin comme assureur de la S.N.C.F. les conséquences pécuniaires des dommages de toute nature qui, du fait ou à l'occasion de l'existence ou de l'utilisation du passage à niveau ou du fonctionnement des dispositifs de protection, pourraient atteindre le matériel ou les installations du Chemin de Fer.

Il s'engage, en conséquence, à indemniser la S.N.C.F. du préjudice par elle subi.

- 4) Supportera seul au besoin comme assureur de la S.N.C.F., les conséquences pécuniaires des dommages de toute nature qui, du fait ou à l'occasion de l'existence ou de l'utilisation du passage à niveau ou encore du fonctionnement des dispositifs de protection, pourraient atteindre la personne ou les biens des tiers, y compris ses préposés et les agents du Chemin de Fer.

Il s'engage, en conséquence, à indemniser la S.N.C.F. ou ses agents du préjudice par eux subi ainsi qu'à les garantir contre toute action qui serait engagée contre eux à l'occasion desdits dommages.

.../

La présente convention est dispensée du droit de timbre et de la formalité de l'enregistrement. Toutefois, si l'une des parties entendait la soumettre à l'enregistrement, la charge du droit lui incomberait.

Fait en double exemplaire, dont un pour chacune des parties.

A NANTES, le 21 SEP 1992

Le Bénéficiaire,

Monsieur HENNON Claude,

Tevens le 3/10/92



Pour le Directeur Général
de la S.N.C.F.

Par délégation :

Le Chef de la Division
de l'Équipement,



Annexe 1 : Fiche individuelle portant, par arrêté préfectoral du 8 OCTOBRE 1975, classement du PN n° 118 en 4^{me} catégorie pour voitures et pour piétons.

Annexe 2 : Extrait de l'arrêté ministériel du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau. (titre IV, article 23 : passages à niveau de 4^{me} catégorie).

LIGNE des SABLES d'OLONNE
à JOUE-lès-TOURS
DEPARTEMENT des DEUX-SEVRES

FICHE INDIVIDUELLE du PN N° 118
annexée à l'arrêté préfectoral du 8 Octobre 1975
abrogeant celui du 29 novembre 1950
en ce qui concerne le PN N° 118

TERVES Commune de BRESSUIRE

POSITION KILOMETRIQUE : 120 + 010

DESIGNATION de la ROUTE {
ou du Chemin traversé } Chemin particulier

CATEGORIE du PN :

- pour voitures : 4ème
- pour piétons : 4ème

DISPOSITIONS PARTICULIERES de SERVICE :

Est muni de barrières et de portillons fermés à clé en permanence sauf au moment du passage du concessionnaire et de ses préposés ou de leurs véhicules routiers ou troupeaux.

A Niort, le 8 Octobre 1975.

P/Le Préfet,

signé : CHERIET

Extrait de l'Arrêté ministériel du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.

CHAPITRE II Passages à niveau gardés

Art. 13. - Un passage à niveau gardé est équipé, au minimum, de barrières, demi-barrières ou tout autre dispositif permettant de barrer la chaussée de part et d'autre des voies ferrées, manœuvrés par un agent du chemin de fer. Les barrières peuvent être complétées par des portillons, équilibrés à la fermeture et non fermés à clé. Ces portillons sont utilisés exclusivement par les piétons, à leurs risques et périls, sans surveillance spéciale par un agent du chemin de fer.

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

Art. 14. - On distingue deux régimes de gardiennage : le régime « ouvert » et le régime « fermé ».

Un passage à niveau est gardé à régime ouvert lorsque les barrières ne sont abaissées qu'à l'approche d'un train. En régime fermé, la voie routière est barrée en permanence et les barrières ne sont ouvertes qu'à la demande des usagers de la route.

Pour l'application des dispositions ci-après, on distingue deux périodes, l'une de jour, l'autre de nuit. La période de jour est comprise entre six heures et vingt-et-une heures.

Durant chacune de ces deux périodes, un passage à niveau peut être gardé à régime ouvert si, au cours d'un intervalle d'une durée au moins égale à trois heures et compris à l'intérieur de la période considérée, le nombre moyen des véhicules routiers est supérieur à celui des circulations ferroviaires. Pendant la période de nuit, il ne peut être fait application de cette faculté de maintenir normalement ouvertes les barrières d'un passage à niveau que si la circulation routière comprend au moins deux véhicules par heure.

Toutefois, les arrêtés préfectoraux de classement visés à l'article 2 précédent peuvent spécifier que :

- a) Les barrières sont maintenues normalement ouvertes et non gardées soit de jour, soit de nuit : - sur les lignes à faible trafic, dans l'intervalle du passage des trains et jusqu'à cinq minutes au moins avant l'heure normale du passage de ceux-ci ; - sur les lignes où le service est totalement suspendu ; - sur les lignes où le service des trains de voyageurs est supprimé, le gardiennage n'étant alors assuré que pour les trains n'ayant pas l'obligation de marquer l'arrêt avant le franchissement des passages à niveau ; - lorsque les trains ont l'obligation de marquer l'arrêt avant le franchissement du passage à niveau pour permettre à l'agent du train de fermer les barrières ;

b) Les barrières sont immobilisées dans la position de fermeture et non gardées pendant les périodes où la circulation routière est nulle.

Art. 15. - La manœuvre des barrières est assurée par un agent spécial ou par un agent chargé d'un autre service soit à pied d'œuvre, soit à distance sous réserve que les conditions locales le permettent.

Pour les passages à niveau gardés à régime ouvert, l'agent doit fermer les barrières :

- dès qu'il reçoit l'annonce de l'arrivée d'un train si le passage à niveau est équipé d'un tel dispositif ;
- ou, à défaut, cinq minutes avant l'heure normale du passage des trains dont la marche a été portée à sa connaissance.

Dans tous les cas, il est interdit à l'agent d'ouvrir les barrières : - s'il est avisé de l'arrivée d'un train par le dispositif d'annonce ; - ou, en l'absence d'un tel dispositif, sans s'assurer au préalable que les voies peuvent être traversées avant l'arrivée d'un train.

Si la manœuvre des barrières est faite à distance, un système de communication permettant d'annoncer la fermeture et, s'il y a lieu, de demander l'ouverture, doit être établi entre les usagers de la route et l'agent chargé de la manœuvre.

Art. 16. - Les conditions de service et de manœuvre des barrières des passages à niveau doivent faire l'objet :

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

TITRE III PASSAGES À NIVEAU DE 2^e CATÉGORIE

Art. 17. - A l'exception des cas particuliers mentionnés à l'article 20 ci-après, ces passages à niveau sont franchis sous l'entière responsabilité des usagers de la route, sans surveillance spéciale par un agent du chemin de fer.

Leur équipement se compose au minimum de deux panneaux de type G1, dits « croix de Saint-André », implantés à droite de la chaussée, de part et d'autre des voies ferrées, éventuellement complétés par des signaux d'obligation d'arrêt Stop.

Art. 18. - Pour pouvoir être équipé du seul dispositif de la croix de Saint-André, un passage à niveau doit remplir les conditions ci-après :

- a) Le moment de circulation ne dépasse pas 3 000 ;
- b) Pour un observateur placé sur l'axe de la voie routière en au moins un point situé entre 3,50 et 5 mètres du rail le plus proche, et de chaque côté de la ligne de chemin de fer, un train doit être visible de part et d'autre du passage à niveau sur une distance R, exprimée en mètres, de : $R1 = 0,8 F (n + 5,6)^{1/2}$

F représentant la vitesse maximum des trains sur la section de ligne, exprimée en 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 :

$R2 = (3,4 + 0,7 n) F$

Les distances R1 et R2 doivent être inférieures à 600 mètres.

c) Pour un observateur se déplaçant sur la route sur une distance D mesurée en mètres à partir du rail le plus proche, telle que $D = 0,01 V^2 + 0,60 V$, V représentant la vitesse routière sur le tronçon de route encadrant le passage à niveau exprimée en 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 :

$L1 = 0,28 F [(V + 100)/15 + n]$

lorsque le passage à niveau constitue un point singulier de l'itinéraire routier nécessitant une vitesse de franchissement n'excédant pas 30 kilomètres heure.

Dans les autres cas, cette distance est :

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

d) Par exception, si la circulation routière journalière moyenne ne dépasse pas 10 véhicules et que la vitesse V définie ci-dessus est inférieure ou égale à 30 kilomètres heure, la condition de visibilité définie au paragraphe b est seule exigée.

Art. 19. - Un passage à niveau qui ne remplit pas en totalité les conditions de l'article 18 peut être équipé du dispositif de croix de Saint-André complétées par des signaux d'obligation d'arrêt Stop aux conditions suivantes :

- a) Le moment de circulation ne dépasse pas 5 000 ;
- b) La circulation routière journalière est au plus égale à 100 véhicules en moyenne ;
- c) La condition de visibilité définie au paragraphe 18 b est satisfaite.

Art. 20. - Les passages à niveau actuellement équipés pour chaque sens de la circulation routière de :

- deux feux rouges clignotants et une sonnerie qui se déclenchent automatiquement à l'approche d'un train, au moins 20 secondes avant son passage ;
- une croix de Saint-André,

peuvent être maintenus en l'état. Par dérogation aux dispositions de l'article 18, aucune condition de visibilité n'est alors exigée.

Art. 21. - Les passages à niveau situés sur des lignes fermées au trafic commercial sont classés en catégorie 2 bis.

Les équipements visés aux articles 9, 13 et 17 ainsi que la signalisation routière avancée et de position ne sont alors plus exigés. La dépose de l'ensemble de ces équipements intervient après la signature de l'arrêté préfectoral modificatif. Cet arrêté précise également les mesures à prendre dans le cas où des circulations ferroviaires doivent exceptionnellement avoir lieu.

TITRE IV PASSAGES À NIVEAU DE 3^e ET 4^e CATÉGORIE

Art. 22. - Les passages à niveau de 3^e catégorie ne peuvent être utilisés que par les piétons, à leurs risques et périls, sans surveillance spéciale par un agent du chemin de fer.

Dans le cas où ils sont équipés de portillons, ceux-ci sont équilibrés à la fermeture, ne sont pas fermés à clé et sont manœuvrés par les piétons.

Art. 23. - Les passages à niveau de 4^e catégorie sont privés et ne sont astreints à aucune surveillance spéciale par un agent du chemin de fer. Ils sont utilisés sous la responsabilité des particuliers ou des personnes morales publiques ou privées, auxquels, à leurs risques et périls, le droit d'utilisation de ces traversées est réservé dans les conditions prévues dans une convention signée avec l'exploitant ferroviaire.

Sur les lignes ouvertes au trafic voyageurs, ainsi que chaque fois que l'importance du trafic ferroviaire le justifie, ils doivent être munis d'une signalisation automatique, de barrières ou de portillons.

Dans le cas où ils sont munis de barrières manœuvrées à la main ou de portillons, ces équipements doivent être fermés à clé lorsqu'ils ne sont pas utilisés.

