

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

# Sécurité des passages à niveau

## Ce que les maires doivent savoir...

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.

## 1. Un Passage à niveau (PN), c'est...

### 1.1 Le croisement de deux infrastructures

- la route ;
- la voie ferrée.

La priorité absolue est reconnue aux chemins 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.



Source : Cerema

### 1.2 La rencontre de deux gestionnaires d'infrastructure :

- un gestionnaire routier :
  - la commune ou l'intercommunalité si elle a la compétence voirie pour les passages à niveau situés sur une voie communale ou métropolitaine ;
  - le département pour les passages à niveau situés sur une route départementale ;
  - l'État pour les passages à niveau situés sur une route nationale ;
- un gestionnaire ferroviaire :
  - SNCF Réseau pour les passages à niveau du réseau ferré national ;
  - les collectivités territoriales ou associations pour les passages à niveau des chemins de fer secondaires ou touristiques à travers des conventions de transfert de gestion.

Note n° 01 - Mai 2016 (Mise à jour février 2022)

### 1.3 Deux domaines en interaction, et pourtant distincts : le domaine routier et le domaine ferroviaire

La limite entre les deux domaines, définie par le cadastre, n'est pas toujours évidente sur le terrain. En pratique, on peut se référer au prolongement des barrières ou signaux d'arrêt.



Limites entre les domaines routier et ferroviaire  
(Source : [www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr))

### 1.4 Une signalisation routière spécifique

Elle est définie notamment dans l'[arrêté du 24 novembre 1967](#) relatif à la signalisation des routes et des autoroutes, et précisée dans la 2e partie de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR) et imposée par l'[arrêté du 18 mars 1991](#) relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau, articles 9, 17, 19 et 20.

Elle est composée de :

- la signalisation « avancée », implantée sur le domaine routier ;
- la signalisation « de position », implantée sur le domaine ferroviaire ;
- dans certains cas, une signalisation complémentaire peut être nécessaire.

## 2. Sécuriser un PN, c'est...

### 2.1 Connaître les responsabilités de chacun.

La commune, en tant que gestionnaire du domaine routier, est en charge de l'entretien de la signalisation avancée et de ses abords ([arrêté 18 mars 1991, art. 24](#)) : nettoyage, restauration et remplacement des signaux usagés. Cette signalisation est primordiale pour avertir l'utilisateur de la présence imminente d'un passage à niveau et doit toujours rester bien **visible de jour comme de nuit**.

L'implantation sur le domaine routier d'une signalisation complémentaire est de la responsabilité du maire. Le gestionnaire ferroviaire peut demander son implantation. En cas de dégradation, le maire doit informer ce dernier et procéder à son remplacement.

### 2.2 Connaître l'infrastructure et l'évolution de son environnement.

Bien connaître un passage à niveau permet d'anticiper les situations à risques.

Des configurations particulières doivent alerter :

- la signalisation et les équipements du passage à niveau (barrières, feux...) ne sont pas ou peu visibles par les usagers de la route du fait de la présence de masques (végétation, publicité, stationnement à proximité) ;
- l'environnement du PN (bâti, paysage) rend celui-ci peu perceptible par les usagers ;
- la géométrie de la route (dos d'âne, virage serré, rétrécissement de la chaussée...) au niveau du PN induit des difficultés de franchissement pour certains véhicules (poids lourds, véhicules surbaissés) : faits constatés régulièrement, rayures sur la chaussée... ;
- un carrefour (giratoire, à feux ou en T), ou des éléments particuliers comme un tourne-à-gauche, une priorité à droite, un arrêt de bus, un arrêt minute ou encore un passage piétons se trouvent en aval du PN et créent régulièrement des remontées de file à hauteur de ce dernier ;
- des travaux routiers doivent être réalisés à proximité du PN (sur la route même, sur une route sécante ou leurs abords) ;

- des flux importants (automobiles ou piétons) sont constatés au niveau du PN à cause de l'environnement urbain dans lequel il se trouve (présence de part et d'autres d'établissements scolaires, d'un stade, d'arrêts de bus, de zones d'habitation ou de commerces...);
- la création d'un lotissement, d'un centre commercial, un raccordement à une nouvelle route sont souhaités... ou dans une des communes avoisinantes.

## 2.3 Réagir !

Gardez à l'esprit que vous devez obligatoirement :

- entretenir la signalisation avancée de votre passage à niveau et prévenir l'apparition d'éventuels masques visuels (stationnement, publicité, végétation...);
- assurer la mise en place et le maintien de la signalisation en cas de chantiers à proximité du passage à niveau.

**⚠** Une observation régulière de votre passage à niveau est le meilleur moyen d'anticiper les situations à risque !

Si des dysfonctionnements plus importants vous inquiètent pour la sécurité de votre passage à niveau (problèmes de géométrie de la route ou de remontées de file à hauteur du PN), il est nécessaire de contacter rapidement l'exploitant ferroviaire afin d'établir un diagnostic conjoint de la situation et de prendre ensemble les mesures de sécurité qui s'imposent. **La communication entre gestionnaires routier et ferroviaire est le meilleur garant de la sécurité de votre passage à niveau !**

Enfin n'oubliez pas de prévenir le plus en amont possible l'exploitant ferroviaire :

- dès que vous avez connaissance d'un projet de travaux routiers à proximité du passage à niveau ;
- lorsque vous portez, vous ou l'un des maires des communes voisines, un projet d'urbanisation.

## 3. Sécuriser un PN, c'est aussi avoir les bons réflexes

### 3.1 Sensibilisez les citoyens !

Il peut être utile de rappeler certaines règles élémentaires du Code de la route : respect des signaux d'arrêt (Stop, feu rouge clignotant), priorité absolue du train sur les véhicules ou encore interdiction de s'arrêter ou de stationner sur des voies ferrées.

D'autres éléments tout aussi intéressants à rappeler : les barrières PN sont facilement cassables et conçues pour ne pas résister au choc et les téléphones d'appels d'urgence à proximité des PN ne sont pas réservés aux agents ferroviaires mais à tout usager constatant un problème au PN.

On peut enfin souligner :

- qu'un train peut mettre jusqu'à 1 km pour s'arrêter ;
- qu'une collision avec un train est mortelle dans plus de 90 % des cas.

La direction territoriale de SNCF Réseau et/ou la Direction Départementale des Territoires (et de la Mer) de votre département peuvent vous aider à organiser, sur sollicitation, des campagnes de sensibilisation auprès des riverains et citoyens : tracts/flyers, affiches, interventions dans les établissements scolaires...

Enfin, vous pouvez vous associer à la journée annuelle nationale de sensibilisation à la sécurité des passages à niveau.



Affiche de la journée nationale et internationale de sécurité routière aux passages à niveau du 10 juin 2021

## 3.2 Réalisez le diagnostic de sécurité de votre passage à niveau

La [loi d'orientation des mobilités \(LOM\)](#) de 2019 rend obligatoire la réalisation des diagnostics. Le [décret du 6 avril 2021](#) définit les conditions de réalisation du diagnostic de sécurité et l'[arrêté du 3 mai 2021](#) définit le document de diagnostic à utiliser. Cette démarche doit être renouvelée tous les 5 ans. Elle a pour vocation d'améliorer la sécurité routière aux passages à niveau.

**Si votre passage à niveau se trouve sur une voie communale, l'initiative du diagnostic vous revient.** Il convient, pour ce faire, de mobiliser l'ensemble des acteurs, et tout particulièrement le gestionnaire ferroviaire, afin d'effectuer une visite conjointe sur site (inspection de sécurité des PN). Vous pouvez solliciter la préfecture, la direction départementale des territoires (DDT) de votre département ou faire appel à un prestataire de service ayant la compétence diagnostic PN. La préfecture ou la DDT(M) peuvent vous renseigner pour une aide personnalisée lors de la mise en place de cette démarche et pour les aménagements à réaliser via les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal).

## 3.3 Financez votre projet de sécurisation

Le diagnostic de sécurité d'un passage à niveau peut révéler la nécessité de travaux importants, voire d'envisager une dénivellation. 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).

Tous les PN 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).

Pour les PN dont les critères d'inscription au programme de sécurisation national (PSN) sont atteints, les actions permettant d'améliorer la sécurité routière au niveau du PN, voir de le supprimer, bénéficient des aides de l'État, à hauteur de 50 %.

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

# 4. Sécuriser un PN, c'est enfin connaître ses partenaires

## 4.1 En matière de sécurité routière

La compétence en matière de sécurité, notamment routière, est détenue par chaque préfet de département. Ce dernier s'appuie soit sur ses propres ressources en préfecture, soit sur les Directions départementales des territoires qui assurent un rôle de proximité auprès des gestionnaires de voirie. Ces dernières sont donc les interlocutrices à privilégier.

Retrouvez leurs coordonnées sur : <https://lannuaire.service-public.fr/>

Le Cerema, par ses experts, peut vous accompagner sur le plan technique. Vous pouvez notamment consulter le rapport méthodologique pour la réalisation des diagnostics sur le site : [www.cerema.fr/fr/actualites/passages-niveau-rapport-du-cerema-aide-outils-diagnostic](http://www.cerema.fr/fr/actualites/passages-niveau-rapport-du-cerema-aide-outils-diagnostic)

Pour le document de diagnostic, veuillez consulter le site du ministère : [www.ecologie.gouv.fr/passages-niveau](http://www.ecologie.gouv.fr/passages-niveau)

## 4.2 En matière de sécurité ferroviaire

Retrouvez les coordonnées des directions territoriales du gestionnaire ferroviaire SNCF Réseau sur [www.sncf-reseau.com](http://www.sncf-reseau.com)

## Ce qu'il faut retenir

### Les règles d'or du maire en matière de sécurité des passages à niveau

1. **Réaliser le diagnostic de sécurité du passage à niveau** : obligatoire tous les 5 ans, il permet d'améliorer la sécurité régulièrement, avec anticipation et d'éviter des situations difficiles à gérer pouvant être dispendieuses
2. **Observer régulièrement le passage à niveau** : c'est le meilleur moyen d'anticiper les situations à risques
3. **Contactez le gestionnaire ferroviaire en cas de doute** quant à la sécurité du passage à niveau : cela permet d'établir un diagnostic conjoint et de mettre en place les mesures de sécurité nécessaires
4. **Sensibiliser les citoyens aux bons comportements** par des actions de communication

## **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

2022/04

Commander ou télécharger nos ouvrages sur

**[www.cerema.fr](http://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**