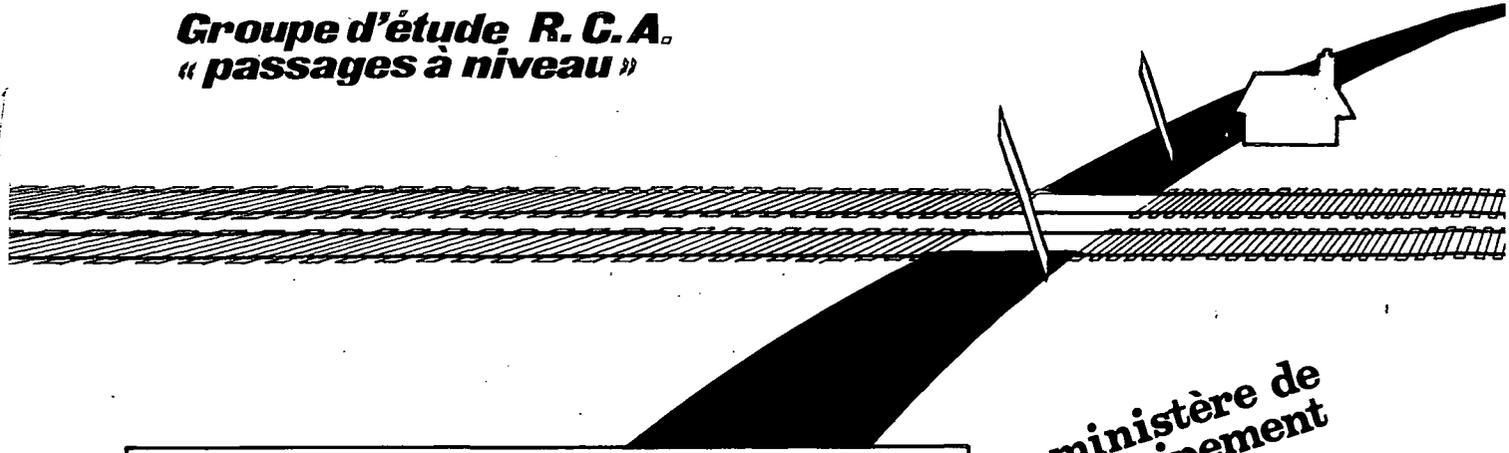


Groupe d'étude R. C. A.
« passages à niveau »

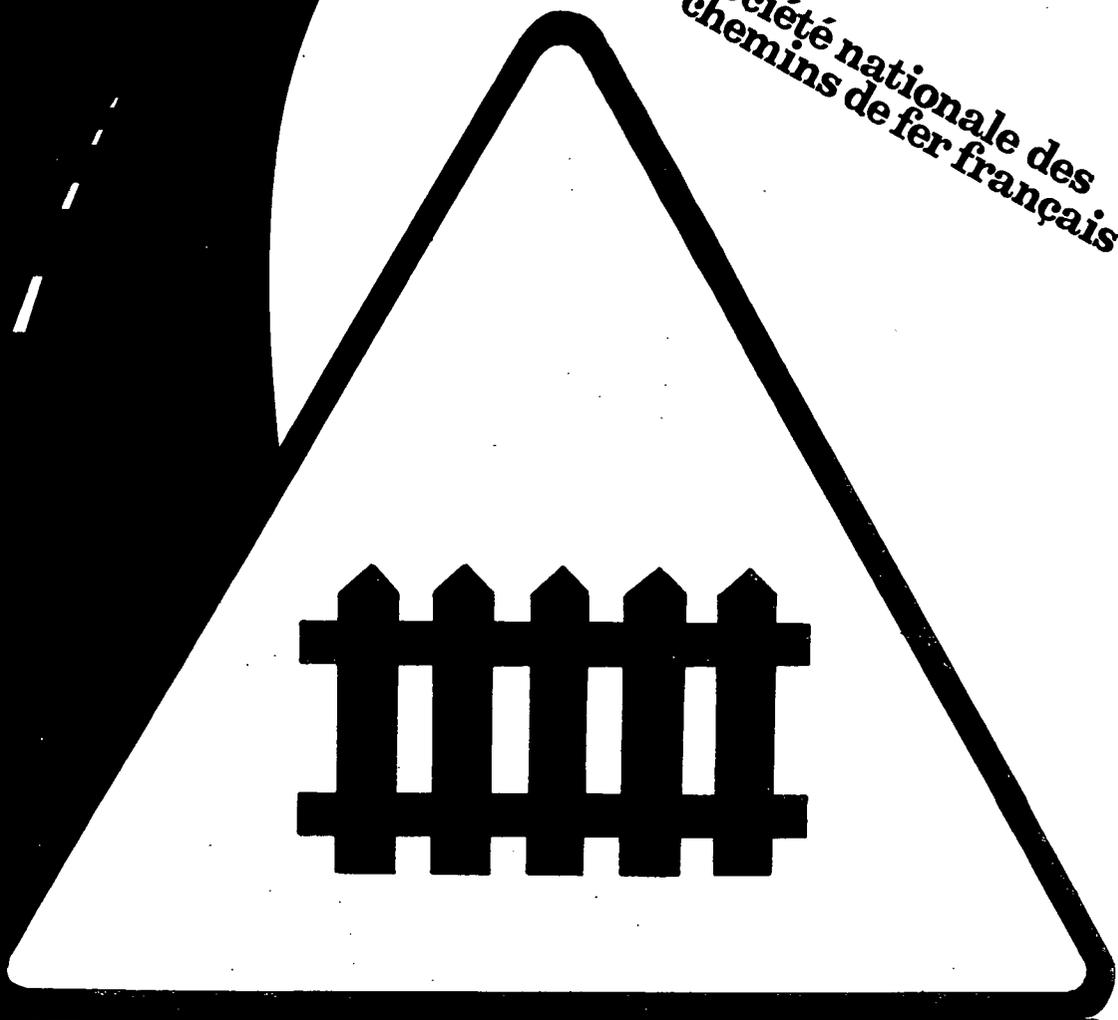


ETUDE PILOTE R. C. A.
PASSAGES A NIVEAU

*ministère de
l'équipement*

*ministère
des transports*

*société nationale des
chemins de fer français*



Rapport aux Ministres

Par lettre de mission en date du 3 septembre 1969, le Ministre des Transports et le Ministre de l'Équipement et du Logement nous confiaient une étude "à mener dans l'esprit des principes modernes de rationalisation des choix budgétaires" sur les passages à niveau.

Toutes propositions utiles devaient être faites notamment pour :

- harmoniser les critères de sécurité routière aux passages à niveau avec ceux appliqués par ailleurs dans le secteur routier,
- réduire les dépenses d'exploitation et d'investissement relatives aux passages à niveau,
- réduire les pertes de temps des usagers de la route à la traversée des lignes de chemins de fer,
- limiter la gêne et le risque apportés à la circulation des trains du fait de l'existence des passages à niveau.

Monsieur le Ministre des Transports et Monsieur le Ministre de l'Équipement et du Logement nous demandaient d'étudier les conséquences des différentes actions qu'il était possible de mener pour parvenir à ces buts dans le cadre de la réglementation définie par l'arrêté du 11 décembre 1967, ainsi que les modifications qu'il apparaîtrait éventuellement souhaitable d'apporter à cette réglementation. Un programme cohérent d'actions devait être proposé.

Ce rapport de synthèse expose les principales conclusions de l'étude de préparation rationnelle des décisions administratives concernant les passages à niveau. Ces conclusions sont justifiées par un rapport détaillé comprenant une note de présentation et les quatre titres suivants :

Titre 1 - Dimensions du Problème

Titre 2 - Vers un système P.N. optimal - Réglementation

Titre 3 - Structures de décision - Responsabilité - Financement

Titre 4 - Rapports de mission - Annexes.

PLAN DU RAPPORT

	Pages
Chapitre I – L'étude pilote de préparation rationnelle des décisions concernant les passages à niveau	7
Chapitre II – Dimension du problème	10
Chapitre III – Une nouvelle réglementation en matière de P.N.....	11
Chapitre IV – Conséquences d'une nouvelle politique en matière de P.N...	13
Chapitre V – Structure de décisions, responsabilité et financement	14
Chapitre VI – Principales actions immédiates proposées	16

CHAPITRE I

L'ETUDE PILOTE DE PREPARATION RATIONNELLE DES DECISIONS CONCERNANT LES PASSAGES A NIVEAU (1)

Compte tenu du caractère pilote que recevait cette étude, il nous a paru utile de donner quelques indications sur son organisation et son déroulement.

1. L'ETAT D'ESPRIT ET LA PROCEDURE R.C.B.

A partir d'objectifs prédéterminés pour l'amélioration d'un système, il s'agit d'inventorier tous les moyens d'action envisageables et d'analyser leurs impacts sur les groupes cibles concernés. On choisit alors parmi ces moyens d'action ceux qui permettent de réaliser ou de s'approcher d'un sous-optimum ou d'un optimum.

Une telle méthode d'analyse doit se montrer fructueuse dans un domaine bien délimité tel celui des passages à niveau qui a une implication directe sur le budget de l'Etat et où l'élaboration des décisions s'effectue selon un schéma administratif complexe, dans lequel la participation des divers "décideurs" n'est pas en harmonie avec les conséquences qu'ils en supportent.

Cette étude est d'ailleurs un prolongement logique de l'étude R.C.B. sur la sécurité routière.

2. ORGANISATION DE L'ETUDE

Une telle étude devait reposer sur un dialogue organisé entre tous les "décideurs" politiques concernés, les responsables administratifs et les techniciens et analystes chargés de l'étude de façon à aboutir à des conclusions unanimement acceptées, autant que possible.

A cet effet il a été constitué un Comité Directeur regroupant les représentants de toutes les administrations intéressées par un aspect de la question.

Ministère des Transports	:	Direction des Transports Terrestres
Ministère de l'Equipement et du Logement	:	Direction des Routes Service des Affaires Economiques (S.A.E.I.)
Société Nationale des Chemins de fer Français	:	Direction des Installations Fixes Direction des Etudes Générales
Ministère de l'Economie et des Finances	:	Contrôle Financier de la S.N.C.F. Direction de la Prévision Direction du Budget
Ministère de l'Intérieur	:	Direction Générale des Collectivités Locales
Ministère de la Justice	:	

Groupe d'Etudes Permanent R.C.B. de sécurité routière.

(1) Etude R.C.B. (rationalisation des choix budgétaires) ou R.C.A. (rationalisation des choix administratifs).

Le Comité Directeur a délibéré sur le rapport d'un Groupe de Travail restreint, travaillant à plein temps pendant certaines périodes. Animé par un ingénieur des Ponts et Chaussées, coordinateur, l'équipe permanente a fourni l'essentiel du travail de recherche, de collecte et de traitement de l'information. Il avait d'autre part pour consigne de lancer le plus grand nombre d'idées. Il était ainsi constitué :

M. PELLEGRIN	:	Coordinateur du Groupe
M. BOUTET	:	Société Nationale des Chemins de Fer Français
M. GIETHLEN	:	Direction des Transports Terrestres – Service des Chemins de fer
M. MEYNIER	:	Direction des Transports Terrestres – Service des Affaires Générales
M. SIMOULIN	:	Service des Affaires Economiques (S.A.E.I.).

C'est au sein du Comité Directeur que s'élaborent à partir des travaux du Groupe de travail et par une large confrontation des divers points de vue, des conclusions recueillant un consensus général. Le Comité Directeur oriente d'autre part les travaux du groupe de travail sur les points qui restent controversés. Un contact étroit est maintenu entre le Président du Comité Directeur et le coordinateur du groupe de travail.

Afin de faciliter la confrontation des points de vue, le groupe de travail a établi des rapports préliminaires qui ont permis de tenir compte des différentes objections et avis pour la rédaction du présent rapport.

L'inconvénient d'une telle procédure est un étalement dans le temps qui s'est traduit par un dépassement des délais prévus au planing de l'étude, les échanges d'idées fructueuses ne se produisant qu'après une longue période de rodage.

3. DEROULEMENT DE L'ETUDE

L'étude s'est déroulée en huit phases :

- a) Phase préliminaire :
 - constitution du Comité Directeur et du Groupe de travail
 - familiarisation avec le problème
- b) Etude du système "passage à niveau" actuel en France :
 - recherche des informations existantes
 - analyse des statistiques existantes
 - examen de cas concrets avec visites documentaires in situ, avec confrontation des échantillons des différents groupes cibles
- c) Recherche des moyens d'action :
 - étude des systèmes étrangers (Italie, Pays-Bas, Allemagne, Etats-Unis)
 - consultation de divers spécialistes
 - recherche prospective
- d) Analyse critique des différents moyens d'action et de leurs impacts sur les différents groupes cibles :
 - examen aux différents niveaux : investissement, sécurité (harmonisation des critères de sécurité ?) pertes de temps, incidences psychosociologiques. . .
 - bilans "coût-efficacité"
- e) Préparation d'un rapport intérimaire
- f) Discussion du rapport intérimaire au sein du Comité Directeur et propositions concrètes d'action.
- g) Edition du rapport.

CHAPITRE II

DIMENSION DU PROBLEME

1. LES DEPENSES

Sur l'ensemble des lignes S.N.C.F. subsistent en 1969, 28.700 P.N. (passages à niveau) dont près de 52 % sont des P.N. gardés. Ce nombre important de P.N. gardés en France est préoccupant car le gardiennage des P.N. conduit à des dépenses très importantes qui progressent rapidement tous les ans.

En 1969, les dépenses d'exploitation des P.N. s'élèvent à 595 M.F. dont près des 2/3 représentent les charges de gardiennage.

Entre 1958 et 1969, les dépenses de gardiennage, en francs courants, ont été multipliées par trois alors que le nombre de P.N. gardés a pourtant diminué de 18 % durant cette même période.

Selon les dispositions de l'ancienne convention liant l'Etat à la S.N.C.F., l'Etat participait à la moitié des dépenses de gardiennage des P.N. situés sur les routes nationales. A partir de 1970, selon les nouvelles dispositions conventionnelles entre l'Etat et la S.N.C.F., l'Etat doit supporter la moitié de l'ensemble des charges des P.N., soit 294 M.F. pour 1970 ; les prévisions pour 1975 s'établissent entre 335 et 377 M.F.

2. LA SECURITE AUX P.N.

Les accidents de P.N. ne représentent qu'une très faible partie des accidents de la circulation routière. Pour 1969, les statistiques sont les suivantes :

	NOMBRE D'ACCIDENTS	MORTS	BLESSES
Accidents de la circulation routière	227.788	14.705	318.532
Accidents aux P.N.	361	130	595

Si l'on observe l'évolution des accidents aux P.N. au cours des dix dernières années, en valeur absolue, le nombre de tués et de blessés aux P.N. tend à diminuer.

Les accidents aux P.N. sont caractérisés par un pourcentage élevé de victimes "piétons": 50% en 1969. La grande majorité des accidents de piétons a lieu aux portillons qui sont généralement accolés aux P.N. gardés.

3. LES PERTES DE TEMPS DES USAGERS DE LA ROUTE

Les pertes de temps des usagers de la route aux passages à niveau sont estimées à plus de 7 millions d'heures par an dont 85 % sont le fait des P.N. gardés où pourtant la circulation routière est en moyenne relativement faible.

4. POLITIQUE ACTUELLE EN MATIERE DE P.N. ET REGLEMENTATION

L'arrêté du 11 décembre 1967 définit la réglementation actuellement applicable en matière de sécurité et des équipements de P.N. Cette réglementation permet un développement très important des suppressions de gardiennage par l'automatisation et concourt directement à la réalisation de certains objectifs de l'étude : réduction des dépenses de gardiennage qui grèvent énormément le compte d'exploitation, et diminution des pertes de temps des usagers de la route.

Par contre, l'arrêté du 11 décembre 1967 oblige à équiper en dispositifs automatiques coûteux, un nombre important de P.N. non gardés où pourtant le nombre d'accidents, de tués et blessés reste très faible. On a pu calculer que l'efficacité sur le plan de la sécurité (en nombre de morts et de blessés évités) des sommes dépensées pour ces équipements serait 10 à 20 fois plus faible que celle des aménagements routiers de sécurité en dehors des P.N.

Seule une approche R.C.B. des problèmes permet de procéder à ces comparaisons et à cette harmonisation des décisions concernant différents secteurs mais concourant au même objectif.

CHAPITRE III

UNE NOUVELLE REGLEMENTATION EN MATIERE DE P.N.

Actuellement le choix de l'équipement d'un P.N. s'effectue d'après la réglementation du 11 décembre 1967. Le critère déterminant le choix entre les différents équipements est dans cette réglementation une sécurité maximum. Son principal défaut est de ne pas tenir compte de l'impact économique du coût des équipements qu'elle impose.

Le fascicule II a montré qu'il était possible de chiffrer et d'introduire dans les calculs économiques les éléments essentiels qui doivent intervenir dans les décisions d'équipement (coût des équipements, entretien, gardiennage, pertes de temps des usagers routiers, coût des accidents).

On peut déterminer ainsi pour chaque type existant de P.N. avec tel ou tel trafic, l'équipement qui correspond aux normes retenues en matière d'aménagement routier en général.

Cette approche du problème conduit à une remise en cause de la réglementation du 11 décembre 1967 et par voie de conséquence à la politique actuellement suivie en matière de P.N.

Les principales conclusions que l'on peut tirer des différents bilans "coût - efficacité" sont résumées dans le tableau suivant :

a) **Généralisation de la signalisation automatique lumineuse sans demi-barrière (feu rouge clignotant)**

Conclusions de l'étude	Réglementation du 11 décembre 1967
- Ce dispositif de protection peut être utilisé assez largement	- le moment doit être inférieur à 1000
- Plus de conditions de visibilité statique, le système optique d'avertissement étant juge très fiable	- certaines conditions de visibilité statique doivent être respectées

b) **Introduction du signal routier "STOP" à certains P.N.**

Conclusions de l'étude	Réglementation du 11 décembre 1967
- Signal "STOP" peut être utilisé sur les P.N. dont le moment est inférieur à 5000	- Non autorisé
- Certaines conditions de visibilité statique doivent être satisfaites	

c) **Extension des P.N. de 2ème catégorie (P.N. non gardés et non munis de dispositif automatique d'annonce des trains à l'usager routier) sous réserve de certaines conditions de visibilité statique et dynamique**

Conclusions de l'étude	Réglementation du 11 décembre 1967
- Le moment doit être inférieur à 3000	- le moment doit être inférieur à 1000

Si les résultats de l'étude devaient être appliqués, la répartition entre les différents types de P.N. serait la suivante :

		Situation actuelle
– P.N. de 2ème catégorie	14.649 contre	10.519
– P.N. équipés d'un signal "STOP"	2.265 contre	0
– P.N. équipés d'une signalisation automatique lumineuse (S.A.L.O.)	3.868 contre	88
– P.N. équipés d'une signalisation automatique lumineuse à 2 1/2 barrières (S.A.L. 2)	5.209 contre	2.948
– P.N. équipés d'une signalisation automatique lumineuse à 4 1/2 barrières (S.A.L. 4)	174 contre	174
– P.N. gardés	2.531 contre	14.967
	dont 2.158 interdit temporaire d'accès	

Cette nouvelle répartition reflète d'ailleurs la situation actuelle observée à l'étranger (Pays-Bas, Allemagne notamment).

CHAPITRE IV

CONSEQUENCES D'UNE NOUVELLE POLITIQUE EN MATIERE DE P.N.

1. EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DE L'ETAT AUX CHARGES DE P.N.

L'application complète d'ici fin 1975, des recommandations d'équipement conduirait à une baisse sensible de la contribution de l'Etat.

Par rapport aux dépenses prévues pour 1975, les économies pour l'Etat, pour la même année pourraient se situer entre 170 et 250 M.F. La fourchette supérieure étant obtenue par une application "stricte" des recommandations d'équipement, la fourchette inférieure étant obtenue en augmentant le niveau de sécurité à certains P.N. Dans tous les cas, les investissements nécessaires ne seraient pas plus importants que ceux prévus pour le VIème Plan.

2. LE PROBLEME SOCIAL

La suppression quasi totale et à bref délai (1975) du gardiennage humain aux P.N. reste l'un des facteurs essentiels dans ces économies.

Compte tenu de la diminution "naturelle" des effectifs de gardiennage, un problème de reconversion se pose pour 1.300 à 1.400 personnes par an jusqu'en 1975 dont seule une faible partie pourrait bénéficier des possibilités internes de reclassement de la S.N.C.F.

Des propositions précises sur ce problème sont faites dans la partie "propositions d'actions".

3. LA SECURITE AUX P.N.

L'harmonisation des critères de sécurité utilisés aux P.N. par rapport à ceux utilisés dans le secteur routier conduit d'une part à ne plus justifier certains investissements que prévoit la réglementation du 11 décembre 1967 et d'autre part à un allègement de certains dispositifs de protection.

Cet allègement ne conduit pas à prévoir, en appliquant les lois de probabilité d'accident déduites du comportement actuel des usagers de la route, une augmentation du nombre des morts et des blessés graves aux P.N.

Par contre, le même calcul conduit à prévoir une augmentation des accidents avec collision de trains. Une importante campagne d'information devra donc être menée sur ce point et il faudra s'assurer des effets de cette campagne.

Compte tenu du fait que l'opinion publique est particulièrement sensible aux accidents de P.N. et pour rester dans l'esprit de cette étude, il apparaît nécessaire que les crédits de l'Etat qui seraient dégagés à la suite de l'application de certaines mesures préconisées par le rapport, restent affectés à des opérations de sécurité dans des actions plus efficaces et notamment dans les opérations de sécurité routière.

Un tel transfert de crédits devrait, à partir de 1975 et sur la base des estimations les plus faibles, permettre de réduire les pertes en vies humaines et les dommages corporels dans les conditions suivantes :

- au bout d'un an : 160 morts, 2.074 blessés
- au bout de la 5ème année, par an : 850 morts, 10.370 blessés.
- durant ces 5 années : 2.250 morts, 31.110 blessés.

CHAPITRE V

STRUCTURE DE DECISION, RESPONSABILITE ET FINANCEMENT

1. UTILITE D'UNE REGLEMENTATION EN MATIERE DE P.N.

En ce qui concerne le domaine d'emploi des équipements, il n'apparaît pas souhaitable de laisser l'exploitant du chemin de fer totalement libre. L'Etat est, en effet, responsable de la sécurité publique et à ce titre est en droit d'imposer des obligations aux chemins de fer en matière de P.N. En outre, l'Etat supporte maintenant directement 50 % des charges de P.N. et doit veiller au bon emploi de ces crédits par la mise en place d'un équipement optimal aux P.N.

Aussi une nouvelle réglementation, davantage fondée sur des critères économiques, doit permettre de définir de façon précise les domaines d'emploi des divers types d'équipements des P.N., préciser la procédure à suivre en matière d'équipement ou de déséquipement ou de suppression de P.N.

2. DECISIONS DE SUPPRESSION ET D'EQUIPEMENT DE P.N.

Afin de faciliter le plus possible les décisions en matière de suppression ou d'équipement et d'atténuer les lenteurs sinon les blocages de la procédure actuelle, il serait souhaitable que soit créée dans chaque département, une Commission des P.N.

Cette Commission départementale placée sous la direction du Préfet du département comprendrait les représentants :

- de la S.N.C.F.,
- de la Direction Départementale de l'Equipement,
- de la Direction Départementale de l'Agriculture,
- du Conseil Général,
- et d'autres Collectivités Locales. . . ,

doit permettre de mieux établir les contacts entre les intéressés par les problèmes de P.N. et de faciliter l'adoption des solutions les plus conformes à l'intérêt général notamment, en ce qui concerne les suppressions de P.N. dont l'existence ne se justifie plus, les suppressions par construction d'ouvrages d'art et l'installation de dispositifs automatiques.

La Commission départementale des P.N. serait également chargée d'établir pour chaque ligne ferroviaire du département un "plan d'équipement d'avenir" en matière de P.N.

Il convient, à cet égard, d'attirer tout particulièrement l'attention sur la nécessité de raisonner dans la recherche des solutions optimales pour les P.N., non plus en termes de points isolés et singuliers, mais en termes de coupures introduites par une section de voie ferrée considérée dans son ensemble. On rejoint, d'ailleurs là, les préoccupations "rétablissement des communications locales" des études autoroutières.

Toute étude d'aménagement des P.N. sur une section de ligne devrait tendre à ramener le nombre de traversées sur cette ligne (passages à niveau et ouvrages) au niveau moyen observé sur les autoroutes françaises.

3. FINANCEMENT

Il importe, tout particulièrement, que le système de financement des opérations de suppression de P.N. par construction d'ouvrages ne conduise pas à un freinage ou blocage de telles opérations toutes les fois que la collectivité a intérêt à ce qu'elles se réalisent.

A ce titre, il est urgent de mettre au point les procédures qui permettent, dans le cadre de la nouvelle convention entre l'Etat et la S.N.C.F., de continuer à offrir aux collectivités locales désireuses d'exécuter de tels travaux, le montant de la capitalisation de 10 ans de gardiennage des P.N. supprimé, qui était offert antérieurement.

CHAPITRE VI

PRINCIPALES ACTIONS IMMEDIATES PROPOSEES

1. EXPERIENCE SUR LE DOMAINE D'EMPLOI OPTIMUM DES DIFFERENTS TYPES D'EQUIPEMENT

La nouvelle réglementation, davantage fondée sur des critères économiques modifie sensiblement le domaine d'emploi des différents types d'équipement imposé jusqu'ici par la réglementation du 11 décembre 1967.

Cependant, il n'a pas été toujours possible de déterminer avec suffisamment de précision l'incidence de tous les paramètres sur le niveau de sécurité, sinon parfois, par référence à des études ou à des expériences étrangères. C'est pourquoi, il est proposé de procéder à des expériences préalables sur le domaine d'emploi des équipements, expériences qui devraient permettre d'adopter dans un délai suffisamment bref, la nouvelle réglementation proposée qui aura pu ainsi être testée objectivement. Ces expériences devraient faire l'objet d'un contrôle et d'une surveillance très étroits et accompagnées d'une campagne suffisante d'information et de sensibilisation du public.

1-1 Equipement de signalisation automatique lumineuse sans demi-barrière pour 400 P.N. en 1971 et 1972

Actuellement une centaine de P.N. sont équipés d'une signalisation automatique lumineuse sans demi-barrière. Ce dispositif ne peut pratiquement plus être étendu à d'autres P.N. en raison des conditions d'application très restrictives de la réglementation en vigueur.

L'étude pilote recommande l'installation de ce dispositif à environ 3.800 P.N.

Dans le cadre des expériences, il est proposé d'équiper de ce dispositif 200 P.N. en 1971 et 200 autres en 1972, suffisamment concentrés dans un petit nombre de zones géographiques. Les caractéristiques de ces P.N. doivent être les suivantes : moment généralement inférieur à 4.000 et pouvant atteindre 8.000 à condition que la circulation routière reste inférieure à 250 véhicules par jour. Aucune condition de visibilité sur la voie ferrée n'est à exiger, le système d'avertissement optique étant suffisamment fiable.

Cependant en ce qui concerne le dispositif à mettre en place le choix reste à faire entre deux solutions :

- la S.N.C.F. propose l'utilisation du dispositif actuellement en service, c'est-à-dire un feu rouge clignotant à l'arrivée et pendant le passage du train,
- la Direction des Routes, par contre, n'est pas favorable à l'utilisation et à la généralisation de ce dispositif en raison, notamment, de la mauvaise compréhension du feu rouge clignotant de la part de l'utilisateur routier. La Direction des Routes propose à la place, un ensemble de feux tricolores identiques aux feux tricolores routiers, mais dont le "vert" resterait factice (borgne).

Compte tenu des délais impartis pour mener à bien l'expérience prévue pour 1971, il serait souhaitable qu'une décision rapide soit prise sur ce problème restant en suspens.

1-2 Expérience sur un certain nombre de passages à niveau non gardés et non munis de dispositifs automatiques d'annonce des trains

La réglementation du 11 décembre 1967 conduit à prévoir l'équipement de plus de 6.000 de ces P.N. en signalisation automatique lumineuse sans demi-barrière en phase provisoire et complétés par deux demi-barrières en situation définitive.

Il est proposé de maintenir en l'état actuel les P.N. non gardés et non munis de dispositifs automatiques d'annonce des trains dont le moment de circulation est inférieur à 3.000

1-3 Expérience sur les passages à niveau susceptibles d'être équipés d'une signalisation automatique lumineuse à quatre demi-barrières

Il n'a pas été possible de préciser le domaine d'emploi optimum de la signalisation automatique lumineuse à quatre demi-barrières, l'installation de ce dispositif restant principalement liée à des problèmes spécifiques difficilement quantifiables dans les calculs économiques (P.N. à trafic urbain particulièrement difficile, P.N. situés sur une zone de manœuvre des trains). Ce type d'équipement permet également d'éviter le passage en chicane lors d'une attente prolongée de l'utilisateur routier.

Cet équipement ne devrait donc être uniquement réservé à ces cas difficiles où la notion de seuil de moment jusqu'ici imposé dans la réglementation en vigueur (40.000) n'a qu'une valeur de jugement approximative.

Aussi, il est proposé que chaque fois où cet investissement coûteux ne semble pas justifié, des demandes de dérogation soient présentées par la S.N.C.F.

2. MISE EN PLACE DE COMMISSIONS DEPARTEMENTALES DES PASSAGES A NIVEAU

En raison, notamment, des importantes possibilités en matière de suppression de P.N. et afin d'éviter des investissements inutiles, il serait souhaitable que les Commissions Départementales des P.N. soient mises en place dès 1971.

3. ACTIONS SUR LE PROBLEME DES GARDES-BARRIERES

Les possibilités de reclassement des gardes-barrières au sein de la S.N.C.F. restant limitées, trois actions pourraient être entreprises afin d'atténuer ce problème :

- a) la possibilité d'affiliation à la Sécurité Sociale des gérantes contractuelles dont l'emploi antérieur de gardes-barrières a été déclassé devrait être mise très rapidement à l'étude.
- b) le Directeur de la région S.N.C.F. pourrait informer le Préfet, président de la Commission Départementale des P.N. des disponibilités de personnel prévisibles, ceci des établissements du plan d'équipement d'avenir de chaque ligne. Le Préfet pourrait alors informer de ces disponibilités, les Collectivités (Administrations, Municipalités, Services publics, etc.) placées sous son autorité et les organismes chargés de l'emploi et du placement (Agence nationale ou régionale de l'emploi, Service de main-d'œuvre, Commission paritaire de l'emploi. . .) le nombre de personnes à placer par département se situant en moyenne entre 15 et 20 par an.
- c) l'Inspection du Travail et de la Main-d'Œuvre des Transports informée directement et en temps utile par les Services en cause de la S.N.C.F., pourrait intervenir directement et utilement auprès des Services de Main-d'Œuvre en vue d'un placement des intéressés.

4. RATTACHEMENT DES STATISTIQUES P.N. AU FICHIER "SECURITE ROUTIERE"

L'amélioration du système P.N. nécessite et nécessitera un ensemble d'informations statistiques permettant un traitement rapide et à bref délai.

Il est donc nécessaire d'améliorer l'information existante sous le triple aspect : recueil de l'information, traitement de l'information et gestion des fichiers. Pour ce dernier point, la solution optimale serait de rattacher cette "mini banque des données" à la banque de données "sécurité routière" puisqu'aussi bien l'étude P.N. est directement liée au problème de la sécurité routière en général.

5. EXPERIENCES ET ACTIONS A MENER ULTERIEUREMENT

Dès 1972, une expérience sur le domaine d'emploi du signal "STOP" aux P.N. pourrait être entreprise : 300 à 400 P.N. au minimum devraient être retenus pour cette année-là.

D'autre part au fur et à mesure des résultats des expériences en cours une nouvelle réglementation devrait être progressivement mise en place.

DEROGATIONS ET ARRETE MINISTERIEL PROPOSES

Pour mener à bien les différentes expériences proposées, certaines dérogations à la réglementation du 11 décembre 1967 doivent être prévues.

Un projet d'arrêté autorisant ces dérogations ainsi qu'un projet d'arrêté portant création des Commissions Départementales des P.N. sont proposés ci-après.

MINISTERE DES TRANSPORTS
DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES
Service des Chemins de Fer

ARRETE DU
portant dérogations à l'arrêté du 11 décembre 1967 relatif à la réglementation
concernant la dispense de gardiennage aux passages à niveau des lignes d'intérêt général

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

VU l'arrêté du 11 décembre 1967 relatif à la réglementation de la dispense de gardiennage aux passages à niveau des lignes d'intérêt général ;

VU l'arrêté du 12 décembre 1967 relatif à la réglementation des passages à niveau des lignes de la S.N.C.F. ;

VU le rapport du groupe d'étude de rationalisation des choix budgétaires concernant les passages à niveau ;

Afin d'entreprendre certaines expériences sur le domaine d'emploi des différents types d'équipement des passages à niveau ;

SUR proposition du Directeur des Transports Terrestres .

A R R E T E :

ARTICLE 1er.— En application de l'article 16 de l'arrêté du 11 décembre 1967, les passages à niveau situés sur les lignes où la vitesse des trains les plus rapides est inférieure à 160 km à l'heure et déjà démunis de barrières et de gardiennage pourront être maintenus en l'état sous réserve que le moment (1) soit inférieur à 3.000 et la circulation routière moyenne inférieure à 100 véhicules par jour. L'exploitant du chemin de fer procédera à l'examen des autres passages à niveau déjà démunis de barrières et de gardiennage et en rendra compte au Ministre chargé des Transports. Si celui-ci le juge nécessaire cette situation sera rendue progressivement conforme aux dispositions de l'arrêté du 11 décembre 1967 selon des programmes annuels qu'il approuve, sur présentation de l'exploitant du chemin de fer.

ARTICLE 2.— Par dérogation à l'article 5 de l'arrêté du 11 décembre 1967, sur les lignes de chemin de fer où la vitesse des trains les plus rapides est inférieure à 160 km à l'heure, les passages à niveau où le moment est inférieur à 8.000 et la circulation routière moyenne inférieure à 250 véhicules par jour, peuvent être démunis de barrières et de gardiennage sous réserve qu'il y soit installé une signalisation automatique lumineuse et sonore indiquant aux usagers de la route l'approche d'un train. Aucune condition de visibilité sur la voie ferrée n'est exigée.

A titre expérimental, la signalisation automatique lumineuse définie à l'article 7 de l'arrêté du 11 décembre 1967 pourra être modifiée. Cette modification fera l'objet d'arrêt ultérieur.

ARTICLE 3.— Les dispositions de l'article 12 de l'arrêté du 11 décembre 1967 fixant la procédure en matière de suppression pure et simple de barrières manœuvrées par un agent et du gardiennage, ainsi que l'installation d'une signalisation automatique lumineuse et sonore restent en vigueur. Toutefois, la S.N.C.F. présentera préalablement au Ministre chargé des Transports les programmes qu'elle compte exécuter dans le cadre des dérogations visées à l'article 1 et 2 du présent arrêté.

ARTICLE 4.— L'installation d'une signalisation automatique lumineuse à quatre demi-barrières reste soumise aux prescriptions de l'article 6 de l'arrêté du 11 décembre 1967. Cependant des dérogations par passage à niveau pourront être accordées sur demande de la S.N.C.F. adressée au Préfet du Département qui, après avoir consulté la Commission Départementale des passages à niveau, en saisira, cas par cas, le Ministre chargé des Transports.

ARTICLE 5.— Chaque passage à niveau ayant fait l'objet d'une dérogation devra donner lieu à l'établissement par la S.N.C.F. d'une fiche comportant tous les éléments d'information permettant de juger du déroulement des différentes expériences et des modifications éventuelles à y apporter.

ARTICLE 6.— Le Directeur des Transports Terrestres et les Préfets assurent, chacun en ce qui le concerne, l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le

(1) *Moment : produit de la moyenne des circulations routières en 24 heures par la moyenne des circulations ferroviaires en 24 heures.*

MINISTERE DES TRANSPORTS
DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES
Service des Chemins de Fer

ARRETE PORTANT CREATION DE COMMISSIONS DEPARTEMENTALES
DES PASSAGES A NIVEAU

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

A R R E T E :

ARTICLE 1er.— Il est créé dans chaque département une commission des passages à niveau. Cette commission départementale placée sous la présidence du Préfet comprend des représentants :

- de la Société Nationale des Chemins de fer français
- de la Direction Départementale de l'Équipement
- de la Direction Départementale de l'Agriculture
- des Collectivités locales (conseillers généraux, maires)
- de tous autres organismes éventuellement intéressés aux problèmes des passages à niveau.

ARTICLE 2.— La commission départementale des passages à niveau doit établir les contacts entre tous les intéressés par les problèmes de passages à niveau et faciliter l'adoption des solutions les plus conformes à l'intérêt général, notamment en ce qui concerne les suppressions de passages à niveau dont l'existence ne se justifie plus et l'installation de dispositifs automatiques de protection.

Dans le cadre de cette mission, la commission départementale des passages à niveau est chargée : d'établir pour chaque ligne ferroviaire du département un plan d'équipement d'avenir de la ligne en matière de passage à niveau.

ARTICLE 3.— Le Directeur des Transports Terrestres et les Préfets assurent chacun en ce qui le concerne l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le

1971