

Arrêté du 14 janvier 2020 relatif à l'expérimentation de dispositifs de signalisation routière sur certains passages à niveau de la ligne ferroviaire entre Belfort et Delle (Territoire de Belfort)

NOR: INTS1933590A

La ministre de la transition écologique et solidaire, le ministre de l'intérieur et le secrétaire d'Etat auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports,

Vu la Constitution, notamment son article 37-1 ;

Vu le code de la route, notamment ses articles L. 411-6, R. 411-25 et R. 422-3 ;

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 modifiée, notamment ses articles 5-3, 12, 13-1, 14-1,34, 34-1, 35-1, 111-1 et 161 ;

Vu l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes, notamment ses articles 5-12 et 10 ;

Vu les accords des maires de Danjoutin, de Bourogne, de Joncherey, de Morvillars et de Delle,

Arrêtent :

Article 1

Il est dérogé aux dispositions du premier alinéa de l'article 14-1 de l'instruction interministérielle sur la signalisation du 22 octobre 1963 susvisée afin d'expérimenter :

1° Des panneaux d'information de signalisation routière visant à rappeler aux usagers la nécessité de ne pas s'immobiliser sur les passages à niveau implantés en amont des passages à niveau suivants :

- le PN1 situé en agglomération sur le territoire de la commune de Danjoutin, à l'intersection avec la RD47 ;

- le PN15 situé en agglomération sur territoire de la commune de Morvillars, à l'intersection avec la RD19 ;

- le PN 22 situé en agglomération sur le territoire de la commune de Delle, à l'intersection avec la RD19 ;

2° Un dispositif de signalisation lumineuse dynamique à leds implanté sur les barrières mobiles du passage à niveau dans chaque sens de circulation, fonctionnant à l'activation du feu R24 et pendant les phases de descente et de remontée des barrières jusqu'à la fin de cycle, implanté sur les passages à niveau suivants :

- le PN13 situé en agglomération sur le territoire de la commune de Bourogne, à l'intersection avec la RD19 ;

- le PN15 situé en agglomération sur le territoire de la commune de Morvillars, à l'intersection avec la RD19 ;

- le PN20 situé en agglomération sur le territoire de la commune de Joncherey, à l'intersection avec la RD19.

Ces dispositifs complètent le feu rouge clignotant de type R24 qui impose l'arrêt absolu à tous les véhicules et piétons.

La signalisation des passages à niveau concernés par les expérimentations de signalisation est également renforcée par plusieurs équipements facultatifs conformes à la réglementation existante et précisés en annexe.

Ces dispositifs sont expérimentés pour une durée de deux ans.

Le suivi de cette expérimentation donne lieu à l'établissement d'un rapport final d'évaluation par le gestionnaire ferroviaire. Le rapport est remis au délégué à la sécurité routière et à la directrice des infrastructures de transport dans un délai de trois mois précédant la fin de la période d'expérimentation.

Les caractéristiques de la signalisation expérimentée, ses modalités d'évaluation et les conditions de réalisation de l'expérimentation, au regard de la sécurité et de la circulation routières, sont fixées en annexe.

Article 2

En fonction des circonstances, le délégué à la sécurité routière et la directrice des infrastructures de transport peuvent, par décision, suspendre l'autorisation d'expérimentation, y mettre un terme anticipé ou la conditionner à la prise de nouvelles mesures.

Article 3

Les maires de Danjoutin, de Bourogne, de Joncherey, de Morvillars et de Delle et le président-directeur général de SNCF Réseau sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Annexe

ANNEXE

I. - Description des dispositifs expérimentaux

Les dispositifs expérimentaux implantés sur les passages à niveau sont constitués de :

1° Deux panneaux de type SR identiques, implantés sur l'accotement de la chaussée et de chaque côté, dans les deux sens de circulation, en amont de chaque passage à niveau.

Le panneau est destiné à informer les usagers qu'ils ne doivent pas s'arrêter ou stationner sur la voie ferrée, ni s'y engager s'ils risquent d'être immobilisés sur la voie ferrée.

Son implantation ne doit pas masquer la signalisation présente aux abords du passage à niveau, ni réduire la visibilité en approche sur le passage à niveau.

Lorsque la configuration du site s'y prête, les dimensions du panneau sont celles de la gamme normale prévue pour les panneaux SR, c'est-à-dire 1 200 × 1 800 mm sur l'accotement droit et 600 × 900 mm en répétition sur terre-plein central. Dans les autres cas, la gamme petite (600 × 900 mm) sera utilisée.

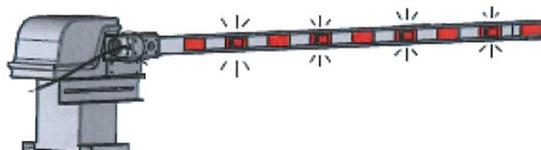
Ce dispositif déroge à la réglementation sur la signalisation routière, eu égard à l'utilisation d'un panneau de type SR non défini à l'article 5-12 de l'arrêté du 24 novembre 1967 susvisé.



2° Un dispositif de signalisation lumineuse dynamique à leds implanté sur les barrières mobiles du passage à niveau dans chaque sens de circulation, fonctionnant à l'activation du feu R24 et pendant les phases de descente et de remontée des barrières jusqu'à la fin de cycle,

Le dispositif est composé de deux rubans comportant des leds de couleur rouge, fixés sur la partie extérieure des lisses ou demi-lisses des barrières mobiles (côté voirie routière) et positionnés au-dessus et en dessous des rectangles rouges et blancs rétro réfléchissants. Il est implanté sur l'ensemble des barrières en cas de passage à niveau équipé de doubles barrières.

La puissance lumineuse des leds est identique à celle des feux R24. Elle peut être réglée et adaptée à la configuration des lieux afin que le dispositif n'occasionne pas de gêne aux conducteurs, notamment lorsque la route est en pente, pour les conducteurs situés en contrebas du passage à niveau.



Aucune autre dérogation de signalisation n'est prévue pour cette expérimentation.

II. - Conditions de mise en œuvre

Les dispositifs sont implantés sur les passages à niveau selon le tableau ci-dessous.

Les dispositifs expérimentaux sont complétés par plusieurs équipements réglementaires, tels que des bandes rugueuses, une signalisation de danger pour les cycles et des équipements de vidéoprotection signalés par un panneau de type SR4.

	Signalisation expérimentale		Signalisation et équipements complémentaires		
	Panneau SR	Barrières LEDS	Bandes rugueuses	Signalisation de danger - cycles	Vidéoprotection
PN 1 Danjoutin	X		X	X	X
PN13 Bourogne	X	X			X
PN15 Morvillars	X	X	X		X
PN 20 Joncherey	X	X		X	X
PN 22 Delle	X		X	X	X

Les barrières led sont testées de jour et de nuit.

L'allumage des leds se fait de manière synchrone avec le fonctionnement du feu R24 et leur extinction intervient au moment de la remontée des barrières.

Le gestionnaire ferroviaire peut tester plusieurs modes de fonctionnement du dispositif, notamment un mode d'éclairage fixe, continu et un mode d'éclairage clignotant. Plusieurs délais différents peuvent être testés, concernant le délai entre l'extinction du feu R24 et l'extinction des leds lors de la remontée des barrières.

Chaque variante de fonctionnement est décrite précisément et doit être clairement identifiée dans le rapport d'évaluation.

III. - Modalités d'évaluation de l'expérimentation

Une période de référence est réalisée en phase 0 (de 1 à 2 mois) pour avoir un état des lieux avec des comptages par type de véhicule, des vidéos du nombre de véhicules arrêtés sur le PN, de la durée de l'arrêt mais également des véhicules s'engageant sur le PN à faible vitesse alors qu'ils n'ont pas la place de se dégager en raison du gabarit de leur véhicule.

L'évaluation du dispositif expérimental comporte notamment les éléments suivants :

- la description des circulations (volume de trafic, y compris piétons et cycles, présence de lignes régulières de transports en commun) ;
- la description de la hauteur des leds par rapport au niveau du sol en fonction de la position de la barrière, notamment la hauteur maximale ;
- l'accidentalité routière sur l'axe routier traversant le PN ;
- l'accidentalité liée à ce dispositif ;
- la compréhension et la lisibilité par l'ensemble des usagers du dispositif expérimental implanté ;
- l'impact sur le nombre d'immobilisation de véhicules sur les voies ferrées ;
- l'impact sur les distances de sécurité entre véhicules ;
- l'impact sur les vitesses excessives ;
- l'impact sur les bris de barrières ;
- l'analyse des incidents de fonctionnement et du taux de disponibilité du système.

Compte tenu de la nature de certains de ces critères, le gestionnaire ferroviaire se rapprochera des gestionnaires des voiries, des maires des communes concernées ainsi que des forces de l'ordre pour alimenter le rapport d'évaluation.

Le cahier des charges de l'évaluation est mis au point avec le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).

Les rapports intermédiaires et le rapport final d'évaluation sont commandés par le gestionnaire ferroviaire auprès d'un organisme tiers de son choix.

IV. - Sécurité de la circulation

En cas d'incident ou d'accident en lien avec la signalisation expérimentale, le délégué à la sécurité routière et la directrice des infrastructures de transport doivent en être informés.

Fait le 14 janvier 2020.

Le ministre de l'intérieur,
Pour le ministre et par délégation :
Le délégué à la sécurité routière,
E. Barbe

La ministre de la transition écologique et solidaire,
Pour la ministre et par délégation :
La directrice des infrastructures de transport,
S. Chinzi
Le délégué à la sécurité routière,
E. Barbe

Le secrétaire d'Etat auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports,
Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :
La directrice des infrastructures de transport,
S. Chinzi