

Arrêté du 7 Rabie El Aouel 1421 correspondant au 10 juin 2000 déterminant les conditions de création, de suppression, de classement et d'équipement des passages à niveau ainsi que les modalités de leur exploitation, p.10.J.O.R.A N° 44 DU 23/07/2000

Le ministre des transports,

Vu le décret présidentiel n° 99-300 du 16 Ramadhan 1420 correspondant au 24 décembre 1999 portant nomination des membres du Gouvernement;

Vu le décret exécutif n° 90-391 du 1er décembre 1990 portant transformation de la nature juridique et statut de la société nationale des transports ferroviaires (S.N.T.F);

Vu le décret exécutif n° 93-348 du 14 Rajab 1414 correspondant au 28 décembre 1993 définissant les règles relatives à la sécurité de l'exploitation des transports ferroviaires, notamment son article 8;

Arrête :

Article 1er. - En application des dispositions de l'article 8 du décret exécutif n° 93-348 du 14 Rajab 1414 correspondant au 28 décembre 1993, susvisé, le présent arrêté a pour objet de déterminer les conditions de création, de suppression, de classement et d'équipement des passages à niveau ainsi que les modalités de leur exploitation.

Art. 2. - Le passage à niveau est le point de croisement d'une voie ferrée et d'une route.

Art. 3. - La création d'un passage à niveau doit répondre aux caractéristiques suivantes :

- une bonne visibilité ferroviaire et routière;
- une vitesse de ligne inférieure à 120 Km/h;
- en dehors des zones de courbes et raccordements paraboliques;
- en dehors des entrées et sorties des tunnels et ponts;
- en dehors des tranchées et remblais;
- en dehors des zones de changement de déclivité;
- en dehors des zones d'appareils de voie, des quais, des gares et haltes

Art.4. - La création d'un passage à niveau est autorisée par décision du ministre chargé des transports.

Le dossier de création comprend :

- une demande motivée;
- un plan des lieux à l'échelle 1/1.000;
- la nature de la route ou chemin;
- la nature du passage à niveau projeté;
- le nombre et la cadence de jour et de nuit des véhicules appelés à traverser la voie;
- un engagement de prise en charge des frais inhérents à la création et à l'exploitation du passage à niveau demandé.

Le dossier est transmis par les services du ministère chargé des transports à la société nationale des transports ferroviaires pour avis.

Art. 5. - La création d'un passage à niveau peut être initiée à la demande de l'Etat, d'une collectivité locale ou d'une personne physique ou morale.

Art. 6. - La suppression d'un passage à niveau est prononcée par décision du ministre chargé des transports dans les cas suivants :

- lorsque les conditions ayant prévalu à sa création ne sont plus remplis;

- lorsque des aménagements routiers modifient le schéma de circulation;

- après la création de passages dénivelés (inférieurs ou supérieurs);

- lorsque des rectifications importantes interviennent sur le tracé de la voie;

- lorsque des passages à niveau sont trop proches l'un de l'autre;

- à la demande de l'Etat, d'une collectivité locale ou d'une personne physique ou morale.

Le dossier, accompagnant la demande de suppression est transmis par les services du ministère chargé des transports à la société nationale des transports ferroviaires pour avis.

Art.7. - La décision de création ou de suppression d'un passage à niveau est publiée au bulletin officiel du ministère des transports.

Art.8. - Les passages à niveau sont classés en quatre (4) catégories selon leur nature et leur importance :

- La première catégorie regroupe tous les passages à niveau munis de barrières et gardés par des agents de la société nationale des transports ferroviaires ainsi que ceux munis d'une signalisation automatique sonore et lumineuse avec barrières ou demi-barrières automatiques.

- La deuxième catégorie regroupe tous les passages à niveau pour véhicules et piétons, munis ou non d'une signalisation automatique lumineuse et sonore, sans barrières ni gardiennage dotés ou non d'équipement de signalisation appropriée.

- La troisième catégorie est constituée de passages pour piétons munis ou non de portillons ou autres équipements propres, sans gardiennage des agents de la société nationale des transports ferroviaires. Ces passages peuvent être isolés ou attenants aux passages à niveau pour véhicules.

- La quatrième catégorie regroupe tous les passages à niveau pour véhicules ou piétons utilisés par une personne physique ou morale pour son propre besoin, sans aucune assistance des agents de la société nationale des transports ferroviaires.

Art. 9. - La décision de création du passage à niveau précise son classement dans l'une des catégories visées ci-dessus. Cette décision précise, en outre, pour chaque passage à niveau

- son numéro;
- le nom de la commune dans laquelle il est situé;
- sa position kilométrique prise sur la ligne de chemin de fer;
- la désignation de la route ou du chemin traversé;
- sa signalisation nocturne (feux de position);
- les dispositions particulières qui le concernent.

Art. 10. - Toute modification dans le classement des passages à niveau dans l'une des catégories visées à l'article 8 ci-dessus intervient dans les mêmes formes que celles de sa création.

Art. 11. - Les passages à niveau de la première catégorie doivent être équipés soit de barrières pivotantes à vantaux soit de barrières oscillantes à lisses dont l'ouverture et la fermeture sont assurées par des agents de la société nationale des transports ferroviaires.

Ils peuvent également être dotés d'annonces automatiques avec barrières ou demi-barrières automatiques manoeuvrées à pied d'oeuvre ou à distance.

Art. 12. - Les passages à niveau de première catégorie munis de barrières sont manoeuvrés soit à pied d'oeuvre soit à distance.

Cette exploitation est automatique lorsque les passages à niveau sont munis d'une signalisation automatique lumineuse et sonore avec demi-barrières ou barrières à fonctionnement automatique.

Art.13.- Les passages à niveau gardés dont les conditions de visibilité, de vitesse et de moment de circulation ne sont pas simultanément réunies, peuvent être dotés au lieu et place du gardiennage d'une signalisation d'annonce sonore et lumineuse complétée par des barrières automatiques et de dispositifs placés sur la voie pour déclencher les signaux d'annonce et la fermeture automatique des barrières par les trains.

Art. 14. - Pour les passages à niveau gardés, le gardiennage est assuré soit jour et nuit, soit à des périodes déterminées.

De jour comme de nuit, les barrières restent ouvertes et ne sont fermées que lors d'un passage d'un train annoncé ou attendu.

Sur les lignes à faible circulation des trains, le gardiennage des passages à niveau est assuré seulement à certaines périodes de la journée.

Ces passages à niveau peuvent avoir leurs barrières ouvertes et ne les fermer qu'avant le passage des trains.

Art.15.- Les passages à niveau de deuxième catégorie, lorsqu'ils sont munis d'une signalisation automatique, lumineuse et sonore, sans demi-barrières, annoncent aux usagers de la route l'approche d'un train.

Les passages à niveau de cette même catégorie équipés soit de signalisations appropriées seules, soit de signalisations appropriées complétées par des signaux "STOP", sont utilisés librement de jour et de nuit aux risques et périls de l'utilisateur.

Art. 16. - Les passages à niveau non gardés et sans signalisation d'annonce sont équipés uniquement d'une signalisation appropriée lorsque.

- la vitesse de la ligne est inférieure à 140 Km/h;
- le moment de circulation est inférieur ou égal à 5000;
- la distance de visibilité n'est pas réalisée.

Le moment de circulation et la distance de visibilité sont calculés selon les formules reprises dans l'annexe du présent arrêté.

Un panneau d'arrêt obligatoire (STOP), complété par des lignes de peinture blanche sur la chaussée indiquant le lieu d'arrêt est mis en place lorsque le moment de circulation est supérieur à 5000 et inférieur ou égal à 8000, la vitesse de la ligne inférieure à 140 Km/h et la distance de visibilité réalisée.

Art. 17. - Lorsque les équipements de la ligne le permettent, les passages à niveau non gardés sont dotés d'une signalisation d'annonce sonore et lumineuse qui se déclenche automatiquement à l'approche d'un train.

Une signalisation appropriée complète ce dispositif.

Art. 18. - Les passages à niveau de troisième catégorie sont utilisés par les piétons, à leurs risques et périls, sans surveillance spéciale par un agent de la société nationale des transports ferroviaires.

Lorsqu'ils sont attenants à des passages pour véhicules, munis de barrières, ils sont toujours munis de portillons ou d'appareils analogues manœuvrés par les usagers.

Art. 19. - Les passages à niveau de quatrième catégorie ne sont astreints à aucune surveillance spéciale par un agent de la société nationale des transports ferroviaires.

Ils sont utilisés par les particuliers ou les collectivités auxquels l'usage exclusif est réservé, à leurs risques et périls.

Art. 20. - En plus de la signalisation visée ci-dessus, les passages à niveau situés sur les lignes électrifiées sont dotés :

- d'un portique de protection de fils conducteurs de la caténaire;
- d'un panneau avec écriteau "Danger Haute Tension" avec symbole conventionnel d'électrocution;
- d'un panneau de limitation de hauteur des chargements.

Art. 21. - Les équipements visés ci-dessus, spécifiques aux chemins de fer sont complétés par une signalisation routière conforme aux règles de la circulation routière.

Art. 22.- Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 7 Rabie El Aouel 1421 correspondant au 10 juin 2000.

Hamid LOUNAOUCI.

ANNEXE

Passages à niveau Equipements

En plus de la signalisation routière prévue par le code de la route et dont la mise en place incombe aux services compétents, les passages à niveau doivent être dotés des équipements spécifiques au chemin de fer.

Ces équipements sont définis comme suit:

1 - Passages à niveau non gardés sans signalisation d'annonce:

Le franchissement de ces passages s'effectue aux risques et périls des usagers.

Ces passages doivent être équipés de signalisation appropriée type B5, dans les cas ci-dessous :

1. 1 - Lorsque la vitesse de la ligne est inférieure ou égale à 140 Km/h.

1.2 - Lorsque le moment de la circulation est inférieur ou égal à 5000.

- Le moment de circulation est le produit arithmétique du nombre moyen des circulations ferroviaires par le nombre moyen des circulations routières décomptées pendant une période de 24 h (de 0 h à 24 h).

$M_c = N_t \times N_v$

M_c = moment de circulation.

ferroviaires
 nombre moyen des
 deux sens
 de 50 cm³

Nt = nombre moyen des circulations
 régulières augmenté de 1/4 du
 circulations facultatives dans les
 Nv = nombre moyen de véhicules de plus
 dans les deux sens

1.3 - Lorsque la distance de visibilité calculée par la formule ci-après n'est pas réalisée :

a) passages à niveau normalement fréquentés par des véhicules ordinaires

$D1 = 0.8 Vt \text{ Racine } (n+5.6)$ exprimée en mètres, où :
 Vt vitesse du train le plus rapide n = nombre de voies traversées.

Cette distance permet pour un usager, placé sur la voie routière à 5m du rail le plus proche dans un sens ou dans l'autre, de voir le train le plus rapide arriver sur le passage à niveau.

b) Passages à niveau fréquentés par des convois longs (+ de 14 ml) :

Pour ce cas, la distance D2 est calculée comme suit :

$$D2 = (3.4 + 0.7 n) Vt.$$

En aucun cas, les distances D1 et D2 ne doivent dépasser 1600 mètres.

D'une manière générale, un observateur se déplaçant sur la route sur une distance D à partir du rail le plus proche, la distance de visibilité est calculée en fonction des vitesses des trains et la vitesse pratiquée sur la route selon la formule suivante :

$D = 0.01 Vr + 0.60 Vr$ où Vr est la vitesse admissible sur le tronçon de la route considérée.

De cette formule, on peut déduire une longueur de parcours correspondant aux vitesses des trains et des véhicules durant laquelle un usager peut voir arriver le train le plus rapide sur le passage à niveau. Cette longueur L, en mètres, est calculée par les formules suivantes :

- Cas où la vitesse de la route est inférieure ou égale à 30 Km/h:

$$L1 = 0.28 Vt \times (\text{Racine } (Vr+100/15 + n))$$

Où Vt = vitesse du train le plus rapide

Vr = vitesse pratique de la route
n = nombre de voies franchies

- Cas où la vitesse de la route peut être supérieure à 30 Km/h

$$L2 = 0,28 Vt \times (\text{Racine } (Vr + 50/15 + 0.5 n))$$

Si la distance de visibilité définie ci-dessus n'est pas réalisée et si le nombre de véhicules décompte sur la période de 24 h est supérieur ou égal à 100, la vitesse de franchissement de la route doit être limitée à 30 km/h,