

Document de diagnostic

- Obligatoire depuis le décret d'avril 2021
- Disponible sur le site internet du ministère de la transition écologique et solidaire <https://www.ecologie.gouv.fr/passages-niveau>

Description du passage à niveau

Pour plus d'informations consultez le note d'accompagnement. L'absence de sécurité de passages à niveau >

Visite ☐ Pistes ☐ Validé ☐

Cat 1 : Evénement de diagnostic (date)

Document à renvoyer après

Caractéristiques

Caractéristiques

Caractéristiques

Caractéristiques

Document de diagnostic de sécurité routière des passages à niveau (version provisoire)

Grille

d'

Evaluation

et

Pistes

d'

Actions

Inscrit au PSN ☐ Non ☐

PN n°

Voie routière :	Ligne ferroviaire :	PN n° PK :
Nom de voie :	Nom de voies ferrées :	En augmentation ☐ Non ☐
Traffic moy / jour	Nom de trains moy / jour	Type de PN
Pert de poids lourds (%)	Période d'exploitation (horaires de début et de fin)	Longueur chaussée au PN (m)
Vitesse réglementaire km/h	Vitesse limite de ligne au PN km/h	Longueur du PN entre barrières (m)
Vitesse pratique km/h	Ligne électrifiée ☐ Oui ☐ Non ☐	Angle voie ferrée / route (degrés)
Pt singulier à proximité ☐ Oui ☐ Non ☐	Moment	Profil difficile ☐ Oui ☐ Non ☐
Distance de visibilité sur le bas de pente du PN (m)	Collisions et heurts <i>Sur les 10 dernières années</i>	Fermement prolongée (gare à proximité...) ☐ Oui ☐ Non ☐
Présence puits ☐ Oui ☐ Non ☐		Commentaires :
Cyclistes ☐ Oui ☐ Non ☐		
Bus, autocars ☐ Oui ☐ Non ☐		
Transport except. Ou gros engins agri. ☐ Oui ☐ Non ☐		
Voisie proximité est quasi (solid mass) ☐ Oui ☐ Non ☐		

Photo du PN

Environnement

Nature de l'environnement autour du PN : ☐ Urbain ou ☐ Périurbain ou ☐ Rase campagne

Description :

Activité à proximité du PN ☐ Oui ☐ Non ☐ Projets en cours pouvant impacter le PN : ☐ Oui ☐ Non ☐ si « oui », listez :

Planneaux publicitaires ☐ Oui ☐ Non ☐

Si urban, éclairage public ☐ Oui ☐ Non ☐

Commentaires :

Commune : _____ / Département n° _____

Route ou voie : _____

Ligne ferroviaire, nom et n° _____

Date _____ / Heures _____

Diagnostic de nuit ☐

Schéma du PN (raprez une vue aérienne, un plan ou dessiné à la main) :

.....

Classement PN : Cat 1 ☐ Cat 2 ☐ Cat 3 ☐ Cat 4 ☐

Grille d'évaluation										Pistes d'actions									
Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »										Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »									
Inspection		Inspection		Inspection		Inspection		Inspection		Actions		Actions		Validation		Validation			
Questions		Sens 1 vers :		Sens 2 vers :		Commentaires		Pistes d'actions		Suite donnée									
		Oui	Non	NC	Oui	Non	NC	Si réponse « non », décrivez le défaut		les numéroté si plusieurs pistes pour la validation		1 - date estimée de réalisation de la piste d'action retenue 2 - le(s) gestionnaire(s) qui prend en charge la réalisation de l'action retenu(e) identifié par P (routier) et/ou F (ferroviaire)		1		2			
GÉOMÉTRIE	I1 : Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules	☐	☐	☐	☐	☐	☐												
	I2 : Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout pont singulier (caniveau, borne à gauche, virage serré, rétroissement de chaussée, etc.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐												
VISIBILITÉ	I3 : Si un pont singulier existe, son mode de gestion permet d'éviter que des véhicules se retrouvent bloqués au niveau du PN	☐	☐	☐	☐	☐	☐												
	I4 : La visibilité en approche ⁽¹⁾ sur le PNI est conforme à la classe réglementaire, la distance de visibilité sur le feu de droite ou la Croix de St André est supérieure à la distance d'arrêt ⁽²⁾	☐	☐	☐	☐	☐	☐												
VISIBILITÉ	I5 : La signalisation avancée amontant le PNI est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche	☐	☐	☐	☐	☐	☐												
	I6 : La signalisation de position amontant le PNI est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche	☐	☐	☐	☐	☐	☐												
LISIBILITÉ	II1 : Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'usager (pas d'effet de surprise)	☐	☐	☐	☐	☐	☐												
	II2 : La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	☐	☐	☐	☐	☐	☐												
LISIBILITÉ	II3 : La perception des feux R24, du platelage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'usager doit s'arrêter	☐	☐	☐	☐	☐	☐												
	II4 : De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules	☐	☐	☐	☐	☐	☐												
MODES ACTIFS	IV1 : Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et pousins : l'accessibilité est développée au maximum pour les personnes à mobilité réduite	☐	☐	☐	☐	☐	☐												
	IV2 : Le guidage des piétons vers le PNI et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	☐	☐	☐	☐	☐	☐												
MODES ACTIFS	IV3 : En cas de proximité d'une gare, le cheminement des piétons le long de la voie ferrée est dissuadé et il existe un cheminement satisfaisant	☐	☐	☐	☐	☐	☐												
	IV4 : En cas de fermeture prolongée, le passage en chaine est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau	☐	☐	☐	☐	☐	☐												
AUTRE	V : En cas de fermeture prolongée, le passage en chaine est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau	☐	☐	☐	☐	☐	☐												

NC : Non concerné (1) la voie concernée est la voie routière principale, voie qui coupe la voie ferrée (2) voir rapport « Proposition pour le diagnostic de sécurité de passages à niveau » partie 2.2.1 et 2.5

DOCUMENT DE DIAGNOSTIC

Description

Destiné aux représentants du gestionnaire de voirie et du gestionnaire ferroviaire en charge du diagnostic, Il se compose de :

- la description du PN et de ses caractéristiques,
- de la grille d'évaluation qui permet de mesurer les facteurs de risques et les enjeux de sécurité au regard des défauts constatés principalement en **géométrie, visibilité, lisibilité, et modes actifs**,
- des pistes d'actions car l'inspecteur ne se limite pas aux constatations, il peut proposer des solutions pour répondre aux problématiques identifiées,
- et d'annexes techniques et photos,

DOCUMENT DE DIAGNOSTIC

La feuille de présence (complément au document de diagnostic)

Diagnostic de sécurité des passages à niveau

Destiné à toutes les personnes participants à l'inspection du passage à niveau:

- Permet un suivi et facilite les échanges par la suite
- Permet d'avoir une validation des éléments indiqués sur le document de diagnostic

Feuille de présence

PN n°
Ligne ferroviaire (nom et n°) :
Commune :
Département n° :
Date : Heures :
Inspection réalisée par :

NOM – Prénom	Organisme	n° de téléphone courriel	Signature

Validations du diagnostic et de la suite à donner par les gestionnaires			
Date :		Heures :	
NOM – Prénom	Organisme	n° de téléphone courriel	Signature

DOCUMENT DE DIAGNOSTIC

IDENTIFICATION (PAGE 1)

- Etat du diagnostic
- PN
 - Numéro
 - Inscription PSN
 - catégorie
- Voiries (route, VF)
- Commune

 État d'avancement du diagnostic (date)

Visite	Pistes	Validé
		☐

Documents annexes ajoutés ☐

**Document de diagnostic de sécurité routière
des passages à niveau (PN)**

Grille d' **Evaluation** et **Pistes** d' **Actions**

Inscrit au PSN ☐ Oui ☐ Non

PN n°

Photo du PN

Commune : _____ / Département n° _____

Route ou voie : _____

Ligne ferroviaire, nom et n° _____

Date _____ / Heures _____

Diagnostic de nuit ☐

Classement PN : Cat 1 ☐ Cat 2 ☐ Cat 3 ☐ Cat 4 ☐

DOCUMENT DE DIAGNOSTIC

DESCRIPTION (PAGE 4)

- Voie routière : avec questionnaire routier,
- Ligne ferroviaire et caractéristiques : avec correspondant ferroviaire
- Environnement : avec les questionnaires et les collectivités,
- Schéma

Description du passage à niveau			
Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »			
Caractéristiques	Caractéristiques	Caractéristiques	Caractéristiques
Voie routière : Nbre de voies Trafic moy. / jour Part de poids lourds (%) Vitesse réglementaire km/h Vitesse pratiquée km/h Pt singulier à proximité ☐ Oui ☐ Non ☐ Distance de visibilité sur le feu de droite du PN (m) Présence piétons ☐ Oui ☐ Non ☐ Cyclistes ☐ Oui ☐ Non ☐ Bus, autocars ☐ Oui ☐ Non ☐ Transpt except. Ou gros engins agric. ☐ Oui ☐ Non ☐ Voie orientée est-ouest (soleil rasant) ☐ Oui ☐ Non ☐	Ligne ferroviaire : Nbre de voies ferrées Nbre de trains moy. / jour Période d'exploitation (horaires de début et de fin) Vitesse limite de ligne au PN km/h Ligne électrifiée ☐ Oui ☐ Non ☐ Moment Collisions et heurts Sur les 10 dernières années Nbre de collisions avec un train Nbre de heurts sur installations Nbre de tués Nbre de collisions et heurts de nuit	PN n° PK : En agglomération ☐ Oui ☐ Non ☐ Type de PN Largeur chaussée au PN (m) Longueur du PN entre barrières (m) Angle voie ferrée / route (degrés) Profil difficile ☐ Oui ☐ Non ☐ Fermetures prolongées (gare à proximité,...) ☐ Oui ☐ Non ☐ Commentaires :	
Environnement Nature de l'environnement autour du PN : ☐ Urbain ou ☐ Périurbain ou ☐ Rase campagne Description : Activités à proximité du PN ☐ Oui ☐ Non ☐ Projets en cours pouvant impacter le PN : ☐ Oui ☐ Non ☐ si « oui », listez : Panneaux publicitaires ☐ Oui ☐ Non ☐ Si urbain, éclairage public ☐ Oui ☐ Non ☐ Commentaires :			
Schéma du PN (d'après une vue aérienne, un plan ou dessiné à la main) : ← Sens Sens →			

DIAGNOSTIC DOCUMENT

LA GRILLE D'EVALUATION (PAGE 2)

Grille d'évaluation										Pistes d'actions											
Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »										Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »											
Inspection		Inspection		Inspection		Inspection		Inspection		Actions		Actions		Validation		Validation					
Questions		Sens 1 vers :			Sens 2 vers :			Commentaires			Pistes d'actions		Suite donnée								
		Oui	Non	NC	Oui	Non	NC	Si réponse « non », décrivez le défaut			les numérotés si plusieurs pistes pour la validation		1 – piste d'action retenue 2 – date estimée de réalisation de la piste d'action retenue 3 – le(s) gestionnaire(s) qui prend en charge la réalisation de l'action retenue s'identifie par R (routier) et/ou F (ferroviaire)								
													1			2			3		
GÉOMÉTRIE	I1 : Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules	☐	☐	☐	☐	☐	☐														
	I2 : Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout point singulier (carrefour, tourne à gauche, virage serré, rétrécissement de chaussée, etc.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐														
	I3 : Si un point singulier existe, son mode de gestion permet d'éviter que des véhicules se retrouvent bloqués au niveau du PN	☐	☐	☐	☐	☐	☐														
VISIBILITÉ	II1 : La visibilité en approche ⁽¹⁾ sur le PN est correcte : à la vitesse réglementaire, la distance de visibilité sur le feu de droite ou la Croix de St André est supérieure à la distance d'arrêt ⁽²⁾	☐	☐	☐	☐	☐	☐														
	II2 : La signalisation avancée annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche	☐	☐	☐	☐	☐	☐														
	II3 : La signalisation de position annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche	☐	☐	☐	☐	☐	☐														
LISIBILITÉ	III1 : Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'usager (pas d'effet de surprise)	☐	☐	☐	☐	☐	☐														
	III2 : La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	☐	☐	☐	☐	☐	☐														
	III3 : La perception des feux R24, du platelage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'usager doit s'arrêter	☐	☐	☐	☐	☐	☐														
	III4 : De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules	☐	☐	☐	☐	☐	☐														
MODES ACTIFS	IV1 : Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons, l'accessibilité est développée au maximum pour les personnes à mobilité réduite	☐	☐	☐	☐	☐	☐														
	IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminement interdits)	☐	☐	☐	☐	☐	☐														
	IV3 : En cas de proximité d'une gare, le cheminement des piétons le long de la voie ferrée est dissuadé et il existe un cheminement satisfaisant	☐	☐	☐	☐	☐	☐														
AUTRE	V : En cas de fermeture prolongée, le passage en chicane est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau	☐	☐	☐	☐	☐	☐														

NC : Non concerné (1) la voie concernée est la voie routière principale, voie qui coupe la voie ferrée (2) voir rapport « Proposition pour le diagnostic de sécurité de passages à niveau » partie 2.2.1 et 2.5

LE DOCUMENT DE DIAGNOSTIC

LES PISTES D'ACTIONS

(page 3)

Grille d'évaluation										Pistes d'actions									
Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »										Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »									
Inspection		Inspection		Inspection		Inspection		Inspection		Actions		Actions		Validation		Validation			
Questions	Sens 1 vers :			Sens 2 vers :			Commentaires	Pistes d'actions	Suite donnée										
	Oui	Non	NC	Oui	Non	NC			1 – piste d'action retenue 2 – date estimée de réalisation de la piste d'action retenue 3 – le(s) gestionnaire(s) qui prend en charge la réalisation de l'action retenue s'identifie par R (routier) et/ ou F (ferroviaire)										
								les numérotés si plusieurs pistes pour la validation		1		2		3					
GEOMETRIE	I1 : Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules																		
	I2 : Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout point singulier (carrefour, tourne à gauche, virage serré, rétrécissement de chaussée, etc.)																		
	I3 : Si un point singulier existe, son mode de gestion permet d'éviter que des véhicules se retrouvent bloqués au niveau du PN																		
VISIBILITE	II1 : La visibilité en approche ⁽¹⁾ sur le PN est correcte : à la vitesse réglementaire, la distance de visibilité sur le feu de droite ou la Croix de St André est supérieure à la distance d'arrêt ⁽²⁾																		
	II2 : La signalisation avancée annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche																		
	II3 : La signalisation de position annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche																		
LISIBILITE	III1 : Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'utilisateur (pas d'effet de surprise)																		
	III2 : La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)																		
	III3 : La perception des feux R24, du platelage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'utilisateur doit s'arrêter																		
	III4 : De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules																		
MODES ACTIFS	IV1 : Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons, l'accessibilité est développée au maximum pour les personnes à mobilité réduite																		
	IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminement interdits)																		
	IV3 : En cas de proximité d'une gare, le cheminement des piétons le long de la voie ferrée est dissuadé et il existe un cheminement satisfaisant																		
AUTRE	V : En cas de fermeture prolongée, le passage en chicane est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau																		

NC : Non concerné (1) la voie concernée est la voie routière principale, voie qui coupe la voie ferrée (2) voir rapport « Proposition pour le diagnostic de sécurité de passages à niveau » partie 2.2.1 et 2.5

Document de diagnostic: Quelques exemples de problématiques

EXEMPLE : Première question de la grille, Géométrie I.1

Cas du PN 9 Aix en Provence



EXEMPLE

Géométrie cas du PN 9 Question I.1

le constat

Grille d'évaluation									
Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »									
Inspection		Inspection				Inspection		Inspection	
Questions	Sens 1 vers :			Sens 2 vers :			Commentaires		
	Aéro-club Aix-Marseille			Centre-ville					
	Oui	Non	NC	Oui	Non	NC			
							Si réponse « non », décrivez le défaut		
GÉOMÉTRIE	I1 : Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules	☐	☒		☐	☒	La largeur ne permet pas le croisement d'un VL et d'un PL (PN 5m de largeur et route désaxée)		
	I2 : Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout point singulier (carrefour, tourne à gauche, virage serré, rétrécissement de chaussée, etc.)	☐	☐		☐	☐			
	I3 : Si un point singulier existe, son mode de gestion permet d'éviter que des véhicules se retrouvent bloqués au niveau du PN	☐	☐	☐	☐	☐	☐		

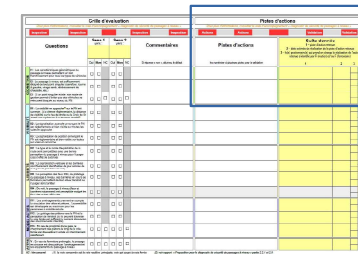
10/12/2021

Webinaire Cerema passage à niveau :
réglementation et outils

EXEMPLE

Géométrie cas du PN 9 Question I.1

Action - validation



Pistes d'actions									
Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »									
Actions	Actions		Validation	Validation					
Pistes d'actions les numéroter si plusieurs pistes pour la validation		Suite donnée 1 – piste d'action retenue 2 – date estimée de réalisation de la piste d'action retenue 3 – le(s) gestionnaire(s) qui prend en charge la réalisation de l'action retenue s'identifie par R (routier) et/ ou F (ferroviaire)							
		1	2	3					
Piste 1 : élargir le PN à 6 m Piste 2 : interdire les poids lourds Piste 3 : mettre à sens unique vers l'aéro club Piste 4 : suppression du PN		Piste retenue : Piste1, élargissement à 6 m	En 2025	<table border="1"> <tr><td>R</td></tr> <tr><td>F</td></tr> <tr><td></td></tr> <tr><td></td></tr> <tr><td></td></tr> </table>	R	F			
R									
F									
				GÉOMÉTRIE					

16/12/2021

Webinaire Cerema passage à niveau :
réglementation et outils

EXEMPLE : La Lisibilité - Question : III.2
PN 9 Aix en Provence

La Lisibilité - Question : III.2

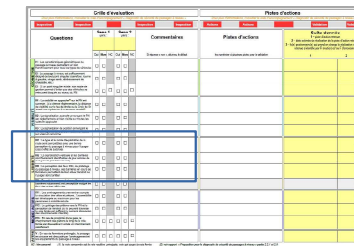
PN 9 Aix en Provence



EXEMPLE

Lisibilité : cas du PN 9 Question III.2

le constat



Grille d'évaluation

Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »

Inspection			Inspection						Inspection			Inspection			
Questions				Sens 1 vers :			Sens 2 vers :			Commentaires					
				Aéro-club Aix-Marseille			Centre-ville								
				Oui	Non	NC	Oui	Non	NC	Si réponse « non », décrivez le défaut					
VISIBILITÉ	III1 : Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'usager (pas d'effet de surprise)			☒	☐		☒	☐							
	III2 : La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)			☐	☒		☐	☐		Sens 1 : présence de panneaux publicitaire et signalisation inutiles					
	III3 : La perception des feux R24, du platelage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'usager doit s'arrêter			☐	☐	☐	☐	☐	☐						
	III4 : De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules			☐	☐		☐	☐							

EXEMPLE

Lisibilité : cas du PN 9 Question III.2

Actions - validations

Pistes d'actions				
Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »				
Actions	Actions	Validation	Validation	
Pistes d'actions les numéroté si plusieurs pistes pour la validation		Suite donnée 1 – piste d'action retenue 2 – date estimée de réalisation de la piste d'action retenue 3 – le(s) gestionnaire(s) qui prend en charge la réalisation de l'action retenue s'identifie par R (routier) et/ ou F (ferroviaire)		
		1	2	3
Supprimer les panneaux publicitaires et les panneaux de signalisation inutiles		Pistes validées	2022	R F
16/12/2021				

reglementation et autres

Situation actuelle



réglementation et outils



DIAGNOSTIC EXEMPLE DE RENDU FINAL

Feuille de présence

Diagnostic de sécurité des passages à niveau

Feuille de présence

Ligne ferroviaire (nom et n°): **PN n° 9**
 Commune: **50506** Département n°: **06**
 Date: **16/11** Heures: **13h30**

Inspection réalisée par:

NOM - Prénom	Organisme	n° de téléphone	Signature
ROCHE	DBT 71	06 93 24 75 21	
LA ROCHE	SWF	07 77 09 86 86	
LA ROCHE	SWF	07 77 09 86 86	
LA ROCHE	SWF	07 77 09 86 86	
LA ROCHE	SWF	07 77 09 86 86	
LA ROCHE	SWF	07 77 09 86 86	

Annexes facultatives

Annexe photos n° 2

Sujet: **Difficulté de perception du PN en approche sens 1**

Commune: **Aix-en-Provence Les Milles** date: **25 novembre 2021**

Des panneaux pas tous utiles nuisent à la visibilité et participent à la distraction des automobilistes (Panneau chantier oublié, panneaux publicitaires dans le champs de vision du PN)

Sens 1

Sens 2

Document de diagnostic de sécurité routière des passages à niveau

PN n° 9 Aix-en-Provence - Les Milles (13)

Commune: **Aix-en-Provence** Département n°: **13**

Révisé le: **16/11/21** Heures: **13h30**

Classement FF: Cat 1 B Cat 2 D Cat 3 D Cat 4 D

Grille d'évaluation

Pistes d'actions

Inspection	Inspection	Inspection	Inspection	Actions	Actions	Validation	Validation
Questions	Sens 1 vers	Sens 2 vers	Commentaires	Pistes d'actions	Validation	Validation	Validation
1. Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules	☐	☐	La largeur du PN ne permet pas le franchissement d'un VL de 10m (chaussée de 5m de largeur et 10m de largeur en sens inverse)	Piste 1: Élargir le PN à 10m (supprimer le mécanisme de barrière)	Piste 1: Élargissement du mécanisme de barrière côté gère, maintien du platelage, suppression des chaises-routes, trottoirs	En 2025	F
2. Le passage à niveau est suffisamment éclairé de tous points singuliers (parabris, bords à gauche, virage serré, rétroviseur, la chaussée, etc.)	☐	☐	Sens 1: tourné à gauche à 12m vers chemin des Déposés Sens 2: présence d'un carrefour à 20m	Piste 1: interdire la borne à gauche par la signalisation Piste 2: interdire la borne à gauche par l'aménagement Piste 3: rendre prioritaire la borne à gauche vers le chemin des Déposés par la signalisation (Stop sur chemin des Déposés) Piste 4: mettre à sens unique vers l'atmosphère le chemin des Déposés	Piste 3: Implanter un stop sur chemin des Déposés et un signal d'arrêt, repérer le stop et sa ligne d'effet sur le chemin des Déposés	28/10/2021	R
3. Si un point singulier existe, son mode de gestion permet d'éviter que des véhicules se retrouvent bloqués au niveau du PN	☐	☐	Sens 1: tourné à gauche à 15m Prévoir le blocage d'un véhicule sur le PN par l'interdiction de file file à gauche				
4. Le passage à niveau est correctement signalisé: la distance de visibilité sur le feu de droite ou la Chaussée de l'André est équivalente à la distance de visibilité	☐	☐	Sens 1: balise 210-1 associée au panneau A7 non réglementaire (BSP art 34) Sens 2: absence d'implémentation non respectées (BSP art 34)	Agencement: Sens 1: supprimer la balise 210-1 Sens 2: Chantier de la Basse - panneau A7 à 80m vers le chemin des Déposés Sens 3: panneau A7 à 80m vers le chemin des Déposés Sens 4: panneau A7 à 80m vers le chemin des Déposés	Sens 1: supprimer la balise 210-1 Sens 2: panneau A7 à 80m vers le chemin des Déposés Sens 3: panneau A7 à 80m vers le chemin des Déposés Sens 4: panneau A7 à 80m vers le chemin des Déposés	28/10/2021	R
5. La signalisation avertisseur du PN est bien visible sur toutes les voies en approche	☐	☐	Sens 1: le feu R24 de droite de ch. de la Basse vers le ponton de la Basse Sens 2: le feu R24 de droite de ch. de la Basse vers le ponton de la Basse	Supprimer ou élargir le PN au passage à niveau et le panneau de signalisation R24 (BSP art 34) Sens 1: panneau R24 à 80m vers le chemin des Déposés Sens 2: panneau R24 à 80m vers le chemin des Déposés	Supprimer le panneau R24 (BSP art 34) Sens 1: panneau R24 à 80m vers le chemin des Déposés Sens 2: panneau R24 à 80m vers le chemin des Déposés	28/10/2021	R
6. La signalisation de position avertisseur du PN est bien visible sur toutes les voies en approche	☐	☐	Sens 1: présence de panneaux publicitaires Sens 2: les panneaux publicitaires et les publicités autour les barrières en approche du PN nuisent à la visibilité (voir annexe photos n°1 et n°2)	Supprimer ou élargir le PN au passage à niveau et le panneau de signalisation R24 (BSP art 34) Sens 1: panneau R24 à 80m vers le chemin des Déposés Sens 2: panneau R24 à 80m vers le chemin des Déposés	Supprimer le panneau R24 (BSP art 34) Sens 1: panneau R24 à 80m vers le chemin des Déposés Sens 2: panneau R24 à 80m vers le chemin des Déposés	28/10/2021	R
7. La perception des feux R24, du platelage et du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture (panneaux de bienvenue) permet de bien saisir l'endroit où franchir le passage à niveau	☐	☐					
8. De nuit, le passage à niveau (barre et barrières) est bien visible malgré les feux des autres véhicules	☐	☐					
9. Les aménagements permettent en cas de circulation des véhicules et piétons	☐	☐	La continuité du cheminement piéton n'est pas assurée au niveau du PN. La largeur du PN est de 5m. Des trottoirs existent de part et d'autre	Élargir le PN à au moins 1,40m pour assurer un cheminement piéton, côté gère, repère du platelage, suppression des chaises-routes, élargissement de la chaussée à 6,4-1,40m pour les piétons	Élargissement du mécanisme de barrière côté gère, repère du platelage, suppression des chaises-routes, élargissement de la chaussée à 6,4-1,40m pour les piétons	En 2025	R
10. En cas de proximité d'une gare, le franchissement des passages à niveau est bien sécurisé	☐	☐	gare à proximité fermée				
11. En cas de fermeture prolongée, le passage à niveau est sécurisé par des aménagements	☐	☐	gare à proximité fermée				

16/12/2021

Webinaire Cerema passage à niveau : réglementation et outils

Retour d'expérience : document de diagnostic

RETOUR D'EXPÉRIENCE

Annexe PN Piétons Grille du 1 ^{er} avril 2021		Proposition fiche complémentaire au document de diagnostic PN PN 3^e catégorie : PN Piétons PN n° : <u>130</u> Commune : <u>BOUCOIRAN</u> date : <u>5/5/2021</u>			
Accès au PN :		PN n° <u>130</u> PK : <u>690+601</u>		Ligne ferroviaire : n° <u>790 000</u>	
Chemin revêtu	Sens 1	Oui ☒ Non ☐	Portillon de chaque coté	Oui ☒ Non ☐	Nom <u>ST GERMAIN POCSE → MIMM</u>
	Sens 2	Oui ☒ Non ☐	Portillons parallèles aux voies	Oui ☒ Non ☐	Nbre de voies ferrées <u>2</u>
Accès :	voie routière	☒	Largeur des entrées (m)	sens 1	<u>1 m</u>
	Voie verte	☐		sens 2	<u>1 m</u>
	Chemin / sentier / Trottoir	☐	Platelage	Oui ☒ Non ☐	Nbre de trains / jour <u>32</u>
	Piste cyclable à proximité	☐	Largeur platelage (m)	<u>1,60</u>	Période d'exploitation <u>6h / 24h</u>
Nombre de piétons		bois ☐ caoutchouc ☒ béton ☐ enrobés ☐		Vitesse de ligne au PN (km/h) <u>120</u>	
Enfants	%	Adultes	%	Clôture de chaque coté du PN	Oui ☒ Non ☐
Âgés ou PMR		%		Signalisation lumineuse (pictogramme piéton R25)	Oui ☒ Non ☐
Groupes piétons				Collisions avec un train sur les 10 dernières années Nbre de collisions avec un train <u>0</u> Nbre de tués <u>0</u>	
Commentaires :					
Environnement	Nature de l'environnement autour du PN : Urbain ☒ Périurbain ☐ Rase campagne ☐				
	Description : <u>Hameau de Laval (100 habitants)</u>				
Activités à proximité du PN : <u>NON</u>			Projets en cours pouvant impacter le PN : <u>NON</u>		
Commentaires : <u>ITINÉRAIRE RANDONNÉE PASSE PAR LE PN</u>					

16/12/2021

RETOUR D'EXPÉRIENCE

Description du passage à niveau			
Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »			
Caractéristiques	Caractéristiques	Caractéristiques	Caractéristiques
Voie routière : VC Les Colonnes	Ligne ferroviaire : Nice/Breil 945000	PN n° 16 PK : 31,834 En agglomération ☒ Oui Non	Cat1 SAL 2
Nbre de voies : 1	Nbre de voies ferrées : 1	Type de PN	4,9
Trafic moy. / jour : 18	Nbre de trains moy. / jour : 18	Largeur chaussée au PN (m)	7,7
Part de poids lourds (%) : 3,90 %	Période d'exploitation (horaires de début et de fin) : 24H	Longueur du PN entre barrières (m)	90 °
Vitesse réglementaire km/h : 50km/h	Vitesse limite de ligne au PN km/h : 80	Angle voie ferrée / route (degrés)	90 °
Vitesse pratiquée km/h : 20km/h	Ligne électrifiée ☒ Oui Non	Profil difficile ☒ Oui Non	Fermetures prolongées (gare à proximité...) ☒ Oui Non
Pt singulier à proximité ☒ Oui Non	Moment : 324	Commentaires :	
Distance de visibilité sur le feu de droite du PN (m) : sens 1 NC, sens 2 NC	Collisions et heurts Sur les 10 dernières années		
Présence piétons ☒ Oui Non	Nbre de collisions avec un train		
Cyclistes ☒ Oui Non	Nbre de heurts sur installations		
Bus, autocars ☒ Oui Non	Nbre de tués		
Transpt except. Ou gros engins agric. ☒ Oui Non	Nbre de collisions et heurts de nuit		
Vole orientée est-ouest (soleil rasant) ☒ Oui Non			
Environnement	Nature de l'environnement autour du PN : ☒ Urbain ou ☒ Périurbain ou ☒ Rase-campagne		
Activités à proximité du PN ☒ Oui Non	Zone résidentielle		
Panneaux publicitaires ☒ Oui Non	Projets en cours pouvant impacter le PN : ☒ Oui Non si « oui », listez :		
Si urbain, éclairage public ☒ Oui Non			
Commentaires :			
Schéma du PN (d'après une vue aérienne, un plan ou dessiné à la main) :			
			

Cerema État d'avancement du diagnostic (date)

Visite	Pistes	Validé
15	06	2021

Document du 28/04/2021

Document de diagnostic de sécurité des passages à niveau (PN)

Grille	d'	Evaluation	et	Pistes	d'	Actions
Inscrit au PSN		☒ Oui ☒ Non				
PN n° 15						
						
Commune : SOSPEL / Département n° 06						
Route ou voie : VC – les Colonnes						
Ligne ferroviaire, nom et n° 945 000 – Ligne Nice / Breil-sur-Roya						
Date 15 juin 2021 / Heures 14h30						
Diagnostic de nuit						
Classement : Cat 1 Cat 2 Cat 3 Cat 4 Cat 2-bis						

Grille d'évaluation PN routier										Pistes d'actions										
Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »										Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »										
Inspection		Inspection				Inspection		Inspection		Actions		Actions				Validation		Validation		
Questions		Sens 1 vers :			Sens 2 vers :			Commentaires			Pistes d'actions		Suite donnée							
		Centre-ville Vers quartier			quartier vers Centre-ville								1 – piste d'action retenue 2 – date estimée de réalisation de la piste d'action retenue 3 – le(s) gestionnaire(s) qui prend en charge la réalisation de l'action retenue s'identifie par R (routier) et/ ou F (ferroviaire)							
		Oui	Non	NC	Oui	Non	NC						1	2	3					
GÉOMÉTRIE	I1 : Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules			X				X												GÉOMÉTRIE
	I2 : Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout point singulier (carrefour, tourne à gauche, virage serré, rétrécissement de chaussée, etc.)		X					X												
	I3 : Si un point singulier existe, son mode de gestion permet d'éviter que des véhicules se retrouvent bloqués au niveau du PN					X				X										
VISIBILITÉ	II1 : La visibilité en approche ⁽¹⁾ sur le PN est correcte : à la vitesse réglementaire, la distance de visibilité sur le feu de droite ou la Croix de St André est supérieure à la distance d'arrêt ⁽²⁾		X					X												VISIBILITÉ
	II2 : La signalisation avancée annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche		X					X		Sens 2 → débroussailler les balises J10 (photos 5 et 6)		Sens 2 → débroussailler les balises J10 (photos 5 et 6)		Fin 2021		Ville	Ville			
	II3 : La signalisation de position annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche		X					X												
VISIBILITÉ	III1 : Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'usager (pas d'effet de surprise)		X					X												VISIBILITÉ
	III2 : La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)		X					X		Sens 2 → remplacer la barrière en Q1 (photo 8)		Sens 2 → remplacer la barrière en Q1 (photo 8)		2022		SNCF	SNCF			
	III3 : La perception des feux R24, du platelage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'usager doit s'arrêter		X					X		Sens 1 et 2 → retracer les LEF (photo 4)		Sens 1 et 2 → retracer les LEF (photo 4)		2022		SNCF	SNCF			
	III4 : De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules		X					X												
MODS ACTIFS	IV1 : Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons, l'accessibilité est développée au maximum pour les personnes à mobilité réduite			X				X												MODS ACTIFS
	IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)		X					X												
	IV3 : En cas de proximité d'une gare, le cheminement des piétons le long de la voie ferrée est dissuadé et il existe un cheminement satisfaisant					X				X										
AUTRE	V : En cas de fermeture prolongée, le passage en chicane est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau					X			X											AUTRE

NC : Non concerné

(1) la voie concernée est la voie routière principale, voie qui coupe la voie ferrée

(2) voir note d'accompagnement « Proposition pour le diagnostic de sécurité de passages à niveau » partie 2.2.1 et 2.5

réglementation et outils

RETOUR D' EXPÉRIENCE

Présence
visite terrain

Validation
des Gestionnaires
(pistes d'actions)

Diagnostic de sécurité des passages à niveau

Feuille de présence

PN n° 16

Ligne ferroviaire (nom et n°) : 94500
Commune : SCS PEL
Département n° : 06
Date : 15/01/21 Heures : 13^h 30

Inspection réalisée par :

NOM - Prénom	Organisme	n° de téléphone courriel	Signature
Sr [redacted]	DBT 06	04.93.74.75.21	[Signature]
LA [redacted]	SNCF Région PACA	07.77.69.86.96	[Signature]
Le [redacted]	CDG / SESR	07.88.04.06.00	[Signature]
Re [redacted]	Adjoint Hérault	04.62.24.93.16 mich.rossi@sepiel.fr	[Signature]

Validations du diagnostic et de la suite à donner par les gestionnaires

Date : Heures :

NOM - Prénom	Organisme	n° de téléphone courriel	Signature
L [redacted]	CDG / DRIE / SESA	07.88.04.06.00 thugues@departement06.fr	[Signature]