

PN n°39 de Clairoix

Ligne n° 242 000, PK 087+0150

Diagnostic de sécurité routière

Janvier 2021



Crédit photo © Cerema D Ter Est

Partenaire(s) de l'étude

PN n°39 de Clairoix

Diagnostic de sécurité routière

Janvier 2021

Historique des versions du document

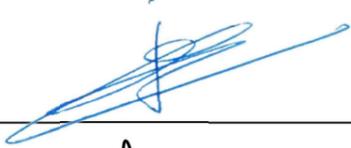
Version	Date	Auteur	Commentaires
1	21/01/2021	JC CHESNEAU	Création du document

Affaire suivi par

Prénom NOM – Département AID / CSI
Tel : 03 87 20 45 33
Courriel : jean-christophe.chesneau@cerema.fr
Site de METZ : Cerema Est – 1 Boulevard Solidarité – 57000 METZ

Références

N° d'affaire : 20TV0009
DGITM

Rapport	Nom	Date	Visa
Etabli par	JC CHESNEAU Cerema DTer EST	21/01/2021	
Contrôlé par	Ludovic CHASTENET Cerema DTec TV	21/01/2021	
Relecture	Heidi KAUFFMANN Cerema DTer Est	22/01/21	

1. RAPPEL DE LA COMMANDE	4
1.1. Contexte.....	4
1.2. Objectifs	4
1.3. Objet du rapport.....	4
2. LOCALISATION	5
3. DEROULEMENT DE LA VISITE.....	6
4. ETUDES PRECEDENTES OU EN COURS	6
5. PROJETS ACTUELS OU A VENIR.....	6
6. SITUATION ET RESEAUX	7
6.1. Environnement	7
6.2. Voies ferroviaires	8
6.3. Voie routière.....	8
6.4. Accidentologie.....	9
7. ANALYSE DU PASSAGE A NIVEAU	9
7.1. Caractéristiques du PN	9
7.2. Franchissement.....	10
7.3. Signalisation	12
7.3.1. <i>Avancée</i>	12
7.3.2. <i>De position</i>	13
7.3.3. <i>Franchissement</i>	13
7.3.4. <i>Restriction de circulation</i>	15
7.3.5. <i>Lumineuse</i>	16
7.4. Point singulier.....	16
7.5. Lisibilité et Visibilité.....	16
7.5.1. <i>Lisibilité</i>	16
7.5.2. <i>Visibilité</i>	16
7.6. Remontée de file ou stationnement sur PN.....	17
7.7. Modes actifs	18
7.7.1. <i>Accidentologie</i>	18
7.7.2. <i>Traversée du PN</i>	18
7.7.3. <i>Guidage vers le PN</i>	19
7.7.4. <i>Cheminement le long de la voie ferrée</i>	20
8. CONCLUSION	21
9. SYNTHESE des PISTES D'AMELIORATION ET ACTIONS CORRECTIVES	22
9.1. Court terme.....	22
9.2. Moyen terme.....	22
9.3. Long terme	23
10. Annexes	23

1. RAPPEL DE LA COMMANDE

1.1. Contexte

La liste des passages à niveau (PN) préoccupants situés sur le réseau ferré national a été réalisée pour la première fois en 1998 suite à l'accident de Port Sainte-Foy. Elle a été mise à jour à plusieurs reprises, pour ensuite devenir la liste des passages à niveau inscrits au Programme de Sécurisation National (PSN) en 2014. La dernière mise à jour de cette liste a été effectuée en novembre 2019.

En 2013, lors d'une instance de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité des passages, il a été remarqué que près des deux tiers des PN figuraient avec la mention « à dire d'expert » dont certains depuis 1997. Aujourd'hui, les critères d'inscription d'un PN au PSN sont relativement précis. Seul le critère « à dire d'expert » est sujet à appréciation, car il n'a pas été défini de critères pour juger des améliorations apportées.

Lors d'une réunion en avril 2016, l'Instance PN a décidé de réaliser des diagnostics approfondis sur 91 passages à niveau dont 73 sont inscrits « à dire d'expert ».

Le Cerema a été sollicité pour mettre au point une méthode d'analyse, en vue de donner des repères afin d'objectiver l'inscription au PSN.

1.2. Objectifs

La Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), par le biais de la Sous-Direction de la Sécurité et de la Régulation Ferroviaire, a initié la démarche des diagnostics approfondis afin d'objectiver les raisons d'inscription dans la liste du Programme de Sécurisation National.

Les objectifs sont de mettre en évidence les points pouvant influencer la sécurité routière au niveau du PN et d'apporter des pistes d'amélioration. Cela afin de fournir les éléments qui permettront de décider du maintien ou non du PN dans la liste PSN.

Les gestionnaires devront effectuer un suivi et une évaluation sur deux ans des aménagements qu'ils réaliseront afin de pouvoir statuer sur leurs efficacités.

Suite au diagnostic approfondi et aux retours d'expérience sur les aménagements, le préfet décidera du maintien ou non du PN dans la liste PSN. L'instance PN validera ensuite la décision.

1.3. Objet du rapport

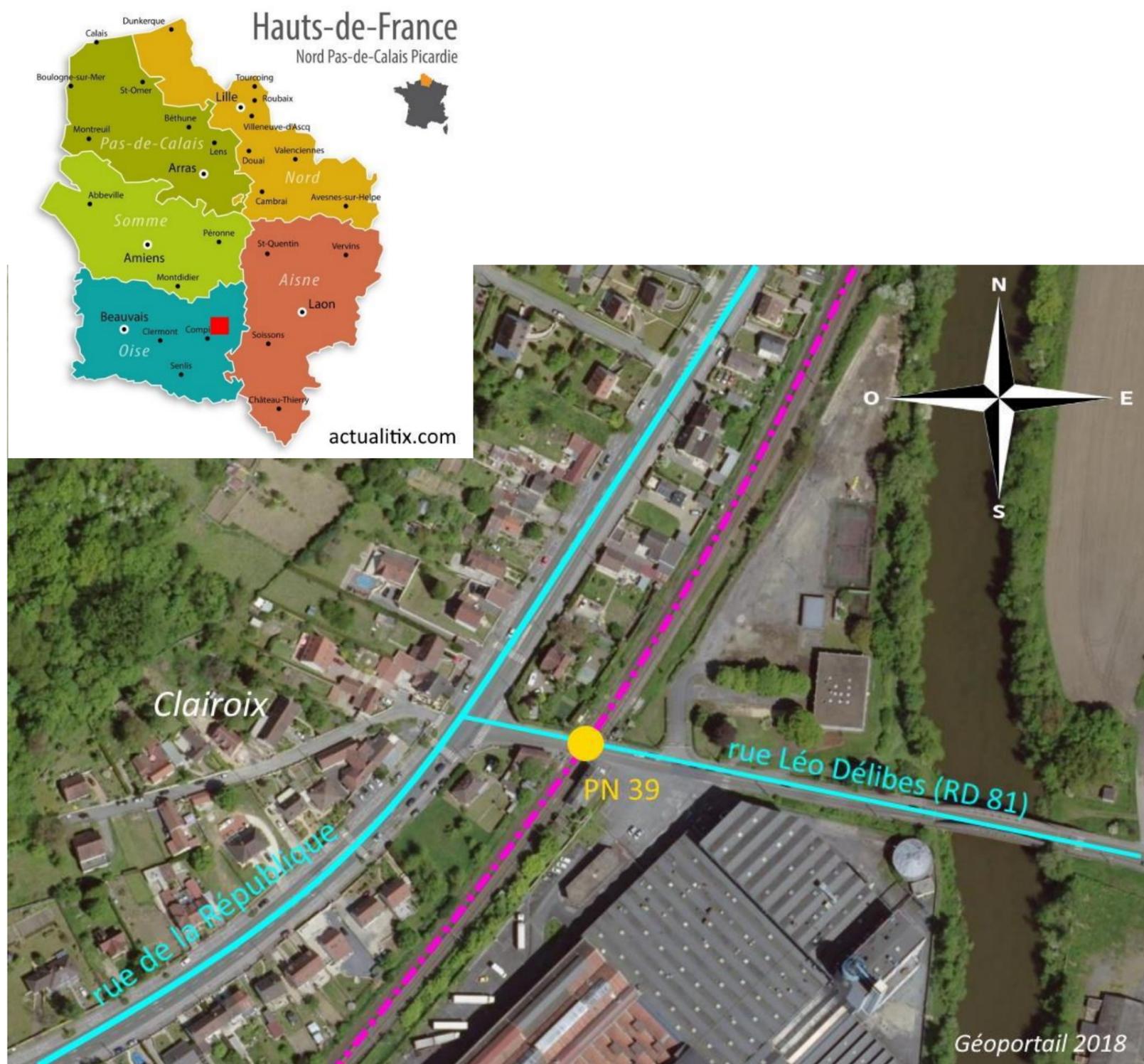
Le présent rapport a pour objet de rassembler toutes les informations figurant dans les grilles des diagnostics approfondis et si besoin de permettre au correspondant PN du Cerema de décrire de manière détaillée des éléments spécifiques qu'il pense utile de porter à la connaissance des décideurs.

Le passage à niveau n°39 de la ligne 242 000 est inscrit au PSN depuis 2001 et il fait l'objet d'un diagnostic approfondi. L'inspection a eu lieu les 3 et 4 septembre 2020, de jour mais aussi de nuit. Le 4 septembre au matin, la visite s'est déroulée en présence de :

- Thierry LOOF, DDT 60,
- Fabrice CAMUS et Jean TRARIEUX, SNCF Réseau
- Laurent PORTEBOIS, Maire de Clairoix,
- Jean-Eudes ENGLER, Benoit PETIT et Christian BOUQUET, commune de Clairoix,
- Andisa ICOLO et David TURCAS, CD 60
- Jean-Christophe CHESNEAU, Cerema DTer Est.

2. LOCALISATION

Le PN visité se situe dans le département de l'Oise, au Nord-Est de Compiègne et sur la commune de Clairoix. Il est à l'intersection de la ligne ferroviaire de « Creil à Jeumont » avec la rue Léo DELIBES (RD 81) et à proximité de la rue de la République.



3. DEROULEMENT DE LA VISITE

La visite s'est déroulée sur 2 jours à savoir le 3 septembre 2020 après midi et soir ainsi que le 4 septembre au matin. La météo est restée favorable les 2 jours.

En se déplaçant tout d'abord en voiture puis à pied, la première demi-journée a permis de prendre connaissance des lieux et d'appréhender le contexte environnemental et le fonctionnement du passage à niveau (PN).

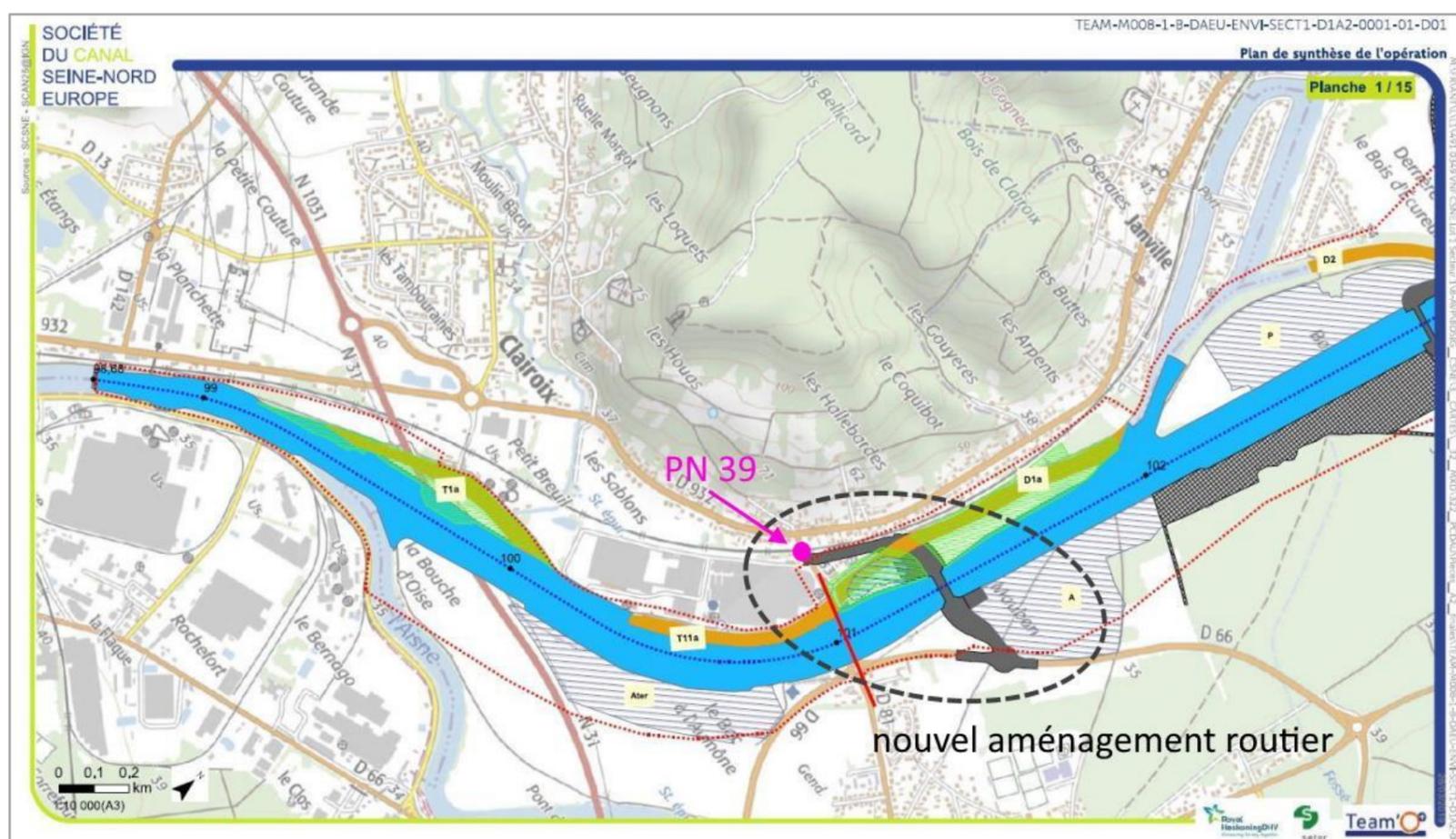
Le vendredi matin, la réunion de terrain préalable à l'inspection avec les différents interlocuteurs conviés a permis d'échanger entre autre sur le fonctionnement général de l'aménagement, l'accidentalité routière, le non-respect de la restriction de circulation aux plus de 3,5 tonnes (+3,5t) pour le franchissement du PN et sur le projet Seine Nord Europe.

4. ETUDES PRECEDENTES OU EN COURS

La fiche signalétique du PN jointe en annexe, indique un diagnostic de sécurité en décembre 2014.

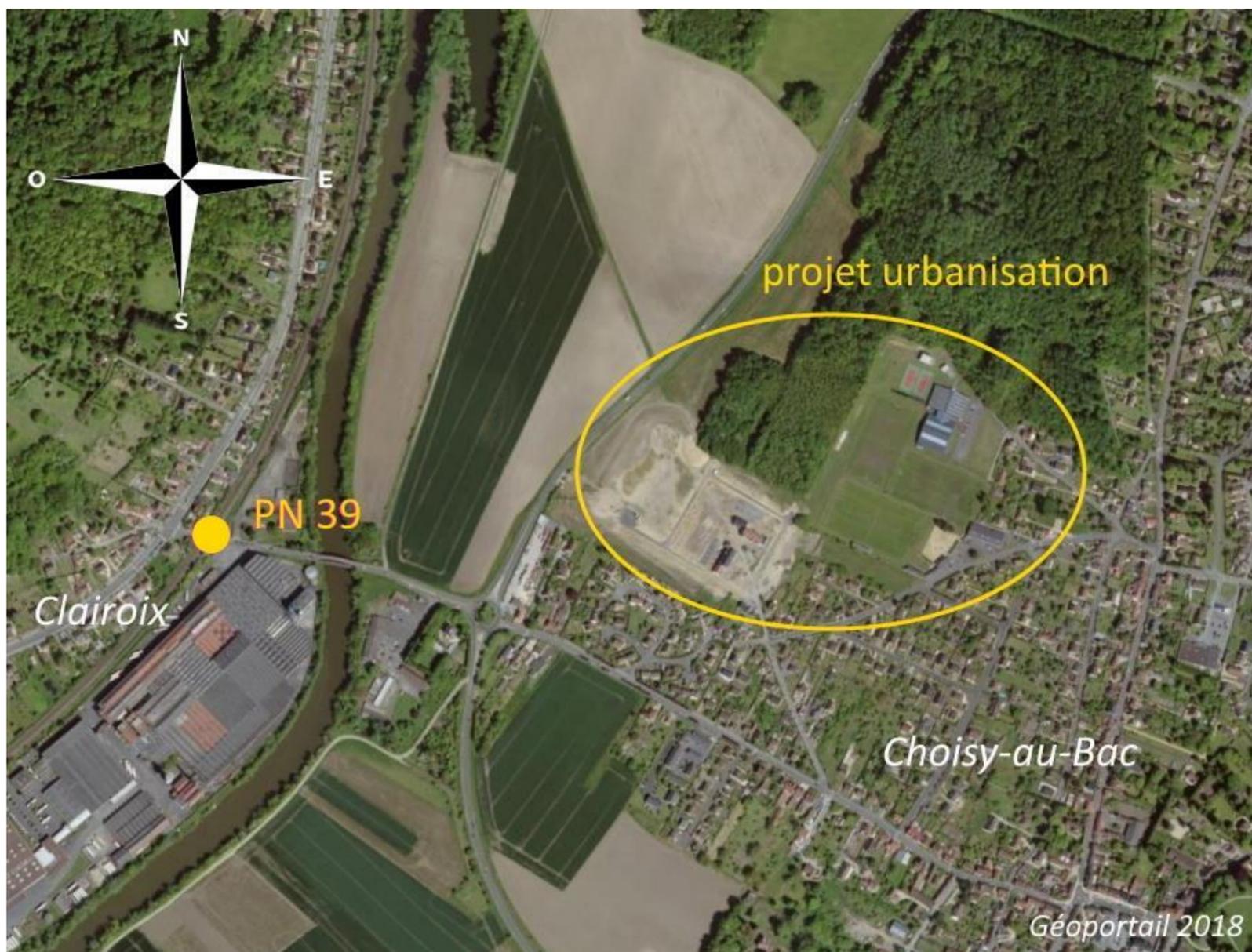
5. PROJETS ACTUELS OU A VENIR

Le PN serait indirectement concerné par le projet Seine Nord Europe (SNE) à horizon 2022. En effet, le franchissement de l'Oise par la rue Léo Delibes (RD 81) serait supprimé et reporté sur un nouvel ouvrage d'art à environ 300 m plus en aval de l'ouvrage existant. Le trafic sera alors ramené sur le PN par un nouvel aménagement routier.



De plus, sur la commune de Choisy-au-Bac il est fait état d'un projet au niveau de la Zac du Maubon. Il s'agit d'un nouveau quartier d'environ 200 logements en cours de création, entre la forêt de Laigue, l'Oise et l'Aisne. Il s'étendra sur environ sur 20 hectares et impliquera le déplacement des terrains de sport actuels. (cf. <https://www.agglo-compiegne.fr/la-zac-du-maubon>)

Ce projet est implanté à environ 1 km du PN et sera susceptible d'y ramener un trafic routier supplémentaire.



6. SITUATION ET RESEAUX

6.1. Environnement

Dans un rayon d'environ 600 m autour du PN, les principaux aménagements ou équipements ci-après ont été recensés comme pouvant éventuellement influencer sur le fonctionnement de l'aménagement.

Rue Léo Delibes (RD 81) :

1. L'entreprise PKM Logistique
2. Concessionnaire automobiles MD Automobiles
3. Jardinier de Choisy
4. Centre de contrôle technique ACS
5. Durant Matériaux
6. Gendarmerie Nationale de Choisy-au-Bac

Rue de la République :

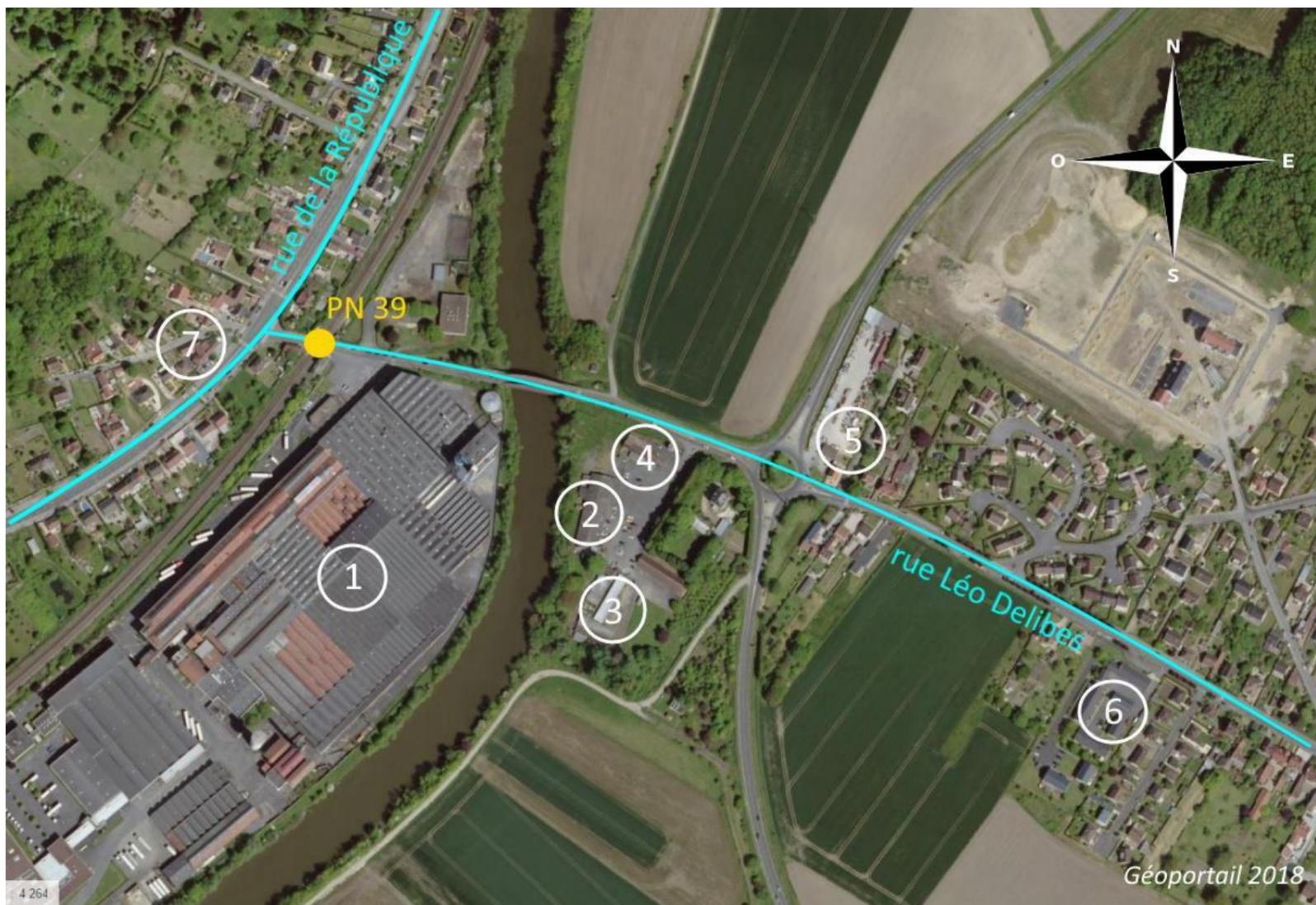
7. Restauration Planet Pizza

S'agissant des établissements scolaires, les écoles maternelles et primaires de Clairoux, Choisy-au-Bac et Janville sont dans un rayon de 1,4 à 2 km. Pour les établissements d'enseignements supérieurs ils sont implantés sur les communes de Margny-lès-Compiègne et Compiègne à plus de 3 km du PN.

On trouve également à Choisy-au-Bac l'ensemble sportif du stade du Maubon à environ 1,4km.

Enfin, les centres-villes de Clairoux, Choisy au Bac et Janville se situent à environ 1,5 km.

Pour mémoire, il existe au droit du PN, l'ancienne gare de Choisy-au-Bac et qui est désaffectée.



6.2. Voies ferroviaires

Le passage à niveau n° 39 est sur la ligne n°242000 de Creil à Jeumont au PK 087+0150.

Le moment serait de 497 496 pour 76 trains par jour en moyenne et avec une vitesse praticable de 150 km/h sens pair et impair.

Il s'agit d'une ligne électrifiée à 2 voies de circulation qui offre en moyenne et en plus du trafic de fret, un peu plus d'une trentaine d'allers-retours TER quotidiens des lignes « Paris <> Saint-Quentin » et « Paris <> Cambrai/Aulnoye <> Mons/Maubeuge <> Namur » (cf. fiches horaires en annexe)

De part et d'autre du PN on trouve au nord, la gare de Longueil-Annel à environ 3 km et au sud-ouest, la gare de Compiègne à environ 3,6 km.

6.3. Voie routière

Le passage à niveau est implanté sur la rue Léo Delibes au PK 0+053 de la RD 81. Elle s'étend de l'intersection avec la rue de la République jusqu'au centre de la commune de Choisy-au-Bac. Cette rue est à cheval entre les communes de Clairoux et Choisy-au-Bac, l'Oise assurant la limite des 2 bans communaux.

La vitesse maximum autorisée (VMA) sur cet axe est de 50 km/h avec une légère survitesse d'environ 4 km/h. Le trafic moyen journalier TMJA serait de 6 546 véhicules/jour avec 4% de PL (cf. grille préparatoire à la visite d'inspection en annexe).

Cette route bidirectionnelle est en agglomération et s'étend sur environ 1,3 km avec une largeur moyenne de 5,80 m. Elle a une pente moyenne d'environ 5% de part et d'autre de PN (cf. profil altimétrique Géoportail). L'angle de croisement avec la voie ferrée est d'environ 67 degrés. La route est orientée Est/Ouest et il peut donc y avoir un effet d'éblouissement pour les usagers.

Il n'y a pas de réduction significative du profil en travers au droit du PN pouvant engendrer des difficultés particulières de croisements de véhicules. Par contre sur l'ouvrage d'art au-dessus de l'Oise, la largeur de la voie se réduit d'environ 50 cm.

Pour mémoire, il existe un arrêté en date du 28 juillet 2020 interdisant la circulation sur la RD 81 aux véhicules de transport de marchandises de plus de 7,5 tonnes sur le PN 39 (cf arrêté en annexe).

6.4. Accidentologie

L'extraction des données ARMEN de novembre 2020 fournies par la SNCF, fait apparaître 10 accidents matériels et un accident mortel de piéton, celui de 2019 rapporté au § 7.7.1.

Date	Collision de...	...avec	Tués	BG	BL
18/01/2002	Inconnu	PN seul	0	0	0
12/10/2003	Inconnu	PN seul	0	0	0
22/11/2004	Inconnu	PN seul	0	0	0
08/01/2005	Camion	PN seul	0	0	0
06/09/2005	Automobile	PN seul	0	0	0
12/10/2005	Automobile	PN seul	0	0	0
18/04/2006	Automobile	Matériel Roulant seul	0	0	0
03/04/2007	Automobile	PN seul	0	0	0
24/10/2007	Camion	Matériel Roulant seul	0	0	0
20/12/2018	Inconnu	PN seul	0	0	0
22/07/2019	Piéton	Matériel Roulant + PN	1	0	0

7. ANALYSE DU PASSAGE A NIVEAU

7.1. Caractéristiques du PN

Le PN 39 de type SAL2 est un passage à niveau de première catégorie, selon l'arrêté du 18 mars 1991, ouvert à la circulation à certaines catégories d'usagers de la route (cf. § 6.3) et il est équipé d'une signalisation automatique lumineuse et de 2 demi-barrières.

La largeur de la route entre trottoirs de part et d'autre est d'environ 7,20 m d'un côté et 6,20 m de l'autre. Malgré ce rétrécissement, il n'est pas constaté de difficulté de croisement de véhicules sur le PN.

L'aménagement dispose de 2 postes d'appels. Ils ont été testés le jour de la visite et fonctionnent correctement. Le renvoi se fait dans un sens vers la gare de Compiègne et dans l'autre vers la gare de Noyon.

Observation	Commentaire
	<p>L'état de l'ensemble est dégradé et les consignes en cas d'incident ne sont pas suffisamment lisibles.</p>

7.2. Franchissement

Ce passage à niveau est identifié comme étant un PN au franchissement difficile (cf. ressources.data.sncf.com et fiche signalétique).

La longueur de franchissement mesurée entre les barrières est d'environ 12 m. Le platelage est en bon état mais la configuration des doubles voies en courbe confère au PN un profil en long difficile avec des irrégularités et la présence d'un cassis et dos d'âne. L'angle d'attaque ou de fuite mesuré est d'environ 7%.

Observations	Commentaires
	<p>Il a été observé le ralentissement de certains véhicules lors du franchissement.</p> <p>Des véhicules articulés ou des 2 roues motorisées (2RM) pourraient être plus sensible à ce franchissement difficile et engendrer des ralentissements sur le PN voire une immobilisation.</p> 

Observations	Commentaires
--------------	--------------



Des traces d'accroches sont visibles sur la chaussée, signe d'un profil de franchissement difficile avéré pour certaines catégories de véhicules.



Le franchissement du PN est interdit aux véhicules de plus de 7,5T (cf. § 6.3).

Malgré cette interdiction il a été observé à plusieurs reprises, le passage de poids-lourds durant les 2 jours de visite.



Il a été donné dérogation (cf. article 2 de l'arrêté) à certaines catégories de véhicules (transports en commun, engins agricoles, secours, etc.) pour pouvoir circuler sur le PN malgré leur poids supérieur à 7,5 tonnes.

S'agissant du profil particulier des véhicules de transports en commun (porte à faux important, empattement long), leur passage pourrait être rendu délicat en fonction de leur niveau de chargement.

Les lignes identifiées sur le site de Oise Mobilité (cf. <https://www.oise-mobilite.fr>) sont les lignes n°110, 23 et 23 RNEF dont le transport scolaire. A cela viennent s'ajouter des cars de tourisme (cf. photo).



7.3. Signalisation

7.3.1. Avancée

Observation	Commentaire
	<p>Depuis le giratoire de Choisy-au-Bac, l'information sur la présence d'un PN n'est donnée qu'à environ 50 m de celui-ci avec l'implantation d'un panneau A7 complété d'un panonceau « signal automatique » et fixés sur un pylône en béton. On trouve également sur le même support, un panneau A2a avec panonceau « véhicules surbaissés attention ». Il n'y a pas de balise J10.</p> <p>La peinture des panneaux et des panonceaux est passée.</p>
	<p>Au début de la rue Léo Delibes, le panneau A7 est implanté à environ 25 m du PN complété d'un panonceau « signal automatique ». On trouve également sur le même support, un panneau A2a avec panonceau « véhicules surbaissés attention ».</p>
	<p>La signalisation avancée est complétée rue de la République par la présence de panneaux C24c en provenant de Compiègne pour le tourne à droite mais pas dans le sens inverse depuis Janville pour le tourne à gauche.</p> <p>Ce panneau est fixé sur un pylône en béton et son éloignement par rapport à la chaussée (derrière les emplacements de stationnement) et au droit d'une zone d'arrêt de bus, le rend peu visible.</p>

7.3.2. De position

Observation	Commentaire
	<p>Le PN dispose d'une signalisation de type G2. A savoir, 5 feux R24 à diodes (cf fiche signalétique du PN en annexe), 2 sonnettes et 2 panonceaux M9z « un train peut en cacher un autre ».</p> <p>En provenant du Choisy-au-Bac, le feu R24 de gauche est doublé.</p>

7.3.3. Franchissement

Observation	Commentaire
	<p>Il existe bien une signalisation de danger avec la présence d'un panneau A2a complété d'un panonceau « véhicules surbaissés attention » dans les 2 sens de circulation et à environ 25 m du PN.</p> <p>Par contre les usagers venant de la rue de la République ne découvrent que tardivement l'information, seulement après s'être engagés au début de la rue Léo Délibes et donc après avoir dépassé le point de choix (intersection).</p>
	<p>En provenant de Choisy-au-Bac, le panneau de danger A2a avec panonceau est implanté 2 fois à environ 20 m de distance.</p>

Observation	Commentaire
-------------	-------------



Pour éviter aux véhicules quittant l'entreprise PKM Logistique de franchir le PN, il y a au niveau du poste de contrôle un panneau de prescription B21c1 de « tourne à droite » mais qui n'est pas systématiquement respecté.



Il y a un rappel de la prescription de « tourne à droite » par un panneau fixé sur un pylône face à la sortie de l'entreprise PKM Logistique, mais sa petite taille le rend peu visible et il peut être caché par d'autres véhicules circulant rue Léo Delibes.

De plus ce panneau n'est pas conforme donc non prescriptif.



7.3.4. Restriction de circulation

Il existe un arrêté en date du 28 juillet 2020 interdisant la circulation sur la RD 81 aux véhicules de transport de marchandises de plus de 7,5 tonnes sur le PN 39 (cf. arrêté en annexe).

Observation	Commentaire
	<p>L'information est donnée aux usagers rue de la République en amont de l'intersection avec la rue Léo Delibes (signalisation avancée) pour les tournes à droite ou à gauche vers le PN. La signalisation est répétée au droit du carrefour et au début de la rue Léo Delibes.</p> <p>En venant de Janville le panneau B2a sur le feu tricolore de droite n'a pas lieu d'être, la voie de droite étant réservée aux usagers allant tout droit donc non concernés par cette prescription.</p> <p>Pour le tourne à gauche (TAG), la signalisation de prescription est présente sur le feu tricolore mais n'est pas conforme.</p>
	<p>En venant de Compiègne rue de la République et en signalisation avancée, le panneau de prescription B2b n'est pas répété au droit du carrefour avec la rue Léo Delibes (comme dans l'autre sens de circulation pour le TAG).</p>
	<p>Rue Léo Delibes en venant du giratoire de Choisy-au-Bac, l'information de restriction de circulation n'est donnée aux usagers qu'au droit du PN et avec une signalisation non conforme. Il n'y a pas de signalisation avancée.</p>

7.3.5. Lumineuse

Observation	Commentaire
	<p>La signalisation lumineuse (feux R24) est complétée par un feu tricolore qui est coordonné avec celui du carrefour rue de la République / rue Léo Delibes. Cet équipement permet d'éviter les remontées de file sur le PN (cf. § 7.6). Ce feu est implanté en venant du giratoire de Choisy-au-Bac à environ 5 m avant le PN. Il est correctement visible, mais il ne dispose pas d'un écran anti éblouissement compte tenu de l'orientation Est/Ouest de la rue Léo Delibes.</p>

7.4. Point singulier

Il existe 2 points singuliers à proximité du PN mais ils n'amènent pas d'insécurité dans le fonctionnement de l'aménagement.

- Pour le carrefour rue de la République /rue Léo Delibes situé à environ 35 m du PN, le risque de remontées de files est quasiment inexistant avec l'installation d'un feu tricolore asservi à ceux de carrefour (cf. § 7.3.5).
- L'entrée de l'entreprise PKM Logistique est à une vingtaine de mètre du PN et sa surface d'environ 750 m² autorise des mouvements de véhicules qui ne viennent pas entraver le flux de circulation rue Léo Delibes. Il convient de rappeler que des poids-lourds à destination ou provenant de l'entreprise de logistique franchissent le PN malgré la restriction de circulation les concernant (cf.§ 7.3.3 et § 7.3.4).

7.5. Lisibilité et Visibilité

7.5.1. Lisibilité

Les usagers ont une bonne compréhension de l'aménagement qu'ils vont découvrir. Pour autant en venant de Janville par la rue de la République, l'information ne leur est donnée qu'après le point de choix (carrefour) une fois engagée rue Léo Delibes (cf. § 7.3.1) tout comme la signalisation de danger de profil difficile (cf. § 7.3.3).

Egalement rue Léo Delibes en venant du giratoire de Choisy-au-Bac, le panneau A7 est implanté seulement à 50 m du PN et donc sans balise J3 (non obligatoire en zone urbaine) pour compléter l'information (cf.§ 7.3.1).

7.5.2. Visibilité

Le PN n°39 est correctement visible de jour comme de nuit. Compte tenu de l'orientation Est/Ouest de la rue Léo Delibes, il n'a pu être vérifié si cette bonne visibilité était encore assurée dans des conditions de soleil rasant.

Depuis le carrefour République/rue Léo Delibes



Depuis la rue Léo Delibes



Compte tenu du profil difficile du PN (cf. § 7.2), il convient de noter qu'il existe un phénomène d'éblouissement de nuit lors de son franchissement. Ce dernier est plus prononcé en remontant la rue Léo Delibes depuis la rue de la République.



7.6. Remontée de file ou stationnement sur PN

Il a été installé au droit du PN un feu tricolore coordonné avec celui du carrefour à feux République/rue Léo Delibes afin d'éviter les remontées de files depuis ce carrefour (cf. § 7.3.5).

Dans son principe de fonctionnement, c'est d'abord le feu du PN qui passe au rouge alors que celui du carrefour reste au vert une dizaine de secondes permettant ainsi de vider le sas entre le PN et le carrefour. L'observation du flux routiers à plusieurs reprises lors de la visite n'a pas fait apparaître de problèmes particuliers.

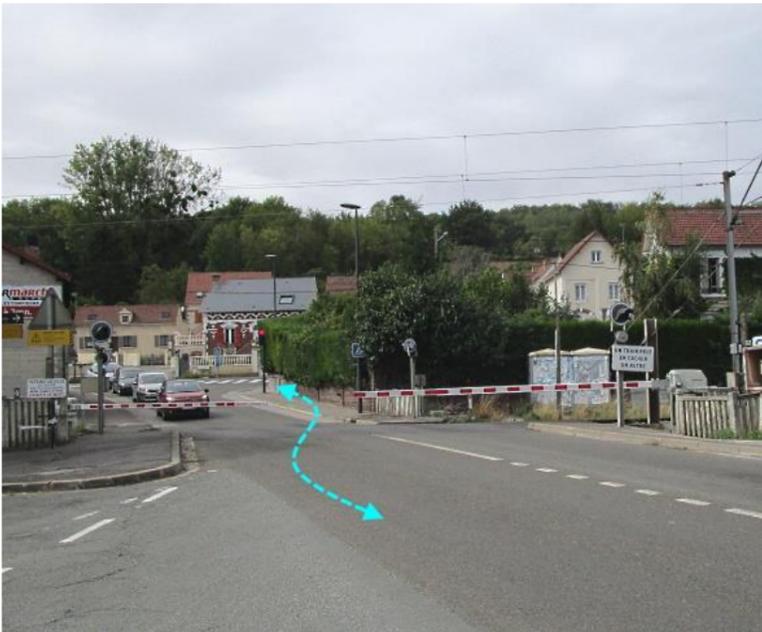
7.7. Modes actifs

7.7.1. Accidentologie

Le 4 septembre lors de la réunion de terrain préalable à l'inspection avec les différents interlocuteurs, il est fait état d'un accident mortel de piéton en juillet 2019 (cf. article de presse en annexe). Selon cette même source de presse, le dernier accident mortel remonterait à 2000.

De plus, l'extraction des données ARMEN de novembre 2020 fournies par la SNCF, fait apparaître en plus des 10 accidents matériels, un seul accident mortel de piéton, celui de 2019 rapporté précédemment.

7.7.2. Traversée du PN

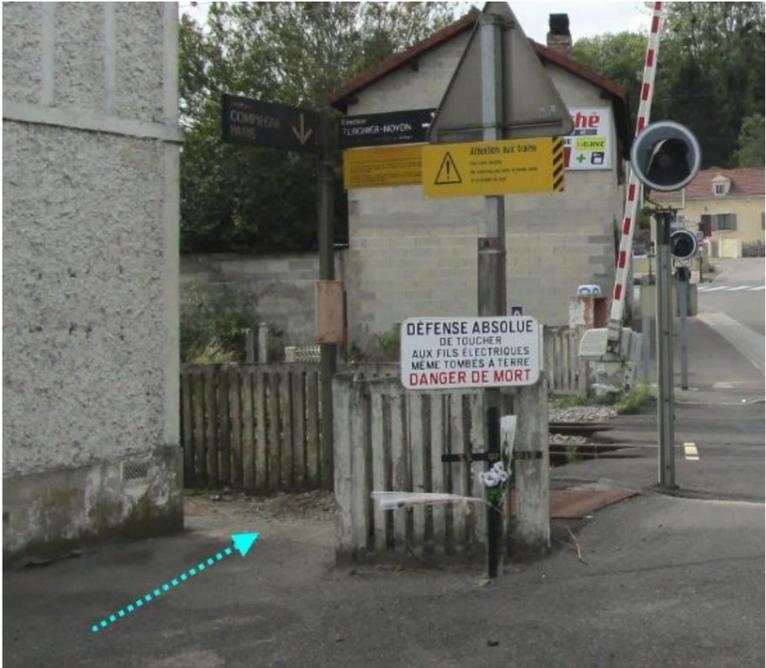
Observation	Commentaire
	<p>Les cheminements piétons sont matérialisés sur le platelage mais avec un marquage partiellement effacé. Ils sont dimensionnés à 1,50 m d'un côté et 1,30 m de l'autre. Cette dernière largeur ne prend pas en compte l'accessibilité qui recommande 1,40 m pour un bon franchissement.</p> <p>La largeur du platelage n'est pas suffisante et de ce fait le cheminement est trop proche des voies. Il y a un enjeu de sécurité si un usager était amené à faire un écart lors du franchissement.</p> 
	<p>La configuration de ce PN à 2 demi-barrières peut favoriser le passage en chicane des piétons ou des 2 roues.</p>

7.7.3. Guidage vers le PN

Des trottoirs existent de part et d'autre du PN pour guider les piétons. Leurs largeurs sont suffisantes en terme d'accessibilité et varient entre 1,70 m et 2,20.

Observation	Commentaire
	<p>Par contre en descendant la rue Léo Delibes sur le trottoir de gauche, le positionnement de certains candélabres à environ 1,20 m du bord de la chaussée, vient créer des obstacles.</p>
	<p>Egalement, les passages se trouvent réduits aux droits des feux R24 (avec ou sans panonceau) pouvant ainsi gêner le cheminement des piétons. Il existe aussi d'un côté du PN au niveau de la transition avec les trottoirs, des marches venant entraver le passage des personnes à mobilité réduite.</p> 

7.7.4. Cheminement le long de la voie ferrée

Observation	Commentaire
	<p>L'accès au quai le long de l'ancienne gare de Choisy-au-Bac est toujours possible ce qui permet de se rendre le long des voies ferrées.</p> 
	<p>Le cheminement des piétons le long de la voie ferrée est dissuadé du côté de l'ancienne gare par une signalétique appropriée mais pas de l'autre côté.</p> 

8. CONCLUSION

Le PN à SAL2 n°39 de Clairoix est inscrit au programme de sécurisation national (PSN) depuis 2001. Ce diagnostic approfondi a été réalisé afin d'objectiver les raisons de son inscription dans la liste du PSN et de proposer des pistes d'améliorations et mesures correctives pour renforcer la sécurité de l'aménagement en vue de suggérer son maintien ou non dans cette liste.

Le PN n°39 est identifié comme étant à franchissement difficile. Mais, afin de limiter les problématiques à ce sujet, un arrêté de restriction de circulation a été réalisé pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes (cf. §7.2).

L'enjeu principal de sécurité routière pour ce PN est donc son franchissement. Les observations faites dans ce rapport ont mis en évidence des informations de danger et de prescription données aux usagers qui sont insuffisantes pour avoir une bonne compréhension de cet enjeu de sécurité. Il est à noter également des problèmes de comportements comme une signalisation de prescription parfois non respectée.

Ainsi, la signalisation de danger pour ce profil difficile est bien présente mais insuffisante. Suivant le sens d'approche vers le PN, l'utilisateur n'est pas informé suffisamment tôt. Ce constat est à reporter également à la signalisation de prescription pour une limite de circulation à 7,5t (cf. §7.3) et qui d'ailleurs n'est pas systématiquement respectée (cf. §7.2).

S'agissant de cette restriction de tonnage, la sortie de l'usine PKM Logistique n'est pas assez contraignante pour dissuader les poids lourds qui voudraient se diriger vers le PN. De plus, l'interdiction de mouvement de tourne à gauche pour ces véhicules n'est pas respectée du fait d'une signalisation de prescription peu visible ou mal implantée.

L'article 2 de l'arrêté de juillet 2020 donne dérogation de circulation sur le PN aux véhicules de transports en commun (TC). De par leur architecture particulière, cette catégorie de véhicules pourrait être plus sensible à ce profil difficile du PN. Les observations faites lors de la visite ont confirmé ce constat (cf. §7.2).

Malgré tout, les données ARMEN de 2002 à 2019 montrent une accidentologie faible sur ce PN, principalement des accidents matériels. Il y a eu quand même eu en 2019 un accident corporel et mortel.

Au regard de tous ces éléments, il est proposé pour le moment que le PN n°39 reste inscrit au programme de sécurisation national (PSN). Les pistes d'amélioration et actions correctives proposées au paragraphe 9 suivant, doivent permettre d'améliorer la sécurité de l'aménagement. Il est proposé à l'issue de leurs mises en place de diagnostiquer de nouveau ce PN pour envisager de le sortir de la liste du PSN.

Rappel :

Il est de la responsabilité des gestionnaires de choisir les différents aménagements qui seront réalisés. Suite à leur réalisation, les gestionnaires, suivant les modalités qu'ils définiront, devront faire un retour d'expérience (Rex) au bout de 2 ans c'est à dire, effectuer un suivi et analyser les éléments constatés.

Le choix de sortir ou garder le PN dans la liste du PSN revient au préfet. Sa décision sera transmise à l'instance PN qui alors validera la décision. La DGITM quant à elle arrêtera chacune des décisions prises.

9. SYNTHÈSE DES PISTES D'AMÉLIORATION ET ACTIONS CORRECTIVES

9.1. Court terme

- Revoir l'état des postes d'appel : il conviendrait d'améliorer la lisibilité des postes et celles des consignes en cas d'incident (cf. § 7.1).
- Renforcer la signalisation avancée indiquant la présence du PN depuis le giratoire de Choisy-au-Bac avec un panneau A7 à 150m et les balises J10 associées et également rue République en venant de Janville avec un panneau C24c (cf. 7.3.1).
- Renforcer avant le point de choix (le carrefour) la signalisation de danger de franchissement difficile pour les véhicules surbaissés, pour les « tourne à droite » et « tourne à gauche » rue la République. Il conviendra également de supprimer un des 2 panneaux de danger A2a implantés à environ 20 m l'un de l'autre (cf. §7.3.3)
- Mettre en place une signalisation de prescription de circulation au + 7,5T depuis le giratoire de Choisy-au-Bac qui est en fait le point de choix pour les véhicules allant vers Clairoix. Cette signalisation ne concernerait pas les poids-lourds se rendant à l'entreprise PKM Logistique. L'information devrait être également donnée directement depuis la sortie de cette entreprise (pour compléter le B21c1).
- Renforcer les contrôles par les forces de l'ordre pour le respect de la restriction de circulation au + 7,5t.
- Lancer une étude d'itinéraires alternatifs pour les TC afin d'éviter leurs passages sur le PN (cf. article n°124 de la Loi d'orientation des mobilités – LOM).
- Renforcer la signalisation d'avertissement pour les piétons avec la mise en place de part et d'autre des cheminements sur le platelage de panneaux M9z « un train peut en cacher un autre » supplémentaires. Egalement, il conviendrait de reprendre le marquage de ces cheminements.
- Compte tenu de l'orientation de rue Léo Delibes Est/Ouest et pour prendre en compte le risque d'effet d'éblouissement, des écrans de contraste pourraient être ajoutés derrière les feux.
- Condamner l'accès aux quais, renforcer la signalisation d'interdiction d'accès le long des voies ferrées (cf. §7.7.4).

Pour la signalisation et d'une façon générale, il conviendra de s'assurer que le message d'information garde un impact maximal en supprimant les panneaux publicitaires qui risquent de solliciter l'attention des conducteurs aux approches du PN.

De plus, la signalisation doit être positionnée et installée conformément à l'ISRR et avec des panneaux réglementaires (cf. §7.3.3 et §7.3.4).

9.2. Moyen terme

Au regard du faible trafic de piétons observés pendant la visite, les actions correctives sur l'accessibilité sont proposées dans un second temps.

- Elargir le platelage pour renforcer la sécurité de la traversée des piétons (cf. § 7.7.2).
- Reprendre le guidage des piétons vers le PN pour libérer les cheminements des obstacles existants (candélabres, marches de trottoirs) et les rendre accessibles aux personnes pourvues de handicaps (cf. §7.7.3).
- Reconfigurer la sortie de l'entreprise PKM Logistique pour éviter les « tourne à gauche » des poids-lourds sur le PN.
- Mise en place des itinéraires alternatifs pour les transports en communs qui ont été définis à l'étude proposée au § 9.1.

9.3. Long terme

- Passer le PN en SAL 4 pour limiter les passages en chicanes des piétons.
- Créer un carrefour giratoire devant l'entreprise PKM Logistique et y dédier des branches à l'entrée et à la sortie de cette entreprise. Cet aménagement serait à associer au projet Seine Nord Europe où il est prévu également un nouvel aménagement routier de rabattement sur le PN (cf. § 5).
- Réaliser après la finalisation des projets d'urbanisme et SNE (cf. §5) une étude de trafic pour évaluer l'impact sur le fonctionnement du PN.

10. ANNEXES

- Feuille de présence,
- Fiche signalétique du PN,
- Fiches horaires des TER de novembre 2020,
- Arrêté de restriction de circulation aux + 7,5 T du 28 juillet 2020,
- Fiche préparatoire à la visite d'inspection de la commune de Clairoix,
- Fiche préparatoire à la visite d'inspection du Conseil Départemental de l'Oise (CD 60),
- Plan de synthèse du projet Seine Nord Europe,
- Copie de l'article de presse du Parisien sur l'accident mortel de juillet 2019.



Cerema Direction territoriale Est

Bâtiment C, Ile du Saulcy, CS 30855, 57045 METZ CEDEX 1

Tél. 03 87 20 43 00 / mél : dir.dterest@cerema.fr

www.cerema.fr