

Description du passage à niveau

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

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

Grille d'Evaluation et Pistes d'Actions

Inscrit au PSN : Non

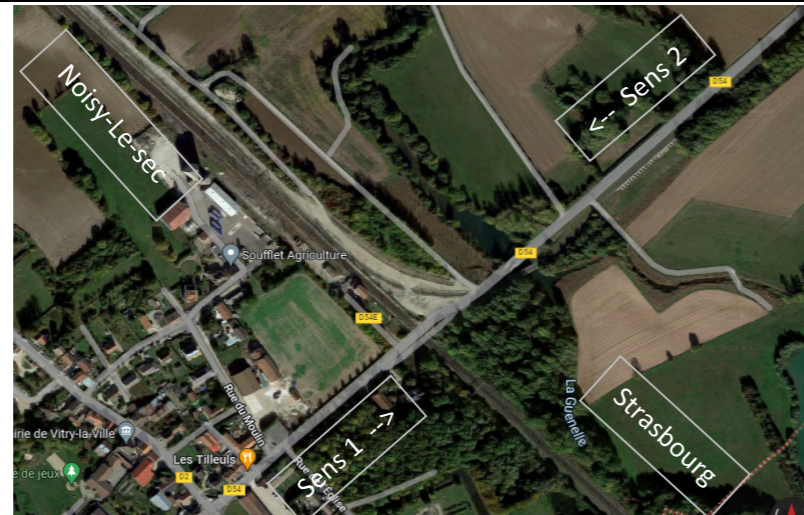
PN n° 63



Caractéristiques		Caractéristiques		Caractéristiques		Caractéristiques				
Voie routière : Route départementale		Ligne ferroviaire : 70 000		PN n° 63		PK : 187+0803				
54		Ligne de Noisy-Le-Sec à Strasbourg-Ville		En agglomération		Oui				
Nbre de voies	2	Nbre de voies ferrées	2	Type de PN	SAL 4					
Trafic moy. / jour (en 2018)	1 697	Nbre de trains moy. / jour	73	Largeur chaussée au PN (m)	7					
Part de poids lourds (%)	15.8	Période d'exploitation (horaires de début et de fin)	24 h	Longueur du PN entre barrières (m)	12					
Vitesse réglementaire km/h	50	Vitesse limite de ligne au PN km/h	150	Angle voie ferrée / route (degrés)	90					
Vitesse pratiquée km/h	NC	Ligne électrifiée	Oui	Profil difficile	Non					
Pt singulier à proximité	Oui	Moment	123 881	Fermetures prolongées (gare à proximité...)	Oui					
Distance de visibilité sur le feu de droite du PN (m)	sens 1 > 150 m sens 2 130 m	Collisions et heurts Sur les 10 dernières années		Commentaires : Sens 2 : revoir la signalisation globale en fonction des résultats du diagnostic du PN privé OMYA qui sera réalisé prochainement.						
Présence piétons	Oui							Nbre de collisions avec un train	0	
Cyclistes	Oui							Nbre de heurts sur installations	4	
Bus, autocars	Oui							Nbre de tués	0	
Transpt except. Ou gros engins agric.	Oui							Nbre de collisions et heurts de nuit	NP	
Voie orientée est-ouest (soleil rasant)	Non									

Environnement	Nature de l'environnement autour du PN : Périurbain	
	Description : Présence d'un PN privé et d'un passage inférieur à proximité. PN entouré de verdure, d'arbres, de quelques constructions et d'un terrain dégagé.	
	Activités à proximité du PN	Projets en cours pouvant impacter le PN :
	Non	Non
Panneaux publicitaires	Non	
Si urbain, éclairage public	Oui	
Commentaires : Un mât d'éclairage à proximité. Pas de téléphones au PN car Poste/Gare à proximité ouvert 24h/24. Présence de lignes électriques au niveau du PN interdisant le passage de véhicules de grand gabarit (Hmax = 6 m) Présence d'un passage inférieur, à côté du PN, passant sous la voie ferrée, permettant aux VL, piétons, vélos d'éviter le PN lorsqu'il est fermé (ou pas), avec H limitée à 1,70 m. Présence d'un PN privé (OMYA) à proximité de ce PN 63 : ce PN privé n'est plus utilisé.		

Schéma du PN :



Commune : Vitry-La-Ville / Département : Marne

Route ou voie : Route départementale n°54

Ligne ferroviaire, nom et n° 70 000 Ligne de Noisy-Le-Sec à Strasbourg-Ville

Date 19/09/2023 / Heures 11h00

Diagnostic de nuit

Classement : Cat 1

Grille d'évaluation PN routier

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

Pistes d'actions

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								
	Pogny			Vitry-La-Ville															Si réponse « non », décrivez le défaut						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										
GÉOMETRIE	I1 : Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules	X			X																						
	I2 : Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout point singulier (carrefour, tourne à gauche, virage serré, rétrécissement de chaussée, etc.)	X			X		Présence d'un passage inférieur proche du PN mais non gênant. Présence d'un PN privé (OMYA) proche de ce PN 63 : ce PN privé n'est plus utilisé, non gênant.																				
	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		Sens 2 : l'ouvrage d'art situé avant le PN masque ce dernier à 150 m et au-delà, mais le feu R24 de gauche est visible à plus de 150 m et le feu R24 de droite est visible à partir de 130 m (distance de visibilité réglementaire à 80 km/h : 112 m en ligne droite et 125 m en courbe).																				
	II2 : La signalisation avancée annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche	X			X																						
	II3 : La signalisation de position annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche	X				X	Sens 2 : le feu de gauche est masqué par les panneaux "A7+M9z" annonçant le PN privé, situés avant le PN 63, sur la gauche. Sens 1, rue à gauche, avant le PN : actuellement, cette intersection VC / RD est en priorité à droite (priorité à la VC) et il y a risque de remontée de file sur le PN.						Sens 2 : déplacer les panneaux "A7+M9z" un peu vers la RD afin de dégager la vue sur le feu R24 de gauche.		6 mois		R		Sens 1, chemin à gauche, avant le PN : mettre un panneau "STOP" dans cette rue ainsi que le marquage au sol associé.		6 mois		Commune de Vitry-La-Ville				
LISIBILITÉ	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)	X			X																						
	III2 : La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	X			X																						
	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	X			X																						
	III4 : De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules			X		X																					
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		X		X		Sans enjeu.																				
	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		Sans enjeu.																				
	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		PN SAL 4																				

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

Annexe photos n° 1	Photos / plans / schémas			
	Sujet :			
	PN n° 63	Commune : Vitry-La-Ville	N° ligne 70 000	Date : 19/09/2023



Annexe photos n° 2	Photos / plans / schémas						
	Sujet :						
	PN n°	63	Commune :	Vitry-La-Ville	N° ligne	70 000	Date :



Annexe photos n° 3	Photos / plans / schémas			
	Sujet :			
	PN n° 63	Commune : Vitry-La-Ville	N° ligne 70 000	Date : 19/09/2023

