

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 routière des passages à niveau

Grille d'Evaluation et Pistes d'Actions

Inscrit au PSN :

Non Inscrit

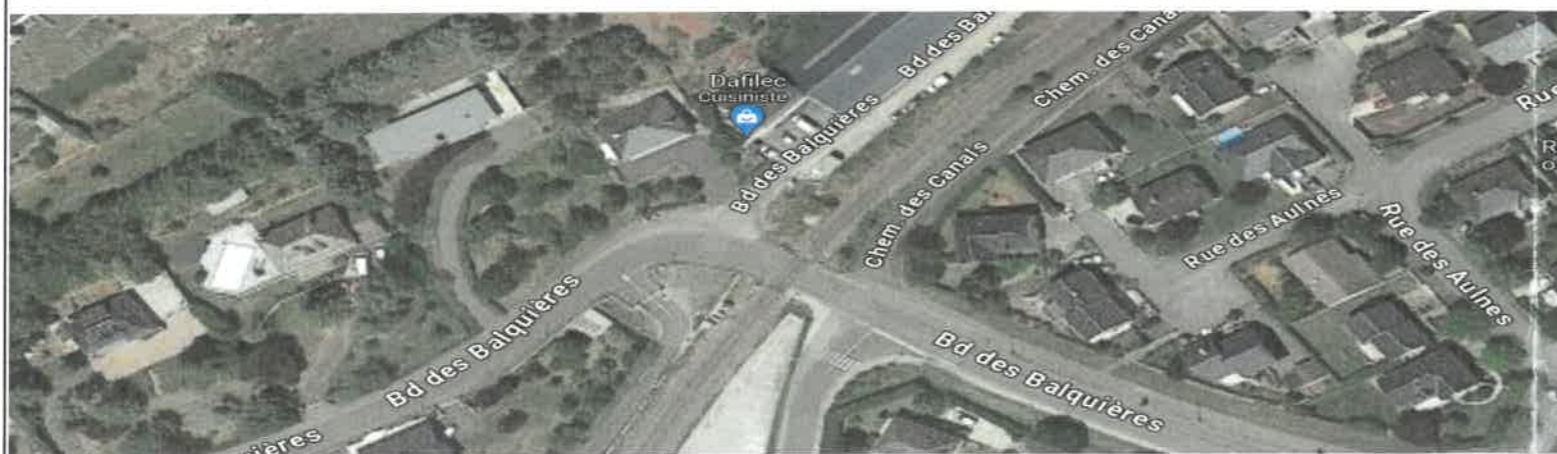
PN n° 121



Caractéristiques		Caractéristiques		Caractéristiques		Caractéristiques	
Classe voirie :	Voie communale	Ligne ferroviaire :	701000	PN n°	121	PK :	308+0119
Boulevard des Balquières		Ligne de Capdenac à Rodez		En agglomération		Oui	
Nbre de voies	2	Nbre de voies ferrées	1	Type de PN	Véhicules SAL2 public		
Trafic moy. / jour	16/9/18 4 962	Nbre de trains moy. / jour	11	Largeur chaussée au PN (m)		6 m	
Part de poids lourds (%)	3	Période d'exploitation (horaires de début et de fin)	6h00 / 0h00	Longueur du PN entre barrières (m)		6 m	
Vitesse réglementaire km/h	30	Vitesse limite de ligne au PN km/h	90	Angle voie ferrée / route (degrés)		90 °	
Vitesse pratiquée km/h		Si ligne électrifiée, type :	NON	Profil difficile		OUI	
Pt singulier à proximité	<input checked="" type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	Moment 54 582		Fermetures prolongées (gare à proximité...)		<input checked="" type="radio"/> oui	<input checked="" type="radio"/> non
Distance de visibilité sur le feu de droite du PN (m)	sens 1 > 50m gauche sens 2 > 50m	Collisions et heurts Sur les 10 dernières années					
Présence piétons	<input checked="" type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	Nbre de collisions avec un train	<input type="radio"/>	Commentaires :			
Cyclistes	<input checked="" type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	Nbre de heurts sur installations	<input type="radio"/>				
Bus, autocars	<input checked="" type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	Nbre de tués	<input type="radio"/>				
Transpt except. Ou gros engins agric.	<input checked="" type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	Nbre de collisions et heurts de nuit	<input type="radio"/>				
Voie orientée est-ouest (soleil rasant)	oui <input checked="" type="radio"/> non						

Environnement	Nature de l'environnement autour du PN :		
	Description : <i>activité artisanale (cuisiniste)</i>		
Activités à proximité du PN	<input checked="" type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	Projets en cours pouvant impacter le PN :	oui <input checked="" type="radio"/> non
Panneaux publicitaires	oui <input checked="" type="radio"/> non		
Si urbain, éclairage public	<input checked="" type="radio"/> oui <input type="radio"/> non		
Commentaires : <i>- ouverture de la liaison Belain / Fontange peuvent augmenter potentiellement le trafic routier → comptage routier à refaire → gestionnaire routier - Le profil en long routier est à revérifier → SVEF réseau</i>			

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



Commune :	Onet-le-Château	Dép.	Aveyron
Classe de la voirie :	Voie communale	Boulevard des Balquières	
Ligne ferroviaire, nom et n°	701000	Ligne de Capdenac à Rodez	
Date	06/02/2024	/ Heures	9h30
Classement PN :	1ère Catégorie		

Grille d'évaluation

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				
PN 121 - 701000 308+0119		les 4 sensons descendant			Coster Rouge montant			Si réponse « non », décrivez le défaut					les numéroter 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)				
Date :	06/02/2024	Oui	Non	NC	Oui	Non	NC															
GÉOMÉTRIE	I1 : Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules	X			X			léger dos d'âne.														
	I2 : Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout point singulier (carrefour, tourne à gauche, virage serré, rétrécissement de chaussée, etc.)		X			X		sens 1 : virage serré et accès école sens 2 : 2 routes latérales														
	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			accès école déplacé à ce sujet en 2016													
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 1 : visibilité sur feu de gauche > 50m, car le feu de droite est à l'intérieur courbe														
	II2 : La signalisation avancée annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche	X			X			manque A7 ou C24C sur les 2 voies latérales.					mise en place des panneaux manquants					piste retenue				
	II3 : La signalisation de position annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche	X				X																
LIBILITÉ	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	visibilité effectuée de jour													
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			- présence d'un trottoir et d'une traversée sur le PN - cycles sur la chaussée.														
	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	Non dissuadé sur sens SAL 2															

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