

PN 20
PK 025,895

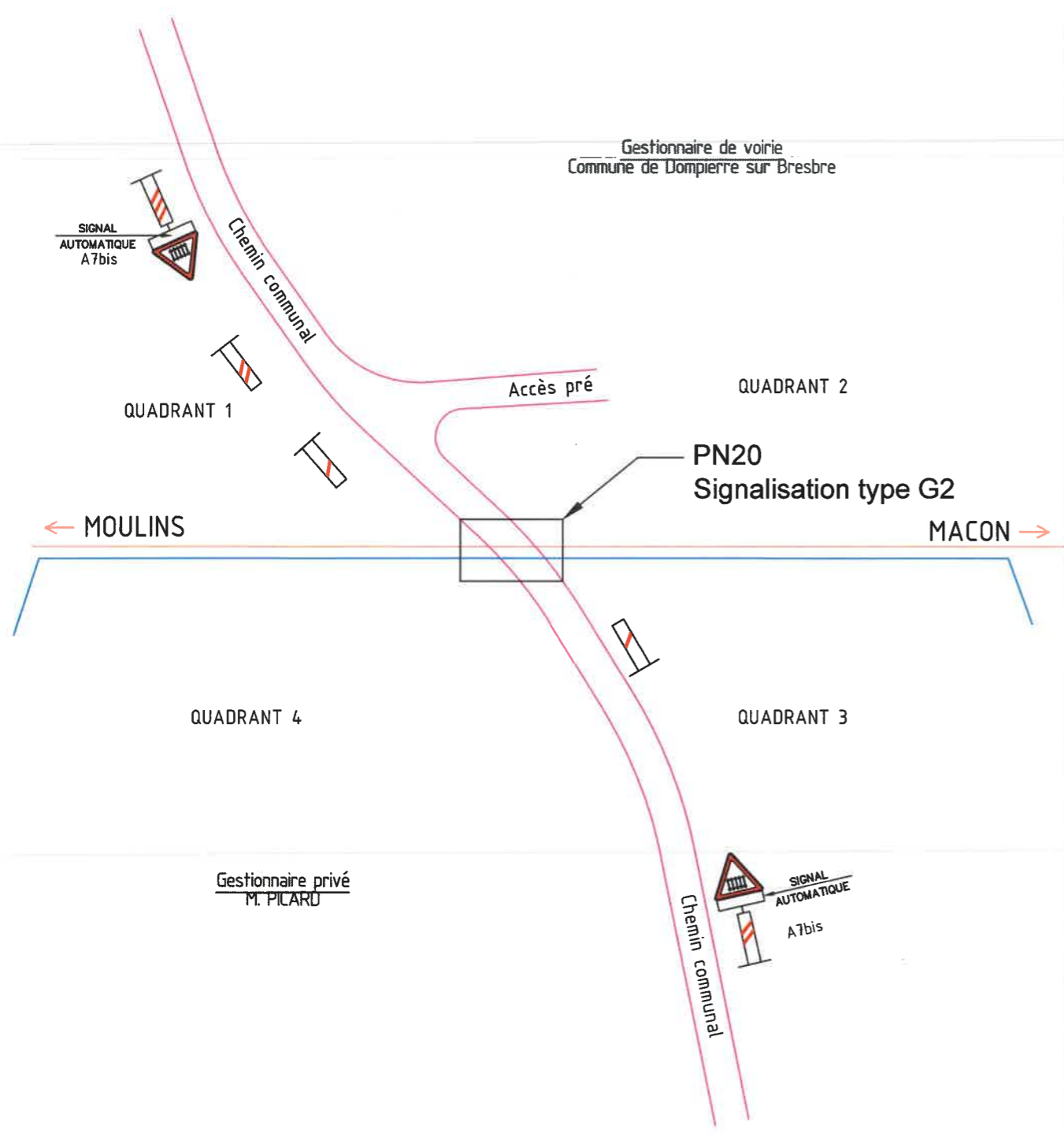
770 000 Ligne de Moulins à Macon

Date : 01/08/2024

IMPLANTATION DE LA SIGNALISATION ROUTIERE

Le représentant du service gestionnaire de voirie
Guy FRAISÉ

Le gestionnaire privé
M. PICARD



Diagnostic de sécurité des passages à niveau

Feuille de présence

PN n° 20

Ligne ferroviaire (nom et n°) : 770000



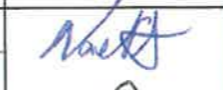

Ligne de Moulins à Mâcon

Commune : Dompierre-sur-Besbre

Département: Allier

Diagnostic réalisé le: 01/08/2024 à 10h30

Diagnostic réalisé par :

NOM Prénom	Organisme	n° de téléphone courriel	Signature
FRADIN Christophe	SNCF RESEAU	06-12-45-99-41 christophe.fradin@sncf.fr	
Picard	Bernaf	04.70.34.56.62	
NAVETAT Brno	conseiller		
FAVRETO Alain	Maître		

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

Date :		Heures :	
NOM - Prénom	Organisme	n° de téléphone courriel	Signature
GARCIA Yann	SNCF RESEAU	yann.garcia@reseau.sncf.fr	
PANIGEON Jean	SNCF RESEAU	jean.panigeon@sncf.fr	

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° 20



Caractéristiques		Caractéristiques		Caractéristiques		Caractéristiques	
Classe voirie :	Voie communale	Ligne ferroviaire :	770000	PN n°	20	PK :	025+0895
Nbre de voies	2	Ligne de Moulins à Mâcon		En agglomération		Type de PN	Véhicules SAL2 public
Trafic moy. / jour	15/12/2021 27	Nbre de voies ferrées	1	Largeur chaussée au PN (m)	4 m	Longueur du PN entre barrières (m)	6 m
Part de poids lourds (%)	0	Nbre de trains moy. / jour	11	Angle voie ferrée / route (degrés)	46 °	Profil difficile	Non
Vitesse réglementaire km/h	voir commentaire	Période d'exploitation (horaires de début et de fin)	04h30 20h30	Fermetures prolongées (gare à proximité...)	Non	Commentaires :	
Vitesse pratiquée km/h	20km/h	Vitesse limite de ligne au PN km/h	120	Moment		293	
Pt singulier à proximité	NON	Collisions et heurts Sur les 10 dernières années		Vitesse réglementaire			
Distance de visibilité sur le feu de droite du PN (m)	sens 1 110m sens 2 78m	Nbre de collisions avec un train	0	Sens 1 : 80 km/h GV commune Dompierre sur Besbre jusqu'au PN			
Présence piétons	NON	Nbre de heurts sur installations	0	Sens 2 : 20 km/h GV Propriétaire riverain privée jusqu'au PN			
Cyclistes	NON	Nbre de tués	0				
Bus, autocars	NON	dont nbre de collisions et heurts de nuit	0				
Transpt except. Ou gros engins agric.	OUI						
Voie orientée est-ouest (soleil rasant)	NON						

Environnement	Nature de l'environnement autour du PN :		Rase campagne	
	Description : Forêt dans les quadrant 1+2 / Terrains agricoles dans les quadrants 3+4			
Activités à proximité du PN	OUI	Projets en cours pouvant impacter le PN :	NON	si « oui », listez :
Panneaux publicitaires	NON	Activité agricole		
Si urbain, éclairage public	NON			
Commentaires :	Accès Q3+Q4 / Parcelle agricole appartenant au gestionnaire de voirie privé 1 barrière amovible/basculante est présente permettant la fermeture de la voirie sous la responsabilité exclusive du gestionnaire de voirie			

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



Commune : Dompierre-sur-Besbre

Dép. Allier

Classe de la voirie : Voie communale

Ligne ferroviaire, nom et n° 770000

Ligne de Moulins à Mâcon

Date 01/08/2024

Heures

10h30

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		Validation			Validation	
Questions		Sens 1 vers :			Sens 2 vers :			Commentaires		Pistes d'actions		Suite donnée				
PN 20 - 770000 025+0895		RD12 vers Ferme - étang			Ferme - étang vers RD12							1 - piste d'action retenue				
Date :	01/08/2024	Oui	Non	NC	Oui	Non	NC	Si réponse « non », décrivez le défaut		les numéroter si plusieurs pistes pour la validation		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			NC			NC									
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		✓			Sens 1 Le gestionnaire de voirie étudie la mise en place du limitation à 30 km/h								
	II2 : La signalisation avancée annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche		X		✓			Mise à jour de la signalisation routière avancée / Plan joint au diagnostic								
	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'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	✓			✓			pas de trottoirs / pas de piste cyclables / pas d'aménagement PMR. la continuité des cheminements piétons dans des conditions de confort et de sécurité au moins équivalentes à celles existantes de part et d'autre								
	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)	✓			✓											
	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			NC			NC									
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 1ere CAT 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