



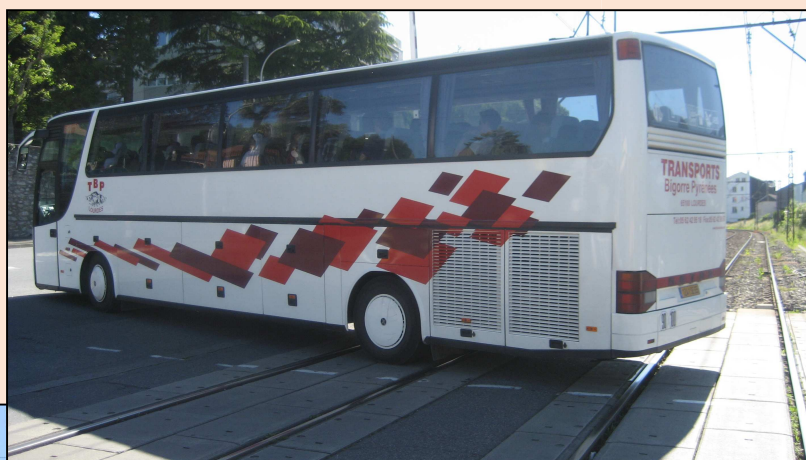
Inspection de sécurité du passage à niveau n°181



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction
Départementale
de l'Équipement
et de l'Agriculture
Hautes-Pyrénées

service
SIDD
bureau
BSRTDD



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Préambule

Grille d'inspection

Rappel des consignes de sécurité lors des visites

Qu'ils soient inspecteurs ou gestionnaires de voirie, les intervenants doivent être constamment conscients que toute intervention sur la route ou au bord de la route les place dans une situation potentiellement dangereuse, pour eux-mêmes ou pour les autres usagers. Le gestionnaire sollicite deux agents par inspection, un qui conduit et l'autre qui fait l'inspection.

Quel que soit le mode d'inspection, les intervenants doivent observer les règles de sécurité suivantes :

- *respecter le Code de la Route,*
- *garder les mains sur le volant ; le conducteur doit être concentré sur sa tâche de conduite et ne doit, en aucun cas, lâcher son volant pour tenter de relever un évènement par écrit, ou prendre une photo de la route.*

PN n° 181

Route ou rue : Voie communale reliant les « rue et route de Pau » et les routes départementales D 940 « avenue Antoine Béguère » puis D 914 « Bd Célestin ROMAIN » à LOURDES.

Département ...Hautes Pyrénées....Commune: LOURDES

Inspection réalisée de JOUR par : **Comité technique réuni pour le PN181, le 29 mai 2009**

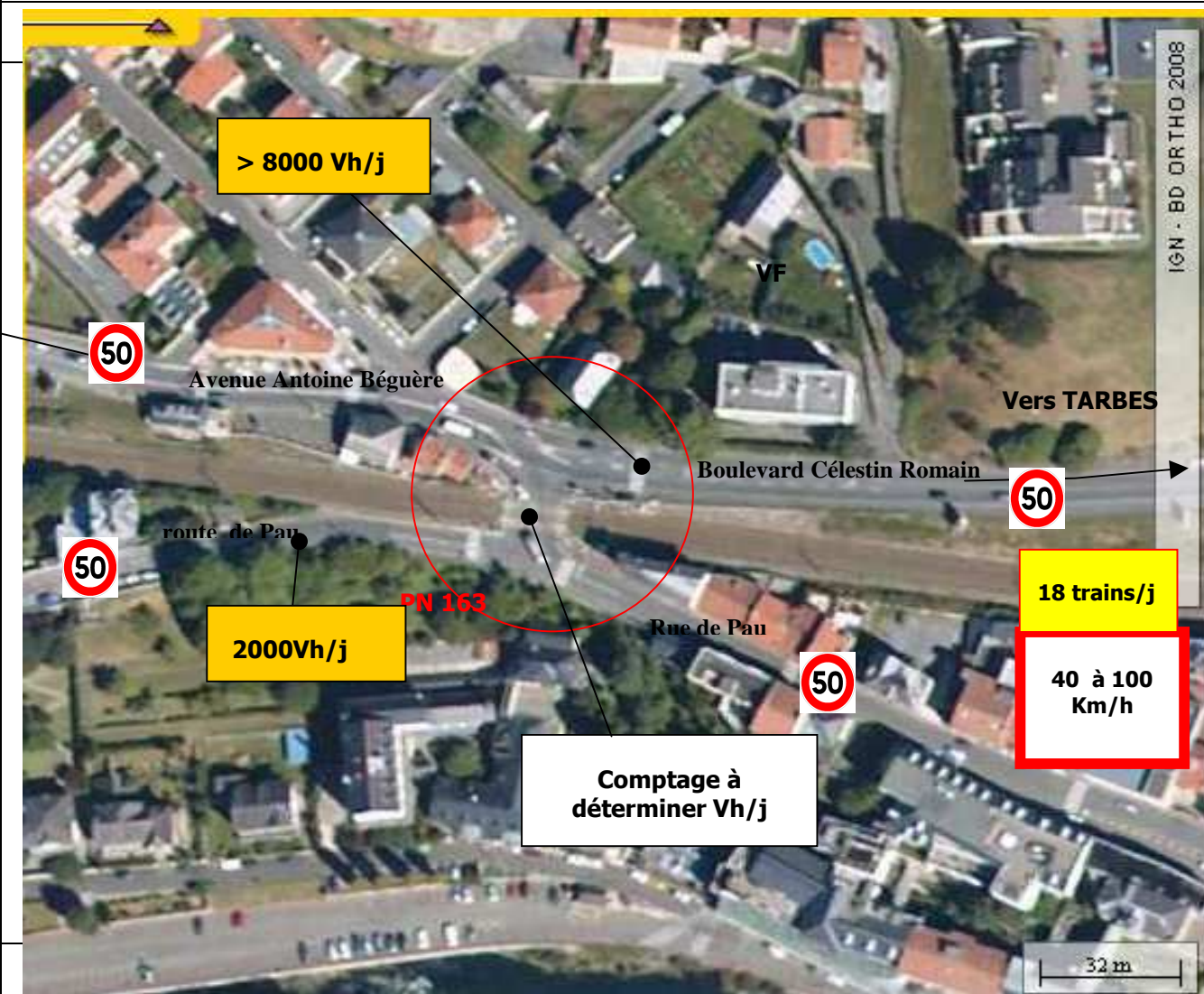
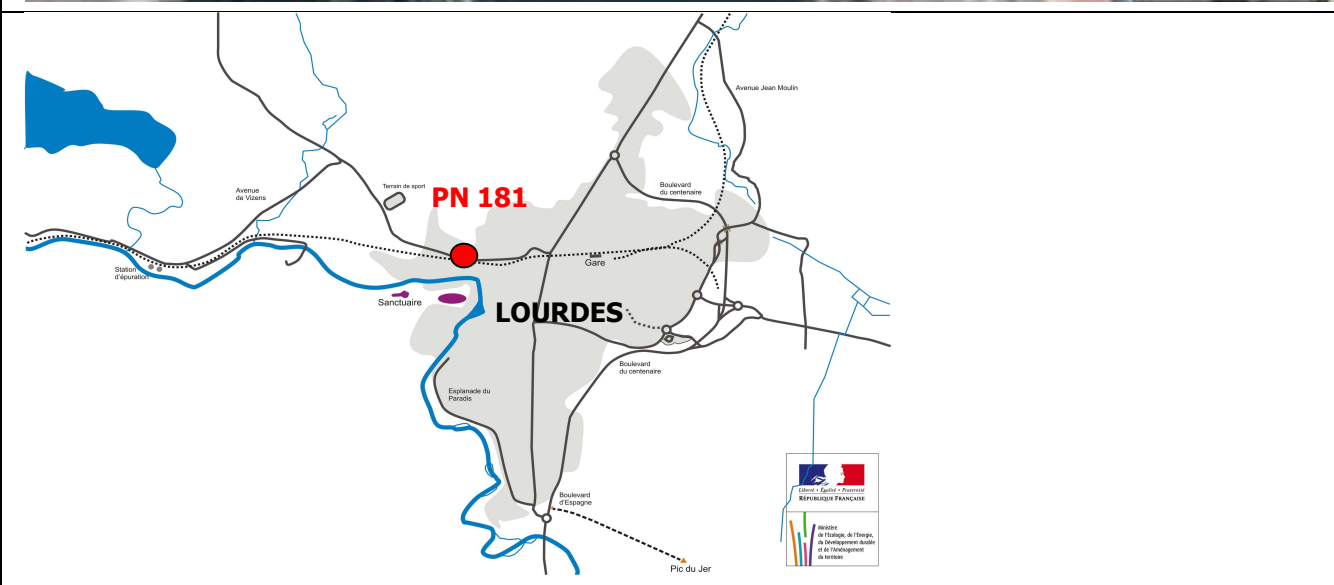
Prefecture 65 - DDEA 65-CG65-Service technique ville de LOURDES-SNCF-RFF service : ...Comité technique PN 181 n°tel 05 62 51 40 43 (BSRTDD DDEA 65)

De jour le : 29 mai 2009 heure : 10H00 à 12H00

de nuit le :**NON FAIT**.....heure : à

Signatures :

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 29 mai 2009		PN n°181 - VC
-----------------	---	--	----------------------

Questions O	Description du passage à niveau		Commentaires
O.1	Identification des voies		
<p>Voies :</p> <p>Type de PN, N°, ligne ferroviaire, Route et point de repère ou adresse.</p>	<p>Route :</p> <p>Avenue Antoine Bégère puis Boulevard Célestin Romain.</p> <p>Nbre de voies : 2</p> <p>Voie urbaine : RD en agglomération</p>	<p>Voie ferrée :</p> <p>Ligne : ...Toulouse Bayonne n°650 000 PN...181.....PK...177.668</p> <p>Type de PN : ...SAL 4 (2 demie barrières automatiques)</p> <p>Nbre de voies : ...2</p> <p>Vers PAU</p>	
O.2	Trafics et vitesses		
<p>Trafics, vitesse et fonctions :</p> <p>itinéraire TE, voie de délestage, itinéraire transport scolaire/cyclistes/ piétons</p> <p>Présent pour l'avenir</p>	<p>Route :</p> <p>MJA : comptage à déterminer ; % trafic PL ... ? (cf CG65) ...%.</p> <p>Pointe horaire véh/h</p> <p>Vitesse réglementaire...50..km/h.</p> <p>Vitesse pratiquée...inférieure dans la traversée de la voie SNCF à cause de la complexité du carrefour...(20Km/h).</p> <p>Fonctions : ...Voie urbaine de desserte du centre ville</p> <p>Le PN est utilisé par les usagers locaux pour éviter le carrefour à feux situé plus à l'Est entre le Bd Célestin Romain (RD914) et l'avenue Alexandre Marqui (RD 914 en direction de Tarbes)</p>	<p>Voie ferrée :</p> <p>Ligne : Toulouse-Bayonne n°650 000 PN...181.....PK...177.668 Type de PN : ...SAL 4</p> <p>Vitesse train : 40 Km/h à 100 Km/h Fréquence journalière : 26 trains/24h (voire plus en période de pèlerinage)</p> <p>Nbre de voies :2</p> <p>PN CLASSE PREOCCUPANT</p> <p>Le Sétra appartient au Réseau Scientifique et Technique du MEEDDT</p>	



<p>O.3</p>	<p>Environnement</p>	
<p>Environnement : (urbanisation, autres contextes, évolution prévisible)</p> <p>Rase campagne :</p> <p>Périurbain</p> <p>Urbain <input checked="" type="checkbox"/></p>	 <p>Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible : contexte urbain, ensemble complexe de carrefours.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'ensemble de l'environnement du PN 181 se situe dans l'agglomération de la ville de Lourdes • Le PN181 se trouve au cœur d'une zone de croisement de flux entre, au Sud une voie communale de desserte locale et au Nord une voie de transit très circulée entre Lourdes et Pau. La complexité du carrefour qui englobe les voies SNCF fait que les vitesses pratiquées par les usagés y sont faibles. • De part et d'autre du PN on peu diviser son environnement en 4 secteurs. : <ul style="list-style-type: none"> - Au N-Ouest du PN181 on trouve un secteur dense urbain avec la présence d'un commerce (boulangerie) source de stationnements sur le côté de la voie en direction de PAU - Au Sud-Ouest du PN181 on se trouve sur une voirie plus étroite (rue de Pau) qui dessert vers l'Ouest la grotte et les terrains du Petit Couvent. - Au Sud-Est du PN181 on se trouve sur une voirie plus étroite (rue de Pau) qui dessert vers l'Est le centre ville de Lourdes et de nombreux Hôtels - Au Nord-Est du PN181 on retrouve une zone peu bâtie traversée par une voirie plus large (Bd Célestin Romain) avec des vitesses pratiquées plus rapides que sur les voies décrites précédemment 	 <p>Zone de croisement de flux complexe</p> <p>VF</p> <p>VF</p> <p>— Zone de Boulevard large peu bâtie</p> <p>— Environnement urbain peu dense</p> <p>— Environnement urbain dense</p> <p>— commerces sources de stationnements</p>

Q4 : ACCIDENTOLOGIE 1998 -2008

Sécurité : Accidents corporels et Incidents et accidents matériels	Accidents corporels sur les 10 dernières années voire plus : Nbre 3 accidents entre 2004 et 2006 sur la zone de l'ensemble des carrefours (bilan 4 BH) Nbre accidents mortels :0 Nbre de tués : 0	Incidents et accidents matériels sur 5 ans : (casse de matériel, sans conséquences corporelles) Nbre d'incidents : 1 en 2006 Types : Fermeture et casse de la barrière sur un semi remorque resté bloqué sur la voie .
	A NOTER : le 5 avril 2008 un incident a été évité de justesse Un bus transportant des pèlerins est resté immobilisé sur la voie ferrée à cause du stationnement de nombreuses voitures près du bureau de tabac situé à proximité immédiate du PN 181. Le train qui arrivait en provenance de Pau à effectué un freinage d'urgence suite à l'activation par le garde barrière du commutateur provoquant l'allumage immédiat d'une flamme rouge située à une centaine de mètre du PN 181 . Malgré cela le train s'arrête à une cinquantaine de mètres au-delà du PN 181. Heureusement le bus entre temps a pu se dégager, frôlant ainsi la catastrophe.	

A NOTER : le 5 avril 2008 un incident a été évité de justesse

Un bus transportant des pèlerins est resté immobilisé sur la voie ferrée à cause du stationnement de nombreuses voitures près du bureau de tabac situé à proximité immédiate du PN 181. Le train qui arrivait en provenance de Pau à effectué un freinage d'urgence suite à l'activation par le garde barrière du commutateur provoquant l'allumage immédiat d'une flamme rouge située à une centaine de mètre du PN 181 .

Malgré cela le train s'arrête à une cinquantaine de mètres au-delà du PN 181. Heureusement le bus entre temps a pu se dégager, frôlant ainsi la catastrophe.

BNH : Blessés NonHospitalisés

BH : Blessés Hospitalisés

VL : Véhicules légers

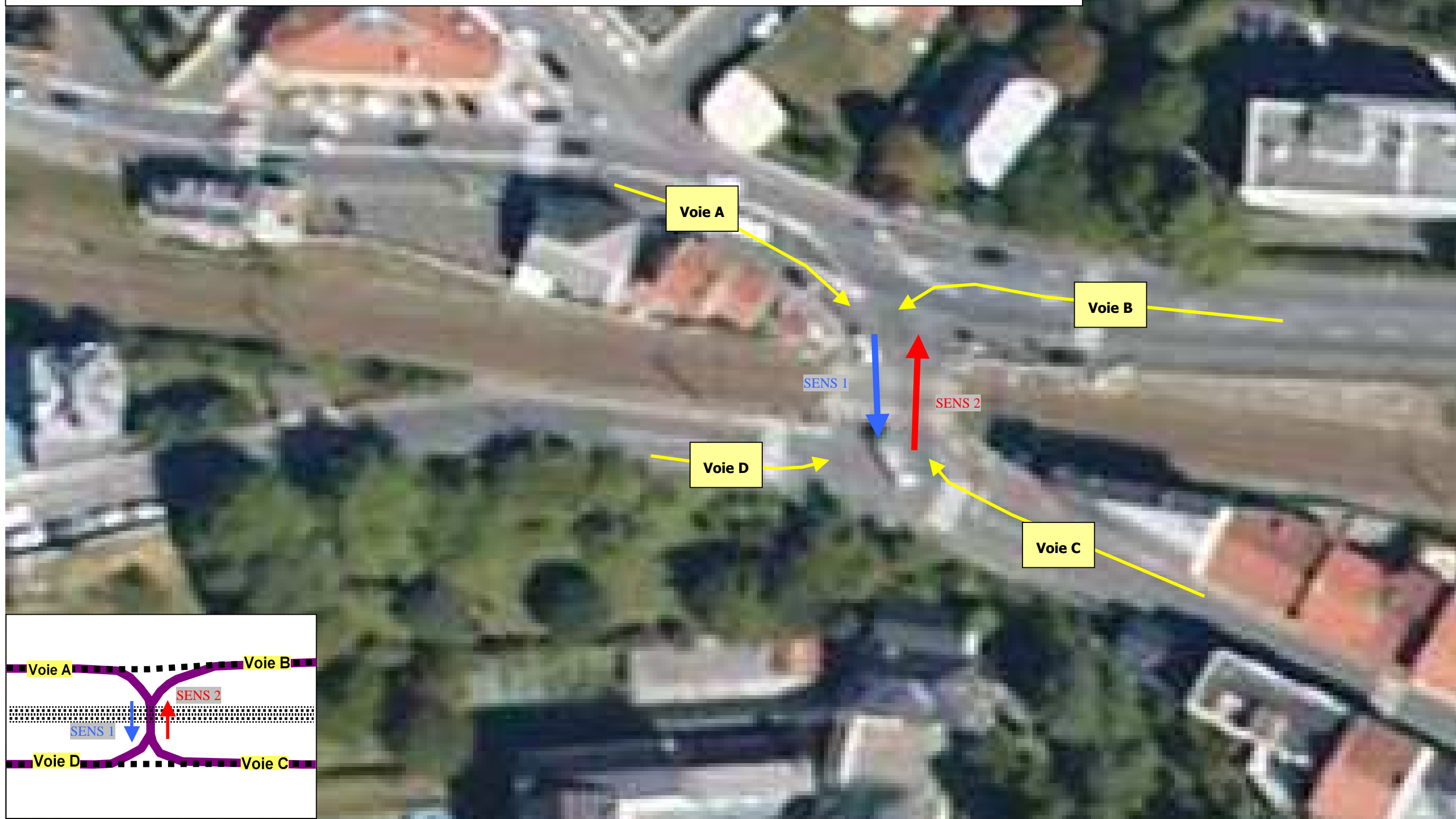
PL : Poids Lourds

Cyclo : Cyclomoteur



Pour la suite du diagnostic les différentes voies d'accès au carrefour incluant le PN 181 seront dénommées comme le montre le schéma ci-dessous.

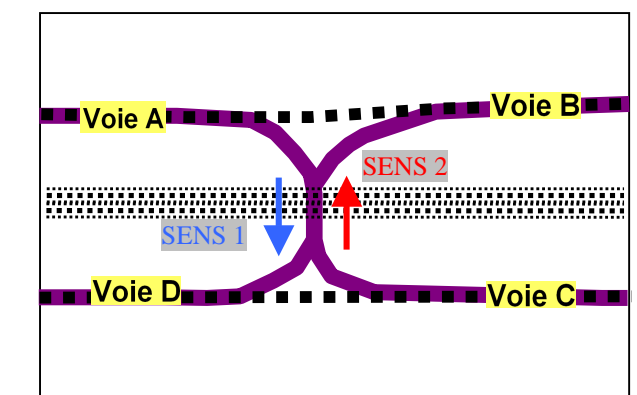
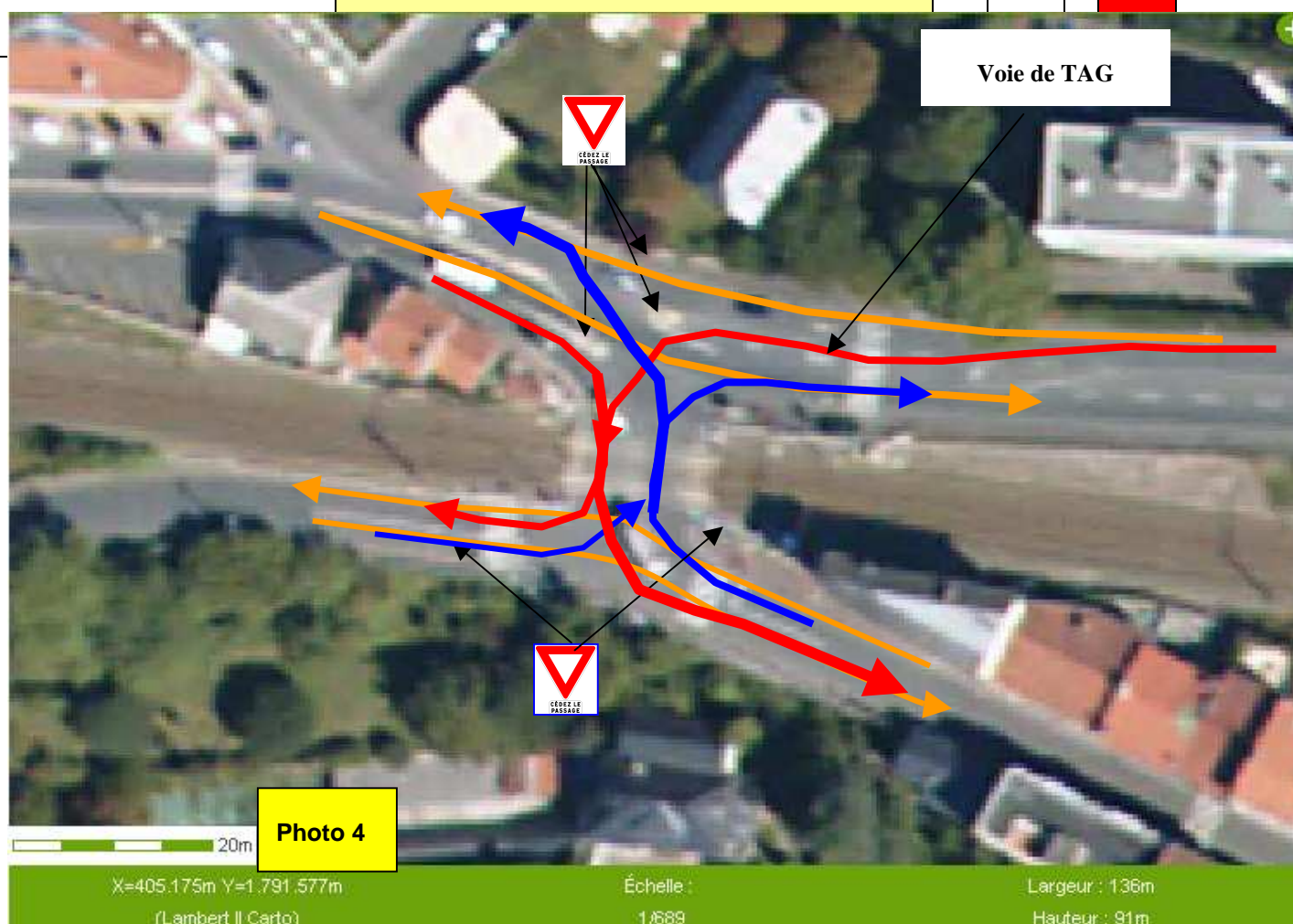
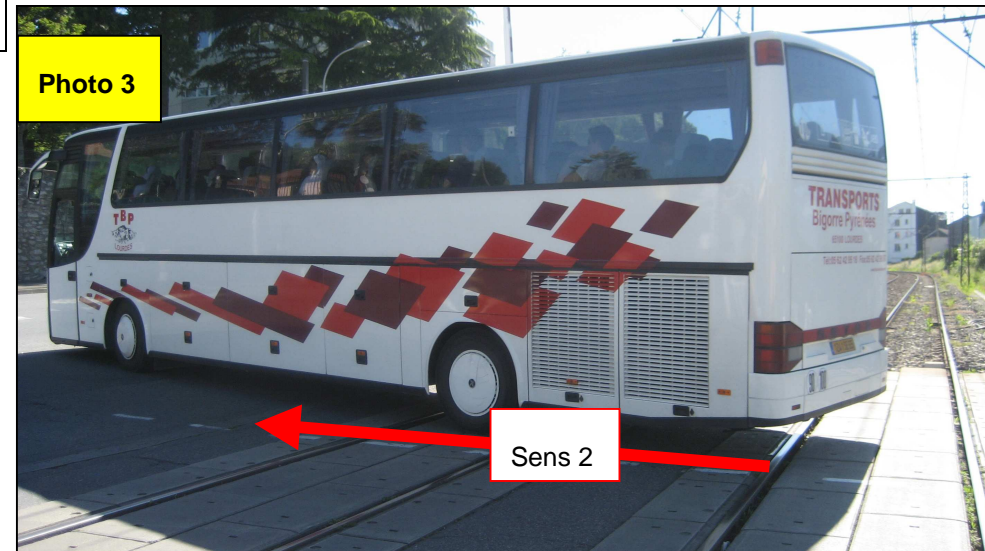
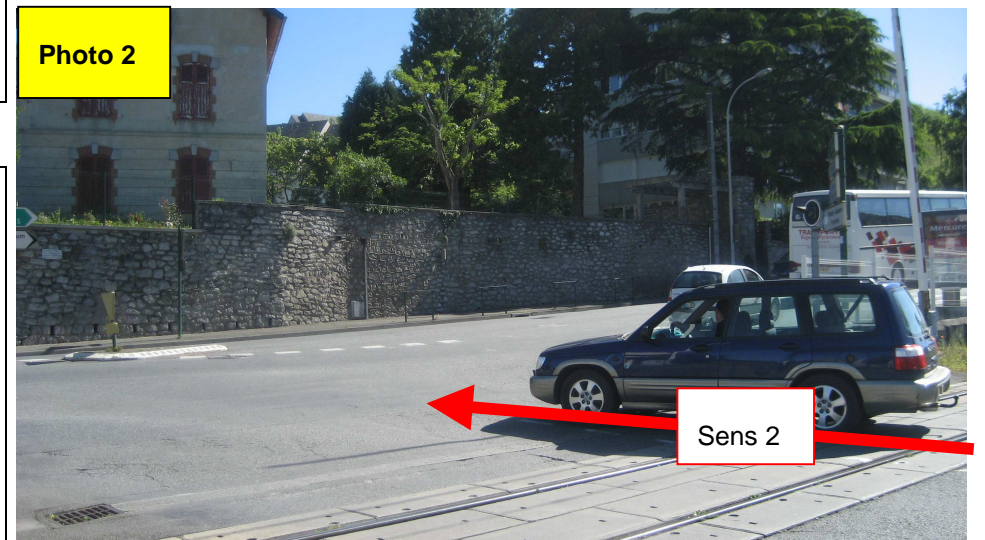
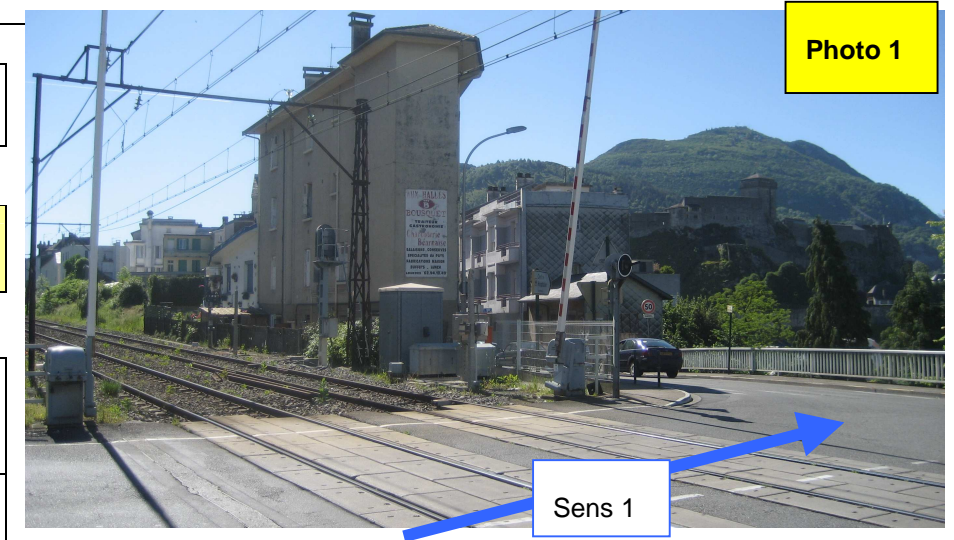
Le sens de traversée des voies SNCF sera le sens 1 du Nord vers le Sud et le sens 2 du Sud vers le Nord



Numéro du champ	DATE de l'inspection : 29 mai 2009	JOUR	PN n°181 - VC Lourdes
-----------------	------------------------------------	------	-----------------------

Attention l'inspection est réalisée dans les 2 sens de circulation automobile : sens 1 : PR positifs ; sens 2 : PR négatifs - en agglomération : indiquez le sens 1 et le sens 2

Questions « I »	Géométrie	sens			Commentaires
		OUI	NON	Non concerné	
I.1	Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules (2 Roues, VL, PL, Transports Exceptionnels).	1 2			<p>La dénivellation entre les différentes voies et les voies ferrées est peu importante (photo 1).</p> <p>Le franchissement des voies ne présentent pas de difficultés majeures pour les deux-roues . Pas de transports exceptionnels (TE) qui empruntent cet itinéraire (Photo 2 et 3).</p>
I.2	Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).	1 2			<p>Le PN 181 est englobé dans un ensemble complexe de carrefours avec des croisements de flux de tous types de véhicules et de nombreux piétons en période de pèlerinage. On dénombre pas moins de 12 possibilités de mouvements au niveau de ce carrefour. Parmi ces mouvements, 10 induisent des croisements de flux dont 6 avec des véhicules sortant du PN (photo 4). La priorité est donnée aux véhicules sortant du PN.</p>



I.3

Si un point singulier existe à proximité, celui-ci est pris en compte pour assurer un bon fonctionnement du passage à niveau.

1

1

et

2

Interdiction pour les autocars d'emprunter la rue de Pau en direction de la grotte (voie D). (voir photo 5 et photo 9 de la page suivante). Néanmoins la signalisation actuelle ne permet pas aux chauffeurs de bus une lisibilité suffisante. Particulièrement de la voie B en direction des voies C et D (panneau B2b+M4b mal orienté). En venant depuis la voie B le panneau B9f interdisant au bus d'emprunter la voie D est peu visible. Il est de plus masqué ponctuellement par un panneau de publicité quand l'utilisateur se trouve sur la voie de tourne à gauche (photo 6).

La photo 7 montre les difficultés de croisements pour des VL dans la rue de Pau (voie C) au droit du bureau de Tabac (type de difficultés à l'origine de l'incident du 5 avril 2008). On peut penser que la rue serait bloquée si la circulation impliquait des autocars ou des PL., provoquant ainsi des remontées de files jusqu'au PN181 et du stockage sur les voies ferrées

A noter également la présence d'un passage piéton qui intersecte la voie de tourne à gauche, source de situations accidentogènes en arrière du véhicule qui s'arrêterait pour laisser passer un piéton.

Les usagers sortant du PN sont prioritaires sur les usagers entrant permettant ainsi une fluidification des flux franchissant le PN. Néanmoins la présence de commerces induisant un stationnement sur les voies A (photos 8 et 8bis) et C (photo 7) peut induire des risques de remontées de files et de stockage de véhicules sur les voies ferrées du PN.

Photo 5

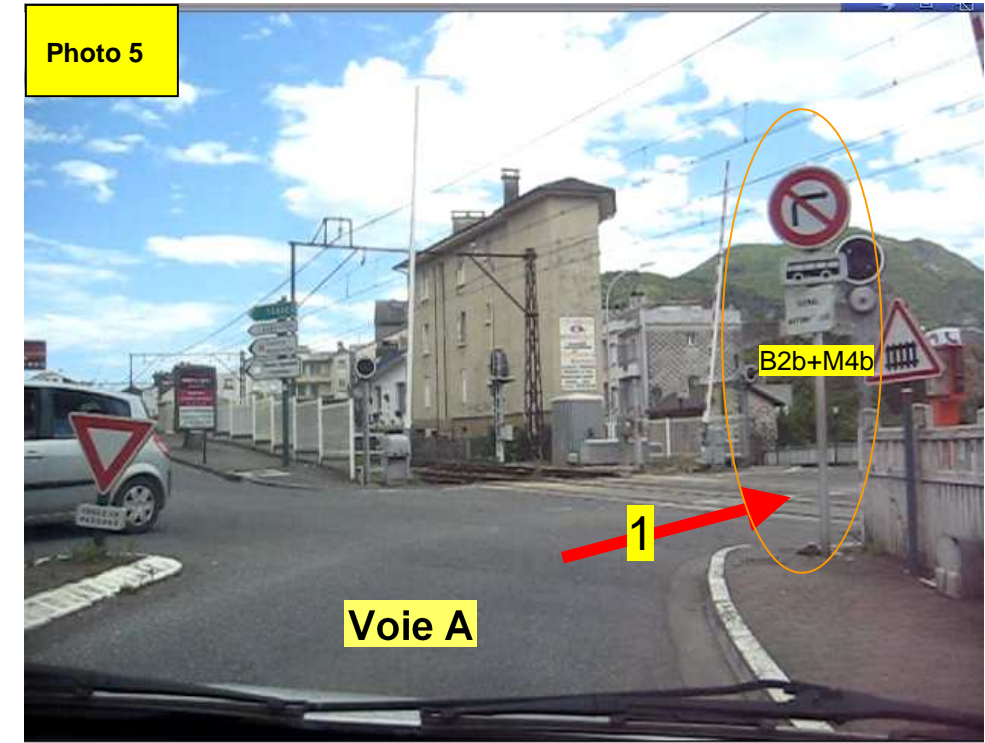


Photo 8bis



Vue dans le Sens opposé en direction de PAU

Photo 6

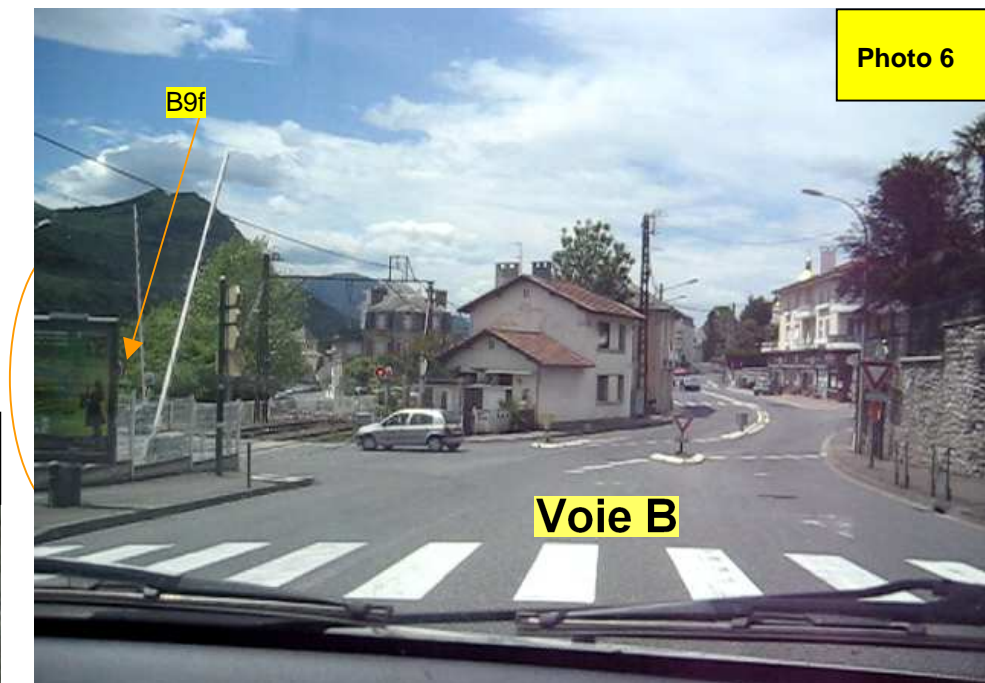


Photo 7



Stationnement devant la boulangerie de la Voie A si parking saturé (photos 8 et 8bis).

Voie C, stationnement devant le tabac presse gênant la circulation provenant du PN (photo 7)

Voie A

Vue en direction du PN181

Photo 8

Voie C

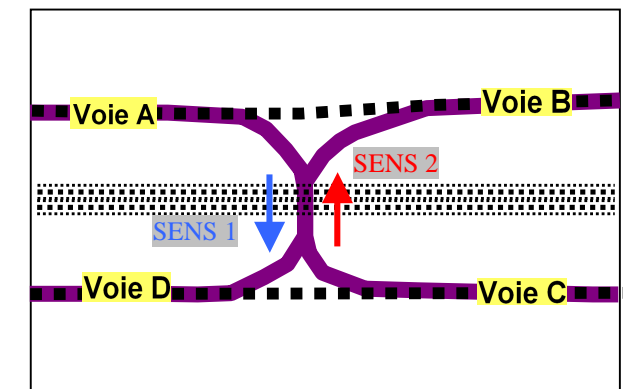




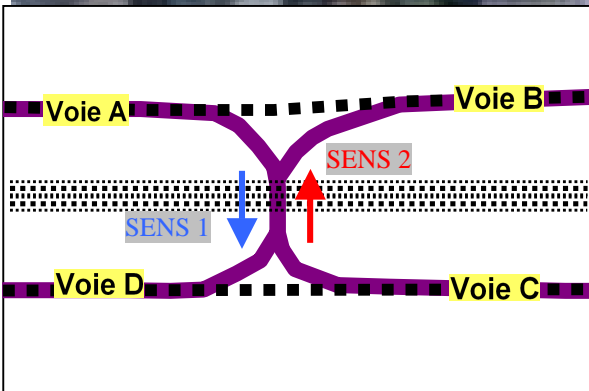
Photo 9



 Circulation actuelle des bus et autocars

PONTACQ et PAU



SAUF BUS AMBULANCE



Numéro du champ	DATE de l'inspection : 29 mai 2009	JOUR SENS 1	PN n°181 - VC Lourdes
-----------------	------------------------------------	-------------	-----------------------

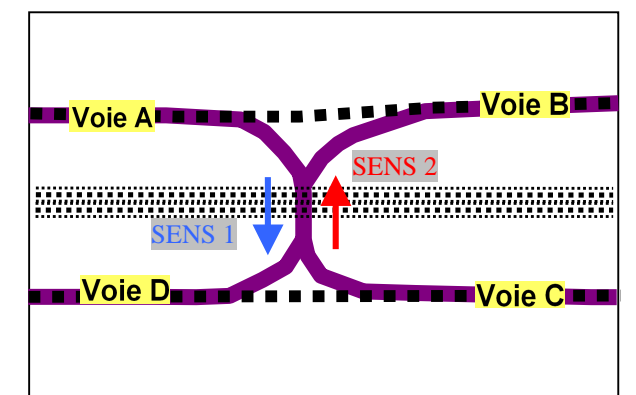
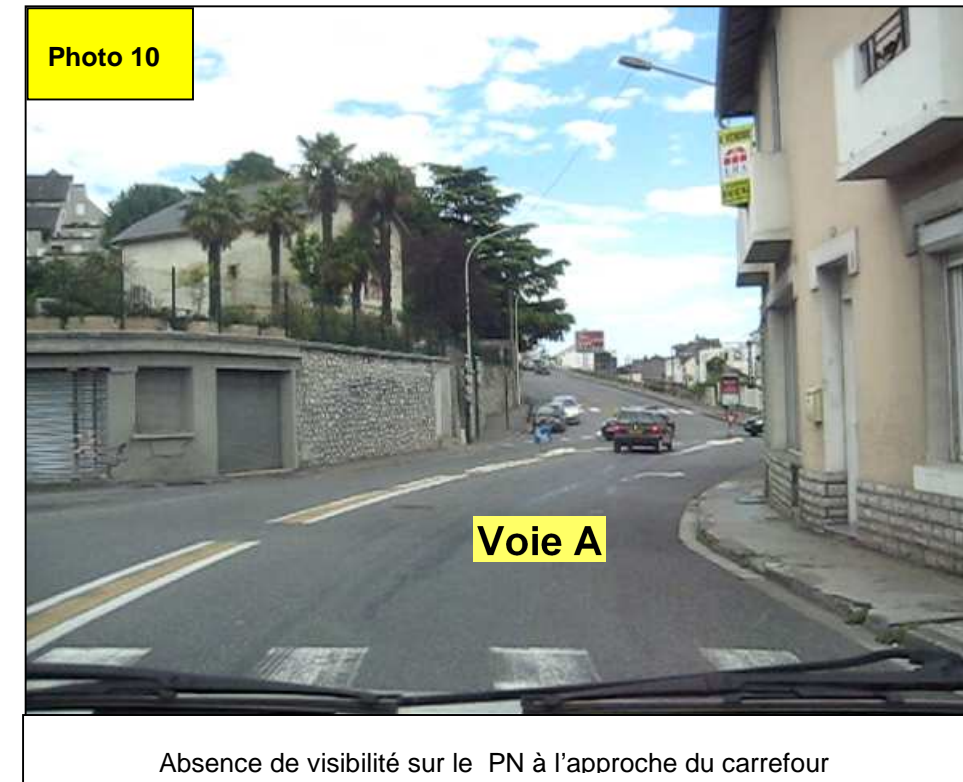
Questions « II »	La visibilité	sens	OUI	NON	Commentaires
------------------	---------------	------	-----	-----	--------------

Visibilité d'approche (distance d'arrêt à la vitesse réglementaire)

II.1	Le tracé et/ou le profil en long de la route ou rue permettent une bonne visibilité du passage à niveau (masques éventuels, y compris stationnement)	A			Mauvaise visibilité en approche du PN 181 (photo 10).
		B			Pas de problème de visibilité depuis la voie de tourne à gauche (photo 11).

II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	A			Absence de pré-signalisation directionnelles et du PN lui-même (ensemble balises J10). (photo 10)
		B			Absence de pré-signalisation du PN (ensemble balises J10 - panneau A7). Marquage au sol à refaire. Le panneau B9f est peu visible pour un chauffeur de Bus depuis le tourne à gauche de la voie B (photos 11 et 6 de la page précédente).

II.3	Les équipements du passage à niveau sont visibles en approche à la vitesse réglementaire (et aussi des accès proches : autre voie ou privé)	A			Le panneau (B2b+M4b) interdisant de tourner à droite aux bus masque la signalisation du PN181 (feux R24), (photo 12)
		B			Absence de visibilité sur le panneau A7 depuis la voie B. En revanche bonne visibilité des feux R24 (photo 11)

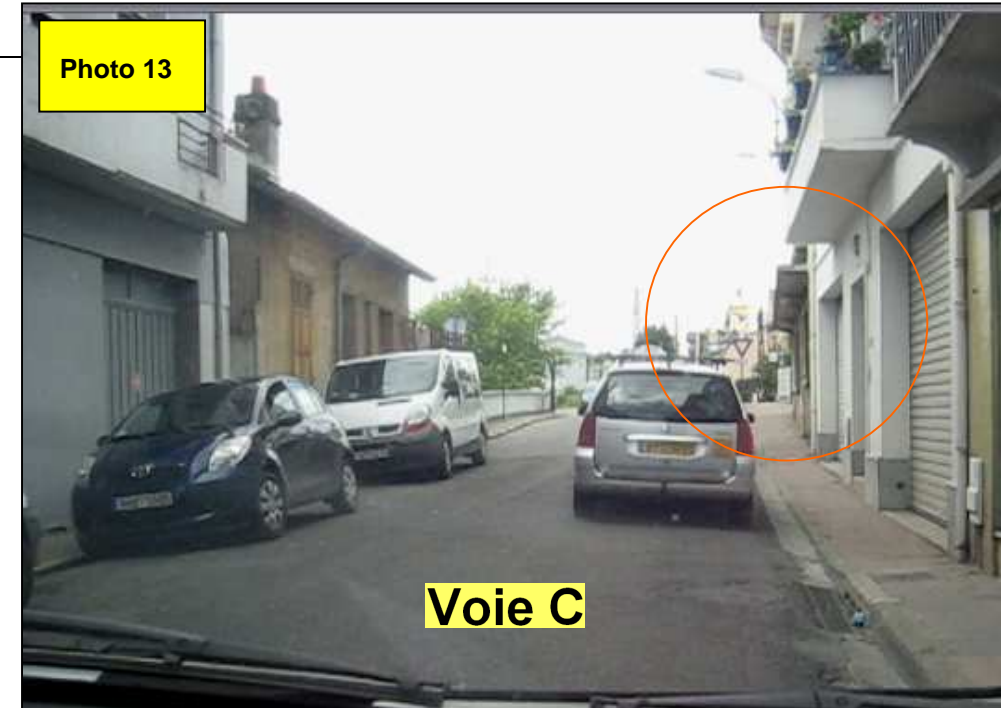


Numéro du champ	DATE de l'inspection : 29 mai 2009	JOUR SENS 2	PN n°181 - VC Lourdes
-----------------	------------------------------------	-------------	-----------------------

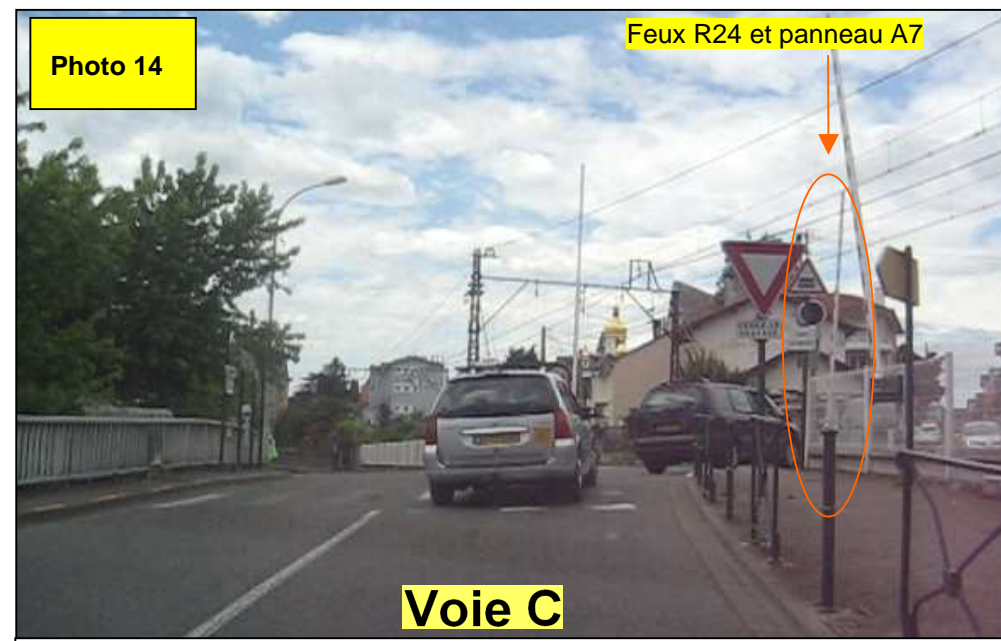
Questions « II »	La visibilité	sens	OUI	NON	Commentaires
------------------	---------------	------	-----	-----	--------------

Visibilité d'approche (distance d'arrêt à la vitesse réglementaire)

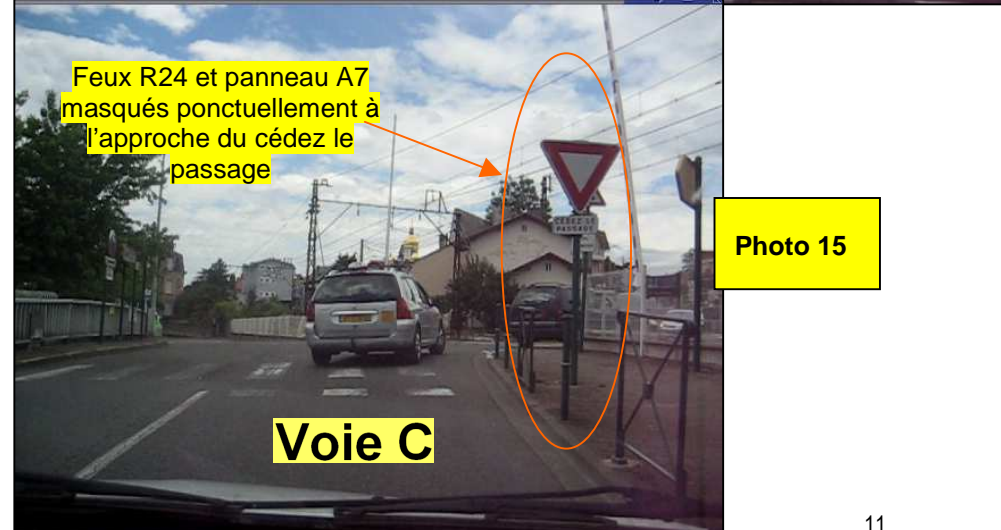
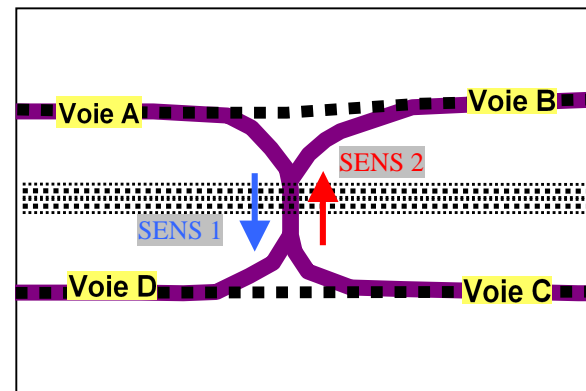
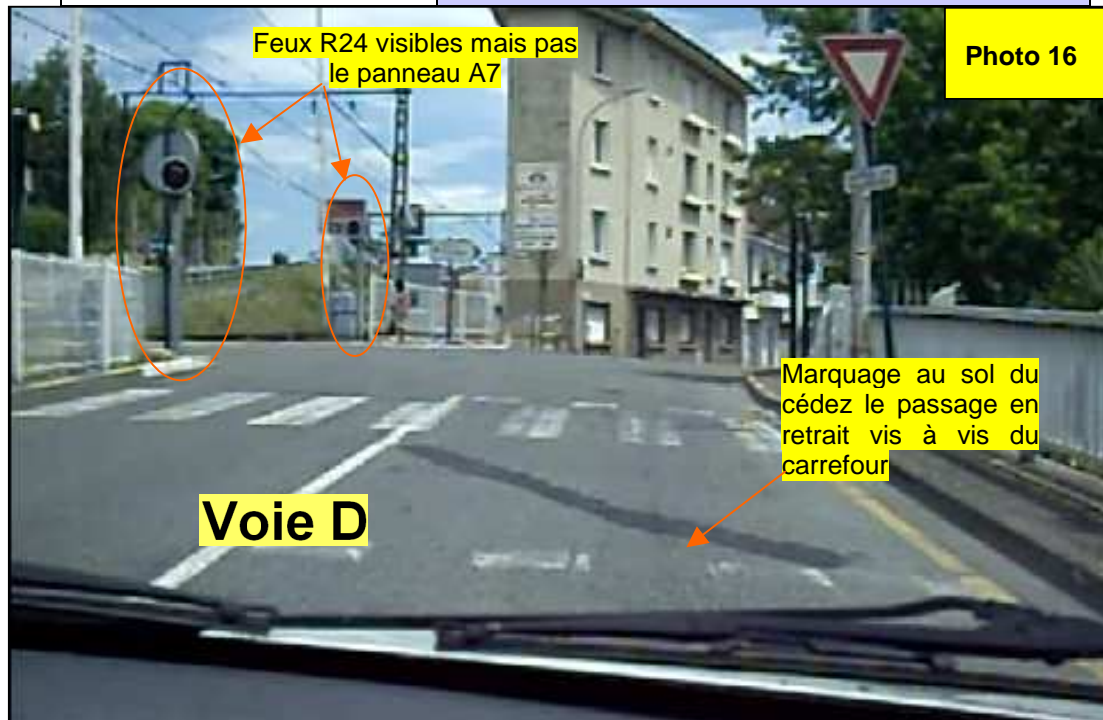
II.1	Le tracé et/ou le profil en long de la route ou rue permettent une bonne visibilité du passage à niveau (masques éventuels, y compris stationnement)	C			Visibilité du PN uniquement depuis le cédez le passage à l'approche immédiate du PN 181 (photos 13 et 14).
		D			Aucune visibilité du PN et des voies depuis la voie D mais également depuis le cédez le passage du fait de son retrait pour permettre la giration des véhicules provenant du PN (sens 1), (photo 16).
II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	C			Absence de pré-signalisations du PN 181 (ensemble balises J10). Le panneau A7 est présent au droit du PN et visible depuis le cédez le passage (photos 13 et 14).
		D			Absence de pré-signalisations du PN 181 (ensemble balises J10). Le panneau A7 n'est pas visible depuis la voie D (photo 16)
II.3	Les équipements du passage à niveau sont visibles en approche à la vitesse réglementaire (et aussi des accès proches : autre voie ou privé)	C			Bonne visibilité sur les feux R24 et panneau A7 à l'approche du cédez le passage passage (photos 13 et 14).
		D			Bonne visibilité sur les feux R24 , en revanche le panneau A7 n'est pas visible (photo 16).



Mauvaise visibilité sur le PN depuis la voie C, arrivée parallèle au voies ferrées du PN 181



Bonne visibilité d'ensemble depuis la voie C, sur la signalisation verticale du PN181



Signalisation actuelle aux abords du PN 181 de LOURDES



Les propositions d'amélioration de la signalisation existante sont illustrées en dernière page du diagnostic

N° du champ	DATE de l'inspection :	Nuit	Passage à niveau concerné (n° du PN et route)
-------------	------------------------	------	---

Questions « II »	La visibilité	sens	OUI	NON	Commentaires
------------------	---------------	------	-----	-----	--------------

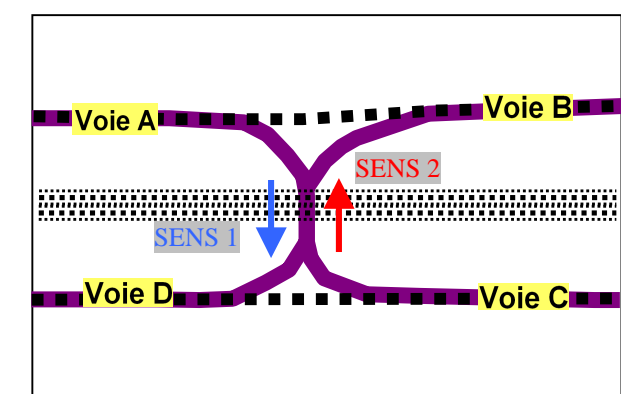
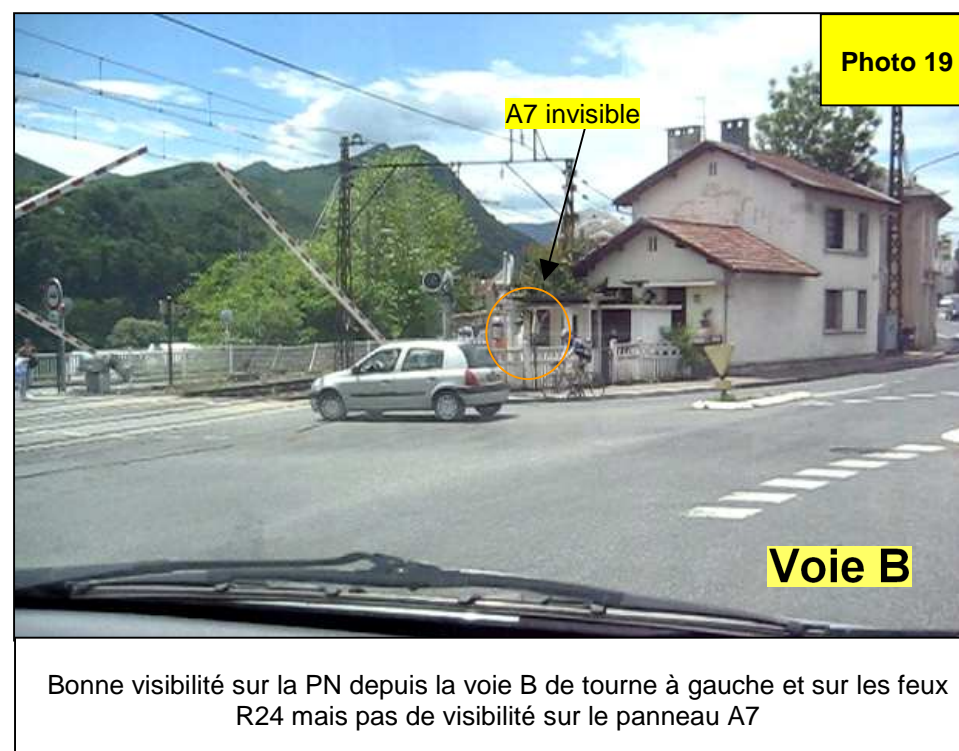
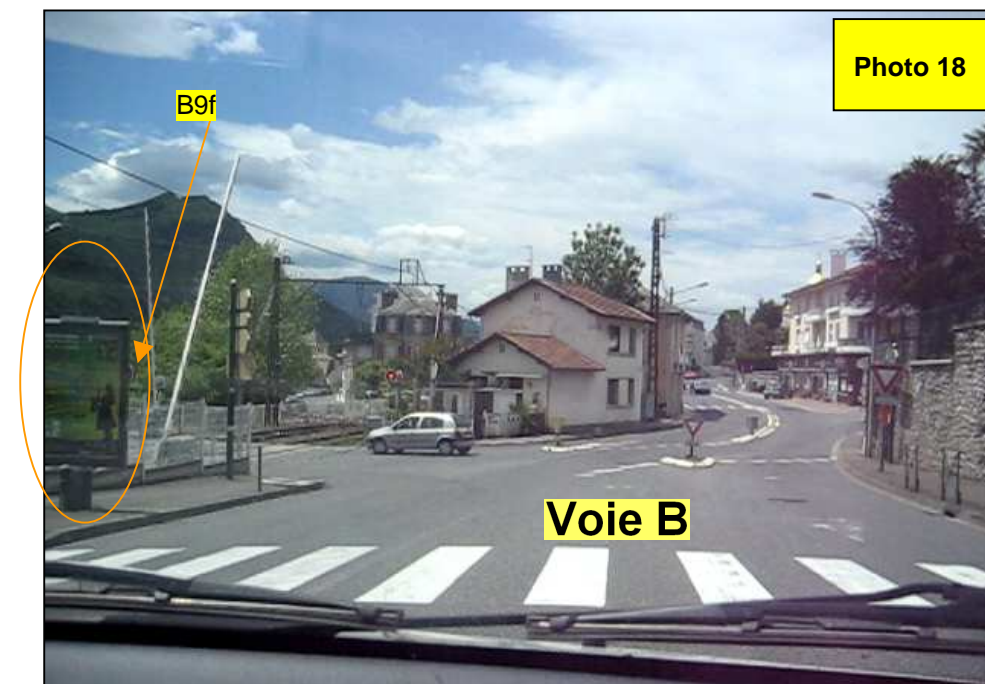
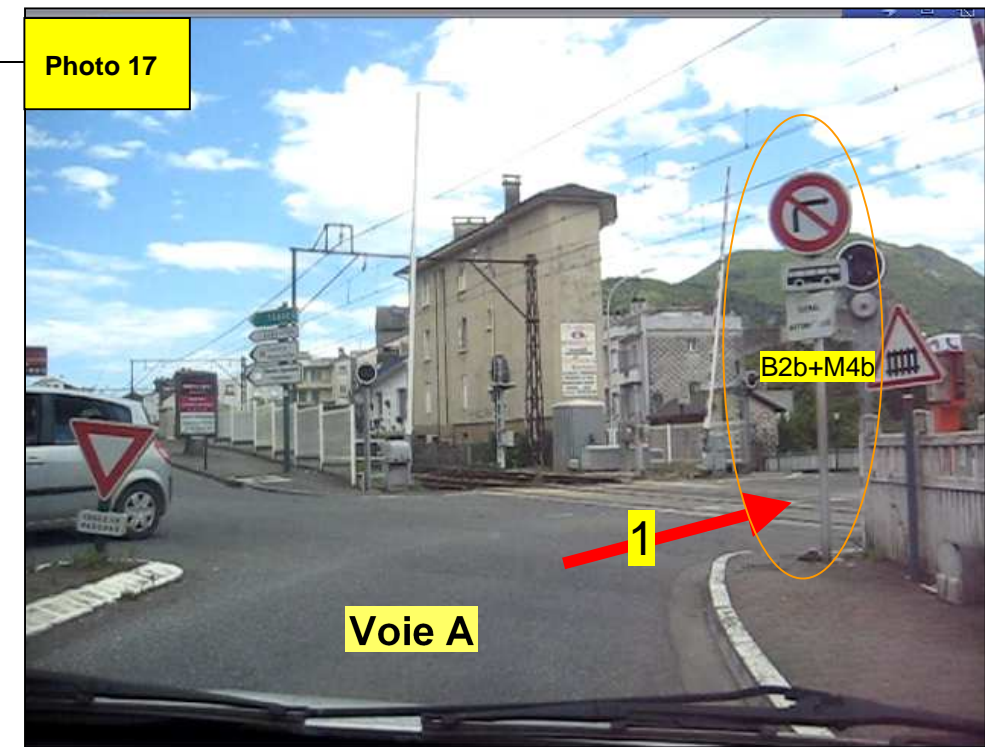
Visibilité d'approche (distance d'arrêt à la vitesse réglementaire)

II.1	Le tracé et/ou le profil en long de la route ou rue permettent une bonne visibilité du passage à niveau (masques éventuels, y compris stationnement)	1			
		2			

II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1			
		2			

II.3	Les équipements du passage à niveau sont visibles en approche à la vitesse réglementaire (et aussi des accès proches : autre voie ou privé)	1			
		2			

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	Jour	Passage à niveau concerné (n° du PN et route)
Questions « III »	La lisibilité	sens OUI NON	Commentaires
III.1	<p><i>Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'utilisateur</i></p> <p><i>(effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)</i></p>	A	<p>Effet de surprise depuis la voie A pour les usagers. Découverte du PN au dernier moment, dû en partie à l'absence de pré-signalisation (photo 17).</p> <p>Pour les chauffeurs de bus le panneau B9f est placé de telle sorte qu'ils peuvent penser que le franchissement du PN leur est interdit. (photo 17).</p>
		B	<p>Une voie de tourne à gauche est dédiée au franchissement du PN. Néanmoins aucune pré-signalisation directionnelle incluant la signalétique du PN n'est présente (photo 18)..</p>
III.2	<p><i>La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)</i></p>	A	<p>La signalisation A7 + R24 et les barrières ne sont visibles qu'au dernier moment. Depuis la voie A vue sur des panneaux publicitaires disposés le long de la voie ferrée et au niveau du PN.</p>
		B	<p>Les barrières et les feux R24, sont bien identifiables depuis la voie de tourne à gauche. Néanmoins aucune pré-signalisation directionnelle incluant la signalétique du PN est présente. Présence d'éclairage sur l'ensemble du carrefour. (photos 18et 19).</p>



III.3

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

A

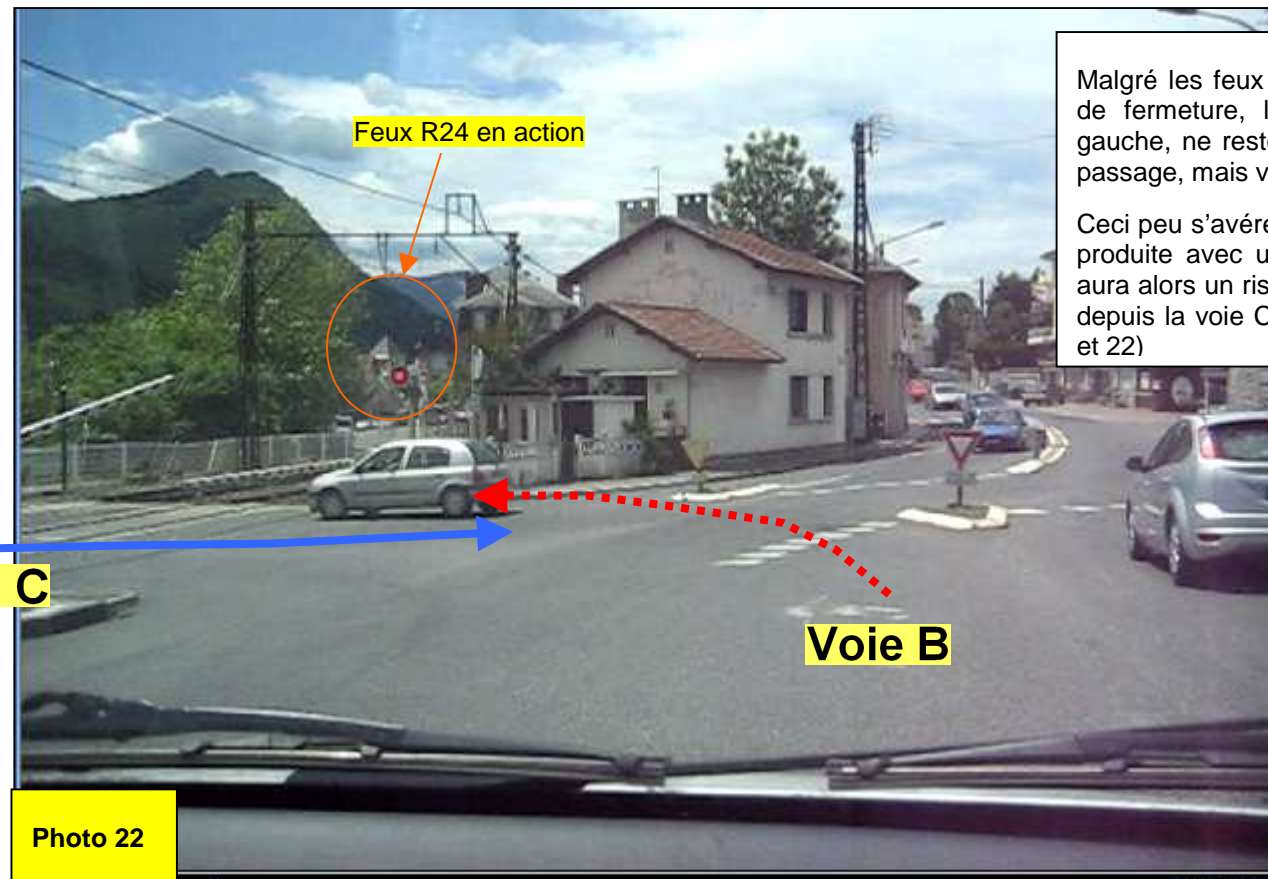
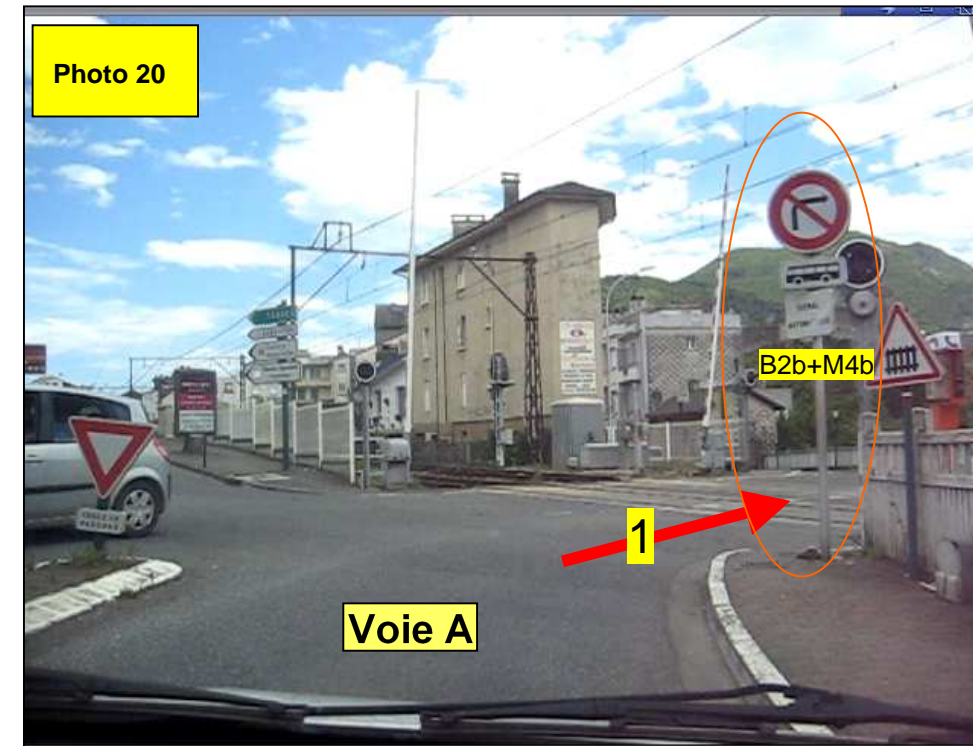
B



Bonne perception du feu R24 depuis la balise de cédez le passage. Néanmoins absence de marquage au sol matérialisant le lieux d'arrêt du véhicule. Confusion possible entre l'arrêt pour le cédez le passage et l'arrêt pour le feu R24, (photo 20)

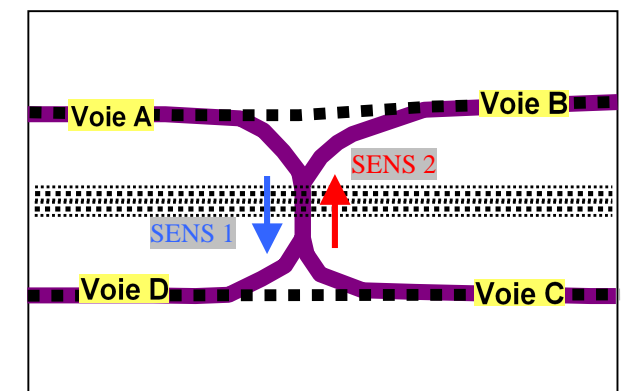
Bonne perception du feu R24 depuis la balise de cédez le passage du tourne à gauche.

Possible difficulté pour faire comprendre aux usagers que l'arrêt matérialisé pour le cédez le passage est le même que lors du déclenchement des feux R24. Risque de franchissement du tourne à gauche et de stockage devant la barrière (problématique si véhicule long avec risque de blocage des flux sortant du PN depuis la voie C et blocage du carrefour)



Malgré les feux R24 en action et la barrière en cours de fermeture, la clio grise provenant du tourne à gauche, ne reste pas positionnée derrière le cédez le passage, mais va se stationner devant la barrière.

Ceci peu s'avérer problématique si la même chose se produite avec un véhicule long ou plusieurs VL, il y aura alors un risque de blocage des flux sortant du PN depuis la voie C et blocage du carrefour) , (photos 21 et 22)



Numéro du champ	DATE de l'inspection :	Jour	Passage à niveau concerné (n° du PN et route)
-----------------	------------------------	------	---

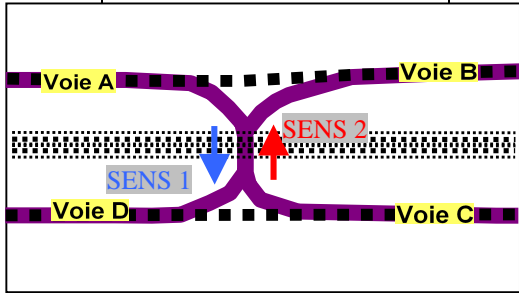
Questions « III »	La lisibilité	sens	OUI	NON	Commentaires
-------------------	---------------	------	-----	-----	--------------

III.1

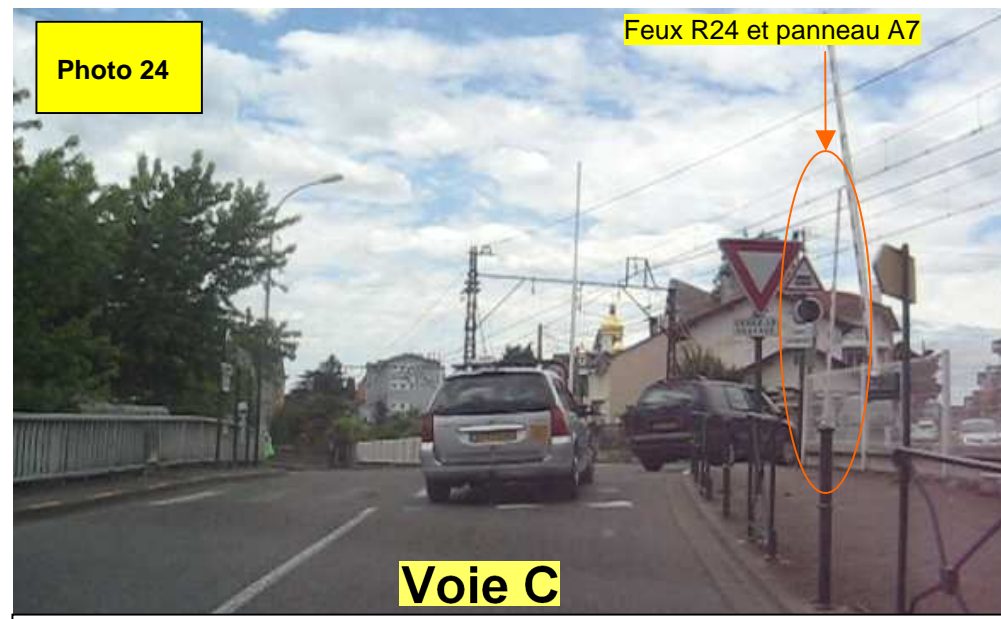
Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'usager

(effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)

C				Découverte du PN au dernier moment, dû en partie à l'absence de pré-signalisation. Néanmoins les faibles vitesses pratiquées sur cette voie et l'arrêt au cédez le passage permettent la perception du PN même de façon tardive. (photos 23, 24 et 25)
D				Arrivée de façon parallèle aux voies ferrées depuis la voie D. Mauvaise perception du PN depuis le cédez le passage. Aucune lisibilité car pas de vision sur signalisation du PN hormis les feux R24 (photo 27)
				Pour les usagers de la voie D, il y a une mauvaise visibilité depuis le marquage du cédez le passage, des usagers sortant du PN dans le sens 1. Cela conduit les usagers de la voie D à s'avancer au delà du marquage (photos 26 et 27). Ce qui a pour conséquence une mauvaise perception du régime de priorité pour les usagers sortant du PN qui s'arrêtent dans la zone d'emprise du PN, croyant que l'usager provenant de la voie D est prioritaire ou en train de passer.
				On a donc une zone de conflit entre les usagers franchissant le PN dans le sens 1 et ceux venant de la voie D. Cette situation est une source potentielle d'accidents pouvant bloquer le flux de véhicules franchissant le PN.



Mauvaise visibilité sur la PN depuis la voie C, arrivée parallèle au voies ferrées du PN 181



Bonne visibilité d'ensemble depuis la voie C, sur la signalisation verticale du PN181

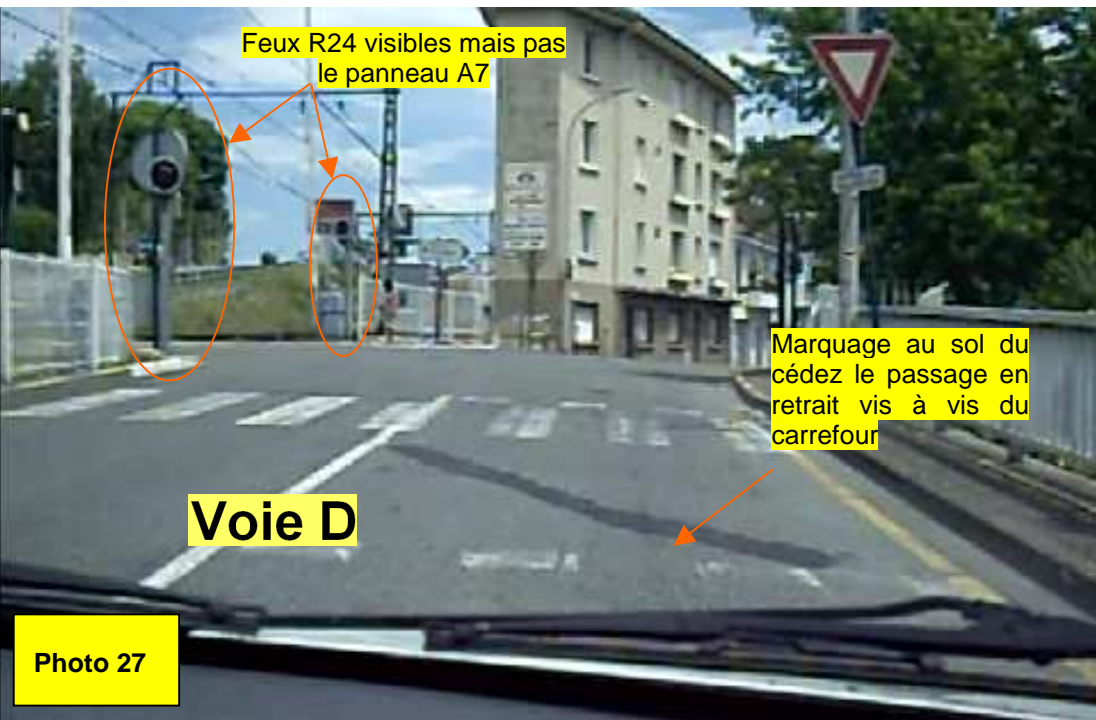


Photo 27



Photo 26

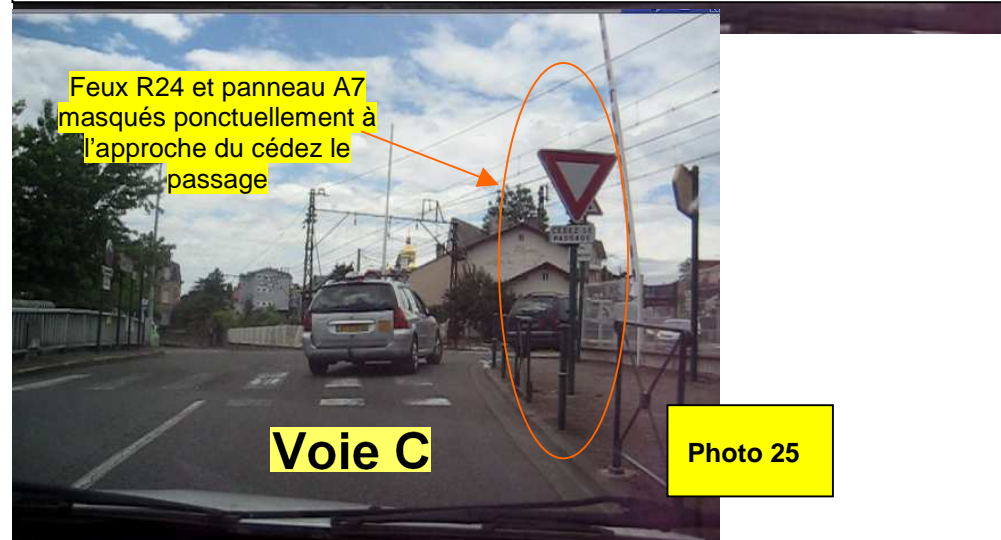
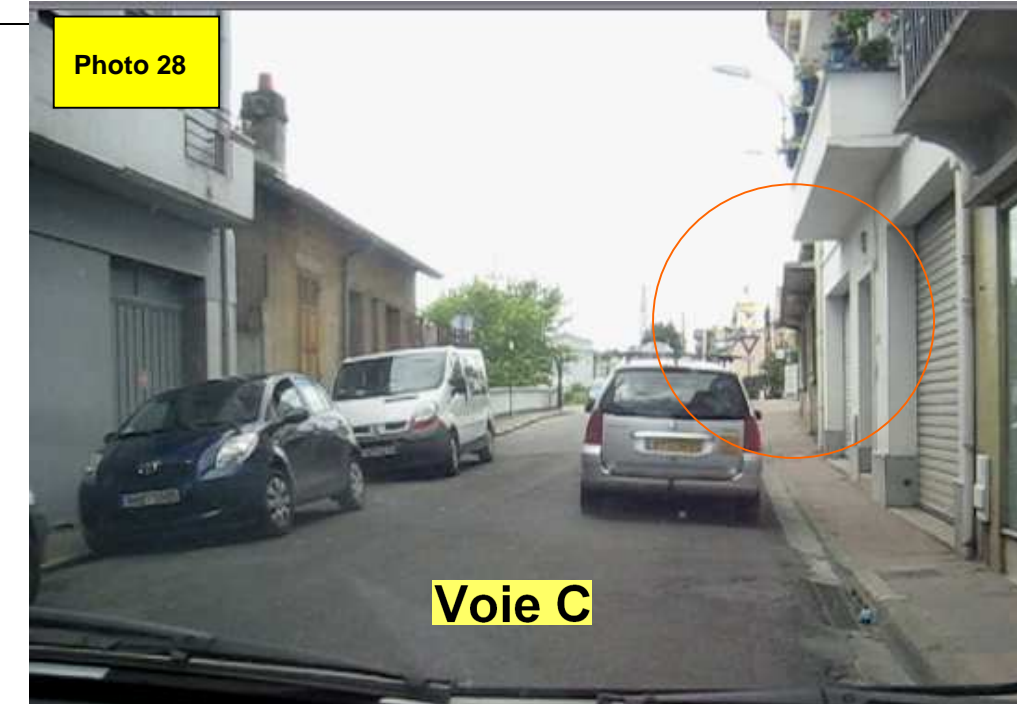


Photo 25

Usager de la voie D ayant franchit le cédez le passage pour avoir une meilleure visibilité et lisibilité sur le carrefour englobant le PN181. Risque de conflit et d'incompréhension du régime de priorité pour les usagers sortant du PN et risque d'immobilisation temporaire sur les voies ferrées

III.2	La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	C
		D

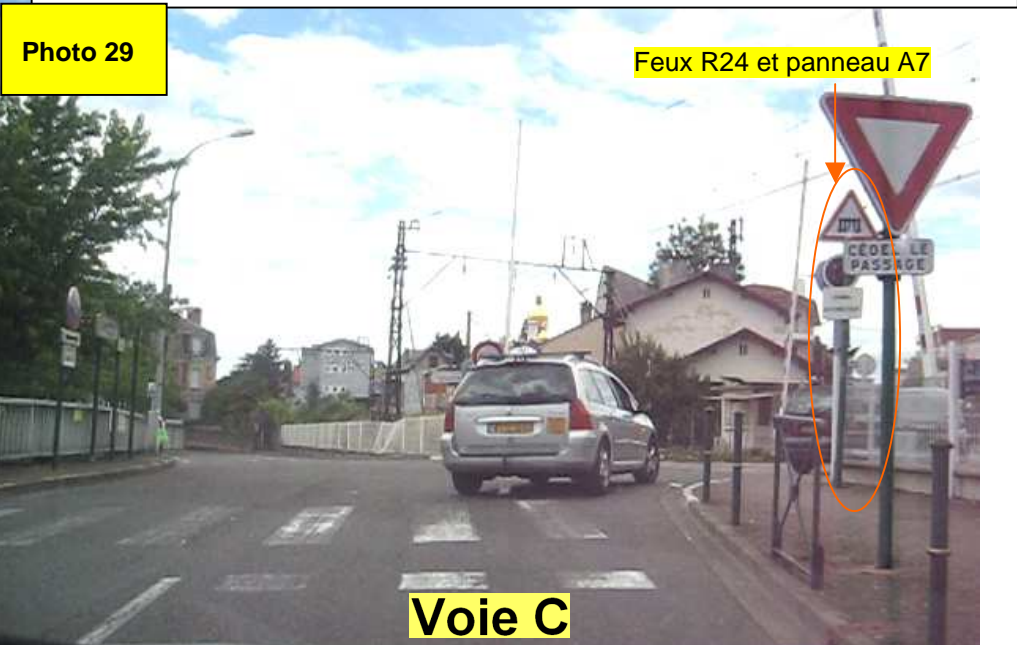
	<p>La voie C arrive de façon parallèle au PN entraînant des difficultés de perception visuelle des barrières ou de la signalisation du PN. La découverte de la signalisation et des barrières ne se fait qu'à l'approche du cédez le passage (photos 28 et 29). La signalisation (panneau A7 et J10) peut être masquée un temps par la balise AB3a de cédez le passage (photo 30). La complexité du carrefour et la compréhension par l'utilisateur du régime de priorité n'incitent pas l'utilisateur à bien prendre en compte la signalisation du PN. De même la présence d'un passage piéton devant le cédez le passage vient s'ajouter à cette complexité (photo 29)</p> <p>Néanmoins les barrières sont visibles ainsi que les feux R24. On note la présence d'éclairage au carrefour des voies C et D avec le PN,</p>
	<p>La voie D arrive de façon parallèle au PN entraînant des difficultés de perception visuelle des barrières ou de la signalisation du PN. La découverte de la signalisation et des barrières ne se fait qu'à l'approche du cédez le passage. On note la présence de marquage au sol et d'un passage piéton apportant de la confusion pour l'utilisateur. Le bon marquage est celui situé le plus en retrait par rapport au PN avant le passage piéton (inutile à cet endroit car il n'y a pas de trottoir du côté du PN). Malheureusement depuis ce marquage au sol, il n'y a une mauvaise perception du PN et de son environnement conduisant l'utilisateur de la voie D à s'avancer et franchir à la fois le marquage au sol et le passage piéton. (voir remarque III.1) (photo 31).</p>



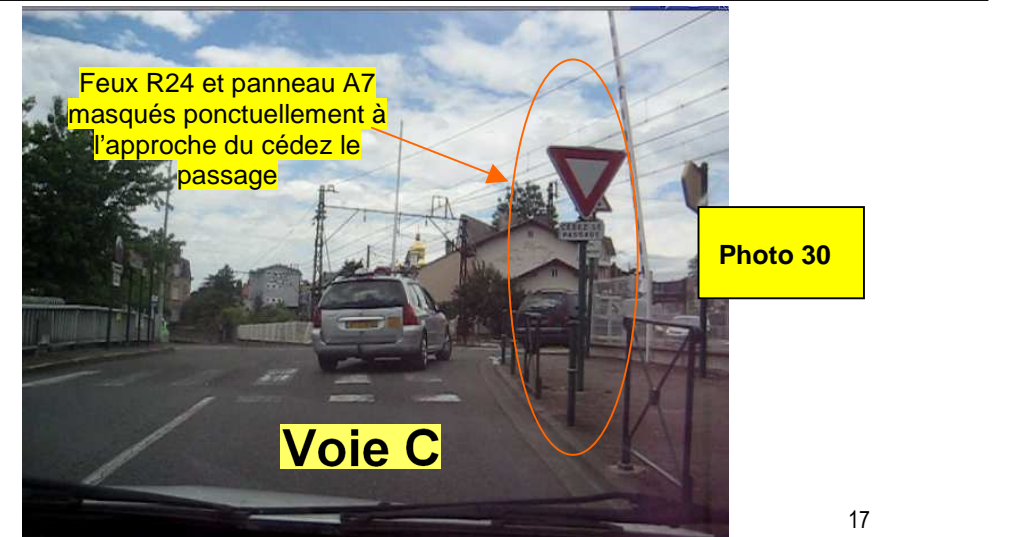
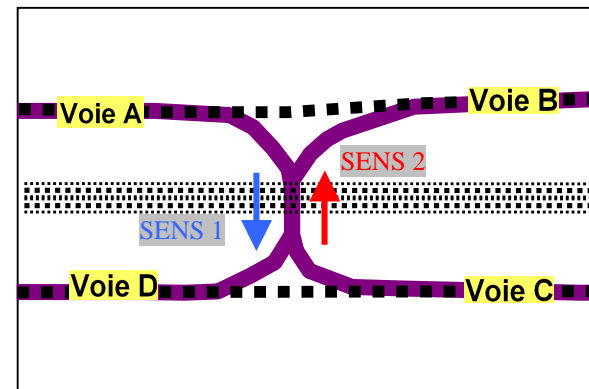
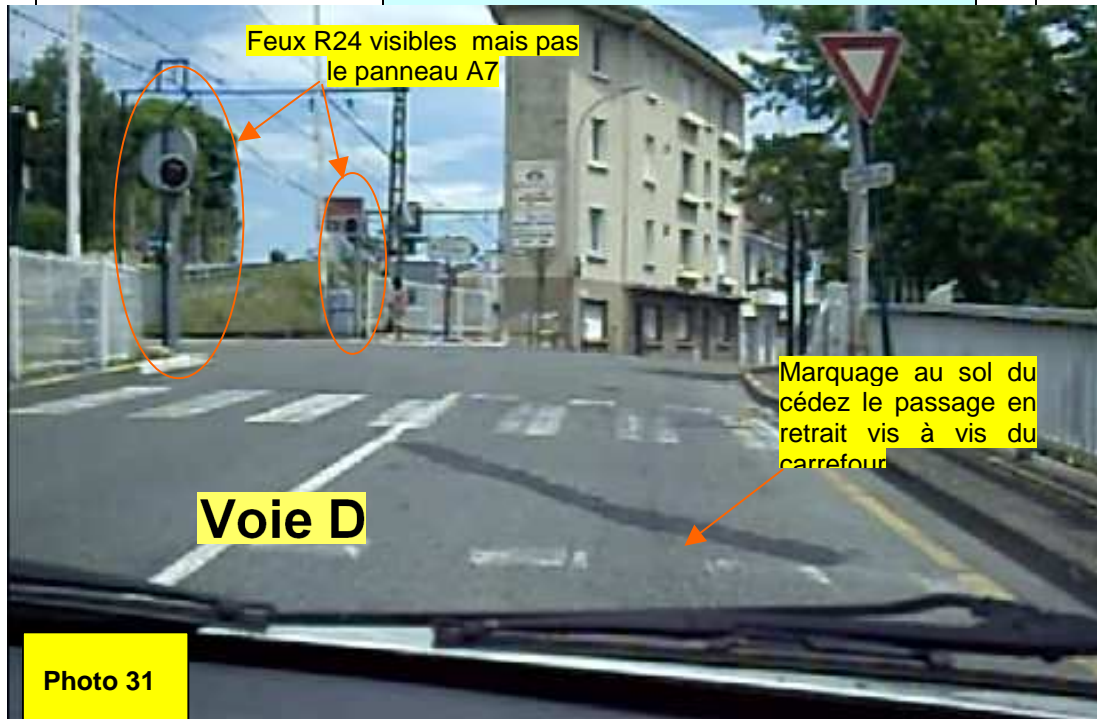
Mauvaise visibilité sur la PN depuis la voie C, arrivée parallèle aux voies ferrées du PN 181

III.3	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	C
		D

	<p>Seul le marquage au sol du cédez le passage est matérialisé. Il se situe en retrait du PN et parallèle aux barrières. En cas de fermeture de la barrière l'utilisateur se doit de rester au niveau du PN, la présence des feux R24 au niveau du cédez le passage va dans ce sens (photo 29).</p>
	<p>Possibles difficultés pour faire comprendre aux usagers que l'arrêt matérialisé pour le cédez le passage est le même que lors du déclenchement des feux R24. En effet le feu R24 se situe au niveau du carrefour après le passage piéton. Il y a donc un risque de franchissement cédez le passage et du passage piéton pour un stockage devant la barrière qui induirait alors un risque de conflit avec les usagers en cours de franchissement du PN depuis le sens 1 (problématique si véhicule long avec risque de blocage des flux sortant du PN depuis la voie A ou B et blocage du carrefour). (photo 31).</p>



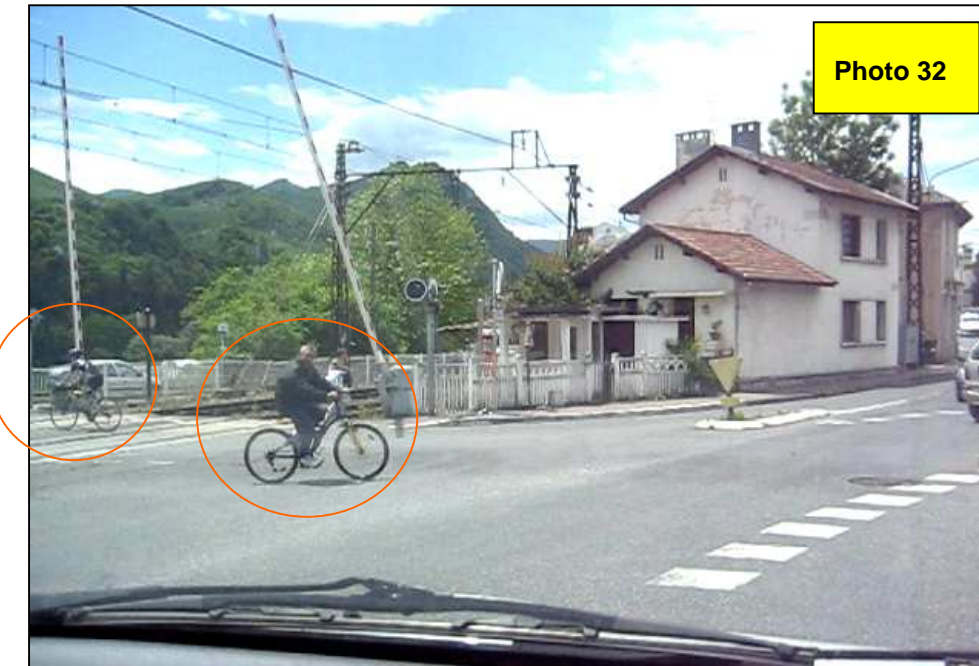
Bonne visibilité d'ensemble depuis la voie C, sur la signalisation verticale du PN181



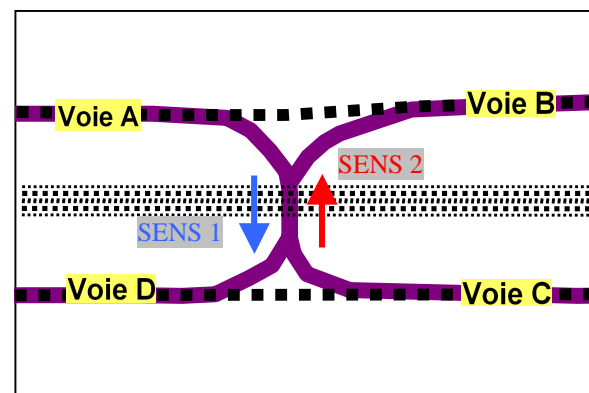
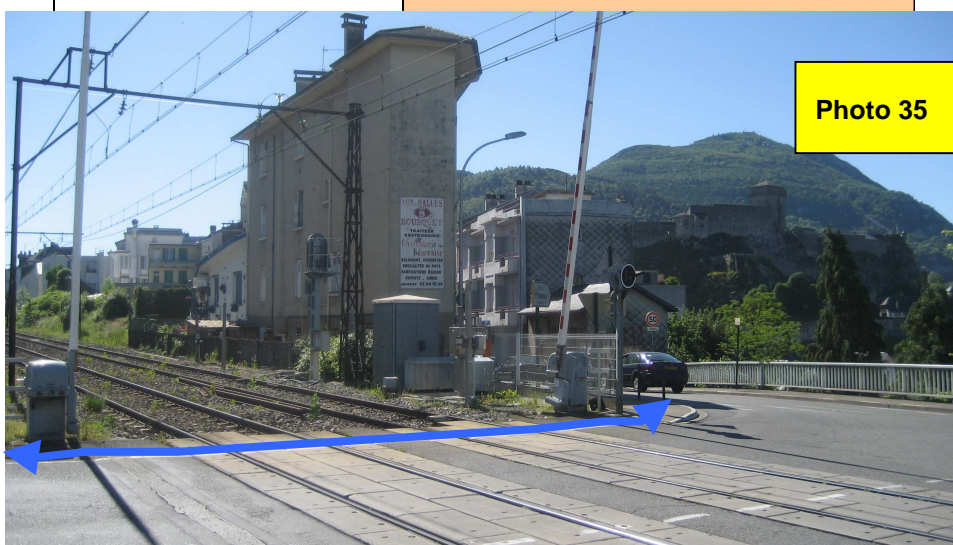
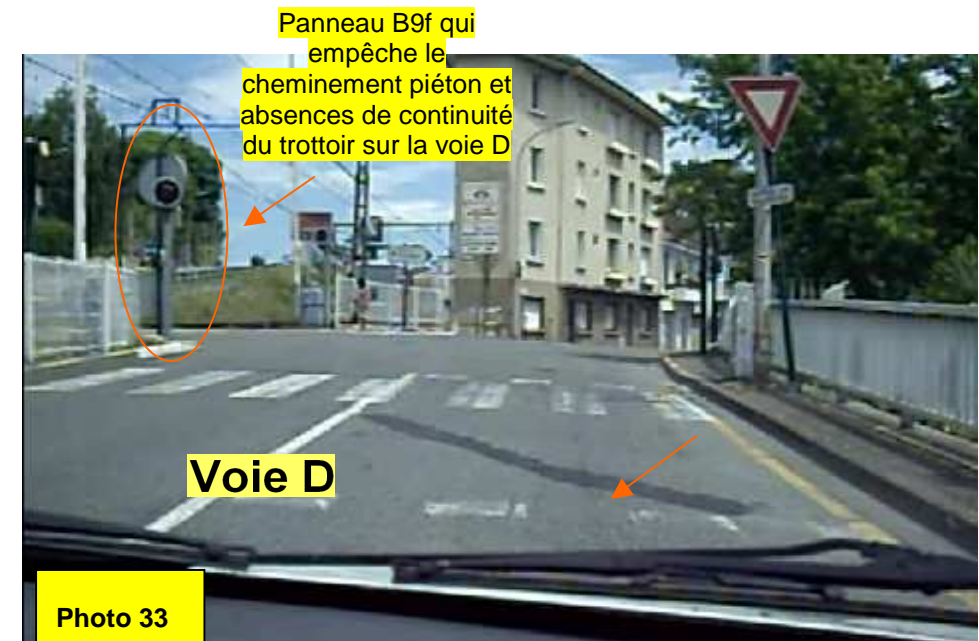
Numéro du rapport	DATE de l'inspection :	Nuit			Passage à niveau concerné (n° du PN et route)	
Questions « III »	La lisibilité	sens	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
III.1	Le type et le matériel de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'usager (effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)	1 → 2 ←	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>
III.2	La signalisation verticale, les barrières, sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	1 2	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>
III.3	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	1 2	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>
III.4	De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules	1 2	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	Jour	Passage à niveau concerné (n° du PN et route)
-----------------	------------------------	------	---

Questions « IV »	Circulations douces	cheminements	cheminements			Commentaires
			OUI	NON	Non concerné	
IV.1	Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons (y compris les personnes à mobilité réduite)	Ouest				Pas de problème concernant le franchissement des vélos (photo 32). En revanche le cheminement des piétons n'est pas continu depuis la voie A vers la voie D. Le passage est bloqué par le panneau B9f et il n'y a pas de trottoir sur la voie D coté PN, le passage piétons est donc inutile a cet endroit. (photo 33).
			Est			Franchissements des voies à vélo sans difficulté majeure (photo 32 et 35). La continuité du cheminement des piétons entre les voies B et C est assurée et matérialisée au niveau du PN par une bande blanche au sol (photo 35).



IV.2	Le guidage des piétons vers l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	Oues				Le cheminement piétons entre les voies A et D n'étant pas assuré, il faut renvoyer les piétons sur le cheminement entre les voies B et C (schéma 34). Cette mesure n'est pas réaliste du fait d'un détour important. En effet la traversée ne peut se faire qu'au niveau du tourne à gauche de la voie B. La solution de créer un trottoir sur la voie D coté PN paraît être la seule envisageable, mais nécessite la réalisation d'une étude complémentaire portant sur la giration des véhicules sortant du PN en direction de la voie D.
			Est			Le guidage des piétons est bien matérialisé au niveau du PN (photo 35) . La présence du passage piéton sur la voie C à proximité du carrefour qui englobe le PN, pourrait être source de stockage temporaire de véhicule s sur la voie ferrée du fait de l'arrêts pour laisser passer les piétons, des véhicules sortant du PN et tournant à gauche. Le passage piétons de la voie D, devrait donc être décaler plus vers l'Est, du PN ,d'autant qu'il en existe déjà un à proximité du bureau de tabac.



IV.3	Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau	1 2	■ ■			Les 2 demies barrières bloquent totalement toutes possibilités de circulation sur les deux voies (photos 36 et 37).
IV.4	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	1et 2			■	Non concerné



Photo 36



Photo 37

Numéro de champ	DATE de l'inspection :	Nuit	Passage à niveau concerné (n° du PN et route)
-----------------	------------------------	------	---

Questions « IV »	Circulations douces	sens	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
IV.1	<i>Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons (y compris les personnes à mobilité réduite)</i>	1 →	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2 ←	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
IV.2	<i>Le guidage des piétons vers l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)</i>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Numéro du champ	DATE de l'inspection :		Passage à niveau concerné (n° du PN et route)
Autres « V »	CONCLUSION ET POINT D'AMELIORATION		

Le PN 181 est un PN classé comme préoccupant.

Les dysfonctionnements observés :

Environnement et géométrie du PN/ visibilité :

Le principal inconvénient de ce PN est de se situer au cœur d'un ensemble complexe de carrefours avec de nombreux mouvements et de nombreux croisements de flux de circulation possibles. L'environnement du PN181, présente de nombreux points où la visibilité pour l'utilisateur est mauvaise. Ceci est principalement dû aux arrivées de manière parallèle des voies A, C et D aux voies ferrées du PN 181. Seul le tourne à gauche de la voie B présente un angle de vue suffisant sur le PN.

Lisibilité :

La lisibilité des régimes de priorité est perturbée par le positionnement trop en retrait des panneaux de cédez le passage sur les voies C et D. On peut même observer sur la voie D, 2 marquages au sol différents de cédez le passage. Ce manque de lisibilité entraîne des conflits avec les usagers du sens 1 sortant du PN, qui s'arrêtent fréquemment de manière temporaire sur les voies ferrées. A noter que durant la visite de nombreux conflits de priorité ont été observés entre les usagers sortant du PN et ceux des autres voies.

Stationnement aux abords du PN :

Le point le plus négatif du PN181 concerne le stationnement autorisé le long de la voie C (autorisation temporaire pour les commerces de la rue). Ce stationnement est source de perturbation du trafic sur la voie C. Il entraîne des situations de croisements difficiles des véhicules, voir impossibles dans le cas de PL ou d'autocars. Ces perturbations ont pour conséquence, des remontées de files pouvant induire un risque non négligeable de stockage de véhicules sur les voies ferrées sans possibilité de dégagement (cas de l'incident du 5 avril et du PL de 2006).

Traversée des vélos et piétons :

La traversée par les vélos du PN 181 ne pose pas de problème, hormis au niveau de leur visibilité depuis les cédez le passage des voies C et D. Le cheminement des piétons sur la partie Ouest du PN181 n'est pas continu et pose un problème de sécurité. En revanche, il est bien matérialisé et continu sur la partie Est du PN181.

Seul l'emplacement des passages piétons est incertain : Sur la voie B un passage piéton intersecte 2 voies de circulation, la voie de tourne à gauche et l'avenue Célestin Romain. Sur la voie C le passage piétons est positionné devant le cédez le passage. Sur la voie D, et en l'absence de continuité du cheminement piétons entre les voies A et D, le passage piéton placé devant le cédez le passage est inutile et apporte de la confusion pour les piétons mais également pour les automobilistes.

Les pistes d'amélioration :

La lisibilité :

La lisibilité de ce PN pourrait être améliorée par l'installation d'un ensemble de pré-signalisation, comprenant les balises J10 d'annonce du PN, ainsi qu'une diagrammatique de pré-signalisation directionnelle, mentionnant la présence du PN (voir schéma ci-après). De même la signalisation obligatoire du PN (panneaux A7) devra être complétée depuis les voies D et B. On observe également des effets de masque de certains panneaux sur les panneaux de signalisation du PN.

Le marquage matérialisant l'arrêt des véhicules lors de la fermeture des barrières, devra être matérialisé.

La circulation des autocars et le stationnement aux abords du PN 181 :

A ce jour concernant la circulation des autocars au niveau du PN 181, seule la giration et la circulation sur la voie D leur est interdite depuis les voies A B et C (hors bus ambulance). La prise en compte d'un nouveau plan de circulation, en cours d'étude par la ville de Lourdes, devra aboutir à la diminution du risque d'incident impliquant un véhicule stationné sur les voies.

La circulation des autocars et plus généralement des véhicules de plus de 3.5 tonnes, pourrait être interdite dans le sens 1 de franchissement du PN, sur les voies C et D (PL et autocars provenant des voies A et B). L'accès au centre ville pour ces derniers se fera alors par le carrefour à feux de l'avenue Alexandre Marqui. La pré-signalisation et la signalisation directionnelle devra prendre en compte l'hypothèse retenue. Seule la circulation des bus provenant de la voie C et traversant le PN dans le sens 2 pourrait être autorisée.

Dans l'impossibilité d'interdire la circulation des véhicules de plus de 3.5 tonnes sur la voie C et dans le sens 1 (véhicules provenant des voies A et B), le stationnement le long de la voie C devra être rigoureusement interdit.

Étude complémentaire sur la dangerosité du PN 181

Une étude consistant à observer les incidents qui se produisent sur les carrefours englobant le PN, pourrait être menés par la SNCF. Elle permettra en fonction du trafic (haute et basse saison touristique et pèlerinage) d'apprécier la dangerosité du PN. Le principe retenu, sera de classer les incidents en fonction du temps d'immobilisation d'un véhicule sur les voies ferrées, ainsi que de noter les accrochages aux différents carrefours du PN.

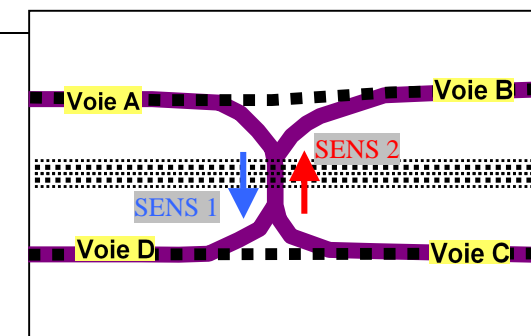
Décision à venir :

Au vu :

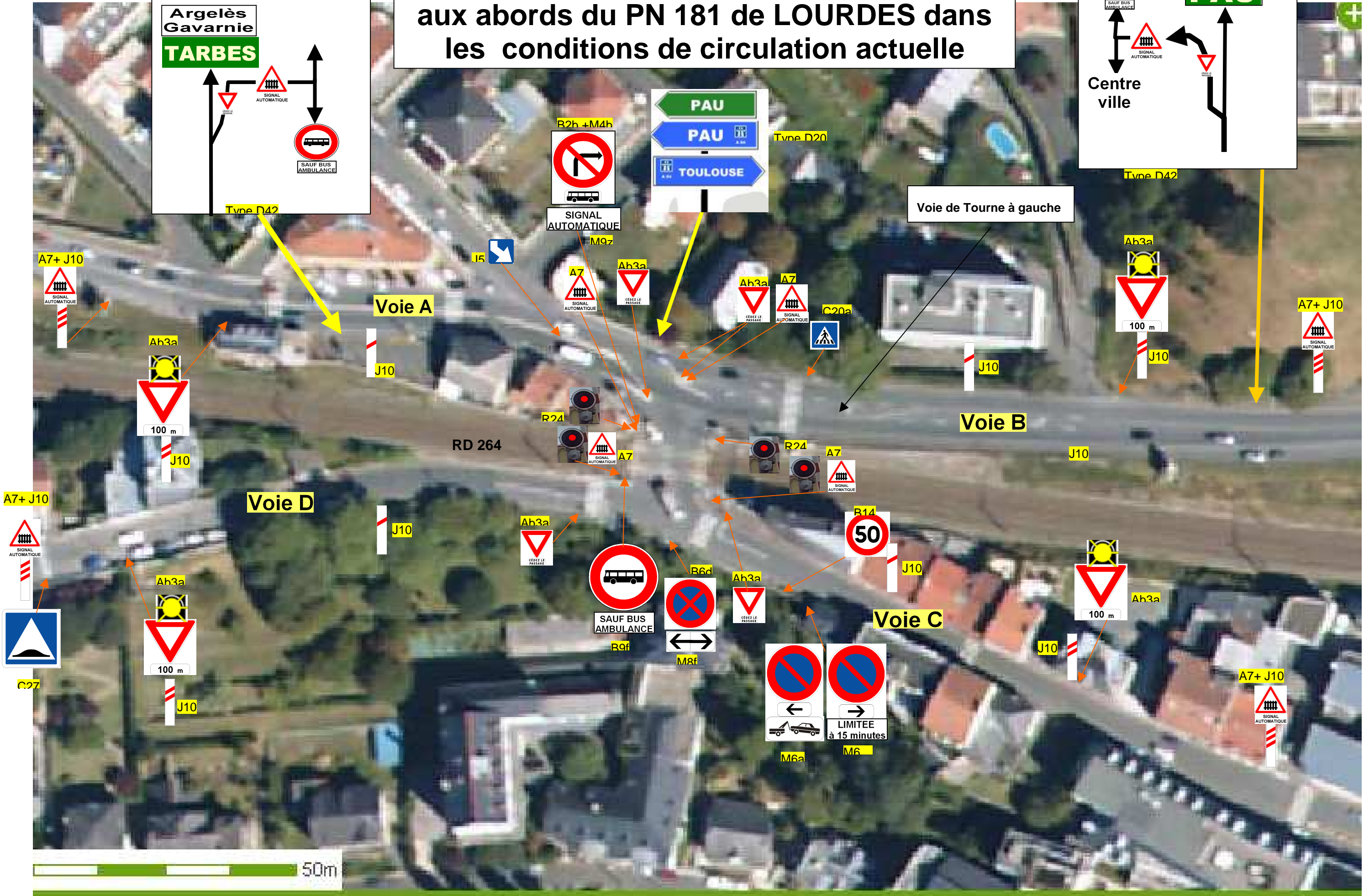
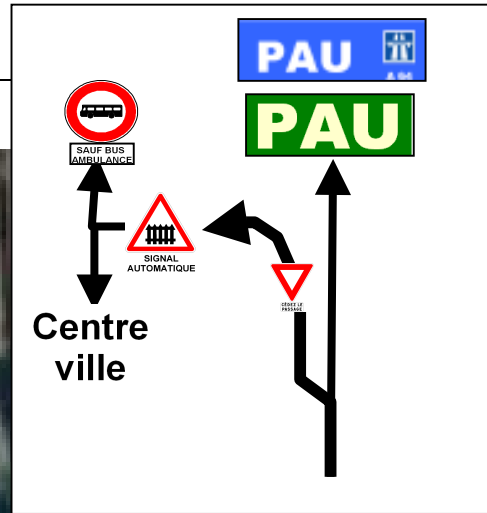
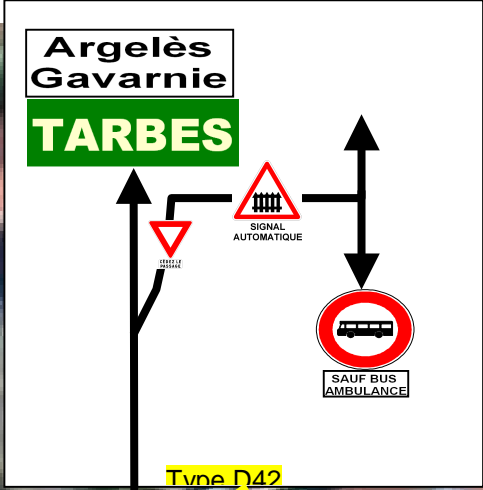
- des nombreux dysfonctionnements observés tant en visibilité que lisibilité (de la signalisation du PN 181, de la signalisation directionnelle, des points d'arrêt lors de la fermeture des barrières...)
- du risque non négligeable d'accident pouvant impliquer un véhicule (y compris autocar) et faire de nombreuses victimes, par un stockage sur les voies ferrées, sans possibilité de dégagement (principalement par remontée de files le long de la voie C)
- des nombreux aménagements de signalisation et pré-signalisation à effectuer et du risque de surabondance de signalisation qui aggraverait le manque de lisibilité.
- du non aboutissement à ce jour du plan de circulation et de signalisation de la ville de Lourdes notamment dans le secteur du PN181.
- de l'opposition supposée des commerçants (tabac-bar + hôtels) et riverains, à la suppression du stationnement sur la voie C
- de la présence de nombreux piétons en période de pèlerinage et des cheminements non sécurisés, sur et aux abords du PN181.

Nous proposons :

L'interdiction totale de franchissement du PN 181 aux véhicules de plus de 3.5 tonnes, (comprenant les bus, les bus ambulances, les autocars et les PL). Néanmoins dans l'éventualité où cette mesure est difficilement applicable la fermeture définitive du PN 181 apparaît la mesure la plus opportune.



Signalisation nécessaire aux abords du PN 181 de LOURDES dans les conditions de circulation actuelle



Signalisation nécessaire aux abords du PN 181 de LOURDES avec interdiction de franchissement aux véhicules de plus de 3,5 tonnes du PN 181

