



**PRÉFET  
DE LA HAUTE-SAVOIE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction départementale  
des territoires**

## **Annexe Mobilité**

---

## Sommaire

<b>A - LIEN AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION.....</b>	<b>4</b>
<b>1. SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCOT) DU CHABLAIS.....</b>	<b>4</b>
<b>2. SCHÉMA RÉGIONAL D'AMÉNAGEMENT, DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES (SRADDET) DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES.....</b>	<b>5</b>
2.1. Règles générales du SRADDET.....	5
2.2. Éléments de synthèse du SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes en lien avec la mobilité.....	5
<b>3. PLAN CLIMAT AIR ÉNERGIE TERRITORIAL (PCAET).....</b>	<b>8</b>
<b>B - PORTRAIT DE TERRITOIRE.....</b>	<b>9</b>
Préambule méthodologique.....	9
Territoires de comparaison :.....	10
<b>1. L'ÉQUIPEMENT DES HABITANTS.....</b>	<b>10</b>
1.1. Équipement automobile.....	10
1.2. Équipement en vélos.....	11
1.3. Abonnement aux transports en commun.....	11
<b>2. LA MOBILITÉ DES HABITANTS.....</b>	<b>12</b>
2.1. Nombre moyen de déplacements par personne (5ans et +) par jour.....	12
2.2. Motifs et modes de déplacement.....	13
2.3. Longueur des déplacements.....	14
<b>3. DYNAMIQUE TERRITORIALE.....</b>	<b>16</b>
3.1. Nombre de déplacements.....	16
3.2. Flux internes à Thonon Agglomération.....	16
3.3. Flux d'échange de Thonon Agglomération en lien avec les autres territoires.....	18
<b>4. DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DU TERRITOIRE.....</b>	<b>19</b>
4.1. Evolution population – emplois.....	19
4.2. Lieu de travail des actifs résidant dans le territoire :.....	19
4.3. Lieu de résidence des actifs travaillant dans le territoire.....	20
4.4. Autonomie des communes du territoire.....	20
4.5. Modes de déplacements des actifs.....	22
4.6. Flux internes à Thonon Agglomération.....	23
4.7. Flux en échange avec Thonon Agglomération.....	25
<b>5. TRAFIC ROUTIER ET STATIONNEMENT.....</b>	<b>27</b>
5.1. Trafic moyen journalier annuel 2019 (TMJA).....	27
5.2. Stationnement.....	29
<b>6. SÉCURISATION DES PASSAGES A NIVEAU.....</b>	<b>31</b>
<b>C - COMMENT PRENDRE EN COMPTE LA MOBILITÉ DANS LE PLUIHM ?.....</b>	<b>33</b>
<b>1. LE PLAN DE MOBILITÉ (PDM).....</b>	<b>33</b>
1.1. Les objectifs du PDM : ( <i>articles L1214-1 et L1214-2 du code des transports</i> ).....	33
1.2. Les éléments de contenu obligatoires du PDM : ( <i>articles L1214-2-1 et L1214-2-2 du code des transports</i> ).....	40
1.3. Les éléments complémentaires au PDM :.....	41

<b>2. LA VENTILATION DES DISPOSITIONS DU PDM EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DANS LES DOCUMENTS DU PLUI.....</b>	<b>41</b>
2.1. Le rapport de présentation :.....	41
2.2. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) :.....	42
2.3. Le Programme d'Orientations et d'Actions (POA) :.....	42
2.4. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) :.....	42
2.5. Le règlement :.....	43

## A - LIEN AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

### 1. SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCOT) DU CHABLAIS

Le PLUiHM doit être compatible avec les orientations en matière de politique de déplacements présentées dans le DOO du SCoT du Chablais approuvé début 2020.

Les orientations recensées dans le DOO, et qui doivent être intégrées lors de l'élaboration du PLUiHM, sont réparties principalement dans 3 chapitres.

Chapitre 2 : « Poursuivre la limitation de la consommation foncière en privilégiant le renouvellement urbain » :

- « 2.1. Lutter contre l'étalement urbain résidentiel », principe permettant de réduire les déplacements motorisés et de favoriser les modes actifs ;
- « 2.2. Gérer de façon économe les espaces à vocation économique », et plus particulièrement la prescription P.26 qui prévoit dans le cadre de projets au sein de zones d'activités existantes, ou à créer, l'analyse des flux générés par celle-ci, ainsi que des réflexions sur leur desserte en transports en commun, leur accès en modes actifs et les modalités de stationnement.

Chapitre 7 : « S'engager pour le désenclavement multimodal du Chablais » :

- « 7.1. Réaliser les infrastructures nécessaires au désenclavement du Chablais », en préservant :
  - les emprises foncières nécessaires à la réalisation de l'autoroute Machilly-Thonon ;
  - les emprises foncières nécessaires au THNS sur la RD 1005 ;
  - les emprises foncières permettant le développement des embarcadères, notamment à Thonon-les-Bains et Yvoire ;
  - les espaces nécessaires à la réalisation ou à l'amélioration des infrastructures ferroviaires et notamment au doublement de la ligne ferroviaire entre Annemasse et Evian-les-Bains.
- « 7.2. Accompagner la mise en service des projets d'infrastructures par des choix d'aménagement maîtrisés », les gares du Léman Express, les arrêts du THNS et les embarcadères étant des sites stratégiques en matière de mobilité ;
- « 7.3. Favoriser l'intermodalité pour tous et pour tous les déplacements », une attention particulière devant être apportée sur la réduction des ruptures de charge, les liaisons tous modes entre les différents lieux d'intermodalité et le stationnement à proximité des arrêts de transports structurants, tant pour les véhicules motorisés que les vélos ;
- « 7.4. Garantir les liens fonctionnels et favoriser la proximité en articulant davantage urbanisme et déplacements », en développant les liaisons douces, le maillage entre quartiers et en limitant les enclaves et les impasses, générateurs d'allongement de parcours défavorables aux modes actifs (prise en compte dans les OAP) ;
- « 7.5 Développer le transport de marchandises multimodal intégré aux projets urbains », l'objectif étant la réduction des flux routiers générés par le transport de marchandises ;

Chapitre 11 : Conforter et promouvoir les équipements structurants de service public :

- « 11.1 – Réaliser les infrastructures nécessaires au désenclavement multimodal du Chablais et maximiser leur complémentarité », en intégrant les projets structurants nécessaires à la mise en œuvre de la stratégie multimodale du Chablais à l'horizon 2035 et qui desservent des zones d'habitat dense participant ainsi à la cohérence entre urbanisation et transports collectifs :
  - la mise en service de l'autoroute Machilly-Thonon ;
  - la mise en service et la montée en puissance du Léman Express ;
  - la mise en service de nouvelles lignes lacustres ;
  - le doublement du Pont de la Dranse ;
  - l'aménagement d'un transport à haut niveau de service sur la RD 1005 ;
  - la création et le renforcement d'un maillage de P+R liés au THNS (4 dont 2 créations) ;
  - le doublement de la voie ferrée.
- « 11.2 – Structurer et développer les équipements lacustres et nautiques », le territoire de l'agglomération est concerné par 4 des 5 projets structurants inscrits au SCoT, dont la

modernisation des infrastructures portuaires d'Yvoire et de Thonon-les-Bains qui contribuera au développement de l'offre de services en matière de mobilité lacustre.

Le paragraphe « 2.4 Amélioration de l'accessibilité tous modes » du DAAC est également à prendre en compte dans le cadre de l'élaboration de ce PLUiHM, il prévoit :

- le renforcement de l'accessibilité en transports en commun aux commerces ;
- le développement de liaisons sécurisées et continues pour les modes actifs reliant les lieux de vie, les centralités commerciales et les arrêts de transports en commun, ainsi qu'au sein des zones commerciales ;
- l'analyse de l'impact des flux inhérents à l'activité commerciale et l'amélioration des conditions d'accessibilité.

## **2. SCHÉMA RÉGIONAL D'AMÉNAGEMENT, DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES (SRADDET) DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES**

### **2.1. Règles générales du SRADDET**

Le PDM prend en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et est compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma, dans les conditions prévues par l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales.

**NB :** Dans le cas d'un PLUi tenant lieu de PDM, l'EPCI compétent ou la commune (article L131-8 code de l'urbanisme) :

- procède à une analyse de la compatibilité des dispositions relatives aux transports et aux déplacements des OAP et du POA avec la stratégie du territoire en matière d'adaptation au changement climatique et d'amélioration de la qualité de l'air du SRADDET et, le cas échéant, avec les objectifs fixés par le PPA pour chaque polluant ;
- délibère sur le maintien en vigueur du plan, ou sur sa mise en compatibilité.

### **2.2. Éléments de synthèse du SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes en lien avec la mobilité**

**Éléments liés à l'armature urbaine, la complémentarité des territoires et la mixité des fonctions (objectifs 5.1, 1.3 et 1.8 – Règle 2) :**

Afin d'assurer un développement équilibré, cohérent et solidaire, la définition d'un réseau de polarités hiérarchisées, différenciées et complémentaires est un préalable à la répartition de l'offre de mobilités et de transports, de logements, d'équipements publics et de services.

A cette fin, la règle n°2 du SRADDET, « Renforcement de l'armature territoriale », encourage les territoires qui ne l'ont pas encore fait à définir une armature. Ce travail doit par ailleurs être mené en lien avec les territoires limitrophes, en justifiant d'une recherche de cohérence et de complémentarité des niveaux d'armature.

Pour cela, les «Recommandations pour une harmonisation de la sémiologie et du vocabulaire employés» proposées par le SRADDET identifie **cinq niveaux de polarités : métropolitain, agglomération, intermédiaire/bassin de vie, polarité-locale/de proximité et villages.**

Dans la définition de votre armature territoriale, la Région sera également attentive à la **recherche de cohérence entre urbanisme et déplacements** : il convient en effet de favoriser un mode de développement organisé autour des polarités (zones d'activité, d'habitat et de consommation) et des principaux réseaux d'infrastructures de transport collectif existants et à venir, de manière à **diminuer à la source les besoins en déplacements** (tout en favorisant l'usage des transports collectifs, de la voiture partagée et des modes doux), les consommations énergétiques, et à limiter l'étalement urbain. Le SRADDET entend ainsi favoriser la ville compacte et les quartiers reliés à la ville par une bonne desserte en transports collectifs et accessibles à pied et à vélo, via l'intensification des pôles les mieux équipés et les mieux desservis en transport en commun.

Enfin, dans l'optique d'un développement équilibré du territoire régional, le SRADDET encourage la revitalisation des centres bourgs, centres des villes moyennes et quartiers en difficulté notamment par : la rénovation et la diversification de l'habitat, la **requalification des espaces publics**, le **renforcement des équipements et services**, l'amélioration du tissu commercial de proximité, **des infrastructures et de l'offre de mobilité**, et la relocalisation dans les centres des activités économiques n'ayant pas vocation à être localisées dans les ZAE.

De même, il convient d'être attentif au **désenclavement des territoires ruraux et de montagne**, via le maintien et le développement d'infrastructures de transport et de services adaptés à la diversité et à la spécificité des besoins de mobilités et d'échanges existants dans ces territoires.

### **Éléments liés à l'intermodalité et les infrastructures de transport (objectifs 1.3, 1.4, 2.3 à 2.7, 4.1, 5.2 à 5.6, 6.2, 7.2, 7.4, 8.7, 9.4 – Règles 10 à 22) :**

Le SRADDET comporte un important volet Mobilités, composante du projet régional. Ce volet correspond à l'élaboration de la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI) et de la Planification Régionale des Infrastructures de Transports (PRIT). Quels que soient les territoires, la mobilité est au cœur des besoins des habitants et des entreprises. Chaque jour ouvré un habitant de la région réalise en moyenne 3,38 déplacements. Cette moyenne revêt des réalités très différentes selon les territoires et leurs spécificités. En réponse à ces besoins et leurs évolutions prévisibles, le volet Mobilités du SRADDET fixe des **orientations portant sur tous les modes de déplacements des voyageurs et des marchandises**. Il tient compte pour cela des enjeux environnementaux et de lutte contre le changement climatique, des spécificités des personnes, et des besoins d'accessibilité aux différentes échelles de mobilité : bassin de mobilité du quotidien, flux à l'échelle interurbaine / régionale, entre polarités, interrégionaux, nationaux et internationaux (transfrontaliers, européens).

Il aborde tout particulièrement :

- **Le développement des offres de transports et services voyageurs et marchandises, et de l'intermodalité ;**
- **L'optimisation des usages, et la complémentarité des infrastructures et équipements de transport, avec une nécessaire coopération des acteurs concernés.**

Pour ce faire, il s'agit tout d'abord de **diversifier les offres et les services et les rendre attractifs** (objectifs 2.3, 2.5 et 2.7), **simplifier et sécuriser les parcours « usagers »** (objectifs 2.4 et 2.6) et **adapter la gouvernance pour une meilleure cohérence des actions** (règles 10 et 11), favorisant l'accès à la mobilité individuelle et collective non polluante et non émettrice de gaz à effet de serre.

Il s'agit ensuite de **garantir un maillage performant et complémentaire d'infrastructures** par la définition de liaisons et d'équipements d'intérêt régional (objectifs 5.2 à 5.6 et 6.2, et règles 9 et 14) pour répondre au besoin de développement notamment économique pour tous les territoires.

En matière d'aménagement du territoire, cela se traduit par des orientations facilitant une bonne articulation entre le développement de l'urbanisme et le développement des infrastructures et équipements nécessaires aux déplacements des personnes et la circulation des marchandises (objectif 1.3 et règle 5). Pour ce faire, les logiques d'aménagement et de déplacements doivent être établies en lien étroit et le plus en amont possible. Ainsi, dans le cadre de l'application du SRADDET, la Région veillera à ce que :

- **L'armature territoriale et la hiérarchie des différentes polarités intègrent les besoins en déplacements et leur évolution à venir** et par conséquent les équipements et infrastructures nécessaires au développement de l'offre de transport collectif mais également de tout autre mode alternatif à la voiture en usage individuel (actuel ou futur) ;
- A l'échelle des polarités, les territoires mettent en oeuvre une forme d'**urbanisation qui favorise l'usage des services de transports et la multimodalité**. A cette fin, les territoires sont encouragés à **densifier les secteurs à proximité des arrêts de transport en commun**, à privilégier une **urbanisation dense autour des pôles d'échanges**, et à **intégrer des fonctions logistiques** dès la conception des opérations d'aménagement et des projets immobiliers.

Par ailleurs, les territoires devront le cas échéant veiller à la prise en compte des projets de développement relatif à l'offre de déplacement tous modes confondus. Cela concerne :

- L'aménagement, l'accès et la préservation du foncier des pôles d'échanges d'intérêt régional (règles 15 et 16).
- La préservation du foncier embranché fer et/ou bord à voie d'eau pour la logistique et le transport de marchandises et d'infrastructures de déplacement (règle 18).
- La cohérence des politiques de déploiement du stationnement et des équipements de rabattement aux abords des pôles d'échanges (règle 20).
- La préservation des emprises des voies ferrées qui devront être prioritairement réemployées à des fins de transports collectifs (règle 22).
- L'identification des itinéraires appartenant au Réseau Routier d'Intérêt Régional (règle 14).

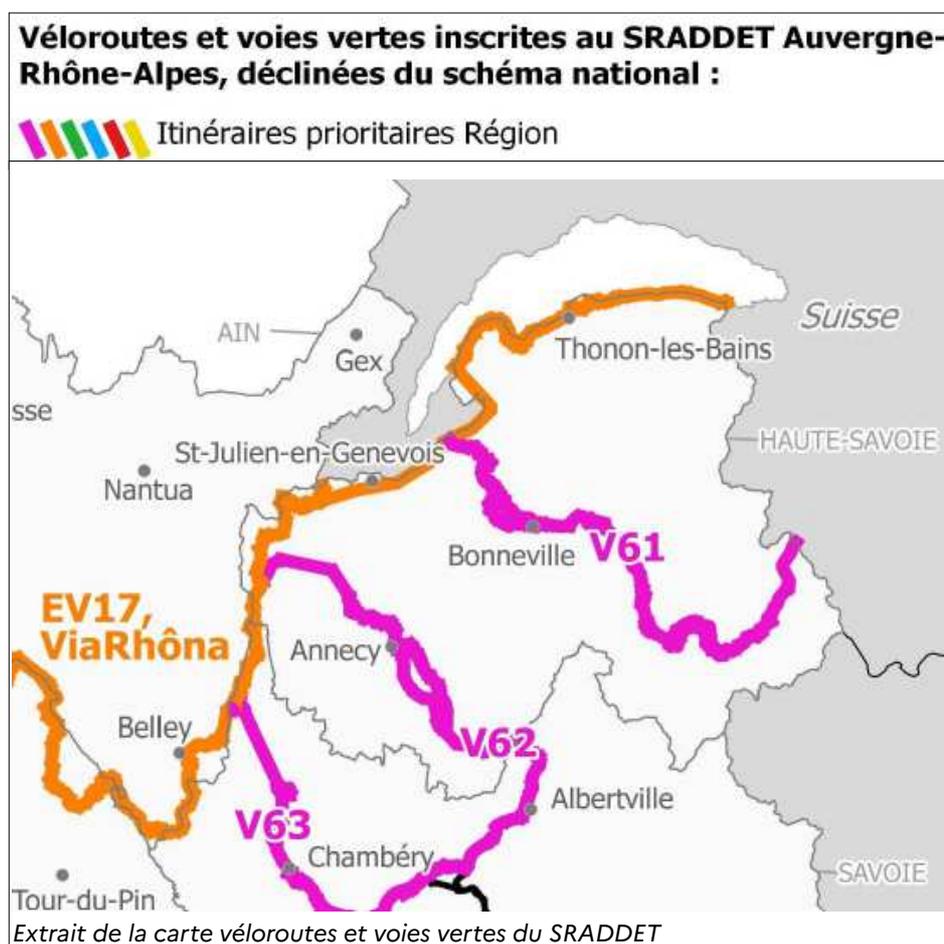
### Les projets à enjeux de la Région (objectif 3.5 – Règle 9) :

Le SRADDET identifie différents projets, portés directement ou non par la Région, revêtant une importance majeure pour le développement et le rayonnement du territoire régional. De ce fait, il est nécessaire que les documents de planification et d'urbanisme intègrent et rendent possible leur réalisation. Pour se faire, il est demandé aux documents de planification et d'urbanisme de prendre en compte ces derniers afin de :

- **Rendre possible la réalisation des projets telle que définie par la Région ;**
- **Et/ou préserver les fonciers stratégiques nécessaires à la réalisation des projets.**

Sur le territoire de la Haute-Savoie, ces projets concernent :

- **les infrastructures et équipements de transport programmés dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région (CPER)** (notamment la mise à 2 X 2 voies de la section A40-Chasseurs et l'autoroute Machilly-Thonon) ;
- **la création et la mise en service des itinéraires de véloroutes-voies vertes d'intérêt national et régional.**



### **3. PLAN CLIMAT AIR ÉNERGIE TERRITORIAL (PCAET)**

Le PLUiHM doit être compatible avec le PCAET de Thonon Agglomération approuvé en février 2020.

Pour rappel, le plan d'actions du PCAET prévoit 6 actions en matière de mobilité, déclinées dans l' « Axe 1 – Un territoire à énergie positive » et l' « Axe 4 – Thonon Agglomération collectivité éco-exemplaire ».

#### Cible 1.4 : Développer de nouvelles façons de se déplacer

- Action 1.4.1 : Optimiser l'usage des transports en commun existants ;
- Action 1.4.2 : Établir un schéma directeur des transports en commun renforçant la multimodalité ;
- Action 1.4.3 : Établir et mettre en œuvre un schéma cyclable et modes doux ;
- Action 1.4.4 : Mettre en œuvre les axes 3 et 4 du schéma de mobilité du PMGF (autopartage, covoiturage, plan de mobilité...);
- Action 1.4.5 : Développer le mix énergétique pour la flotte de véhicules TC de l'agglomération (réseau urbain et interurbain).

#### Cible 4.1 : Mobilité durable des agents et des élus :

- Action 4.1.1 : Engager un plan de mobilité (PdM) à l'échelle de Thonon Agglomération.

## B - PORTRAIT DE TERRITOIRE

### Préambule méthodologique

Les analyses réalisées sur les flux domicile-travail et l'équipement automobile des ménages sont issues des exploitations principales et complémentaires du recensement 2017 disponibles à ce jour. La population utilisée est la population municipale (hors population comptée à part) qui est de 87 305 habitants (données du recensement de la population 2017).

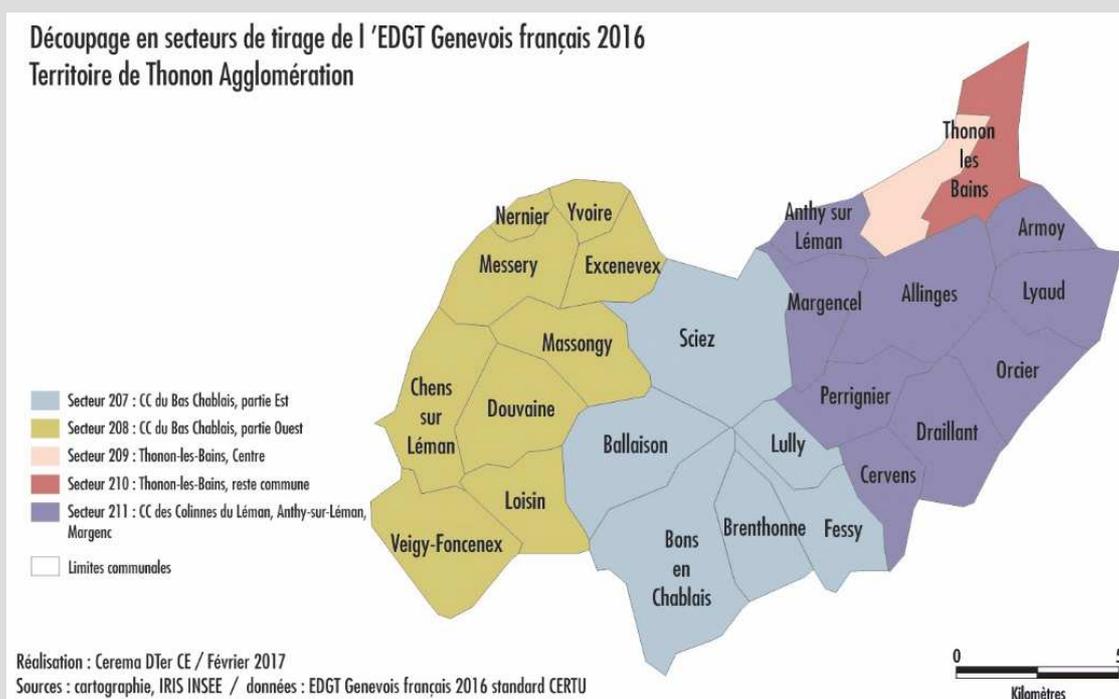
Toutes les autres analyses sont issues de l'exploitation des données de l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) réalisée en deux phases en 2015 et 2016. Les données ont été redressées sur la population des ménages du recensement INSEE 2013. La population de l'agglomération de Thonon au 1<sup>er</sup> janvier 2013 était de 82 141 habitants. Lors de la réalisation d'une EDGT, selon une méthodologie standardisée « Certu », seule la population de 5 ans et plus est enquêtée, soit 76 684 résidents pour Thonon Agglomération.

Les EDGT recueillent les déplacements quotidiens d'un échantillon de la population des ménages afin d'obtenir la photographie des déplacements des habitants du territoire, un jour moyen de semaine.

Les ménages et les personnes sont tirés au sort aléatoirement dans des secteurs de tirage ce qui permet de répartir l'échantillon sur le territoire enquêté puis d'exploiter les données selon une maille au moins égale au secteur de tirage (70 ménages et 160 personnes au moins ont été interrogées dans chaque secteur de tirage).

L'agglomération de Thonon est découpée en 5 secteurs de tirage (voir-ci dessous). Ces secteurs ont été utilisés dans les analyses pour montrer des différences de comportement de mobilité. Ces secteurs ont pu être fusionnés lorsque le nombre d'enregistrement n'était pas suffisant ou pour la dynamique territoriale, les flux devant être traités sur une matrice à l'échelle minimale de la commune (fusion des 2 secteurs de tirage de Thonon).

Le secteur de tirage est l'échelle minimale de représentativité des données. Il n'est pas possible de fournir de résultats statistiquement fiables à une échelle plus fine.



Il faut noter que toutes ces données sont antérieures à la mise en service du Léman Express en décembre 2019. L'impact de cette offre sur les flux de déplacements et sur les comportements de mobilité des résidents de l'agglomération de Thonon n'est donc pas mesuré.

### Territoires de comparaison :

L'agglomération de Thonon a été comparée au reste du département dans les analyses suivantes pour situer le territoire en matière de comportement de mobilité des habitants et de sa dynamique territoriale.

Un second niveau de comparaison est proposé avec l'agglomération d'Annemasse, cette dernière présentant :

- un poids de population proche : 91 852 habitants (population légale en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021) ;
- un fonctionnement du territoire similaire avec la proximité de la Suisse et la typologie de l'agglomération structurée autour d'une ville-centre ayant le même poids de population ;
- un territoire enquêté conjointement lors de l'EDGT du Genevois Français.

## 1. L'ÉQUIPEMENT DES HABITANTS

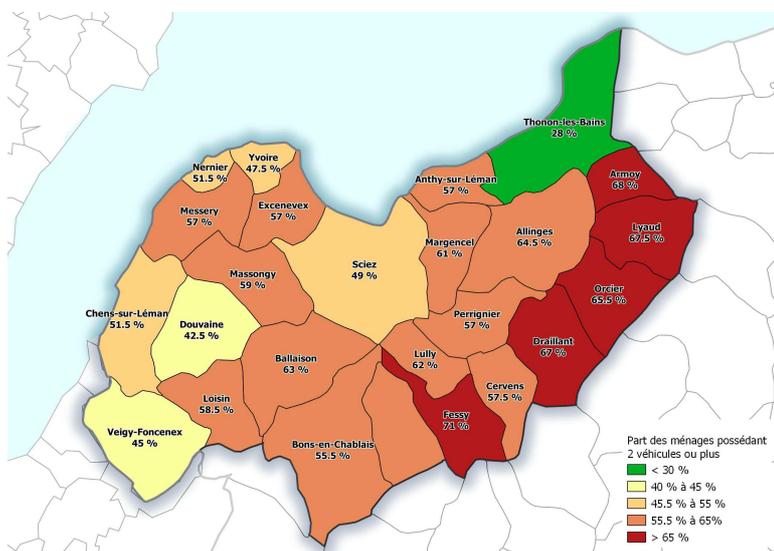
### 1.1. Équipement automobile

Équipement automobile des ménages		Pas de véhicule		1 véhicule		2 véhicules ou plus		Total ménages
Thonon Agglo	2007	3 601	11,5 %	14 715	46,5 %	13 189	42 %	31 505
	2012	3 678	10 %	16 810	47 %	15 326	43 %	35 814
	2017	3 860	10 %	17 912	46,5 %	16 638	43,5 %	38 410
Haute-Savoie	2007	33 245	11 %	139 786	47 %	124 622	42 %	297 653
	2012	35 047	11 %	152 484	46,5 %	138 905	42,5 %	326 436
	2017	36 818	10,5 %	165 925	46,5 %	152 796	43 %	355 539

Sources : Insee RP 2007, 2012 et 2017 – exploitation principale

À l'échelle de l'agglomération, la motorisation des ménages sur le territoire a légèrement augmenté avec une croissance de + 1,5 point en 10 ans des ménages multi-motorisés, aux dépens des ménages non-motorisés ou ne possédant qu'un seul véhicule. Le taux de motorisation des ménages sur l'agglomération de Thonon est similaire à celui observé sur le reste du département, mais il existe de fortes disparités entre les communes de l'agglomération comme le montre la carte ci-dessous.

À l'échelle communale, peu de communes ont une motorisation inférieure (Thonon-les-Bains) ou équivalente au niveau départemental (Douvaine et Veigy-Foncenex). La majorité des communes de

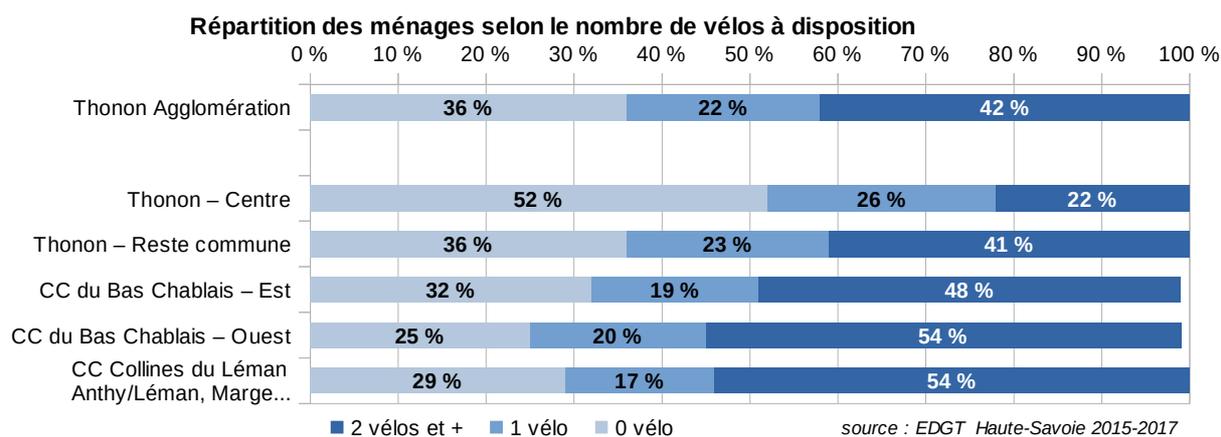


l'agglomération a une motorisation des ménages élevée (+10 à +20 points), voire très élevée en particulier pour les communes des collines du Léman avec plus de 2 ménages sur 3 bi-motorisés.

La faible part de ménages multi-motorisés sur la commune de Thonon-les-Bains (- 15 points) et le poids important de ses ménages sur l'agglomération (43 %) explique cette valeur moyenne proche de celle du reste du département.

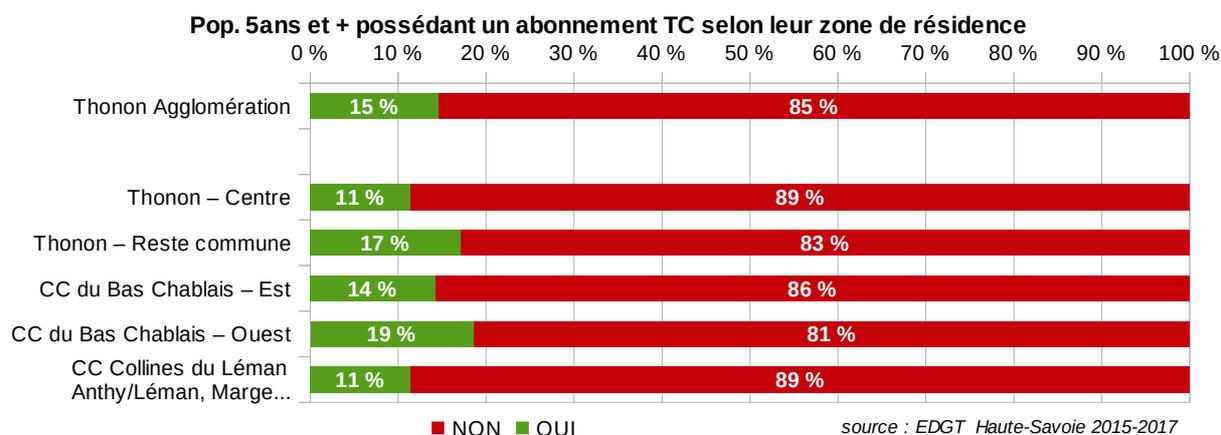
A titre de comparaison, la motorisation des ménages sur l'agglomération d'Annemasse est bien moindre avec seulement 30 % de ménages bi-motorisés et une part non-négligeable de ménages ne possédant pas de véhicule (17 %). Cette différence peut s'expliquer par un territoire plus dense sur l'agglomération d'Annemasse et un moindre étalement urbain limitant l'usage de la voiture pour les déplacements du quotidien, ainsi qu'une meilleure qualité de desserte en transports en commun. Le profil différent entre ces deux territoires en matière de catégories socio-professionnelles joue également un rôle important.

## 1.2. Équipement en vélos



- Une répartition des ménages selon le nombre de vélos à disposition comparable à l'équipement des ménages à l'échelle départementale, mais un équipement plus important que sur l'agglomération d'Annemasse où 50 % de ménages sont non-équipés et seulement 26 % possèdent 2 vélos ou plus ;
- Un équipement des ménages en vélos plus important dans les secteurs périphériques de l'agglomération alors que les ménages de la zone centre de la commune de Thonon-les-Bains sont peu équipés en vélo (1 ménage sur 2 ne dispose pas de vélo) en raison du manque de place pour stationner les vélos à domicile.

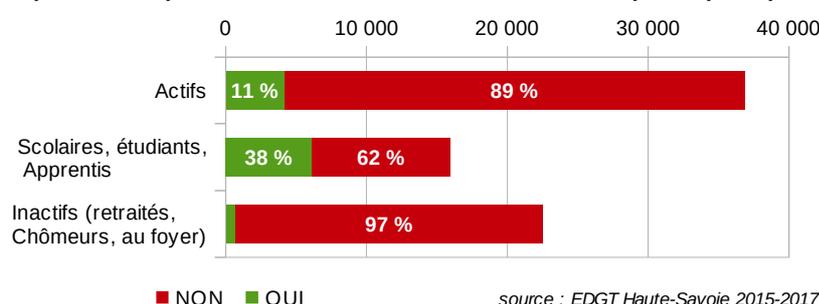
## 1.3. Abonnement aux transports en commun



À l'échelle de l'agglomération, 15 % des personnes disposent d'un abonnement aux TC, contre 13 % au niveau départemental et 14 % sur l'agglomération d'Annemasse. Il existe cependant des disparités au sein de l'agglomération :

- avec une part importante de personnes disposant d'un abonnement TC sur la partie ouest de l'agglomération (19 %) et sur la zone périphérique de la commune de Thonon (17 %) :
  - la forte part de ménages possédant un abonnement TC sur le Bas Chablais ouest peut s'expliquer par la proximité de la Suisse et la possession d'un abonnement Uniréso ;
  - pour la périphérie de la commune de Thonon, cela correspond au périmètre de pertinence des TC pour les déplacements en direction des commerces et services du centre-urbain ;
- et une part moindre (11 %) dans les communes en périphérie de la commune centre et au centre-ville de Thonon :
  - pas d'offre performante de TC sur le secteur « Collines du Léman », l'offre de transports en commun urbains ne dessert qu'Anthy/Léman, Margencel et Allinges ;
  - pour le centre-ville de Thonon, le constat est similaire sur les zones urbaines du département où la concentration des commerces et des services de proximité rend la marche plus pertinente avec des distances de déplacement courtes.

### Pop. 5ans et + possédant un abonnement TC selon l'occupation principale

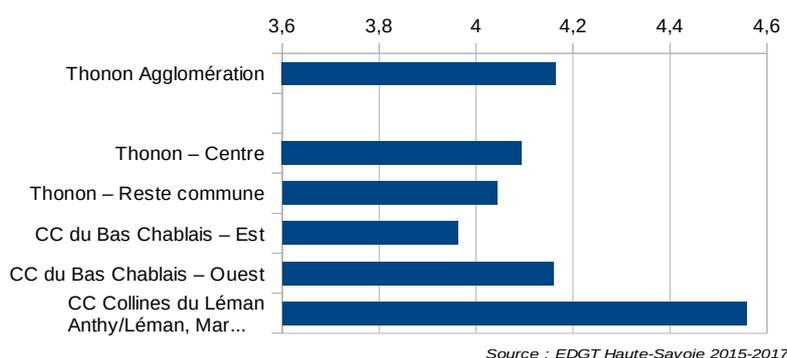


La possession d'un abonnement TC concerne principalement la population scolarisée ou en apprentissage. Ces catégories représentent un public captif n'ayant généralement pas le permis de conduire et ne disposant pas forcément d'un véhicule ;

- Pour les catégories « scolaires » et « inactifs », le taux d'abonnement aux TC est équivalent aux valeurs relevées sur le département et l'agglomération d'Annemasse. Par contre, la part d'actifs abonnés est bien supérieure à la moyenne départementale (7,5 %), mais inférieure à ce qui est relevé sur l'agglomération d'Annemasse (14 %).

## 2. LA MOBILITÉ DES HABITANTS

### 2.1. Nombre moyen de déplacements par personne (5ans et +) par jour



Les résidents de Thonon Agglomération effectuent en moyenne 4,2 déplacements par jour, cette valeur étant proche de la mobilité moyenne des résidents du département (4,1), mais supérieure à celle relevée sur l'agglomération d'Annemasse (3,8).

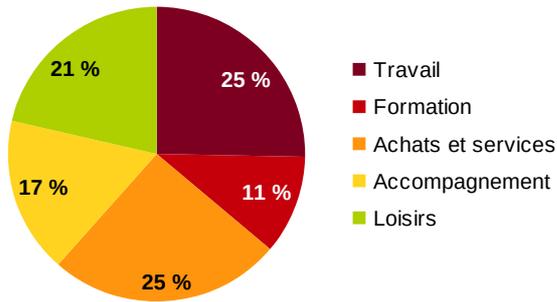
Cette valeur moyenne est représentative de la mobilité des

résidents sur les différents secteurs enquêtés sauf pour le secteur « Collines du Léman, Anthy/Léman et Margencel » pour lequel le nombre moyen de déplacements est supérieur (+0,4 points). Ce constat peut s'expliquer par la typologie de territoire avec peu de services et de commerces à proximité et une population de jeunes actifs qui s'installent dans ces communes. Le cumul de ces deux caractéristiques provoque une forte mobilité des résidents au quotidien.

Au total, un jour moyen de semaine, le territoire génère 328 000 déplacements tous motifs confondus, dont 88 % sont réalisés par les résidents de Thonon Agglomération.

## 2.2. Motifs et modes de déplacement

Répartition des déplacements des résidents par motif à destination

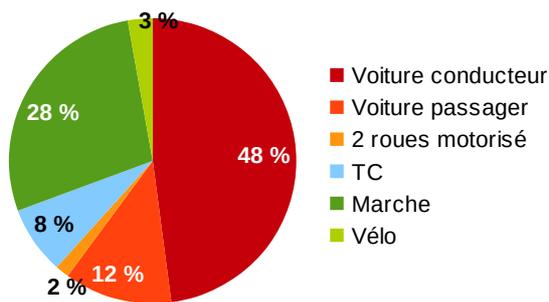


Source : EDGT Haute-Savoie 2015-2017

et du soir avec un impact sur les conditions de circulation. Ces déplacements réalisés quotidiennement déterminent généralement le mode utilisé pour l'ensemble des déplacements de la journée.

- La répartition des motifs à destination est équivalente à celle relevée au niveau départemental et de l'agglomération d'Annemasse ;
- 25 % des déplacements des résidents de l'agglomération sont réalisés à destination du travail ;
- Les déplacements pour les motifs « travail » et « formation », considérés comme « obligés », ne représentent que 36 % des déplacements des résidents. Ces déplacements sont cependant particulièrement déterminants, car ils sont concentrés sur les périodes de pointe du matin

Répartition modale des déplacements Thonon Agglomération



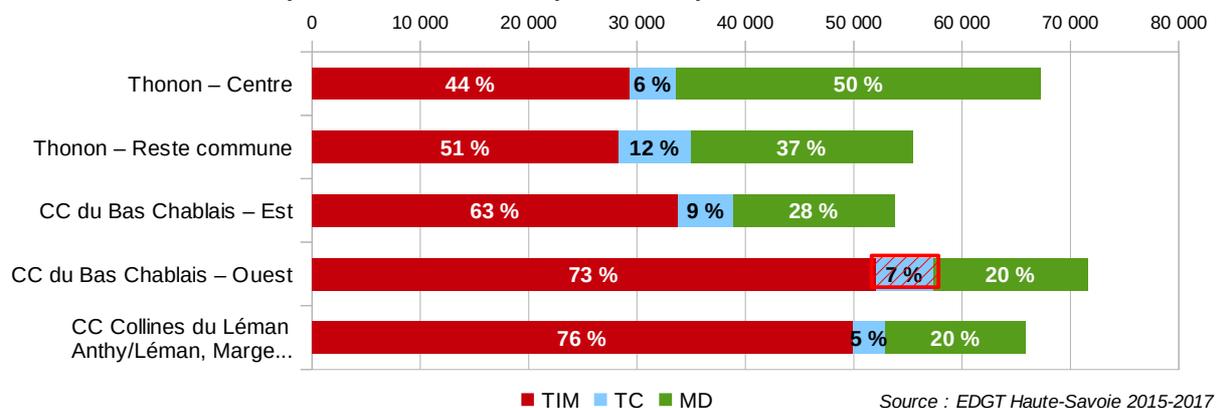
Source : EDGT Haute-Savoie 2015-2017

- L'usage prépondérant (62 %) des transports individuels motorisés (TIM – voiture et 2-roues) par les résidents de l'agglomération de Thonon est légèrement inférieur au niveau départemental (- 4 points) et similaire à l'agglomération d'Annemasse ;

- Les transports en commun représentent 8 % de part modale (+ 2 pts par rapport à la Haute-Savoie) et une part équivalente à l'agglomération d'Annemasse. Cette part des TC doit être plus élevée suite à la mise en service du Léman Express fin 2019, d'autant plus que les déplacements en lien avec le canton de Genève représentait déjà lors de l'enquête plus d'1/3 des déplacements d'échange en TC ;

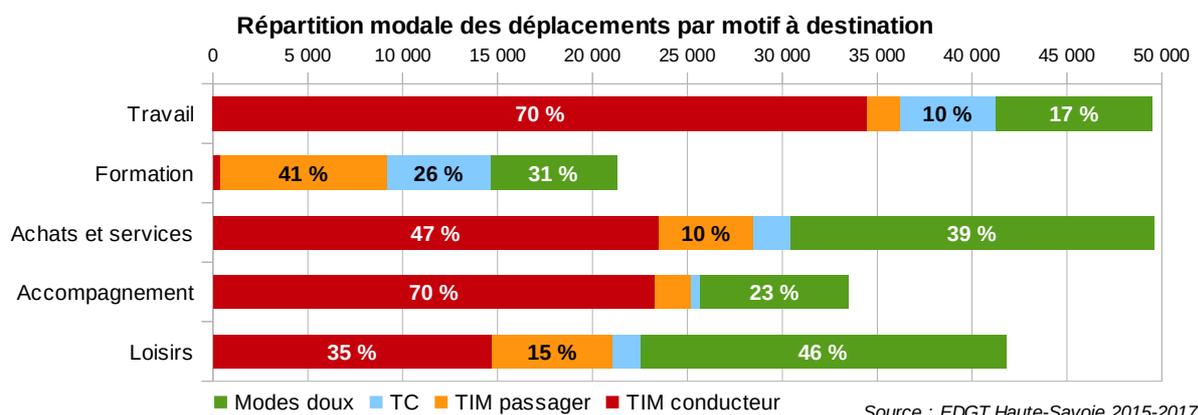
- Les 31 % de déplacements en modes doux concernent majoritairement la marche, avec seulement 3 % de part de vélo (dont 90 % sur le centre de la commune de Thonon).

Répartition modale des déplacements par secteur de résidence



Source : EDGT Haute-Savoie 2015-2017

- Une forte disparité est constatée sur l'usage des transports individuels motorisés entre la commune de Thonon (moins d'1 déplacement sur 2) et le reste de l'agglomération (plus de 7 déplacements sur 10) ;
- Les TC (part variable de 5 à 12 %) sont plus utilisés par les résidents du secteur est de la commune de Thonon et des secteurs desservis par les deux principaux axes de transports que sont la ligne T71 sur la RD1005 et le Léman Express. **La faible part des TC sur le secteur de la CC Bas Chablais – ouest pose question, car ce n'est pas cohérent avec le taux d'abonnement TC des ménages calculé ci-dessus et le fonctionnement du territoire avec une part importante de déplacements en direction de la Suisse, dont la part TC est élevée ;**
- Comme pour les autres territoires du département, c'est dans le centre urbain de Thonon que l'on relève la plus forte part des modes doux (50 % dont 12 % en vélo).



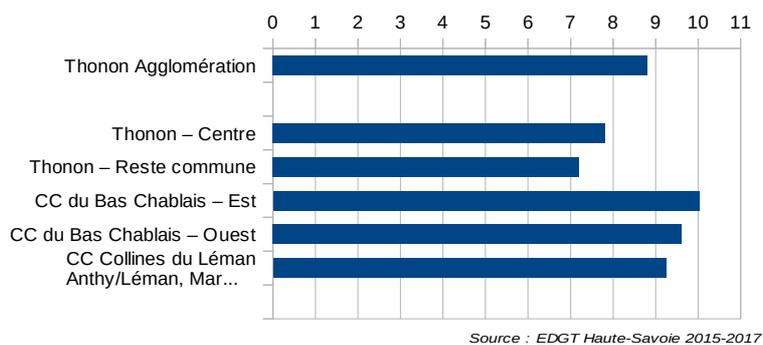
- La part d'usage des TIM est la plus élevée pour les motifs « travail » et « accompagnement » avec 3 déplacements sur 4 effectués par ces modes ;
- Pour le motif « travail » la répartition modale est similaire à celle relevée sur le territoire de l'agglomération d'Annemasse. Elle est inférieure à celle du département avec une part des TIM de –5 points au profit des TC ;
- Les parts modales diffèrent par contre de celles de l'agglomération d'Annemasse pour les deux motifs suivants :
  - « formation » : la part des modes doux est moindre pour les résidents de l'agglomération de Thonon (– 13 points) au profit des TC (+4 points) et des TIM (+9 points) ;
  - « achats et services » : contrairement au motif « formation », la part des modes doux est supérieure (+9 points) pour les résidents de l'agglomération de Thonon (TIM : – 10 points et TC : +1 point).

Cette forte part des modes doux démontre un équipement commercial et de services important sur la commune de Thonon qui représente à elle seule près de la moitié des déplacements internes à l'agglomération pour le motif à destination « achats et services », et deux tiers des déplacements en modes doux pour ce même motif.

### 2.3. Longueur des déplacements

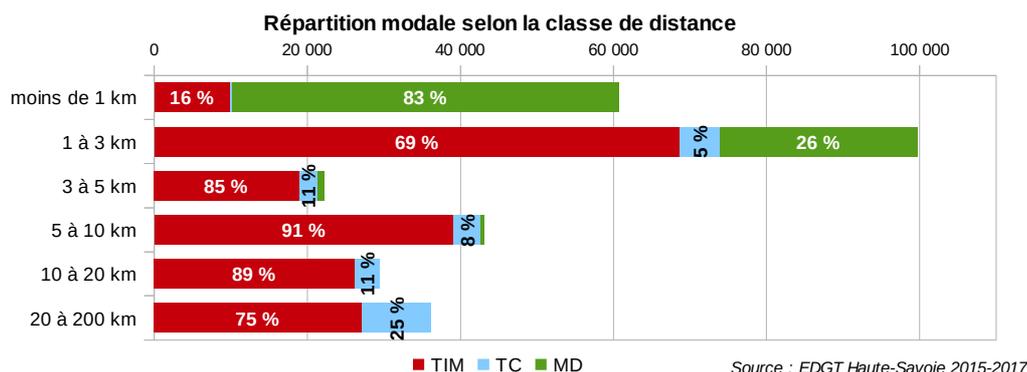
*nota* : Les déplacements en lien avec une promenade ou une tournée professionnelle, ainsi que les déplacements de plus de 200 km, ne sont pas intégrés aux analyses sur les distances.

- Longueur moyenne des déplacements



- Avec une distance moyenne de 8,8 km, les déplacements des résidents de l'agglomération de Thonon sont plus longs que ceux des résidents de Haute-Savoie et de l'agglomération d'Annemasse avec respectivement +0,5 km et +2,3 km ;
- La distance moyenne varie de 7,5 km sur la commune de Thonon à 9,6 km sur le reste de l'agglomération.

- Longueurs et modes de déplacements



- 21 % des déplacements font moins de 1 km :
  - la marche est majoritaire (83 %), valeur supérieure à celles relevées sur le département et l'agglomération d'Annemasse (~75 %) ;
  - l'usage des TIM pour ces déplacements très courts peut s'expliquer par des déplacements compris dans des boucles de déplacement longues ;
- 42 % des déplacements font entre 1 et 5 km :
  - un usage des TIM beaucoup plus marqué dès la classe de distance « 1 à 3 km », et qui s'accroît pour les déplacements compris entre « 3 et 5 km » ;
  - le vélo, proposant une alternative performante sur ces classes de distance, ne représente cependant que 5 % de part modale pour les déplacements compris entre 1 et 5 km ;

Ainsi, au total, plus de 6 déplacements sur 10 font moins de 5 km, valeur équivalente au niveau départemental mais qui est légèrement inférieure à l'agglomération d'Annemasse (7 déplacements sur 10). Le potentiel des modes doux est important sur ces classes de distance ;

- 25 % des déplacements font entre 5 et 20 km : cette proportion est équivalente aux territoires de comparaison. La répartition modale est équivalente au niveau départemental, mais la part des TC pour ces classes de distance sur l'agglomération d'Annemasse est plus importante (+7 points) ;
- 12 % des déplacements font entre 20 et 200 km :
  - une part de déplacements équivalente à celle de la Haute-Savoie, mais supérieure à l'agglomération d'Annemasse (+5 points) ;
  - une part deux fois plus importante des TC, par rapport aux territoires de comparaison, pour les déplacements compris entre 20 et 200 km, très majoritairement en lien avec la Suisse (87 % des déplacements TC en échange pour cette classe de distance).

### 3. DYNAMIQUE TERRITORIALE

#### 3.1. Nombre de déplacements

Flux de déplacements en lien avec le TERRITOIRE	Nb de déplacements	% dept territoire	% dept résidents
Internes	246 000	75 %	96 %
échange	82 000	25 %	65 %

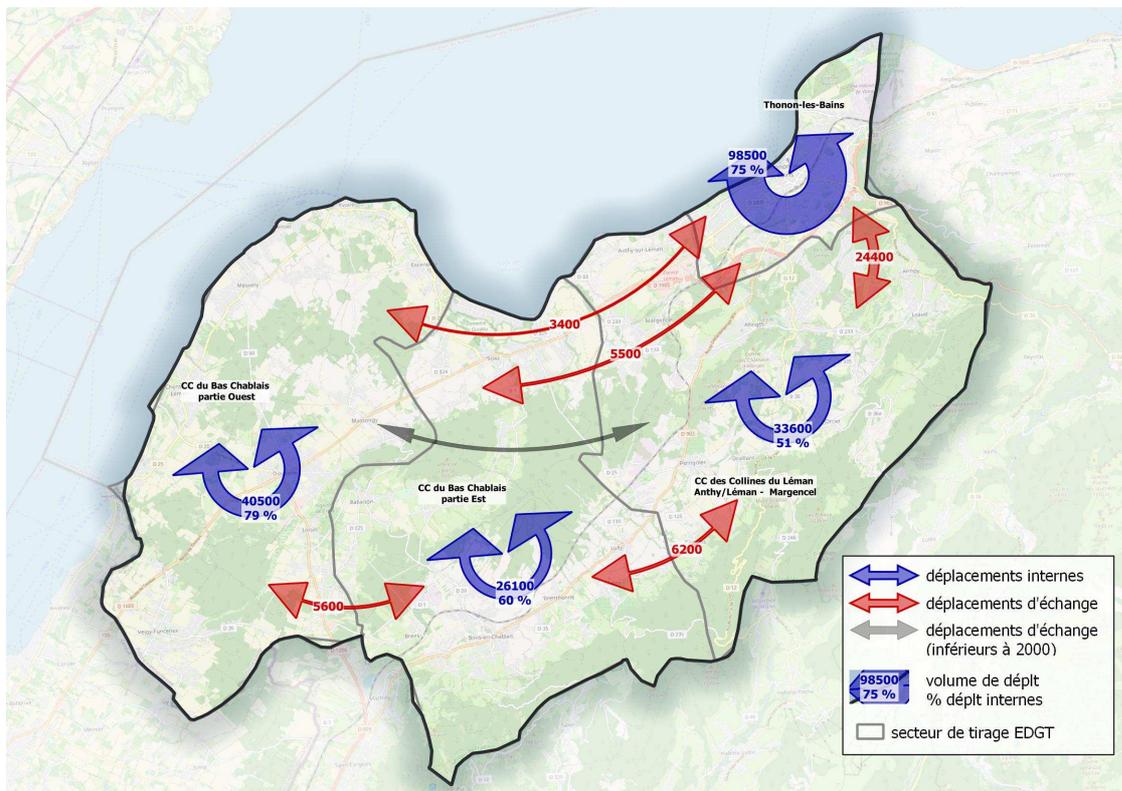
Le territoire de Thonon Agglomération génère 328 000 déplacements par jour tous motifs confondus, 75 % sont réalisés en interne et 25 % en échange. Les déplacements des résidents du territoire représentent la quasi-totalité des déplacements internes au territoire (96 %) et une part non-négligeable des déplacements en échange (65 %).

Flux de déplacements en lien avec le TERRITOIRE <b>Hors retour au domicile</b>	Nb de déplacements	% dept résidents
entrants	19 000	24 %
sortants	30 000	89 %

En excluant les déplacements ayant pour motif le « retour à domicile », le territoire génère 198 400 déplacements qui se répartissent dans les mêmes proportions que les déplacements « tous motifs ».

Pour les déplacements d'échange, il existe cependant une disparité entre les déplacements entrants et sortants, avec respectivement 24 % et 89 % de déplacements réalisés par les résidents du territoire.

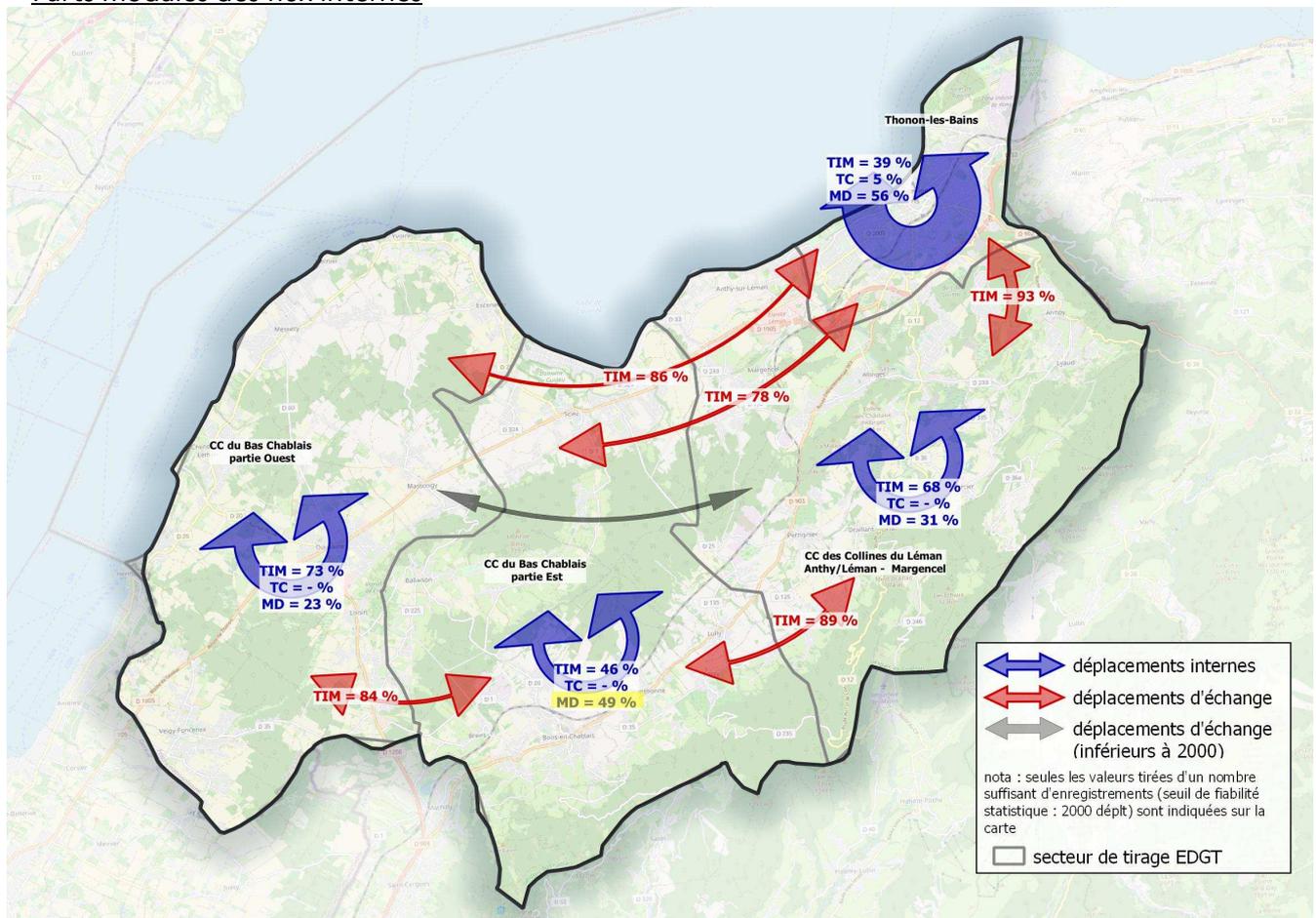
#### 3.2. Flux internes à Thonon Agglomération



- Sur les 246 000 déplacements réalisés à l'intérieur du périmètre de l'agglomération de Thonon, plus d'1 déplacement sur 2 est réalisé sur la commune de Thonon ou en lien avec celle-ci ;
- Il existe un lien fort entre la commune de Thonon et les communes du secteur « collines du Léman », les flux entre ces deux secteurs représentant 3/4 de leurs déplacements en échange à l'intérieur de l'agglomération ;

- La part des déplacements internes aux différents secteurs par rapport à la totalité des déplacements générés par ceux-ci varie de 51 % pour les Collines du Léman à 79 % pour la partie ouest de l'agglomération, démontrant une dépendance variable des différents secteurs vis-à-vis des secteurs voisins pour les déplacements du quotidien au sein de l'agglomération ;

• Parts modales des flux internes



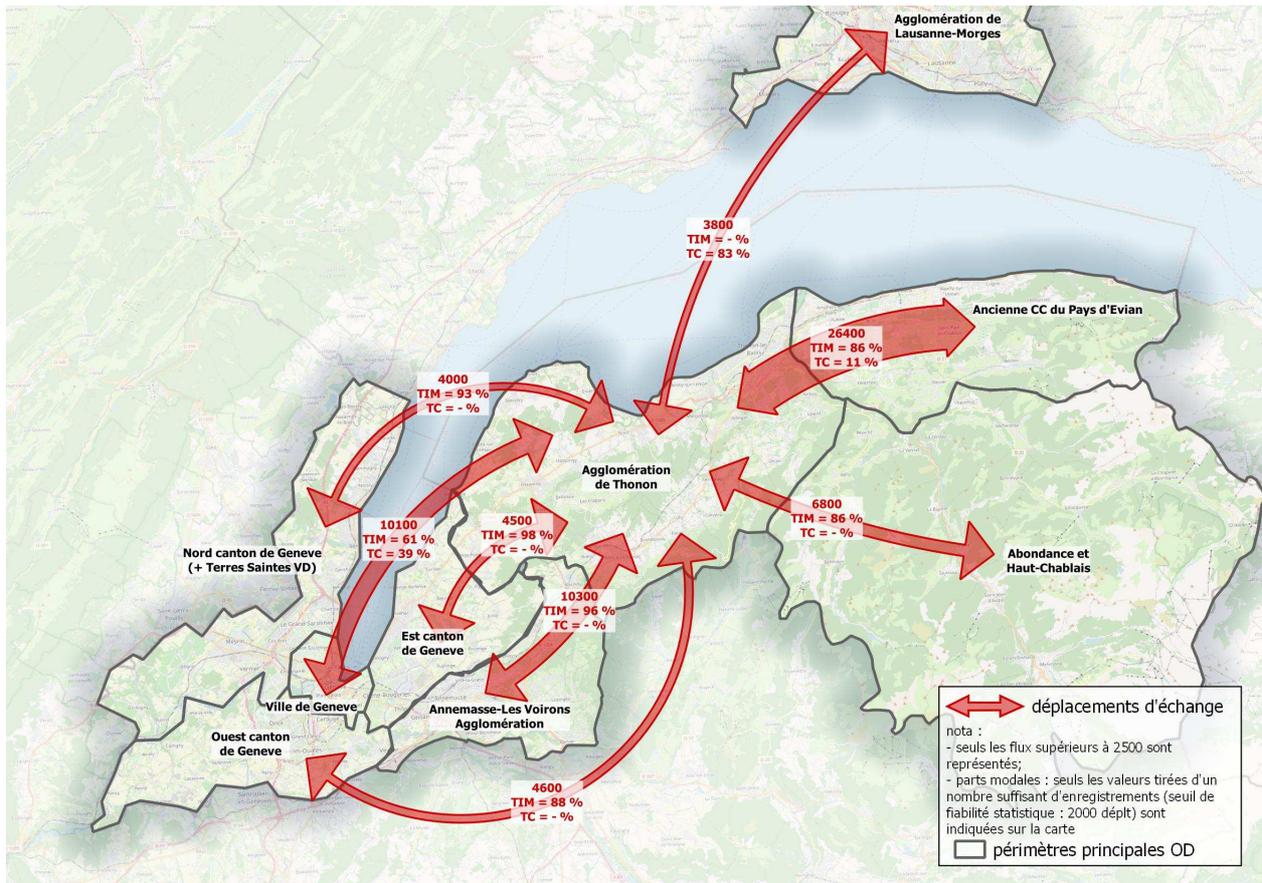
Flux internes dans les secteurs de tirage

- 1 déplacement sur 2 est réalisé en marchant sur la commune de Thonon. Sur les autres territoires, cette part est bien plus faible avec une part des TIM de 70 %. **Le secteur CC du Bas Chablais pose question par rapport à Thonon qui a un caractère beaucoup plus urbain, une valeur similaire aux autres territoires semblerait plus « intuitif » ;**
- Seule la commune de Thonon regroupe suffisamment de déplacements en TC pour que l'on puisse en tirer une part modale statistiquement fiable estimée à 5 %.

Flux d'échange entre les secteurs de tirage

Les TIM représentent logiquement le mode majoritaire avec 88 % de part modale, les transports en commun représentent quant à eux 10 % des déplacements. Cette part des TIM varie de 78 %, entre le secteur CC Bas Chablais (est) et la commune de Thonon, à 93 % entre le secteur des Collines du Léman et la commune de Thonon.

### 3.3. Flux d'échange de Thonon Agglomération en lien avec les autres territoires



Sur les 82 000 déplacements en échange avec le territoire de Thonon Agglomération, près d'1/3 sont en lien avec le périmètre de l'ancienne CC du Pays d'Évian. La majorité des échanges (75 %) avec ce périmètre se fait avec les communes proches regroupées dans le secteur de tirage 'Évian-Publier-Neuvecelle-Marin'.

Le reste des déplacements en échange s'opère principalement avec le canton de Genève (28 %), l'agglomération d'Annemasse (12 %), le secteur vallée d'Abondance/Haut-Chablais (8 %) et le canton de Vaud (7 % – principalement l'agglomération de Lausanne-Morges).

Pour les déplacements en échange, les TIM sont principalement utilisés avec un peu plus de 8 déplacements sur 10. Le reste des déplacements est réalisé en TC avec une part non-négligeable de 16 % ou en modes doux pour la faible part de déplacements effectués en lien avec les territoires limitrophes. Cette part importante d'usage des TC pour les déplacements d'échange s'explique principalement par leur forte utilisation pour les déplacements d'échange avec la ville de Genève et l'Agglomération de Lausanne-Morges, qui représentent plus de la moitié des déplacements en TC. A contrario la part des TIM est particulièrement forte (et donc l'usage des TC faible), pour les déplacements en lien avec le nord et l'est du canton, ainsi qu'avec l'agglomération d'Annemasse.

## 4. DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DU TERRITOIRE

Les déplacements domicile-travail sont des déplacements structurants qui impactent tous les autres déplacements de la journée. Ils sont réalisés principalement en voiture et à l'heure de pointe du matin (entre 7 h et 9 h) ce qui peut largement influencer le trafic et le niveau de congestion.

### nota :

→ Les valeurs présentées ci-dessous ont été recalculées à partir des enquêtes domicile-travail de l'INSEE de 2007, 2012 et 2017. L'éloignement entre certaines communes de résidence et de travail nous a amené à reconsidérer le nombre d'actifs entrant et sortant des communes de l'agglomération de Thonon.

Ainsi les actifs travaillant dans une commune de l'agglomération de Thonon et ayant un département de résidence trop éloigné ont été considérés comme des « résidents » de la commune concernée. Concernant les résidents de l'agglomération de Thonon travaillant trop loin, ils n'ont pas été considérés comme des résidents de la commune concernée. Les flux depuis/vers les communes hors Haute-Savoie et hors départements limitrophes (Ain, Savoie, cantons de Genève, Vaud et Valais) sont ainsi considérés comme des déplacements trop lointains.

Ces corrections ont ainsi une incidence sur le nombre global d'actifs et d'emplois au sein de l'agglomération de Thonon qui diffèrent donc légèrement des données fournies par l'INSEE.

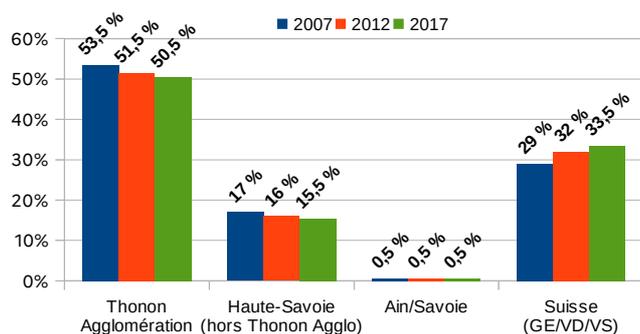
### 4.1. Evolution population – emplois

	Population	Population active ayant un emploi	Nombre d'emplois	Ratio emplois / actifs
2007	74 405	33 940	23 865	<b>0,70</b>
2012	82 640	37 428	25 474	<b>0,68</b>
2017	87 305	38 925	26 357	<b>0,68</b>
Evo° moy. Annuelle (2007 – 2012)	2,1%	2,0%	1,3%	-
Evo° moy. Annuelle (2012 – 2017)	1,1%	0,8%	0,7%	-

Sources : Insee RP 2007, RP2012 et RP2017 – exploitation complémentaire lieu de résidence et lieu de travail

- La population sur l'agglomération de Thonon a connu une forte croissance entre 2007 et 2012 (+2,1 %/an), avant une diminution significative de celle-ci sur la période 2012-2017 (+1,1 %/an). A titre de comparaison les taux de croissance au niveau du département sur ces deux périodes sont respectivement de +1,4 %/an et +1,3 %/an.
- Les taux de croissance des actifs et des emplois sur le territoire ont connu une évolution similaire avec une forte diminution en seconde période.
- Le ratio emplois/actifs de 0,68 en 2017 démontre la dépendance de l'agglomération vis-à-vis des territoires voisins pour l'emploi de ses actifs.

### 4.2. Lieu de travail des actifs résidant dans le territoire :

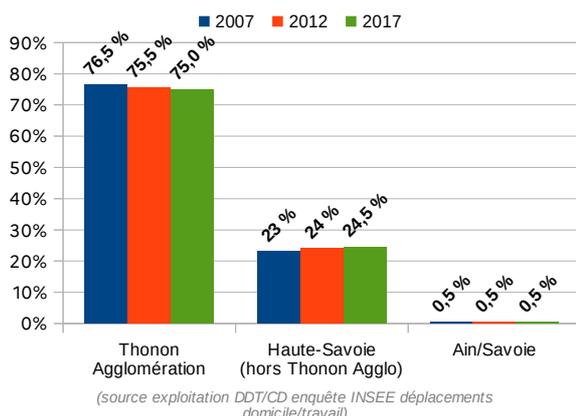


(source exploitation DDT/CD enquête INSEE déplacements domicile/travail)

- En 2017, la moitié des actifs de l'agglomération de Thonon travaille au sein de l'agglomération. Depuis 2007, cette part a cependant tendance à s'amenuiser (-3 points), au même titre que celle des actifs travaillant dans le reste de la Haute-Savoie (15,5 % en 2017, -1,5 points) au profit des actifs travaillant en Suisse (+4,5 points) ;

- Les cantons de Genève, de Vaud et du Valais sont le second territoire pourvoyeur d'emplois pour les actifs avec 1/3 des déplacements domicile-travail en 2017, avec une majorité des déplacements domicile-travail en direction du canton de Genève (80 %).

### 4.3. Lieu de résidence des actifs travaillant dans le territoire



- En 2017, 3/4 des emplois sur l'agglomération de Thonon sont occupés par des actifs résidant dans l'agglomération, démontrant une certaine autonomie du territoire pour occuper ses actifs ;
- Les emplois restants sont occupés par des actifs résidant dans le reste du département, dont près de 60 % provenant de la CCPEVA ;
- La part d'actifs résidant sur le territoire a eu tendance à diminuer de 2007 à 2017, au profit des actifs résidant sur le reste du département. Ce constat peut être un

corollaire de l'augmentation de l'attractivité de la Suisse et de la nécessité d'employer des actifs résidant plus loin pour occuper les emplois présents sur l'agglomération.

### 4.4. Autonomie des communes du territoire

*nota* : Cet indicateur est extrait de l'étude CERTU « Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations » - juin 2004).

L'autonomie d'une commune vis-à-vis des déplacements domicile-travail (D/T) peut s'observer à partir des deux ratios suivants :

- la proportion d'actifs de la commune qui travaillent dans cette même commune → taux d'actifs sur place ;
- et la proportion d'emplois de la commune occupés par des actifs de cette même commune → taux d'emplois sur place.

Ces deux ratios sont croisés dans cette analyse de façon à synthétiser l'autonomie des communes au regard de l'ensemble des déplacements liés au travail.

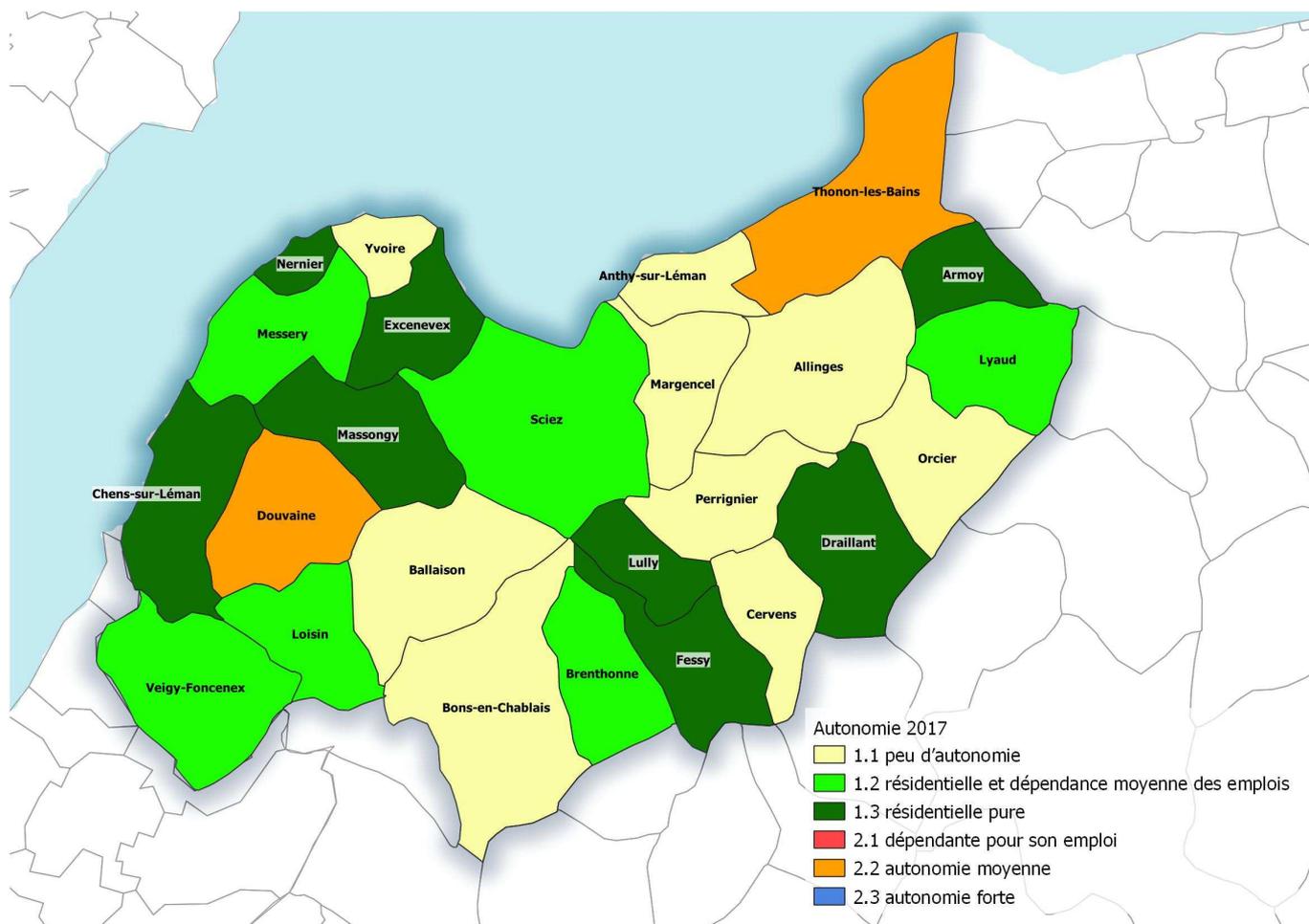
Taux d'actifs sur place (PACTP99)	Taux d'emploi sur place (PEMPP99)		
	[ 0 % - 40 % ]	] 40 % - 60 % ]	] 60 % - 100 % ]
[ 0 % - 25 % ]	1.1 Forte dépendance des actifs et des emplois ( <i>peu d'autonomie</i> )	1.2 Forte dépendance des actifs, dépendance moyenne des emplois ( <i>résidentielle et dépendance moyenne des emplois</i> )	1.3 Forte dépendance des actifs, faible dépendance des emplois ( <i>résidentielle pure</i> )
] 25 % - 100 % ]	2.1 Dépendance moyenne ou faible des actifs, forte dépendance des emplois ( <i>dépendante pour son emploi</i> )	2.2 Dépendance moyenne ou faible des actifs, dépendance moyenne des emplois ( <i>autonomie moyenne</i> )	2.3 Dépendance moyenne ou faible des actifs, faible dépendance des emplois ( <i>autonomie forte</i> )

Cet indicateur permet de caractériser le territoire de l'agglomération en fonction de la plus ou moins grande propension de ses communes à générer soit des flux D/T internes aux communes, soit des flux « externes », entrées ou sorties d'actifs. Il constitue un cadre assez général pour l'analyse de la mobilité locale.

La faiblesse du premier ratio génère des sorties d'actifs de la commune, tandis que la faiblesse du second génère des entrées. Dans ces deux cas, la mobilité locale est relativement importante. A contrario, si les deux taux sont conjointement élevés, la commune apparaît plutôt « autonome » et la mobilité liée au travail reste faible.

Globalement, cet indicateur apporte des éléments de réponse au lien entre la structure des déplacements et le fonctionnement du territoire. Il peut également refléter la mixité de ses fonctions, condition favorable à la réduction de la mobilité locale.

L'évolution de l'autonomie des communes entre 2007 et 2017 constitue un complément intéressant pour l'observation de la périurbanisation ou de l'étalement urbain. Elle montre également l'évolution des comportements, en particulier une tendance de plus en plus marquée à la dissociation entre le lieu de résidence et le lieu de travail.



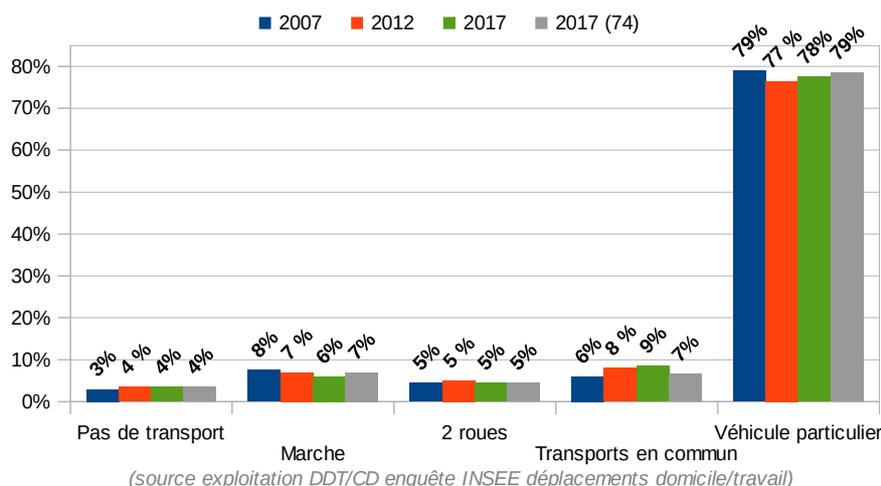
En 2017, un nombre important de communes de l'agglomération sont considérées comme fortement dépendantes des autres communes tant pour leurs actifs que pour leurs emplois. Un second groupe de communes a une tendance résidentielle avec une dépendance plus ou moins importante pour occuper les emplois présents sur la commune.

Deux communes sont considérées comme ayant une autonomie moyenne (Thonon et Douvaine) :

- La commune de Thonon est moyennement autonome avec des taux d'actifs et d'emplois sur place de l'ordre de 50 %;
- La commune de Douvaine est également classée en commune « moyennement autonome » avec des taux d'actifs (27 %) et d'emplois (41 %) sur place tout juste supérieurs aux seuils qui sont respectivement de 25 % et 40 % (seuils en dessous desquels elle serait considérée comme commune « peu autonome »).

La tendance entre 2007 et 2017 est une tendance à la résidentialisation pour une partie des communes du territoire, en particulier sur la partie ouest de l'agglomération.

## 4.5. Modes de déplacements des actifs



- Les actifs de l'agglomération de Thonon utilisent principalement les TIM pour se rendre au travail (8 déplacements sur 10), cette valeur étant similaire au niveau départemental. Cette part des TIM a connu une très légère diminution depuis 2007 (-1 point) ;
- Le recours à la marche a quant à lui diminué entre 2007 et 2017 (-2 points) avec une part de 6 %, légèrement inférieure à la valeur relevée sur le département (-1 point) ;
- À l'inverse, l'usage des TC a eu tendance à augmenter (+3 points) depuis 2007 avec une part de 9 % en 2017, supérieure de 2 points par rapport au département ;
- L'usage du vélo ne représente quant à lui qu'une part de 2 % des déplacements domicile-travail des résidents en 2017.

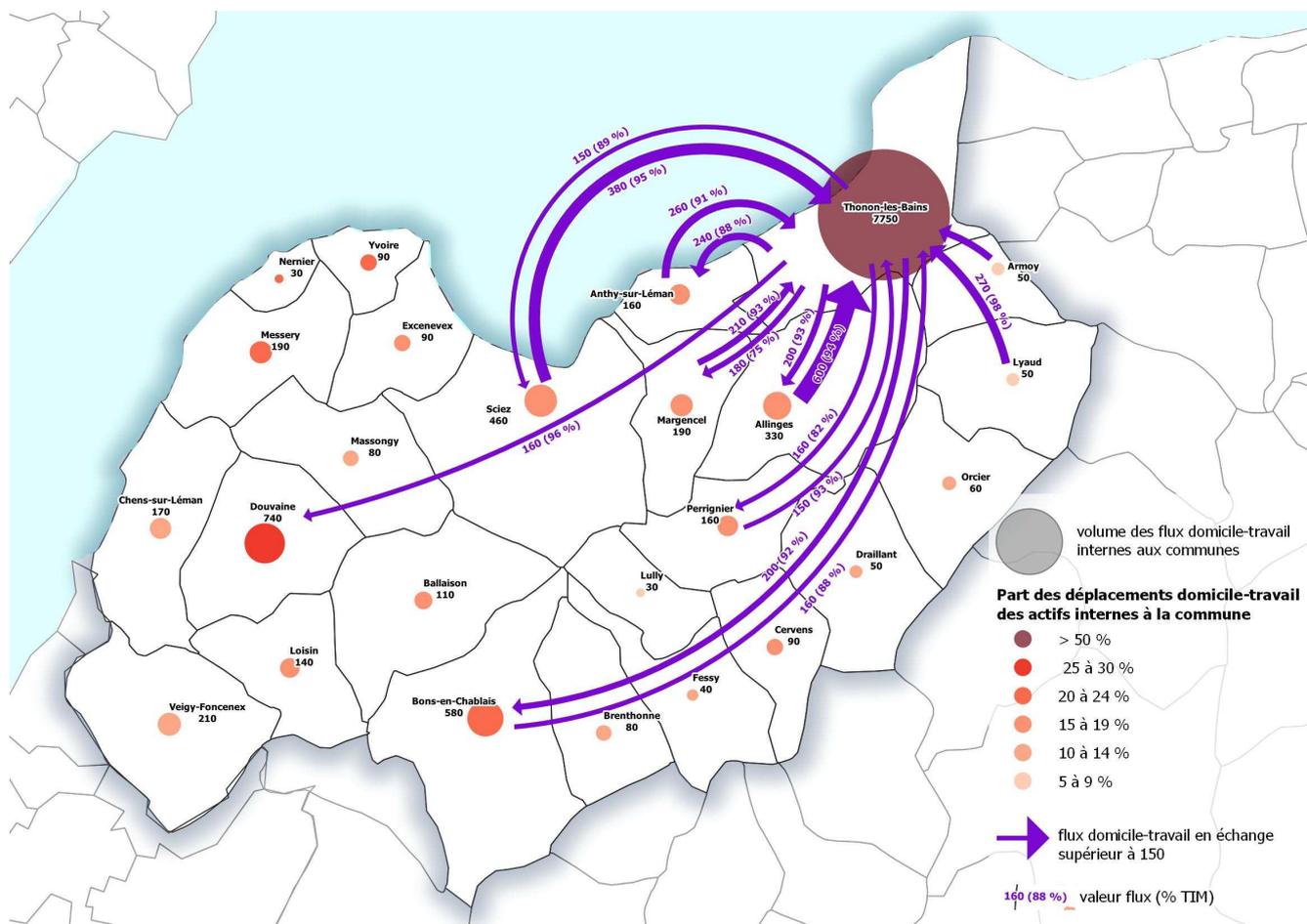
La répartition modale pour les déplacements domicile-travail des résidents diffère cependant de celle rencontrée sur l'agglomération d'Annemasse avec une part bien moindre d'usage de la voiture (64 %) au profit principalement des TC (16 %) pour cette dernière.

Cette évolution des parts modales avec une diminution de la marche et une augmentation des TC s'explique par l'augmentation de la part des déplacements en direction de la Suisse, aux dépens des déplacements internes à l'agglomération, et donc une augmentation globale des distances parcourues en direction d'un territoire bien desservi par les TC.

## 4.6. Flux internes à Thonon Agglomération

*nota :*

Les volumes de flux domicile-travail sont uniquement traités dans le sens domicile vers le travail et n'intègrent pas le retour au domicile, contrairement aux valeurs de flux représentées dans la dynamique territoriale tous motifs tirées de l'EDGT. Ceci explique les différences d'ordre de grandeur entre les deux analyses et les représentations cartographiques en résultant.

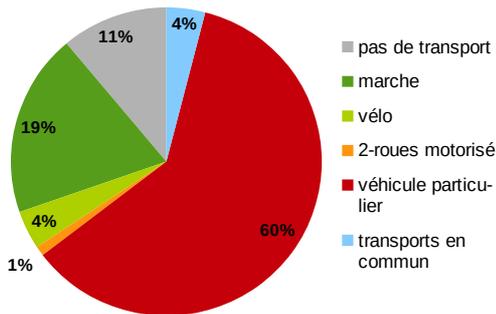


En dehors de Thonon, dont plus de la moitié des actifs travaille sur la commune, toutes les communes de l'agglomération ont une faible part de déplacements domicile-travail internes.

La commune de Thonon représente la principale commune d'origine/destination pour les déplacements domicile-travail internes à l'agglomération, la commune totalisant 57 % des emplois et 37 % des actifs de l'agglomération.

Les principaux flux d'échange sont réalisés avec les communes d'Allinges, de Sciez et d'Anthy-sur-Léman. Si les volumes sont équilibrés avec la commune d'Anthy-sur-Léman, les communes d'Allinges et de Sciez sont plutôt émettrices en direction de Thonon.

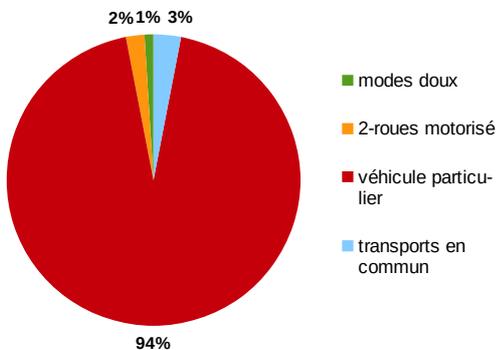
• Usage des modes pour les flux internes



- Pour les déplacements domicile-travail internes aux communes, la voiture reste le mode privilégié par les actifs résidents avec une part de 60 %. L'usage de la voiture est plus faible (~50 %) sur un certain nombre de communes avec une part importante d'actifs ne se déplaçant pas (3 à 5 actifs sur 10) ;
- Les modes doux représentent quant à eux uniquement 23 % de part modale, alors qu'ils sont performants pour ces déplacements courts. Concernant l'usage du vélo, la part est élevée à Thonon et Douvaine (5 % chacune) et à Veigy-Foncenex (9%) ;

- La faible pertinence des TC pour les déplacements intracommunaux explique leur faible usage (4 %).

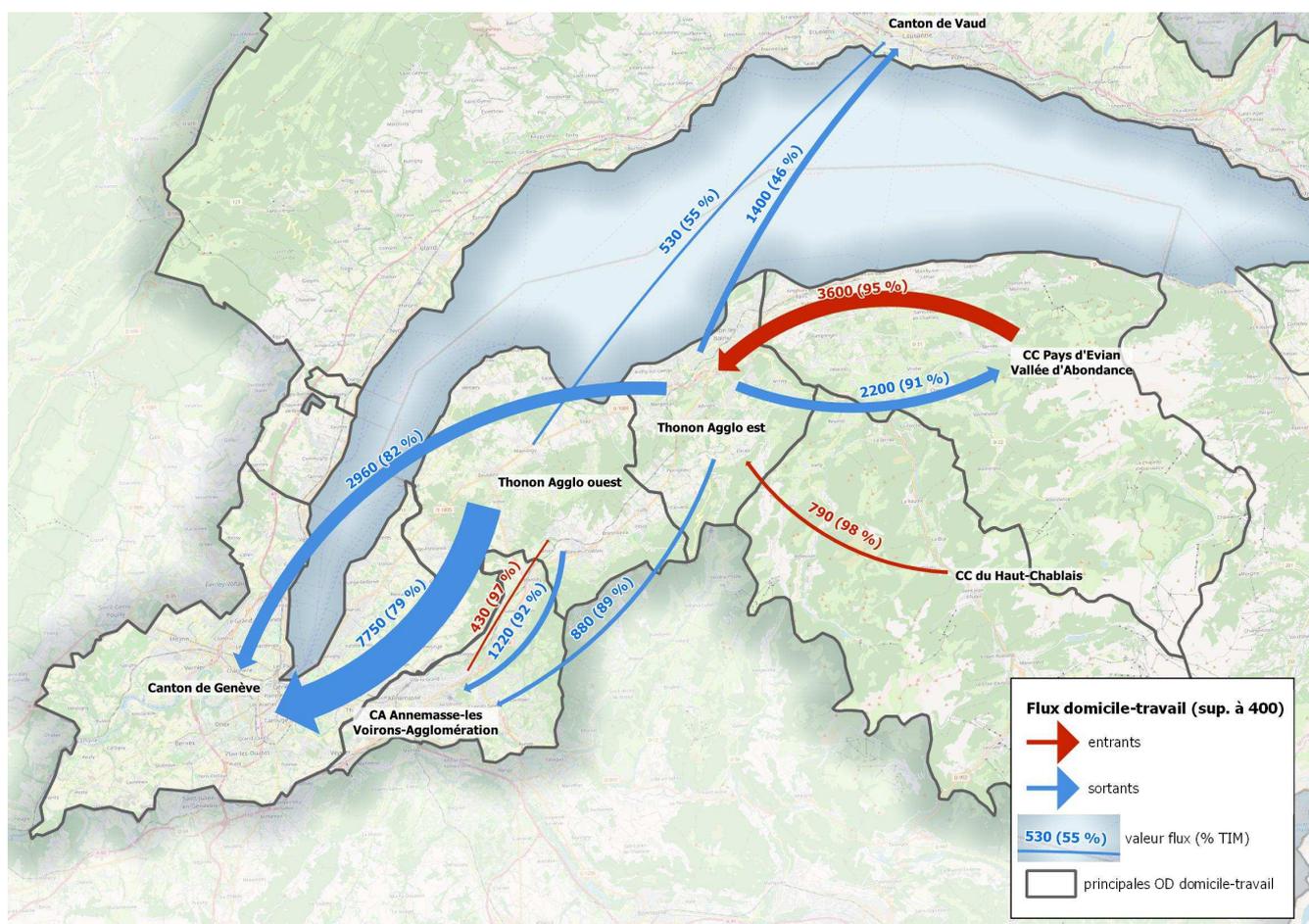
• Usage des modes pour les flux en échange



- L'usage de la voiture est majoritaire pour les flux d'échange au sein de l'agglomération avec une part modale de 94 %;
- Il est à noter une part d'usage de la voiture légèrement plus faible pour les actifs de Thonon (89 %) au profit des TC (7 %). On peut le constater sur la carte ci-dessus pour les flux sortants de la commune de Thonon en direction de certaines communes (Sciez, Anthy/Léman, Perrignier et Margencel), en comparaison du flux entrant provenant de ces mêmes communes. Ceci peut s'expliquer par la moindre motorisation des ménages de la commune centre de l'agglomération.

motorisation des ménages de la commune centre de l'agglomération.

## 4.7. Flux en échange avec Thonon Agglomération



La carte ci-dessus montre le fort déséquilibre entre les flux entrants et sortants de l'agglomération pour le motif travail.

### Flux entrants

La CCPEVA est la principale origine des flux domicile-travail entrants dans l'agglomération (58 %), suivie par la CC Haut-Chablais (12 %) et l'agglomération d'Annemasse (11 %).

Concernant les deux premiers territoires, les actifs travaillent quasi exclusivement dans les communes de l'est de l'agglomération (93 % des flux), alors que pour les actifs provenant de l'agglomération d'Annemasse, la répartition est plus équilibrée avec 60 % (430) vers les communes du Bas Chablais et 40 % (290) vers les communes du secteur de Thonon. Ce constat s'explique par la proximité géographique des secteurs d'origine, mais surtout par le déséquilibre en matière d'emploi entre ces deux secteurs, la partie est de l'agglomération regroupant 82 % des emplois.

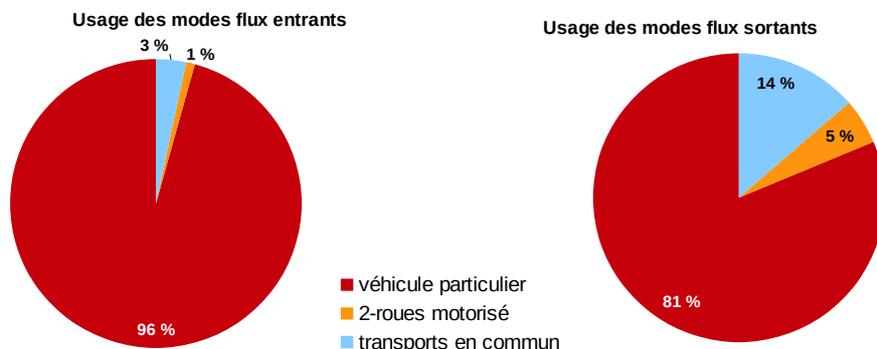
### Flux sortants

Avec près de deux tiers des déplacements en échange sortants, la Suisse représente la principale zone d'emplois à l'extérieur de l'agglomération pour les actifs résidant au sein de celle-ci. Les cantons de Genève et de Vaud représentent respectivement 56 % et 10 % des déplacements domicile-travail sortants de l'agglomération.

Les flux en direction du canton de Genève proviennent principalement des communes de l'ouest de l'agglomération (40 % contre 15 % pour la partie est). À l'inverse, en direction du canton de Vaud, une majorité des déplacements provient des communes de l'est de l'agglomération (7 % contre 3 % pour celles de l'ouest).

La CA Annemasse les Voirons-Agglomération et la CC Pays d'Évian Vallée d'Abondance correspondent quant à elles respectivement à 13 % et 11 % des déplacements sortants. Les flux en direction d'Annemasse et d'Évian représentent à eux seuls respectivement 48 % et 35 % des déplacements vers ces deux intercommunalités.

- Usage des modes pour les flux en échange



Pour les flux entrants, la voiture est le mode majoritaire utilisé par les actifs résidant à l'extérieur de l'agglomération de Thonon (96 %). Concernant la part des TC de 3 %, elle est représentative des flux principaux pour lesquels un nombre minimal d'enregistrement permet d'obtenir une part modale fiable. Les parts modales plus élevées sur certains flux ne sont pas jugées fiables et représentatives.

Concernant les flux sortants, l'usage de la voiture est moindre avec 81 % de part modale. Cette part plus faible s'explique par un recours plus important aux transports en commun et/ou aux 2-roues motorisés en direction de la Suisse :

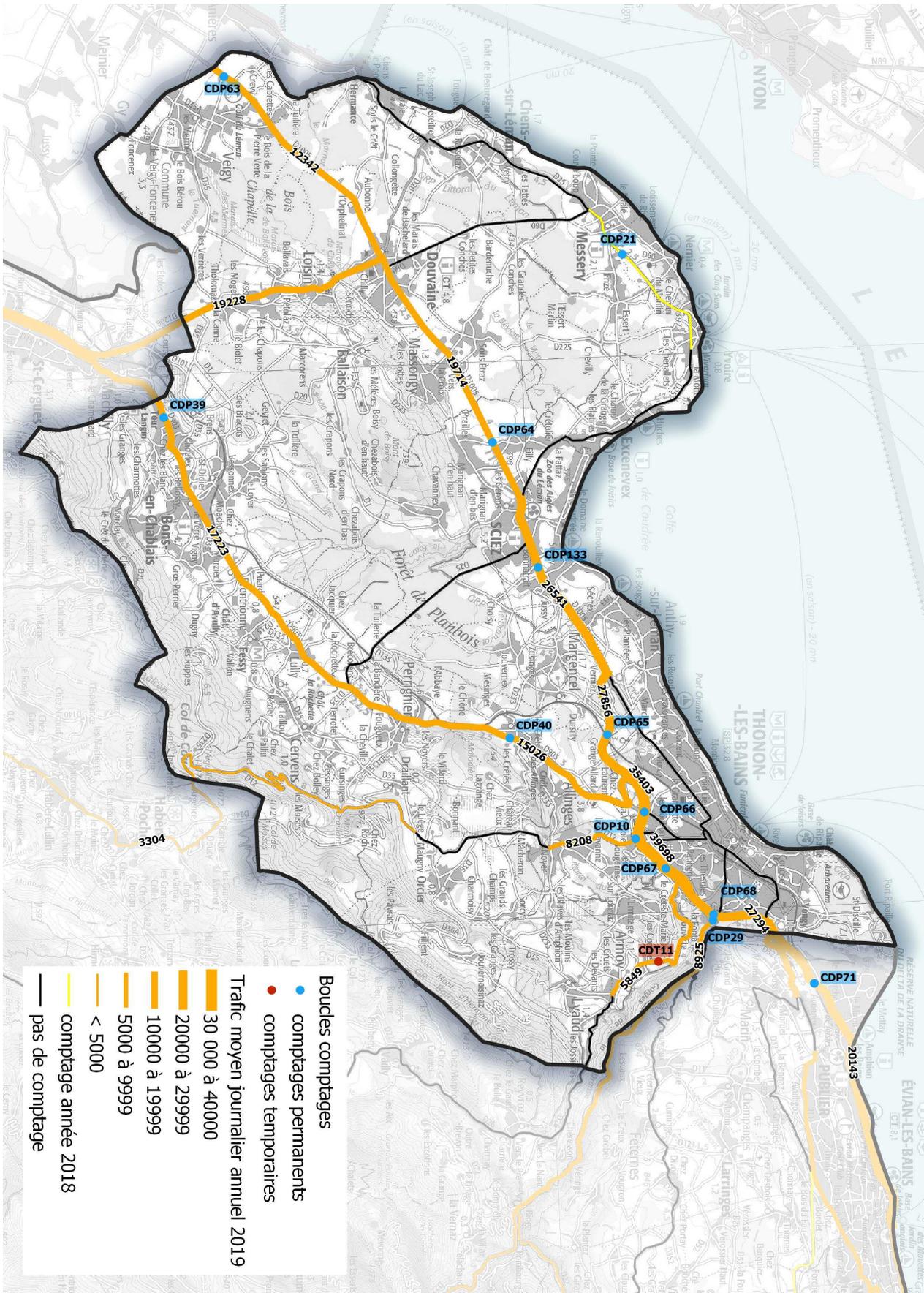
- canton de Genève : 80 % de voiture, 12 % TC et 8 % 2-roues motorisés ;
- canton de Vaud : 48 % de voiture et 49 % TC (52 % pour les communes de l'est de l'agglomération et 40 % pour les communes de l'ouest) ;

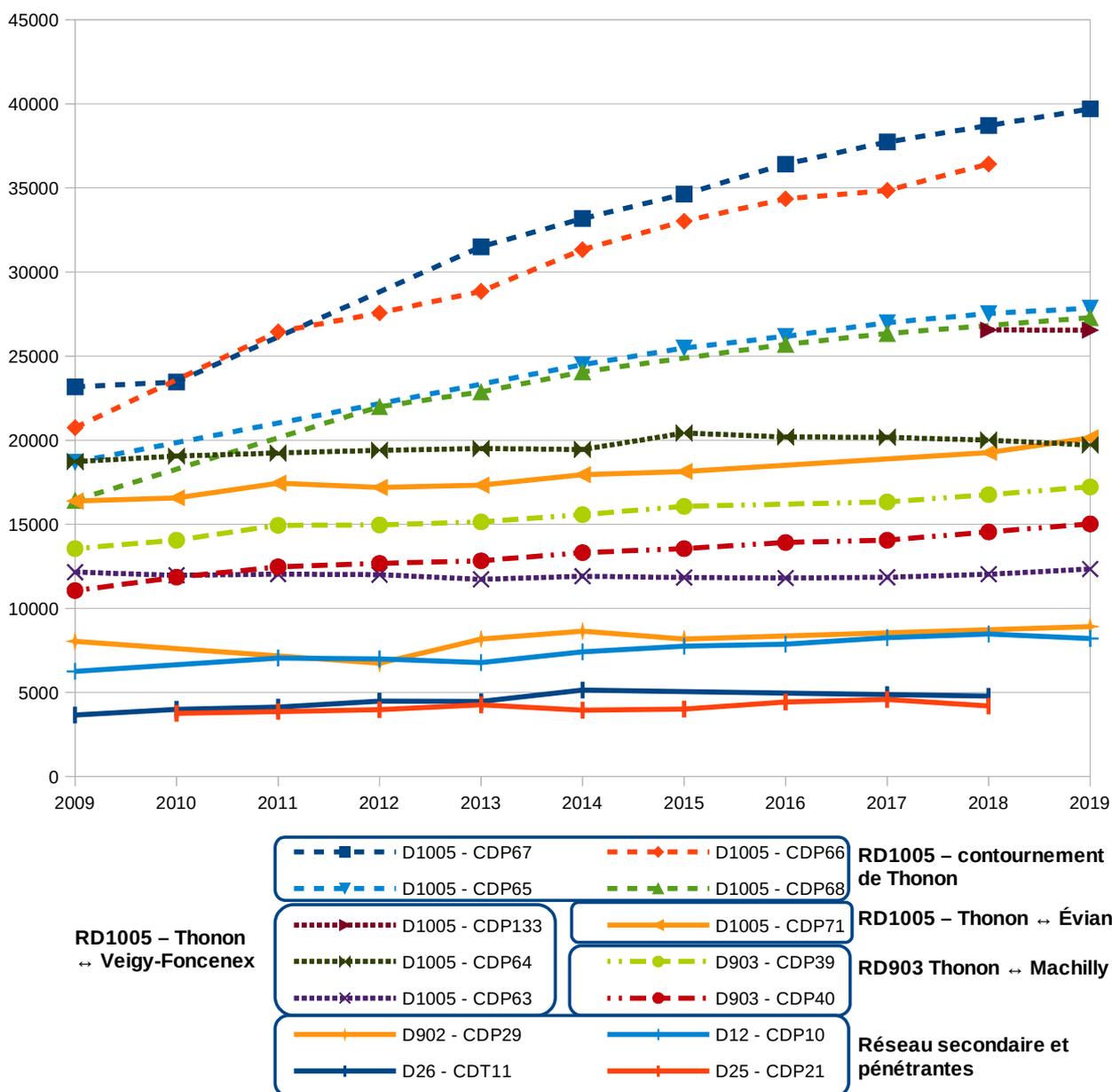
En excluant les déplacements en direction de la Suisse, la répartition modale pour les flux sortants de l'agglomération est plus proche de celle des flux entrants, mais avec une part légèrement plus faible d'usage de la voiture (93 %) au profit des transports en commun (+1 point) et des deux-roues motorisés (+1 point).

Seuls les déplacements à destination de l'agglomération d'Annemasse depuis la partie est de l'agglomération ont une part d'usage de la voiture plus faible (89 %) au profit des TC (11 %).

## 5. TRAFIC ROUTIER ET STATIONNEMENT

### 5.1. Trafic moyen journalier annuel 2019 (TMJA)





Le trafic tous véhicules a connu une augmentation annuelle moyenne de l'ordre de +3,5 % sur la période 2009-2019 à l'échelle de l'agglomération de Thonon. Ce taux de croissance est bien supérieur à celui relevé à l'échelle de la Haute-Savoie (+2 %/an entre 2009 et 2019).

- RD1005

Les plus fortes hausses de trafic ont été relevées sur le contournement de Thonon (RD1005) avec des croissances moyennes annuelles de +4 % à +6,5 % selon les sections. Sur le reste du linéaire de la RD1005, l'évolution de trafic a été plus faible en direction d'Évian avec une croissance moyenne annuelle de +2 % et le trafic a stagné entre Thonon et la frontière à Veigy-Foncenex.

- RD903

La croissance moyenne annuelle sur la RD903 sur les deux tronçons comptés est de +2,7 %/an.

- Réseau secondaire et pénétrantes

Le trafic tous véhicules a connu une croissance plus marquée (+3 %/an) sur les RD12 et RD26 depuis les communes des collines du Léman. Le taux de croissance sur les autres routes du réseau secondaire varie entre 1 et 2 % par an

## 5.2. Stationnement

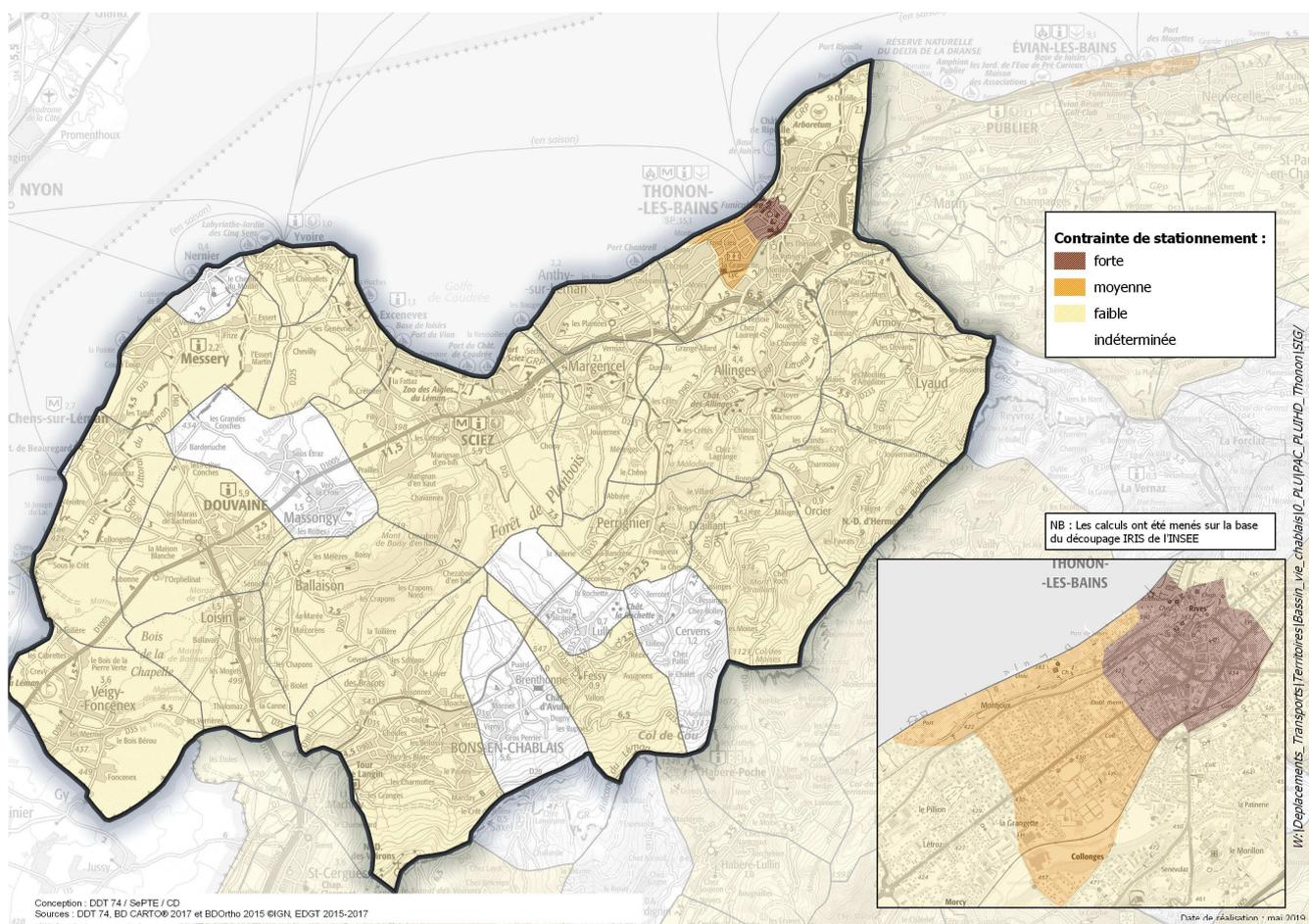
Le stationnement est un levier majeur des politiques de déplacement. En particulier, sur le choix du mode de déplacement qui est largement conditionné par l'offre de stationnement automobile sur le lieu de destination.

- Contrainte de stationnement

L'analyse sur la contrainte de stationnement est tirée de l'exploitation de l'enquête déplacements grand territoire (EDGT) réalisée en 2015-2016 sur le département de la Haute-Savoie en utilisant une méthodologie mise en place par le CERTU (rapport d'étude « Contraintes de stationnement et pratiques modales » – janvier 2009).

Elle permet de caractériser la contrainte de stationnement des différentes zones d'une agglomération donnée selon trois niveaux (faible, moyen, fort) par l'agrégation de six indicateurs extraits des enquêtes ménages déplacements (relatifs notamment au temps de marche entre le stationnement et la destination finale, à la durée de recherche de stationnement, au caractère licite et payant du stationnement et au ressenti des usagers).

L'enquête réalisée sur le département de la Haute-Savoie est une EDGT, pour laquelle les modalités de collectes sont adaptées par rapport à une enquête ménages déplacements, pour couvrir des périmètres d'études plus larges. L'exploitation des données de l'EDGT pour définir la notion de « contrainte de stationnement » sur le territoire de la Haute-Savoie a ainsi pu être réalisée dans des conditions de fiabilité statistique satisfaisantes.



Concernant l'agglomération de Thonon, il n'existe une contrainte de stationnement forte que sur le centre-ville de la commune de Thonon et moyenne sur le secteur Léman-Grangettes à l'ouest du centre-ville. La contrainte de stationnement sur le reste du territoire de l'agglomération est faible. Ce constat est commun à l'ensemble des zones agglomérées du département avec une concentration de la contrainte de stationnement dans les centre-urbains.

Il corrobore les analyses sur la moindre motorisation des ménages sur la commune de Thonon et le plus fort usage des transports en commun pour les résidents de Thonon (stationnement au domicile).

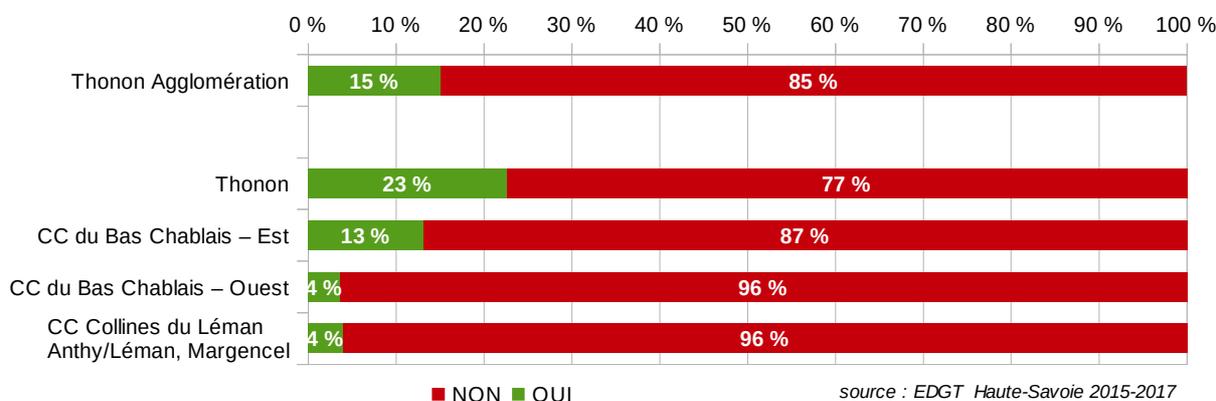
Par contre, cette contrainte de stationnement ne semble pas avoir un impact important sur une diminution de l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail des résidents extérieurs à la commune et travaillant à Thonon avec une part élevée de la voiture (95 %).

La part de la « voiture conducteur » pour les déplacements d'échange à destination des 4 secteurs retenus pour les analyses de la dynamique territoriale de l'EDGT ne démontre pas non plus d'un moindre usage de la voiture en direction de la ville de Thonon avec peu de différence entre ces secteurs, les valeurs variant de 65 à 70 %.

Ce constat peut s'expliquer par le fait que la contrainte sur le stationnement est localisée sur le centre de la commune et qu'un certain nombre de déplacements, tant pour les flux domicile-travail que tous motifs, ont lieu avec les autres secteurs de la commune.

- Perception des difficultés de stationnement au lieu de travail :

**Difficulté de stationnement sur le lieu de travail selon le secteur de destination parmi les automobilistes pendulaires**



Les actifs se rendant en voiture vers leur lieu de travail situé dans la commune de Thonon sont les plus nombreux à considérer qu'il est difficile pour eux de se stationner sur leur lieu de travail (23 %). Le secteur du Bas-Chablais-Est est également concerné par cette contrainte du stationnement au lieu de travail mais dans une moindre mesure (13 %). Les difficultés de stationnement sont quasi inexistantes sur le reste de l'agglomération.

Pour la commune de Thonon, 60 % des pendulaires n'ayant pas de problème de stationnement sur leur lieu de travail ont déclaré disposer d'une place de stationnement réservée.

Concernant les actifs n'utilisant pas leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail situé dans l'agglomération de Thonon, seule la donnée sur la difficulté de stationnement sur la commune de Thonon est disponible. Ainsi, 34 % de ceux-ci ont déclaré qu'ils pourraient avoir des difficultés de stationnement sur leur lieu de travail s'ils utilisaient leur voiture particulière, soit 50 % de plus par rapport aux automobilistes pendulaires.

Les conditions de stationnement sur le lieu de travail sont déterminantes du choix modal, particulièrement dans les ville-centres où il existe des alternatives à la voiture.

## **6. SÉCURISATION DES PASSAGES A NIVEAU**

Le plan d'action présenté par la ministre de la Transition écologique et solidaire le 3 mai 2019 à l'occasion du cinquième comité de suivi de la sécurité ferroviaire pour améliorer la sécurisation des passages à niveau oblige les gestionnaires de voirie et les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire à réaliser un diagnostic pour l'ensemble des passages à niveau (PN), quelle que soit la vitesse de circulation des trains (loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019). Cette démarche doit être renouvelée tous les 5 ans par les gestionnaires routier et ferroviaire. Elle a pour vocation d'identifier les passages à niveau dont la configuration (en général routière) augmente les risques d'accidents.

Le résultat de ces diagnostics permet l'actualisation régulière de la liste des passages à niveau inscrits au programme de sécurisation national et de déterminer les investissements à réaliser en termes de suppression ou d'amélioration de la sécurité des passages à niveau.

Thonon agglomération compte 21 passages à niveau (PN) sur son territoire, répartis sur 8 communes.

Tous les diagnostics sont à jour et les prochains renouvellements prévus en 2024 concernent la commune de Thonon-les-Bains. Les diagnostics des PN nouvellement éligibles conformément au décret n°2021-396 du 6 avril 2021 relatif aux diagnostics de sécurité routière des passages à niveau devant être réalisés avant le 31 mars 2023, ont déjà été réalisés (PN 62a sur la commune de Brenthonne et PN 62B sur la commune de Fessy).

La Direction départementale des territoires de Haute-Savoie dispose des diagnostics de sécurité mais n'a une vision que ponctuelle sur la prise en compte des préconisations et les éventuelles actions de correction issues des diagnostics.

Toutefois, à la lecture des diagnostics de sécurité, certains mettent en avant des problématiques pouvant avoir un enjeu de sécurité, notamment lié à l'augmentation des générateurs de déplacement à proximité des PN concernés (cf. annexe A).

Trois communes sont plus particulièrement concernées :

### **La commune de Bons-en-Chablais :**

- Le PN 58 : Une évolution importante de son environnement est prévisible dans le cas de la réalisation la construction d'un lycée (2200 personnes attendues). Ce PN est également identifié comme étant à difficulté de franchissement pour les véhicules à faible garde au sol. (Arrêté Ministériel du 04 mai 2006 modifié par l'AM du 01/07/2019)
- Le PN 58 : ce PN est concerné par problème de train croiseur : les barrières peuvent se lever et se rabaisser quelques instants plus tard. Il y a un risque de blocage pleine voie d'un véhicule.
- Le PN 59 : Ce PN est concerné par une évolution importante de son environnement avec notamment la construction de 7 maisons individuelles, un projet de construction de 77 logements (permis en attente de signature ?), un projet d'implantation d'un lycée (1800 élèves+400 administratifs attendus), projet d'un nouveau groupe scolaire et le projet d'un Pôle d'échanges multimodal (PEM).

Une réflexion doit également être réalisée concernant un autre itinéraire pour les poids lourds et ainsi que le déplacement de la zone pour englober le PN.

Il serait intéressant de prévoir un nouveau comptage routier pour tenir compte de l'évolution rapide de l'environnement.

### **La commune de Brenthonne :**

- Les PN 61 et 62 sont identifiés comme étant à difficulté de franchissement pour les véhicules à faible garde au sol. (Arrêté Ministériel du 04 mai 2006 modifié par l'AM du 01/07/2019).

### **La commune de Perrignier :**

- Les PN 65 et 66 : ces deux PN doivent être sécurisés dans le cadre du projet de l'autoroute Machilly-Thonon.

### **La commune de Thonon-les-Bains**

- Le PN 73 est identifié comme étant à difficulté de franchissement pour les véhicules à faible garde au sol. (Arrêté Ministériel du 04 mai 2006 modifié par l'AM du 01/07/2019).

- Le PN 79 a connu un accident mortel en 2021.

### L'accidentalité routière au sein de la communauté d'agglomération

La communauté d'agglomération est composée de 25 communes. Entre 2017 et 2021, 173 accidents corporels faisant 25 tués, 210 blessés dont 123 hospitalisés, sont recensés. Cela représente 7 % des accidents corporels du département et 12 % des tués sur la même période.

Accidentalité routière Thonon agglomération	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Dont hospitalisés	
2021	33	4	33	18	
2020	24	3	28	21	
2019	43	9	49	21	
2018	35	2	51	32	
2017	38	7	49	31	
Moyenne 2017-2021	35	5	42	25	
2021/2019	Différence	-10	-5	-16	-3
	Evolution	-23,3%	-55,6%	-32,7%	-14,3%
	Tendance	↘	↘	↘	↘
2021/moyenne 2017-2021	Différence	-2	-1	-9	-7
	Evolution	-4,6%	-20,0%	-21,4%	-26,8%
	Tendance	↘	↘	↘	↘

- **L'accidentalité selon le mode de déplacement**

Les véhicules légers (VL) sont impliqués dans 52 % des accidents corporels et 79 % des accidents mortels.

Les modes doux sont impliqués dans 55 accidents corporels et comptabilisent 10 tués (40 % des tués)

Les VL sont impliqués dans 147 accidents corporels et comptabilisent 8 tués (32 % des tués)

Les 2RM sont impliqués dans 75 accidents corporels et comptabilisent 6 tués (24 % des tués)

- **L'accidentalité selon l'âge**

Sur les 338 usagers impliqués,

- 34 % ont entre 25 et 44 ans ;
- 26 % sont des jeunes de 24 ans et moins ;
- 24 % ont entre 45 et 64 ans ;
- 16 % ont 65 ans et plus.

- **L'accidentalité selon le milieu**

62 % des accidents corporels sont situés en agglomération et 60 % des accidents corporels sont situés hors intersection.

67 % des accidents mortels sont situés hors agglomération et 79 % des accidents mortels sont situés hors intersection.

Au droit des passages à niveau, 3 accidents corporels faisant 2 tués et 2 blessés hospitalisés sont comptabilisés sur la commune de Thonon-les-Bains. (1 accident mortel en 2017, 1 accident corporel en 2018 et 1 accident mortel en 2022).

## C - COMMENT PRENDRE EN COMPTE LA MOBILITÉ DANS LE PLUIHM ?

Lorsqu'il est élaboré par un établissement public de coopération intercommunale compétent qui est autorité organisatrice au sens de l'article L1231-1 du code des transports, le plan local d'urbanisme peut tenir lieu de plan de mobilité (PDM).

### 1. LE PLAN DE MOBILITÉ (PDM)

#### 1.1. Les objectifs du PDM : (articles L1214-1 et L1214-2 du code des transports)

Le PDM est un document de planification au service de la mobilité durable à l'échelle du territoire. Il détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes.

Il vise à contribuer :

- à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports (selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique) ;
- à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ;
- à la préservation de la biodiversité.

Pour cela, le PDM vise à assurer **11 objectifs** :

« **1<sup>o</sup> L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux** »

#### Les attendus en matière de facilitation de la mobilité :

La facilitation de la mobilité implique un rééquilibrage de l'usage de la voiture en faveur des autres modes de déplacements. Différents leviers d'action sont à disposition du PDM pour faciliter le fonctionnement de la ville, comme :

- le développement et la promotion des transports en commun et des modes moins polluants tels que le vélo ou la marche ;
- l'amélioration du réseau de voirie ;
- l'organisation du stationnement ;
- l'organisation et la facilitation des déplacements, via les plans de mobilité ou la tarification conjointe à la billettique.

Les réflexions sur la place de l'automobile en ville conduisent dorénavant à différencier l'usage de la voiture solo de la voiture utilisée à plusieurs, que ce soit du covoiturage ou de l'auto-partage avec une optique de dé-motorisation possible pour certains ménages. Il ne s'agit pas d'opposer les modes de transport entre eux mais d'organiser l'intermodalité et la multi modalité pour proposer une pluralité d'offres de mobilité.

#### Les attendus en matière de protection de l'environnement, de la santé et de lutte contre le changement climatique :

La plupart des mesures précitées pour le rééquilibrage de l'usage de la voiture en faveur des autres modes de déplacements ont un impact sur la qualité de l'air et contribuent à la protection de la santé et de l'environnement. A cela s'ajoute les actions en faveur de l'usage de véhicules électriques, hybrides ou rechargeables. Dorénavant, le PDM doit faire l'objet d'une évaluation environnementale dont l'objectif est d'estimer le plus en amont

possible les effets prévisibles du PDM sur l'environnement afin de faire les choix permettant de minimiser l'impact et de prévoir d'éventuelles mesures d'évitement ou de compensation.

#### **Les attendus en matière de lutte contre l'étalement urbain :**

En matière de mobilité, l'étalement urbain entraîne une augmentation des besoins en mobilité liée à un éloignement des fonctions, une perte d'accessibilité aux services à l'échelle des territoires et une augmentation du coût de la mobilité. Plus largement il valorise l'usage de la voiture, solution de mobilité la plus compétitive dans un système urbain éclaté et peu dense, qui à son tour encourage l'étalement urbain.

La lutte contre l'étalement urbain nécessite de coordonner les politiques d'urbanisme, d'aménagement et de mobilité. Les SCoT et les PLU sont mobilisés dans cette perspective, notamment dans l'objectif national de zéro artificialisation nette du territoire. Le PDM doit indiquer qu'il contribue lui aussi à la lutte contre l'étalement urbain, ceci en cohérence avec les politiques locales de l'urbanisme. Cet objectif est donc fortement lié à l'objectif suivant de cohésion territoriale et urbaine.

#### **« 2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite »**

#### **Les attendus en matière de cohésion sociale**

Le droit au transport pour tous, principe affirmé par la LOTI, doit permettre à tous les habitants, notamment les plus vulnérables (économiquement, socialement ou physiquement) de se déplacer « dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ». Cela signifie concevoir une offre de transport associant développement du réseau de transport en commun (avec une politique tarifaire adaptée), modes actifs, réflexion multi-modale, management de la mobilité, notamment lors du traitement de la desserte des grands ensembles sociaux.

L'inclusion des personnes handicapées est affirmée dans la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées en 2005. Le PDM en tant que document de planification doit mettre en cohérence, voire organiser, la mise en accessibilité de la chaîne du déplacement (tout particulièrement les transports, la voirie et les espaces publics). L'accessibilité est une thématique à traiter de manière transversale dans le PDM. Différentes entrées permettent d'aborder ce sujet, la sécurité des personnes vulnérables, le partage de la voirie, la qualité et la continuité des cheminements, le stationnement, l'information... L'annexe accessibilité précise les mesures prises pour la mise en accessibilité de la chaîne du déplacement.

Plus largement, les AOM depuis la LOM ont une compétence en matière de mobilité solidaire qui leur permet de développer des services de conseil à la mobilité, subventionner des structures privées d'aide à la mobilité, d'octroyer des aides financières aux particuliers pour l'achat ou la location d'un véhicule ou d'un deux-roues, de soutenir des garages solidaires, ...

#### **Les attendus en matière de cohésion territoriale et urbaine :**

Le ressort territorial d'une AOM présente une grande variété de tissus urbains, s'échelonnant de l'urbain très dense, à l'urbain, au périurbain et même souvent jusqu'au rural. Pour l'AOM, il s'agit donc d'être en capacité d'analyser les enjeux de ces territoires par nature différents et d'y proposer des solutions de mobilité viables et pertinentes.

La cohésion urbaine consiste essentiellement à articuler urbanisme et déplacements, en limitant la périurbanisation et l'étalement urbain. Il s'agit de favoriser l'émergence d'une ville dans laquelle l'usage des TC est accru et les distances de déplacements plus courtes, donnant ainsi une nouvelle place aux modes alternatifs à la voiture tels que la marche ou le vélo. Plus concrètement, cela se traduit par une volonté de densifier l'habitat dans les zones desservies par les transports collectifs et autour des pôles d'échanges. Il s'agit également d'analyser la pertinence d'une amélioration de la desserte du périurbain. Ces mesures doivent permettre à terme de réduire les besoins de mobilité motorisée ; elles

s'accompagnent d'une mixité des fonctions urbaines et d'un travail sur la qualité des espaces public et la vie de proximité.

« **3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'utilisateurs, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel** »

**Les attendus en matière de sécurité :**

Rendre l'espace public attractif pour les utilisateurs de modes non polluants par sécurisation de celui-ci. Ainsi, le PDM peut de manière explicite fixer des objectifs de diminution d'insécurité routière de manière générale ou avec une attention particulière pour un public : jeunes, deux roues motorisés, personnes âgées, transport de marchandises... Les modalités d'actions relèvent de la hiérarchisation du réseau avec une diminution des vitesses, de l'aménagement avec du partage de voirie mais également de la sensibilisation et de la formation.

La création d'un observatoire des accidents est l'une des modalités de suivi des mesures. Il peut au préalable s'accompagner d'un diagnostic de sécurité des déplacements (localisation et analyse des circonstances des accidents).

Le traitement de la sécurité des déplacements doit également donner lieu à un traitement spécifique des passages à niveau, notamment pour les usagers de type cyclistes, piétons et transports scolaire, conformément à l'objectif 9 ter du PDM.

« **4° La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur** »

**Les attendus en matière de diminution du trafic automobile :**

Cet objectif doit être affiché de manière quantitative. Si possible, à l'aide d'une enquête ménages déplacements objectivant les parts modales des déplacements, le PDM doit viser une baisse de la part modale de la voiture à l'échelle de l'ensemble du ressort territorial.

**Les attendus en matière de développement des usages partagés des véhicules :**

Parce que la voiture reste le mode majoritaire des déplacements, parce que c'est un mode de déplacement pertinent sur certains territoires et pour certains motifs, la voiture ne peut être exclue du milieu urbain. La promotion d'autres modes de déplacement, tels que les transports en commun mais aussi le vélo ou la marche, invitent à penser l'environnement urbain pour tous les modes de déplacements, voiture incluse.

Mais réduire la part modale de la voiture passe également par une diminution du nombre de voitures circulant et stationnant dans la ville. Réduire le nombre d'auto-solistes est une des solutions que les collectivités peuvent encourager à travers les plans de déplacements employeur, en créant et promouvant des services facilitant la mise en réseau d'utilisateurs pouvant covoiturer ainsi qu'en facilitant l'implantation de véhicule d'auto-partage.

« **5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied** »

**Les attendus du développement des transports collectifs :**

Pour que les transports en commun deviennent un mode concurrentiel à la voiture, il faut améliorer leur attractivité. Cela passe par une amélioration de la performance en termes de fréquences, de régularité, d'amplitude horaire et de confort. Cela se peut se traduire par une restructuration du réseau autour de transports lourds structurants tels que le tramway ou les bus à haut niveau de service.

Cette organisation ou réorganisation des différentes lignes de transports en commun doit être l'occasion d'articuler urbanisme et déplacement. En effet, la densification urbaine peut s'appuyer sur l'armature des transports urbains. Les réseaux souvent organisés du

centre vers la périphérie doivent également tenir compte des relations possibles de périphérie à périphérie.

Enfin, les transports publics doivent satisfaire les objectifs de préservation de l'environnement. L'acquisition de matériel roulant utilisant une énergie plus propre contribue à atteindre cet objectif. Pour cela, la loi TECV n° 2015-992 du 17 août 2015 impose aux gestionnaires de parcs de bus ou de cars de transports publics d'acquérir des véhicules à faibles émissions à proportion de 50 % à partir de 2020, puis de 100 % dès 2025.

#### **Les attendus du développement de la marche et du vélo :**

Le report modal sur le vélo ou la marche passe par la qualité des aménagements conçus pour ces modes. Cette qualité s'évalue selon différents critères tels que la continuité des itinéraires, la sécurité, le confort et la facilité d'usage. La lisibilité des espaces doit être confortée par une information sur l'accès et l'usage de ces modes, par exemple plans des itinéraires piétons, cyclables mais aussi localisation des stations de vélo en libre service, des disponibilités...

De plus, conformément à l'article L1214-2-1 du code des transports, Le PDM doit comporter un volet relatif à la sécurisation et la continuité des itinéraires cyclables et piétons. Ce volet couvre également les questions du stationnement, notamment à proximité des gares et des pôles d'échanges multimodaux, et de l'information, en particulier sur les itinéraires.

#### **De nouvelles orientations, l'intermodalité et la multimodalité :**

Faciliter l'intermodalité (combinaison de plusieurs modes de déplacement au cours d'un même déplacement) peut augmenter l'attractivité des TC et favoriser le report modal. Pour y parvenir, plusieurs types de mesures peuvent être envisagés :

- le développement de pôles d'échanges qui permettent de passer d'un mode de transports en commun à un autre, avec notamment des changements d'échelle de territoire ;
- le développement de parkings relais qui assurent une fonction de délestage des voitures du centre-ville au profit des transports en commun, avec en contrepartie un accès facilité à ces parkings ;
- le développement du rabattement à vélo ou à pied vers les pôles d'échanges.

La multimodalité (présence de plusieurs modes de transports différents entre deux lieux) favorise également l'attractivité des TC dans la mesure où l'usager n'est pas captif et peut utiliser ce mode en fonction de ses besoins. Cela passe par des mesures organisationnelles, de communication...

### **« 6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation »**

#### **Les attendus de l'optimisation des réseaux de voirie :**

La hiérarchisation des réseaux doit permettre une complémentarité des fonctions urbaines et circulatoires à partir d'une réflexion sur les fonctions et usages des différentes voies, en distinguant notamment les fonctions de transit, d'échanges et de desserte locale. Il s'agit d'assurer aussi la lisibilité du réseau routier.

Les méthodologies de hiérarchisation de réseaux peuvent s'appuyer sur différents critères dont la portée du déplacement ou encore l'urbanisation aux abords de la voie. Cependant, quelle que soit la méthodologie et dans la mesure où la voiture n'est plus le mode exclusif de déplacements, cette hiérarchisation du réseau routier doit s'articuler avec les hiérarchisations possibles des réseaux nécessaires aux autres modes de déplacements, transports en commun, vélo et marche. Elle doit également s'articuler avec les modes de transport de marchandises (intégration des itinéraires / schémas de circulation poids lourds).

Ainsi, la hiérarchisation des réseaux peut répondre à différents buts pour la collectivité : report du trafic de transit sur des axes appropriés, assurer un maillage des cheminements piétons... Les mesures de mise en œuvre relèvent du partage de la voirie et de la gestion de la vitesse.

Parallèlement, les mesures d'information sur la circulation visent également à minimiser les congestions. C'est essentiellement par et grâce aux nouvelles technologies qu'émergent de nouvelles tendances d'information des voyageurs.

– Le choix modal ou intermodal :

Les sites d'information multimodale permettent aux usagers de décider de leur itinéraire et de choisir leur(s) mode(s) de déplacement, en fonction de nombreux critères : temps de parcours, tarif, distance à parcourir à pied...

– L'information en temps réel :

L'information en temps réel est un élément décisif pour l'utilisateur en cas de perturbations de trafic. Cela lui permet de choisir, si nécessaire, une solution alternative pour son déplacement. Cette information peut être transmise via des panneaux à message variable, des annonces sonores mais aussi et de plus en plus des applications pour smart-phone.

– Le lien avec l'urbanisme :

Le PLUi peut s'appuyer sur la hiérarchisation du réseau pour définir des principes d'aménagement et d'urbanisme. Par exemple l'ouverture des parcelles de manière prioritaires vers les routes de niveaux moindres, ou la définition de distance de constructibilité ou de seuil de constructibilité selon la typologie de la voirie.

D'autres collaborations entre urbanisme et réseau routier sont possibles, notamment pour limiter l'existence d'impasses pour les modes actifs ou permettre la perméabilité des îlots construits.

**« 7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage ou bénéficiant du label "auto-partage" »**

**Les attendus de l'organisation du stationnement :**

Dans un contexte de pression foncière, la régulation du stationnement consiste non plus à soutenir l'accessibilité automobile mais à assurer une meilleure répartition modale, voire à dissuader si nécessaire les usagers d'utiliser leur voiture, avec le souci de coordination des différents leviers des politiques de déplacements notamment le report modal.

Les solutions à l'organisation du stationnement relèvent d'une politique de stationnement ciblée et différenciée en distinguant notamment quatre types d'usagers : les visiteurs ; les résidents ; les pendulaires et les professionnels du transport de marchandises. La prise en compte des personnes handicapées est également attendue dans l'organisation du stationnement. Les leviers relèvent de l'évolution de l'offre, de la réglementation, de la tarification différenciée, de la surveillance, de la sanction et de la communication.

**De nouvelles orientations :**

– La dépenalisation du stationnement instauré par la loi MAPTAM :

Concrètement, il s'agit de transformer une amende en une redevance. Cette réforme permet de donner aux collectivités la complète maîtrise de leur politique de stationnement et de percevoir des recettes supplémentaires, avec cependant la perspective de contraindre l'usage de la voiture et de faciliter le report modal. Pour

l'usager, il s'agit de payer l'occupation de l'espace public au prorata du temps d'occupation soit en début de stationnement soit en fin de stationnement. La notion d'infraction est ainsi supprimée.

– Le stationnement comme une offre de mobilité :

Le stationnement participe à l'intermodalité et par conséquent devient une offre de plus pour l'usager dans ses déplacements. Certaines collectivités incluent le stationnement dans les différentes tarifications de transports en commun (parkings-relais gratuits).

– Le stationnement des deux roues :

Motorisés ou non, les deux roues présentent de multiples avantages face à la congestion automobile. La croissance de ces modes de déplacements fait surgir la question du stationnement de ces véhicules que ce soit en ouvrage ou sur voirie, notamment près des transports collectifs pour faciliter l'intermodalité (exemple dans les parcs relais) mais aussi dans les bâtiments avec comme préoccupation la sécurité.

– L'auto-partage et les véhicules électriques :

La loi GRENELLE 1 autorise les collectivités à accorder la gratuité du stationnement aux véhicules propres ainsi qu'aux véhicules en auto-partage dûment identifiés par le biais du disque vert. De plus, La loi GRENELLE 2 autorise les maires à réserver, par arrêté, sur voirie des emplacements pour les véhicules labellisés auto-partage. Le label d'autopartage s'applique aux véhicules électriques.

Dans la mesure où l'objectif 11 prévoit la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge de véhicules électriques, une politique de déploiement de ces infrastructures comprenant le stationnement sur voirie doit être envisagée.

**« 8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale »**

#### **Les attendus en matière de transports de marchandises :**

– Diminuer les émissions de polluants et de GES :

Pour cela, le PDM est légitime à imposer des normes Euro aux véhicules circulant dans l'agglomération. Cela rentre directement dans le cadre des zones à faibles émissions créés par la LOM

– Assurer les conditions de circulation et de livraison des marchandises :

Pour répondre au double enjeu socio-économique et fonctionnel, le maintien de la fonction circulatoire est essentiel. Cela relève d'une part de la gestion des flux et d'autre part de la gestion de la livraison. L'intégration du flux de marchandises dans la gestion des flux peut passer par un partage de la voirie dans le temps et l'espace. La gestion des livraisons suppose une réglementation sur le nombre, le dimensionnement et l'emplacement des espaces de livraison et les horaires prévus à cet effet.

– Prévoir des espaces dans la ville destinés aux livraisons de marchandises :

La réduction du nombre de véhicules que ce soit dans l'objectif de limiter la pollution ou dans celui de limiter la congestion nécessite, outre les espaces de livraisons, de garder du foncier nécessaire à l'installation d'entrepôts logistiques.

– Une nouvelle orientation, le développement du e-commerce :

Celui-ci va générer un accroissement des activités de messagerie (transports de colis en lots, moins de 3 tonnes et 48h de délai de livraison) impliquant un accroissement des livraisons de proximité ainsi qu'un accroissement des besoins en foncier en cœur de ville.

« 9° L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;

9° bis L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;

9° ter L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire »

#### **Les attendus en matière de plan de mobilité employeur :**

Les actions du plan de mobilité employeur doivent encourager l'ensemble des personnes susceptibles de se rendre sur ce lieu, employés ou visiteurs, d'utiliser d'autres modes que la voiture solo. Les marchandises sont également concernées, ainsi que plus largement tous les flux entrants et sortants de l'entreprise. Le programme d'actions est mis en place par un employeur avec un accompagnement de l'autorité organisatrice de la mobilité. Dans les secteurs où de nombreuses entreprises sont implantées, le plan de mobilité peut être inter-entreprises.

Depuis la LOM, l'intégration de la mobilité dans le cadre des négociations sociales dans l'entreprise est obligatoire pour les entreprises de plus de 50 salariés. À défaut d'accord, le plan de mobilité employeur devient obligatoire.

Les AOM ayant approuvé un PDM ont l'obligation d'informer les entreprises de plus de 50 employés sur un même site du contenu du PDM. Réciproquement, le plan de mobilité employeur doit être transmis à l'AOM.

#### **Les attendus en matière de mobilité scolaire :**

À travers cet objectif, la LOM donne à l'AOM la légitimité pour intervenir dans le cadre de l'amélioration de la mobilité scolaire, au-delà de la seule approche modale (lignes de transport scolaire, politique cyclable et piétonne). Cela recouvre à la fois la mobilité des personnels, de manière similaire à celle d'un plan de mobilité employeur, et celle des élèves. L'objectif global est de tendre vers la situation où le recours aux mobilités actives est vécu comme naturel, et à défaut les transports publics et scolaires sont utilisés. Les modes motorisés (voiture, deux-roues motorisés, cyclomoteurs) doivent être réduits au maximum, pour conserver un climat sécurisant aux abords des établissements scolaires.

Les mesures peuvent recouvrir une large palette de solutions :

– en lien avec l'offre de mobilité : volet mobilités cyclables et piétonnes (continuité et sécurisation des itinéraires), desserte par les transports en commun et les transports scolaires, gestion du stationnement aux abords des établissements, gestion dynamique de l'espace public (fermeture de rues par exemple)...

– en lien avec le comportement : formation à la mobilité et aux modes actifs à l'école, développement de solutions de type pédibus, décalage des horaires de début et de fin de journée...

#### **Les attendus en matière de mobilité aux passages à niveau :**

La LOM explicite le traitement de la mobilité au droit des passages à niveau et identifie certains publics cibles vulnérables : les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire. Cet objectif est directement en lien avec l'objectif 3 relatif à la sécurité des déplacements.

Il s'agit donc de localiser les passages à niveau, d'y identifier les principaux flux y circulant et les enjeux croisés de mobilité et de sécurité, et de proposer des mesures adaptées, par exemple : dialogue et information mutuelle des partenaires (notamment AOM et SNCF), différenciation permanente des flux (passages dénivelés, modification de lignes TC ou transport scolaire), amélioration de la visibilité et de l'information aux abords, dispositif de guidage piétons et vélo, contrôle sanction automatique, ...

« **10°** L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes »

**Les attendus en matière de tarification et de billettique intégrées :**

On distingue généralement deux types de tarification multimodale : celle d'une même AOM qui concerne ses différentes offres de services TC, stationnement, et vélo en libre service ou celle de plusieurs AOM pour leur offre de TC. On parlera de tarification intégrée, le niveau le plus élevé des politiques multimodales, quand l'utilisateur est en capacité d'utiliser indistinctement tous les modes quelle que soit l'AOM.

Le développement de l'intégration tarifaire et de la billettique se traduit par l'apparition d'approche de type MaaS (mobility as a service, ou mobilité servicielle). Il s'agit pour un opérateur, très généralement public, de proposer un bouquet de services de mobilité accessibles à partir d'un unique compte : transport en commun, vélos partagés, autopartage, covoiturage, stationnement... Les modalités de facturation pour chaque service (de l'abonnement mensuel au ticket à l'unité) peuvent être adaptées selon la consommation effective, afin de minimiser le coût pour l'utilisateur. L'objectif est ainsi de proposer une offre globale limitant les coûts d'accès à chaque service de mobilité.

« **11°** La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif tel que précisé à l'article 39 de la loi n° 2017-1837 du 23 décembre 2017 relative à la transition énergétique de la France. Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionnés à l'article L. 334-7 du code de l'énergie. »

**Les attendus en matière d'électromobilité:**

La loi Grenelle 2 place l'AOM en situation de développer les infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) en définissant une stratégie de localisation et en les implémentant. La fourniture de services peut ensuite être réalisée directement par l'AOM ou par le biais d'acteurs intermédiaires (fournisseurs de service, plateformes intégratrices, ...).

La LOM étend les types d'énergie à considérer en plus de l'électricité, en y ajoutant des carburants alternatifs.

Concernant la mobilité électrique, la LOM renforce le rôle de l'AOM dans le cadre du développement des IRVE. Elle crée le schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables (SDIRVE). Le PDM peut ainsi tenir lieu de SDIRVE lorsque l'AOM s'est vue transférer la compétence correspondante de la part des communes.

Le développement des IRVE a pour conséquence naturelle de faciliter l'usage de la voiture électrique. L'enjeu de son développement est de conserver la cohérence avec l'objectif 4 assigné au PDM de réduction du trafic automobile. L'élaboration du SDIRVE par l'AOM dans le cadre du PDM doit permettre de garantir que le développement d'une offre de recharge contribue effectivement à une politique de mobilité globalement vertueuse et durable.

## **1.2. Les éléments de contenu obligatoires du PDM :** (articles L1214-2-1 et L1214-2-2 du code des transports)

Le code des transports précise certains éléments obligatoires dans un PDM dans ses parties législatives et réglementaires. Le plan doit ainsi **contenir obligatoirement** :

- **une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient ;**
- **une annexe particulière traitant de l'accessibilité ;** elle indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite ;

- **le calendrier des décisions et réalisations des mesures** permettant l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- **un observatoire des accidents** impliquant au moins un piéton ou un cycliste pour effectuer le suivi des accidents.

De plus, le plan doit **contenir obligatoirement un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons**. Ce volet définit également :

- les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial ;
- les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied.

Enfin, le **code de l'environnement impose une évaluation environnementale** pour les plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement (articles L122-4 et suivants et R122-17 du code de l'environnement). Le PDM a notamment **l'obligation d'évaluer les émissions de tous les polluants et de gaz à effets de serre (GES)** lors de l'élaboration (ou de la révision) du PDM. De plus, suivant l'article L1214-8-1 du code des transports, le PDM ou le rapport environnemental doit **préciser quelle réduction des émissions de dioxyde de carbone et de gaz à effet de serre est attendue** de la mise en œuvre du plan.

### **1.3. Les éléments complémentaires au PDM :**

- Le schéma de desserte fluviales ou ferroviaire :

De manière optionnelle, le plan peut intégrer un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire. Il porte à la fois sur la mobilité des marchandises et celle des personnes. Ce schéma identifie les infrastructures et équipements actuels, leurs usages et leurs fonctionnalités, et leur articulation avec les équipements futurs dans une approche multimodale.

## **2. LA VENTILATION DES DISPOSITIONS DU PDM EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DANS LES DOCUMENTS DU PLUI**

Afin d'éclairer l'EPCI, une ventilation des éléments du PDM dans les différentes pièces du PLUi est suggérée ci-dessous. Cette proposition peut être adaptée au regard du contexte et des enjeux du territoire.

### **2.1. Le rapport de présentation :**

Il comprend un **diagnostic de l'état existant et des besoins en termes d'offre et d'usage des différents modes de déplacements**, en s'appuyant sur des données issues des recensements, des comptages routiers et des enquêtes déplacements récentes. Peuvent être présentés :

- une analyse des déplacements quotidiens des habitants ;
- une présentation des transports collectifs existants ;
- un descriptif des itinéraires routiers et une analyse du trafic ;
- un descriptif des itinéraires modes doux ;
- une analyse de l'aménagement et de l'organisation globale du territoire.

Il établit également un **inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités**.

Il présente les dispositions du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), du Programme d'Orientations et d'Actions (POA) et des Orientations d'Aménagement et de Programmation déplacements (OAP).

Il comprend l'**évaluation environnementale** (y compris la mesure des émissions de GES évitées par la mise en œuvre des dispositions déplacements).

## **2.2. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) :**

Il **définit les orientations générales concernant les transports et les déplacements** en cohérence avec les orientations définies à un niveau supérieur (SRADDET, SCOT, PCAET, PPA). Il reprend notamment les objectifs stratégiques ainsi que les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement d'un PDM.

## **2.3. Le Programme d'Orientations et d'Actions (POA) :**

Il **comprend toute mesure ou tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre de la politique des transports et des déplacements** définie dans le PLUi. C'est le rapport de présentation qui explique les choix retenus.

Le POA, contrairement aux OAP, n'est pas opposable aux autorisations d'urbanisme. Cependant, comme dans le cas d'un PDM classique, les actes pris au titre de la police de stationnement et de circulation ainsi que les actes et décisions relatifs à la voirie et à la gestion du domaine routier doivent être compatibles avec les dispositions du PLUi tenant lieu de PDM.

Le POA présente ainsi les éléments de mise en œuvre de la politique des transports et déplacements. A ce titre, il décrit le cadre détaillé des actions qui permettront de répondre aux principes et objectifs figurant dans le PADD. Il comprend :

- **les actions et engagements relatifs à l'atteinte des objectifs fixés par un PDM** : plan d'action du PDM, schémas stratégiques, chartes et annexes spécifiques (plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics et annexe accessibilité) ;
- **le calendrier des décisions et réalisations des mesures** prévues au 2° de l'article L. 1214-2 du code des transports ;
- **les aspects financiers** : obligation de réaliser une étude des modalités de financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures du PDM tel que mentionné à l'article R. 1214-1 du code des transports ;
- **les aspects de la gouvernance** : la maîtrise d'ouvrage et les partenaires, les divers groupes de pilotage, les groupes de travail ou ateliers mobilisés, instances relatives aux acteurs de la mobilité, la création ou l'animation de dispositifs spécifiques.
- **le suivi et l'évaluation** : en plus du dispositif général de suivi et d'évaluation prévu à l'article L. 1214-8 du code des transports, le POA aura vocation à présenter l'observatoire de l'accidentologie prévu à l'article R. 1214-3 du code des transports.

## **2.4. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) :**

Elles **précisent les actions et opérations d'aménagement visant à atteindre les objectifs généraux fixés au PDM**. Les dispositions figurant dans les OAP ont vocation à être des dispositions opposables aux autorisations d'urbanisme.

Elles comprennent, en cohérence avec le PADD, des dispositions portant sur les transports et les déplacements. À l'échelle du territoire, les OAP peuvent :

- **édicter des principes d'aménagement des voies existantes ou nouvelles** pour garantir un meilleur partage de la voirie ;
- **prévoir la réalisation d'un maillage de liaisons douces et les principes d'aménagements associés** permettant de relier l'ensemble des commerces, services, équipements et quartiers ;
- **prévoir la localisation ou l'aménagement d'axe ou de site hébergeant un transport en commun** ;
- **prescrire des formes urbaines denses autour des axes de transports en commun et des gares**.

Lorsqu'elles portent sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager, les OAP **peuvent localiser et préciser les caractéristiques des voies et espaces publics** en intégrant des principes de réalisation de voies spécifiques aux modes doux par exemple ou encore les emplacements prévus pour le stationnement.

Par exemple une OAP sectorielle à vocation habitat pourra contenir les principes de répartition de logements, les principes architecturaux et environnementaux à prendre en compte, mais également les principes de desserte (caractéristiques des voies). De même, certains PLUi prévoient par exemple une OAP ayant pour but d'assurer le renouvellement urbain le long d'un axe de tramway Il s'agit d'une OAP aménagement, mais avec des orientations concernant les déplacements. Les OAP viennent alors préciser et compléter, sur des projets liés à des secteurs particuliers, les orientations et actions définies dans le POA (développement des modes de transports doux,...).

La répartition OAP/POA n'est pas figée, d'autant que le POA a été conçu avec l'objectif de gagner en souplesse dans l'intégration des politiques des déplacements au PLUi. Mais cette répartition n'en est pas moins stratégique car elle permettra de mesurer le caractère plus au moins contraignant ou volontariste de l'EPCI en faveur d'une politique sectorielle.

Ainsi au regard de ces éléments, il appartient aux collectivités d'**identifier dans l'ensemble des actions qui seraient naturellement contenues dans le plan d'actions du PDM, celles qui ont vocation à figurer dans les OAP**. À cet égard, par souci de lisibilité globale du document, les collectivités pourront envisager que certains éléments présentés dans les OAP se retrouvent aussi dans le POA.

**NB :** Afin de faciliter la prise en compte des spécificités de chaque territoire, la loi distingue les EPCI réglementairement tenus de réaliser un PDM, de ceux qui font volontairement le choix d'élaborer ce document :

- pour les premiers (EPCI tenus d'élaborer un PDM), les OAP doivent comporter des dispositions déplacements ;
- pour les seconds (PLUi tenant lieu de PDM élaborés par des EPCI qui ne sont pas soumis à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité), l'article L.151-48 du code de l'urbanisme précise que le PLUi contient, si nécessaire, des dispositions relatives aux transports et déplacements dans les OAP. L'intégration de dispositions portant sur les transports et déplacements dans les OAP constituent donc une possibilité pour ces EPCI mais pas une obligation.

## 2.5. Le règlement :

Il fixe les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols portant sur le stationnement dans les constructions neuves, les règles de conception de la voirie, les emplacements réservés (modes actifs, P+R, infrastructures).

**a)** Le règlement, partie écrite :

Le règlement **peut** :

- **Imposer une densité minimale dans les secteurs desservis par des transports collectifs** (existants ou programmés) **présentant un bon niveau de service** : emprise au sol minimale et fourchette min/max pour les hauteurs de construction ;
- **Fixer les conditions de desserte par les voies et réseaux des terrains susceptibles de recevoir des constructions ou de faire l'objet d'aménagements** : dimensionnement de la voirie et des espaces réservés aux modes doux en fonction des besoins de circulation, limiter voire interdire les voies en impasse ;
- **Prévoir des obligations de réalisation d'aires de stationnement** (pour les véhicules motorisés et les vélos) **afin d'assurer le stationnement des véhicules motorisés ou des vélos hors des voies publiques**. Ces obligations tiennent compte de la qualité de la desserte en transport collectif, de la densité urbaine et des besoins propres au projet au regard des capacités de stationnement ouvertes au public à proximité ;
- **Imposer des cheminements entre voie publique et entrée des bâtiments nouveaux ou réhabilités accessibles aux PMR** ;

- **Délimiter**, dans les zones urbaines ou à urbaniser, **des secteurs dans lesquels la préservation ou le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques est nécessaire** et définir, le cas échéant, la nature de ces équipements ainsi que les prescriptions permettant d'assurer cet objectif ;
- **Imposer la réalisation d'aires de livraisons** permettant de tenir compte des besoins logistiques liés à l'utilisation de la construction.

Lorsque le règlement prévoit des obligations en matière de **stationnement des véhicules motorisés** :

- Il **peut en préciser le type** (en surface, en sous-sol, en silo, sous abri couvert,...) ainsi que les principales caractéristiques (place en pleine terre, imperméabilisée,...) ;
- Il **peut minorer ces obligations pour les véhicules motorisés quand les projets comportent plusieurs destinations ou sous-destinations** permettant la mutualisation de tout ou partie des aires de stationnement ;
- Il **fixe des obligations suffisantes pour les vélos**. L'espace réservé au stationnement des vélos doit être sécurisé et facilement accessible. Il possède des caractéristiques minimales fixées par le Code de la Construction et de l'Habitation.

**NB :** Conformément à l'article L151-47 du Code de l'Urbanisme, le règlement **fixe les obligations minimales en matière de stationnement pour les véhicules non motorisés pour les bâtiments neufs** :

- **accueillants un service public équipé de places de stationnement** destinées aux agents ou aux usagers du service public,

- **constituants un ensemble commercial**, au sens de l'article L. 752-3 du code de commerce, ou **accueillant un établissement de spectacles cinématographiques** équipé de places de stationnement destinées à la clientèle.

De plus, il **détermine des secteurs à l'intérieur desquels les conditions de desserte et de transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations minimales en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés**, notamment pour la construction d'immeubles de bureaux. A l'intérieur de ces secteurs, il **fixe** un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que l'habitation.

**b)** Le règlement, partie graphique :

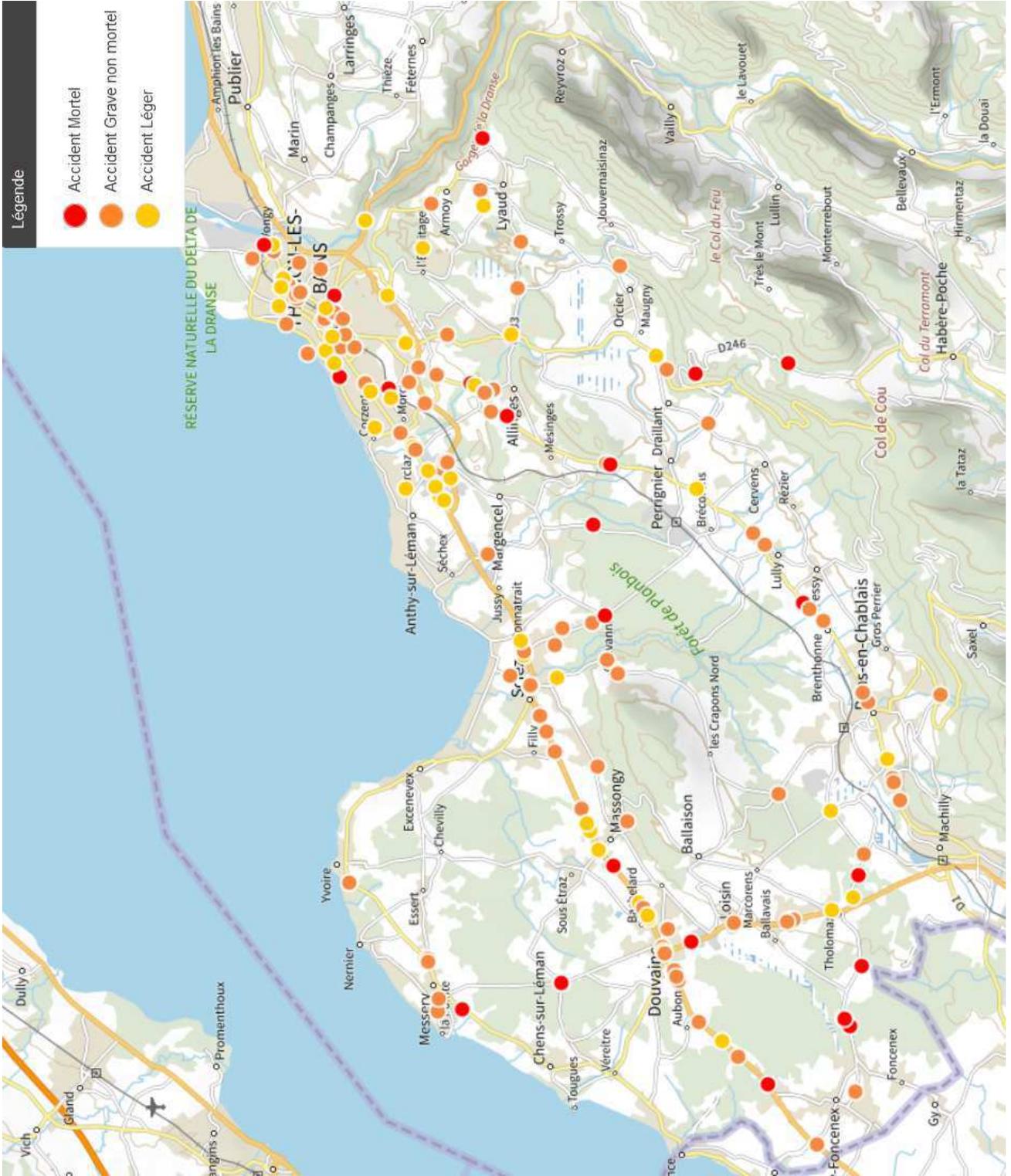
Il **peut préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer**, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public.

Le règlement **peut** ainsi **définir des emplacements réservés** pour :

- **la mise en place de sites propres pour les TC** ;
- **la création, l'élargissement ou l'aménagement de voies en faveur des modes doux** afin de développer un maillage sur l'ensemble du territoire ;
- **l'implantation de parcs relais ou d'aires de covoiturage** afin de favoriser l'intermodalité ;
- **l'aménagement ou la création d'aires de stationnements pour les véhicules motorisés et les deux roues**.

## Annexe relative à la sécurisation des passages à niveau

Designation	Ligne ferroviaire	Ligne ferroviaire	PK ferroviaire	N° du PN	Indice du PN	Commune	Type de PN	PN en agglomération	Type de voirie	N° de voirie routière ou nom de rue	Vitesse ferroviaire	Trafic routier (sur 24h)	Nb circulation ferroviaire (sur 24h)	Moment de la circulation	PN IPSN	Date REA diagnostic	Date REA diagnostic	Date REA diagnostic
8 - 892000 185	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	185+0470	58		Bons-en-Chablais	PN public pour voitures avec barrières - SAL 2	Non	Voie communale	n°27	115	380	31	11 780		05/05/2009	03/07/2020	
9 - 892000 186	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	186+0243	59		Bons-en-Chablais	PN public pour voitures avec barrières - SAL 2	Oui	Route départementale	20	115	5 282	31	163 742		17/10/2011	12/10/2020	
0 - 892000 186	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	186+0687	60		Bons-en-Chablais	PN public pour voitures avec barrières - SAL 2	Oui	Voie communale	n°1	115	937	31	29 047		05/05/2009	03/07/2020	
1 - 892000 188	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	188+0630	61		Brenthonne	PN public pour voitures avec barrières - SAL 2	Non	Voie communale	n°10	115	578	31	17 918		10/12/2008	06/03/2020	
2 - 892000 189	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	189+0166	62		Brenthonne	PN public pour voitures avec barrières - SAL 2	Non	Voie communale	n° 9	115	198	31	6 138		10/12/2008	06/03/2020	
- A 892000 188	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	189+0618	62	A	Brenthonne	PN public isolé pour piétons - avec portillon	Non	Chemin rural		115	0	31	0		08/09/2022		
- B 892000 190	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	190+0458	62	B	Fessy	PN public isolé pour piétons - avec portillon	Non	Voie communale		115	0	31	0		08/09/2022		
3 - 892000 191	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	191+0179	63		Lully	PN public pour voitures avec barrières - SAL 2	Non	Voie communale	n°6	115	80	31	2 480		03/12/2013		
4 - 892000 191	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	191+0919	64		Lully	PN public pour voitures avec barrières - SAL 2	Non	Voie communale	n° 201	115	18	31	558		03/12/2013		
5 - 892000 192	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	192+0413	65		Perrignier	PN public pour voitures avec barrières - SAL 2	Non	Route départementale	25	115	3 272	31	101 432		20/10/2010	12/10/2015	02/07/2020
6 - 892000 193	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	193+0057	66		Perrignier	PN public pour voitures avec barrières - SAL 2	Non	Route départementale	135	100	1 901	31	58 931		20/10/2010	12/10/2015	02/07/2020
9 - 892000 197	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	197+0054	69		Margencel	PN public pour voitures avec barrières - SAL 2	Non	Voie communale	n°14	100	21	31	651		26/10/2010	06/03/2020	
0 - 892000 197	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	197+0932	70		Margencel	PN public pour voitures avec barrières - SAL 2	Non	Voie communale	13 de Dursill	100	160	31	4 960		26/10/2010	06/03/2020	
1 - 892000 199	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	199+0414	71		Thonon-les-Bains	PN public pour voitures avec barrières - SAL 2	Non	Voie communale	33	100	325	31	10 075		12/01/2011	12/09/2019	
3 - 892000 200	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	200+0908	73		Thonon-les-Bains	PN public pour voitures avec barrières - SAL 2	Non	Voie communale	n°126 Chemin du Genevey	100	5 429	31	168 299		29/12/2010	12/09/2019	
- A 892000 202	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	202+0109	73	A	Thonon-les-Bains	PN public isolé pour piétons - avec portillon	Oui	Chemin rural	n° 38	80	0	31	0				
4 - 892000 202	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	202+0482	74		Thonon-les-Bains	PN public pour voitures avec barrières - SAL 4	Oui	Autre classement	Avenue des Allinges	73	0	31	0		PN piétons		
5 - 892000 203	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	203+0044	75		Thonon-les-Bains	PN public pour voitures avec barrières - SAL 4	Oui	Voie communale	Boulevard G Andrier	40	6 750	31	209 250		29/12/2010	12/09/2019	
6 - 892000 203	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	203+0269	76		Thonon-les-Bains	PN public pour voitures avec barrières - SAL 4	Oui	Voie communale	Chemin Vieux	44	4 242	31	131 502		29/12/2010	12/09/2019	
7 - 892000 203	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	203+0906	77		Thonon-les-Bains	PN public pour voitures avec barrières - SAL 4	Oui	Voie communale	Avenue de Chamagny	69	4 502	31	139 562		29/12/2010	12/09/2019	
9 - 892000 205	892000(1)	Ligne de Longerry-Léaz au Bouveret	205+0467	79		Thonon-les-Bains	PN public pour voitures avec barrières - SAL 2	Oui	Voie communale	n°25 Avenue de St Dsille	115	548	31	16 988		29/12/2010	12/09/2019	



**Légende**

- Accident Mortel
- Accident Grave non mortel
- Accident Léger

# 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° 58 – Ligne 892000 Km 185+470.....

Route ou rue : Rue de VESSONNEX .....

Département : Haute – Savoie.....Commune : BONS EN CHABLAIS.....

## Inspection réalisée par :

Philippe DOMBRAT Service:Conseiller Municipal Délégué Voirie Tél : 06 64 14 49 34

Anne-Laure MARGOULLIA Service : SNCF RESEAU Tél : 06 14 34 71 18

de jour le : 03/07/2020.....heure : 12h15

de nuit le : .....heure : .....à .....

Signatures :

PL MARGOULLIA  
SNCF RESEAU



Numéro du champ	DATE de l'inspection :	03/07/2020	Passage à niveau concerné (n° 58)
<b>Questions O</b>	<b>Description du passage à niveau</b>		
<b>O.1</b>	<b>Identification des voies</b>		
<b>Voies :</b> Type de PN, N°, ligne ferroviaire, Route et point de repère ou adresse.	<b>Route :</b> Type de route : Voie Communale.....Nbre de voies : 2 Voie urbaine : ..... Nbre de voies ..... Sens unique : .....	<b>Voie ferrée : L892000</b> Ligne : Longeray -> Le Bouveret PN...58.....PK...185+470 Type de PN : SAL Nbre de voies : 1 Electrifiée : oui	SAL= « Signalisation Automatique Lumineuse » + le nombre de ½ barrière
<b>O.2</b>	<b>Traffic et vitesses</b>		
<b>Traffic, vitesse et fonctions :</b> itinéraire TE, voie de déstage, itinéraire transport scolaire/cyclistes/ piétons	<b>Route :</b> MJA : .....380.....véh/j ;    % Pointe horaire ..... véh/h Vitesse réglementaire...80.km/h. Vitesse pratiquée.....30.....km/h Fonctions : desserte locale	<b>Voie ferrée :</b> Nbre de train /jour:.....31 (2018) Heure de pointe..... Vitesse ligne : ...115 km/h Type de trafic : Voyageurs	
<b>O.3</b>	<b>Environnement</b>		
<b>Environnement :</b> (urbanisation, autres contextes, évolution prévisible)	<b>Rase campagne : X</b> <b>Périurbain</b> ..... : <b>Urbain</b> .....	<i>Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible : Champs + ZI</i> <i>Prévision de construction d'un lycée (2200 personnes attendues)</i>	
<b>O.4</b>	<b>Accidents, incidents</b>		
<b>Sécurité :</b> Accidents corporels et Incidents et accidents matériels	<b>Accidents corporels sur les 10 dernières années voire plus :</b> Nbre : .....0.....années : ..... Nbre accidents mortels : .....années : ..... Nbre de tués : .....années : .....	<b>Incidents et accidents matériels sur 10 ans :</b> (cas de matériel, sans conséquences corporelles) Nbre d'incidents : .....0..... Types : .....	

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	03/07/2020 de Jour	Passage à niveau concerné (n° 58)
-----------------	------------------------	--------------------	--------------------------------------

Sens 1 : VESSONNEX &gt; ZI Les Bracots

Questions « I »	Géométrie	sens		OUI	NON	Non concerné	Commentaires
<b>Sens 1 :</b>							
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	→		X		Interdit aux 19T
		2	←		X		
I.2	Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).	1			X		Chemin de terre 5m avant à droite
		2			X		
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		X			Panneaux annonçant le PN en place mais impossibilité d'améliorer la configuration.
		2		X			

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	03/07/2020 de Jour	Passage à niveau concerné (n° 58)
<b>Questions « II »</b>	<b>La visibilité</b>	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
<i>Visibilité d'approche (distance d'arrêt à la vitesse réglementaire)</i>			
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 →	X
		2 ←	X
II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1	X
		2	X
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	X
		2	X
			Virage anguleux 15m avant le PN et profil agressif PN
			Chemin de terre (végétation importante), virage à 90°C 5m avant le PN
			Respecter A7 sur J10 3 bandes (à 150m), A2 sur J10 2 bandes (100m), J10 1 bande (50m)
			Chemin de Terre : Déposer J10 1 bande, rajouter A2 sur A7 Route de VESSONNEX : Rajouter J10 3 bandes à 150m y mettre le A7 au-dessus, déplacer A2 sur J10 2 bandes

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	03/07/2020	Passage à niveau concerné (n°58)						
<b>Questions « III »</b>									
	<b>La lisibilité</b>	<b>OUI</b>	<b>NON</b>						
III.1	<p>Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'utilisateur (effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)</p>	<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>→</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>←</td> <td>X</td> </tr> </table>	1	→	X	2	←	X	
1	→	X							
2	←	X							
III.2	<p>La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)</p>	<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>X</td> </tr> </table>	1	X	2	X	<p>Etre vigilant à la pousse de la végétation</p>		
1	X								
2	X								
III.3	<p>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</p>	<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>X</td> </tr> </table>	1	X	2	X	<p>90°C</p> <p>90°C</p>		
1	X								
2	X								

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	03/07/2020 de Jour	Passage à niveau concerné (n° 58)			
Questions « IV »	Circulations actives	sens	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
			IV.1	Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons (y compris les personnes à mobilité réduite)	1 →	
		2 ←	X			
IV.2	Le guidage des piétons vers l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	1	X			
		2	X			
IV.3	Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau	1	X			SAL 2
		2	X			SAL 2
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	1			X	
		2			X	

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	03/07/2020	Passage à niveau concerné (n° 58)
<b>Diagnostic à renouveler avant juillet 2025</b>			
Autres « V »	<b>Autres remarques</b>		
<i>Evolution prévisible importante si construction du lycée (2200 personnes attendues)</i>			

Photo Sens 1 :



Hôtel du Département

1 avenue d'Albigny  
CS 32444  
74041 Annecy Cedex  
T / 04 50 33 50 00

# Diagnostic de sécurité des passages à niveau

***PN n° 59 - Ligne Longeray – Le Bouveret***

***Route : RD 20***

***Département : Haute-Savoie 74***

***Commune: BONS EN CHABLAIS***

***Date de visite : 12 OCTOBRE 2020***

## Sommaire

- Préambule	2
- Documents de référence	3
- Grille d'inspection	4
- Description du passage à niveau	5
- Géométrie	6
- Visibilité (de jour)	7
- Visibilité (de nuit)	8
- Lisibilité (de jour)	9
- Lisibilité (de nuit)	10
- Circulations douces (de jour)	11
- Circulation douces (de nuit)	12
- Autres remarques	13
- Documents annexes	14
- Localisation à l'échelle locale	15
- Orthophotoplan et localisation de la signalisation existante	16
- Photos	17

## Préambule

La circulaire du 11 juillet 2008 relative au diagnostic de sécurité des passages à niveau adressée aux préfets de département et aux préfets coordinateurs d'itinéraire routiers demande l'engagement d'une campagne de diagnostics des passages à niveau publics ouverts au trafic automobile sur le réseau ferré national qui s'appuie essentiellement sur une inspection de sécurité routière. Cette démarche a été renforcée dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités et notamment par le biais de l'instruction du 27 janvier 2020 relative à la mise en œuvre du plan d'action pour améliorer la sécurisation des passages à niveau.

Le présent document est destiné à apporter une aide pour l'application du cadre législatif par les différents gestionnaires de réseau routier ainsi qu'au gestionnaire et à l'exploitant du réseau ferré qui devront être associés. Il contient une note d'accompagnement et une grille d'inspection. Ce document est destiné à l'inspecteur des passages à niveau et en conséquence se limite aux constatations et ne donne aucune précision sur les suites à donner.

En effet, le diagnostic demandé aux gestionnaires du réseau routier et du réseau ferré par la circulaire du 11 juillet 2008 doit comprendre une proposition de plan d'actions (actions immédiates, actions à moyen terme, études à mener,...) issu du constat réalisé par l'inspecteur. Les actions à mener doivent être adaptées au contexte et ne peuvent pas être listées de manière exhaustive.

Préalablement à l'inspection, il est nécessaire de recueillir et d'analyser les trafics routiers et ferroviaires, les accidents corporels et les incidents tels que les bris de barrières, supports de feux, clôtures mais aussi les vitesses routières au droit ou à l'approche du passage à niveau lorsqu'elles sont disponibles.

Il est possible que l'essentiel de ces données aient déjà été recueillies notamment par les conseils généraux qui ont rempli le questionnaire adressé par le président de l'instance de coordination de la politique d'amélioration de la sécurité des passages à niveau. Sinon ce recueil doit être effectué auprès des différents acteurs concernés.

Pour faciliter le repérage des passages à niveau sur votre réseau, une cartographie de l'ensemble des passages à niveau est gratuitement accessible à l'adresse suivante :

[http://cartelie.application.equipement.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=SIG\\_BDPN&service=CETE\\_NC](http://cartelie.application.equipement.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=SIG_BDPN&service=CETE_NC)

## Documents de référence

- Instruction du Gouvernement du 27 janvier 2020 relative à la mise en œuvre du plan d'action pour améliorer la sécurisation des passages à niveau
- La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 notamment ses articles 123, 124, 125 et 189
- Circulaire du 11 juillet 2008 relative au diagnostic de sécurité des passages à niveau
- Sécurité des routes et des rues – SETRA/ CETUR, 1992, 436p., Référence Sétra : E9228 et Certu : OU07400792
- ARP – Aménagement des routes principales. Guide technique – Sétra, août 1994, 143p. – référence : B9413
- Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (8 parties), 1977
- Contrôle de Sécurité des Projets Routiers (CSPR) - Audit avant mise en service - guide méthodologique, Sétra, juillet 2003 - [http://www.setra.equipement.gouv.fr/CSPR\\_3060.html](http://www.setra.equipement.gouv.fr/CSPR_3060.html)
- Sécurité aux passages à niveau - Cas de la proximité d'un carrefour giratoire – Guide technique - Sétra, septembre 2006
- Note d'information Sétra n° 106 : Situation et enjeux de sécurité aux passages à niveau – Sétra-SNCF, décembre 1996
- Note d'information Sétra n° 107 : aménagement des passages à niveau en vue d'améliorer la sécurité – Sétra-SNCF, décembre 1996
- Arrêté du 18 mars 1991 modifié relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau – Version consolidée au 5 juin 2008.  
<http://www.legifrance.gouv.fr/.affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000343313&dateTexte=20081106&fastPos=1&fastReqId=1140092731&oldAction=rechTexte>

## 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.*

### Inspection réalisée par :

Mme BRASSAC Christelle	CD74 – SDGR – SES	n° tél : 04 50 33 21 10
Mme BOINE Sandrine	SNCF Réseau	n° tél : 06 27 70 78 45
Mr MARCHAL-DOMBRAT	Mairie	
Mr TISSOT Alain	CD74 – Arrondissement de Thonon	n° tél : 04 50 33 41 88
Mr FERRY Alain	CD74 – CERD de Bons en Chablais	n° tél : 04 50 33 41 81

De jour le : 12 Octobre 2020

heure : de 15h00 à 16h30



SNCF Réseau



CD74-DAGR

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>12 octobre 2020</b>	<b>PN 59 – RD 20</b>
-----------------	---	----------------------

*PR positifs - sens1 : de Bons vers Ballaison*

Questions O	Description du passage à niveau		Commentaires
<b>O.1</b>	<b>Identification des voies</b>		
<b>Voies :</b> Type de PN, N°, ligne ferroviaire, Route et point de repère ou adresse.	<b>Route :</b> RN..... PR..... Nbre de voies..... RD <b>20</b> PR <b>33+535</b> Voie urbaine : <b>PN en agglomération</b> Nbre de voies <b>2</b> .....sens unique <input type="checkbox"/>	<b>Voie ferrée :</b> Ligne : <b>Longeray – Le Bouveret</b> PN <b>59</b> PK <b>186+243</b> Type de PN : <b>SAL 2</b> Nbre de voies : <b>2</b> Electrifiée : <b>oui</b>	La RD 20 fait partie du réseau Economique du département.
<b>O.2</b>	<b>Trafics et vitesses</b>		
<b>Trafics, vitesse et fonctions :</b> itinéraire TE, voie de délestage, itinéraire transport scolaire/cyclistes/piétons	<b>Route :</b> MJA : <b>5282 véh/j</b> Pointe horaire 500 à 600 véh/h (17 – 19h) Vitesse réglementaire <b>50km/h</b> Vitesse pratiquée (si connue) Fonctions : flux pendulaire des frontaliers	<b>Voie ferrée :</b> Nbre de trains/24h : <b>50 trains</b>  Vitesse ferroviaire : <b>115 km/h</b> Moment de circulation : <b>264100</b>	Passage de transport scolaire quotidiennement
<b>O.3</b>	<b>Environnement</b>		
<b>Environnement :</b> (urbanisation, autres contextes, évolution prévisible)	Périurbain ..... : <input type="checkbox"/> Urbain ..... : <b>X</b>	<i>Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible :</i> <b>Environnement urbain peu dense mais en développement</b> <b>Présence d'une zone industrielle à 1 km</b>	Secteur en développement Dans 5 à 6 ans : 1 lycée, école, 1000 logements en plus, pôle gare avec un parking de 500 places
<b>O.4</b>	<b>Accidents, incidents</b>		
<b>Sécurité :</b> Accidents corporels et Incidents et accidents matériels	<b>Accidents corporels sur les 10 dernières années voire plus :</b> Nbre : ..... année : ..... Nbre accidents mortels : ..... année : ..... Nbre de tués :.....années : .....	<b>Incidents et accidents matériels sur 5 ans :</b> (casse de matériel, sans conséquences corporelles) Nbre d'incidents : 3 (1 seul avec dommage aux installations du PN) Types : détérioration du platelage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incident le 19 avril 2011 : un bus a commencé à s'engager sur le PN après l'ouverture des barrières alors que celles-ci de rabaisaient pour un train croiseur.</li> <li>• Même incident en 2019.</li> <li>• un engin de déneigement s'est renversé sur le PN et a détérioré le platelage le 28/12/2014</li> </ul>

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>12 octobre 2020</b>	Jour			<b>PN 59 – RD 20</b>	
<i>Attention l'inspection est réalisée dans le 2 sens de circulation automobile : sens 1 : PR positifs ; sens 2 : PR négatifs - en agglomération : indiquez le sens 1 et le sens 2</i>						
Questions « I »	Géométrie	sens	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
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 →	X			Platelage en cours de réfection le jour de l'inspection
		2 ←	X			
I.2	Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).	1		X		Giratoire 40m après le PN
		2		X		Route à droite à 10m et à 50m après le PN
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		X		Risque de remontée de files de véhicules en période de pointe – Pas constaté ce jour Risque accentué si un train croiseur survient
		2	X			Priorité est donnée aux véhicules quittant le PN

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>12 octobre 2020</b>	Jour	<b>PN 59 – RD 20</b>		
Questions « II »	La visibilité	sens	OUI	NON	Commentaires
<i>Visibilité d'approche (distance d'arrêt à la vitesse réglementaire)</i>					
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)	→		X	Présence d'un virage et de bâtiments 50m avant le PN Masques végétaux
		←	X		
II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1	X		La signalisation sera remise à neuf dans les prochains mois par le CERD.
		2	X		
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		X	Le premier feu n'est visible qu'à 30m (55m recommandé dans le guide – Nécessité de débroussailler et tailler la végétation riveraine (commune et SNCF) Présence d'un téléphone de PN masquant ponctuellement le feu de droite (le feu de gauche reste visible)
		2	X		

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>12 octobre 2020</b>	Nuit		<b>PN 59 – RD 20</b>	
Questions « II »	La visibilité	sens	OUI	NON	Commentaires
<i>Visibilité d'approche (distance d'arrêt à la vitesse réglementaire)</i>					
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)	→			Visite non réalisée
		←			Visite non réalisée
II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1			Visite non réalisée
		2			Visite non réalisée
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			Visite non réalisée
		2			Visite non réalisée

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

PN59– RD20

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>12 octobre 2020</b>	Jour		<b>PN 59 – RD 20</b>	
Questions « III »	La lisibilité	sens	OUI	NON	Commentaires
III.1	<i>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)</i>	→	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Perception tardive du PN (Virage)
		←	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
III.2	<i>La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)</i>	1	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Masque végétal à traiter
		2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
III.3	<i>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</i>	1	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ligne d'effet des feux à repeindre (commune)
		2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Prolongateur de la barrière SR1 à remplacer (SNCF)

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>12 octobre 2020</b>	Nuit			<b>PN 59 – RD 20</b>	
Questions « III »	<b>La lisibilité</b>	sens	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
III.1	<i>Le type et le mode de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'utilisateur (effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)</i>	1 →	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Visite non réalisée
		2 ←	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Visite non réalisée
III.2	<i>La signalisation verticale, les barrières, sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)</i>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Visite non réalisée
		2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Visite non réalisée
III.3	<i>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</i>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Visite non réalisée
		2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Visite non réalisée
III.4	<i>De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules</i>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Visite non réalisée
		2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Visite non réalisée

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

PN59– RD20

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>12 octobre 2020</b>	Jour			<b>PN 59 – RD 20</b>	
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 →	X			Présence de trottoirs des 2 côtés de la route Bandes de rives sur le PN à rétablir après travaux
		2 ←	X			
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	X			Clôture de délimitation du domaine ferroviaire absente côté gauche
		2	X			
IV.3	<i>Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau</i>	1		X		
		2		X		
IV.4	<i>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</i>	1	X			
		2	X			

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>12 octobre 2020</b>	Nuit			<b>PN 59 – RD 20</b>	
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"/>	Visite non réalisée
		2 ←	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Visite non réalisée
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"/>	Visite non réalisée
		2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Visite non réalisée

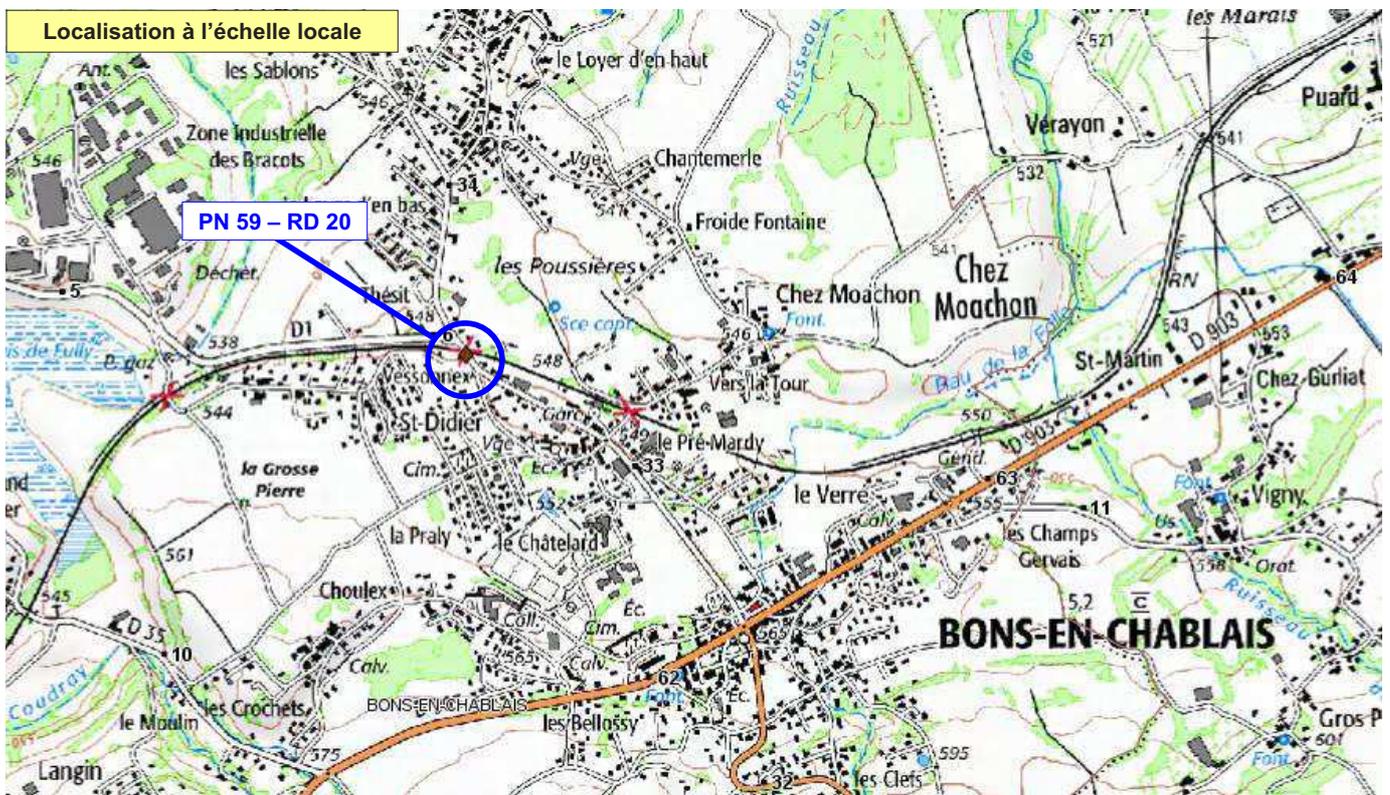
Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>12 octobre 2020</b>		<b>PN 59 – RD 20</b>
-----------------	---	--	----------------------

Autres « V »	Autres remarques
	<p>La perception tardive du PN (30-40m pour 55m qui est la distance d'arrêt à 50km/h en courbe) n'est pas améliorable sans détruire des maisons. Cependant compte tenu du virage assez prononcé, il a été jugé que la vitesse de 50 Km/h est rarement atteinte. Une amélioration consistant à mettre en place un panneau A7 avec un feu R1 (jaune clignotant) asservi aux annonces du PN avant le virage a cependant avait été évoquée lors de la précédente inspection. Dans la configuration actuelle, cette option n'a pas été retenue mais dans une perspective de développement urbain sur ce secteur. Elle pourra être réétudiée au vu des impacts qui pourraient être constatés sur le fonctionnement du PN du fait des augmentations de trafics.</p> <p>Présence du giratoire à 40m du PN : des remontées de file de véhicules jusqu'au PN sont rarement constatées, mais peuvent avoir lieu en heures de pointe au dégagement de la file de véhicules engendrée par une fermeture du PN. A voir avec le développement urbain sur ce secteur</p> <p>Le 19 avril 2011, un incident avec un bus scolaire a eu lieu. Après le passage d'un train, les barrières se sont ouvertes. Les premiers véhicules se sont engagés sur le PN. Une nouvelle annonce a alors été déclenchée par l'approche d'un autre train qui devait croiser le premier en gare de Bons. Le bus qui s'était engagé s'est alors arrêté et la demi-barrière est venue reposer sur lui. Le bus, qui n'était pas encore sur les voies, a reculé pour dégager la barrière.</p> <p>Ce phénomène de train croiseur est assez courant et correspond au fonctionnement normal du passage à niveau. La fermeture des barrières est toujours précédée de l'allumage des feux rouges clignotants (arrêt absolu) et des sonneries pendant 7s.</p> <p>A ce sujet il a été évoqué, lors de cette inspection, la possibilité de réaliser des actions de communication auprès des chauffeurs de cars sur le fonctionnement des PN et notamment les phénomènes de train croiseur. Cette demande sera remontée à la commission départementale pour la sécurité des PN qui se met en place.</p> <p>Une remise à niveau de la signalisation d'approche doit être faite et complétée pour être en conformité avec la nouvelle version de l'I.I.S.R. (Cf. annexe 3):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- RD20 : Implanter les A7 entre 0 et 50m du PN – Les D42b d'approche sur le giratoire doivent être complétés sur la branche concernée par un panneau A7</li> <li>- VC : la signalisation existante est parfois vieillissante – elle devra être changée (A7 remplacé par de C24c) et repositionnée de manière plus lisible entre 50 et 100 m du PN – Les balises J10 seront retirées.</li> </ul>

## Documents annexes

- Localisation à l'échelle locale	15
- Orthophotoplan et localisation de la signalisation existante	16
- Photos	17

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74



**Annexe 2 – Relevé schématique de signalisation existante au 12/10/2020**



Annexe 3 – Plan schématique de mise en conformité de la signalisation avancée



Annexe 4 – Planche photographique de la signalisation avancée existante au 12/10/2020



Sens 2



Sens 1

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

PN59- RD20



Voies communales



PN équipements

# 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° 60 – Ligne 892000 Km 186+687.....

Route ou rue : Rue de Chez MOACHON .....

Département : Haute – Savoie.....Commune : BONS EN CHABLAIS.....

## Inspection réalisée par :

Olivier JACQUIER.....Service : Maire.....Tél : 04 50 36 10 30

Philippe DOMBRAT..... Service : Conseiller Municipal Voirie Tél : 06 64 14 49 34

Anne-Laure MARGOULLIA Service : SNCF RESEAU Tél : 06 14 34 71 18

de jour le : 03/07/2020.....heure : 10h30

de nuit le : .....heure : .....à .....

Signatures :

SNCF RESEAU

A. MARGOULLIA



Numéro du champ	DATE de l'inspection :	03/07/2020	Passage à niveau concerné (n° 60)
<b>Questions O</b>			
<b>Description du passage à niveau</b>			
<b>Identification des voies</b>			
<b>O.1</b> <b>Voies :</b> Type de PN, N°, ligne ferroviaire, Route et point de repère ou adresse.	<b>Route :</b> Type de route : Voie Communale.....Nbre de voies : 2 Voie urbaine ..... Nbre de voies ..... Sens unique : .....	<b>Voie ferrée : L892000</b> Ligne : Longeray -> Le Bouveret PN...60.....PK...186+687 Type de PN : SAL Nbre de voies : 2 Electrifiée : oui	<b>Commentaires</b>  SAL= « Signalisation Automatique Lumineuse » + le nombre de 1/2 barrière
<b>Trafics et vitesses</b>			
<b>O.2</b> <b>Trafics, vitesse et fonctions :</b> itinéraire TE, voie de déstage, itinéraire transport scolaire/cyclistes/ piétons	<b>Route :</b> MJA : .....937 .....véh/j ;      %      trafic PL : faible Pointe horaire ..... véh/h Vitesse réglementaire...50..km/h. Vitesse pratiquée.....30.....km/h Fonctions : desserte locale	<b>Voie ferrée :</b> Nbre de train /jour:.....31 (2018) Heure de pointe..... Vitesse ligne : ... 115 km/h voie Directe / 60 Voie Evit..... Type de trafic : Voyageurs	
<b>O.3</b>			
<b>Environnement</b>			
<b>O.3</b> <b>Environnement :</b> (urbanisation, autres contextes, évolution prévisible)	<b>Rase campagne :</b> <b>Périurbain ..... :</b> <b>Urbain ..... : X</b>	Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible : Actuellement Habitations Construction en cours de 7 maisons individuelles, Projet Imminent de construction de 77 logements, Projet Implantation d'un lycée (environ 2200 personnes élèves + administratifs), Projet Nouveau Groupe Scolaire	
<b>O.4</b>			
<b>Accidents, incidents</b>			
<b>O.4</b> <b>Sécurité :</b> Accidents corporels et Incidents et accidents matériels	<b>Accidents corporels sur les 10 dernières années voire plus :</b> Nbre : .....0.....années : ..... Nbre accidents mortels : .....années : ..... Nbre de tués : .....années : .....	<b>Incidents et accidents matériels sur 10 ans :</b> (casse de matériel, sans conséquences corporelles) Nbre d'incidents : .....0..... Types : .....	

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	03/07/2020 de Jour	Passage à niveau concerné (n° 60)			
<i>Sens 1 : BONS &gt; BRENTHONNE</i>						
Questions « I »	Géométrie	sens	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
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 →	X			
		2 ←	X			
I.2	Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).	1		X		2 Virages à 90° à 5m après le PN
		2		X		
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		X		Mairie : Réfléchir à tracer une ligne blanche pointillée au centre de la chaussée pour guider les automobilistes pour éviter de se déporter trop à gauche dans le virage principal
		2		X		Mairie : Réfléchir à interdire les PL sur cet itinéraire, un PL met trop de temps pour manoeuvrer et franchir le PN



Numéro du champ	DATE de l'inspection :	03/07/2020 de Jour	Passage à niveau concerné (n° 60)	
<b>Questions « II »</b>				
	<b>La visibilité</b>	sens	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
<i>Visibilité d'approche (distance d'arrêt à la vitesse réglementaire)</i>				
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 →	X	
		2 ←		X
Masque dû au virage à angle droit quand on vient de l'impassé de l'île				
II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1	X	
		2		X
A7 à déplacer car travaux en prévision, s'assurer qu'il reste en place pdt les travaux, enlever la J10 1 bande, et ajouter un panneau PN à ...m (distance réelle)				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impasse de l'île : A7 caché par arbre, le déplacer au coin du PN, enlever la balise J10 1 bande+2 bandes et placer un panneau PN à ...m</li> <li>- Rue de chez Moachon : même configuration</li> </ul>				
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	X	
		2		X
Masque dû au virage à angle droit quand on vient de l'impassé de l'île				

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	03/07/2020	Passage à niveau concerné (n°60)
<b>Questions « III »</b>	<b>La lisibilité</b>	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
	sens		
III.1	<p>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)</p> <p>1 → X</p> <p>2 ← X</p>		
III.2	<p>La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)</p> <p>1 X</p> <p>2</p>		Impasse de l'île : pollution visuelle
III.3	<p>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</p> <p>1 X</p> <p>2 X</p>		90°C 90°C

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	03/07/2020 de Jour	Passage à niveau concerné (n° 60)			
Questions « IV »	Circulations actives	sens		NON	Non concerné	Commentaires
		OUI	NON	NON	Non concerné	
IV.1	Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons (y compris les personnes à mobilité réduite)	1		X		
		→				
		←		X		
		2				
IV.2	Le guidage des piétons vers l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	1		X		
		2		X		
IV.3	Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau	1		X		SAL 2
		2		X		SAL 2
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	1	X			Panneau interdiction entrée dans le périmètre ferroviaire
		2	X			Accès facilité à la gare possible des 2 côtés des voies

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	03/07/2020	Passage à niveau concerné (n° 60)
<b>Diagnostic à renouveler avant juillet 2025</b>			
<b>Autres « V »</b>			
<p><i>Evolution Importante imminente Prévue de l'environnement du PN, densification massive du quartier :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construction de 7 maisons individuelles</li> <li>- Projet de construction de 77 Logements (permis en attente de signature)</li> <li>- Projet d'implantation d'un lycée (1800 élèves + 400 administratifs attendus)</li> <li>- Projet d'un nouveau groupe scolaire</li> <li>- Projet d'un PEM</li> </ul> <p><i>Réfléchir à un autre itinéraire pour les poids lourds et déplacer la zone 30 pour englober le PN.</i></p> <p><i>Il serait intéressant de prévoir un nouveau comptage routier pour tenir compte de l'évolution rapide de l'environnement.</i></p>			

Photo Sens 1 :



Photo Sens 2 :



Photo Sens 2 :



Photo Impasse de l'île :



# 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° ..... 61 ..... ligne 89200

Route ou rue : ..... Voie communale N°10 ..... Route de Verayon

Département ..... Haute Savoie ..... Commune ..... BRENTHONNE

## Inspection réalisée par :

..... Michel ..... BURGARD ..... service : ..... Mairie de BRENTHONNE ..... n° tel : ..... 06 31 98 66 55

..... Marie-Louise ..... MARGOLINA ..... service : ..... SNCF Réseau ..... n° tel : ..... 06 14 34 71 18

Prévention des risques  
Infrastructures et transports  
Énergie et climat  
Développement durable  
Ressources, territoires et habitats

de jour le : ..... 06/03/2020 ..... heure : ..... 12h30 ..... à .....

de nuit le : ..... heure : ..... à .....

Présent  
pour  
l'avenir

Signatures :

Michel BURGARD

Marie-Louise MARGOLINA



Numéro du champ	DATE de l'inspection : 06/03/2020	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 61
-----------------	-----------------------------------	--

Questions O		Description du passage à niveau		Commentaires
O.1		Identification des voies		
Voies :		Voie ferrée :		
Type de PN,	RN..... PR..... Nbre de voies.....	Ligne : 892.000		
N°, ligne ferroviaire,	RD..... PR..... Nbre de voies.....	PN : 61 PK 188 + 630		
Route et point de repère ou adresse.	Voie urbaine : ..... sens unique <input type="checkbox"/>	Type de PN : 8AL 2		
O.2		Trafics et vitesses		
Trafics, vitesse et fonctions :		Voie ferrée :		
itinéraire TE, voie de délestage, itinéraire transport scolaire/cyclistes/piétons	MJA : 578 véh/j ; % trafic PL ..... %	Nb trains/j : 2		
	Pointe horaire ..... véh/h	Vitesse réglementaire : 50 km/h		
	Vitesse réglementaire : 50 km/h (si connue)	Vitesse pratiquée : ..... km/h		
	Fonctions : ..... Sav. en Chabris	.....		
O.3		Environnement		
Environnement : (urbanisation, autres contextes, évolution prévisible)		Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible :		
	Rase campagne : <input type="checkbox"/>			
	Périurbain : <input checked="" type="checkbox"/>			
	Urbain : <input type="checkbox"/>			
O.4		Accidents, incidents		
Sécurité : Accidents corporels et Incidents et accidents matériels		Incidents et accidents matériels sur 5 ans : (casse de matériel, sans conséquences corporelles)		
	Nbre : ..... années : .....	Nbre d'incidents : .....		
	Nbre accidents mortels : ..... années : .....	Types : .....		
	Nbre de tués : ..... années : .....			

Numéro du champ	DATE de l'inspection :		06.../03/2020 de Jour		Passage à niveau concerné (n° G.L.)	
<p>Attention l'inspection est réalisée dans le 2 sens de circulation automobile : sens 1 : PR positifs ; sens 2 : PR négatifs - en agglomération : indiquez le sens 1 et le sens 2</p>						
Questions « I »	Géométrie	sens	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
I.1	<p><b>Sens 1 :</b> Village → PN</p> <p>Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules (2 Roues, VL, PL, Transports Exceptionnels).</p>	1 →		X		Prof Pautien Grief
		2 ←		X		
I.2	<p>Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).</p>	1	X			
		2	X			
I.3	<p>Si un point singulier existe à proximité, celui-ci est pris en compte pour assurer un bon fonctionnement du passage à niveau.</p>	1			X	
		2			X	

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	06./03./20 de Jour		Passage à niveau concerné (n° 64)	
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	<input checked="" type="checkbox"/>		Depuis Chemin des Fontaines Marque temporaire maison AN
		2	<input checked="" type="checkbox"/>		
II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1	<input checked="" type="checkbox"/>		A2a + N9i (Vehicules surbaissés) Manque N9i et doit être placé avec les J10 2 bandes Chemin : A2a + N9i à associer avec J10 2 bandes A2a + N9i : manque N9i et à associer au J10 2 bandes Chemin du Disque : Manque A2a + N9i à placer sur J10 2 bandes + Remplacer J10 1 bande
		2	<input checked="" type="checkbox"/>		
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	<input checked="" type="checkbox"/>		
		2	<input checked="" type="checkbox"/>		

Numéro du champ

DATE de l'inspection : 06/03/2020

Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 54

Jour

Questions « III »

La lisibilité

NON

OUI

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

1 →

2 ←

III.2

La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)

1

2

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

1

2

PN à 90°

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 06/03/2020	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 61
-----------------	-----------------------------------	--

Jour
------

Questions « IV »	Circulations douces	NON	Non concerné	Commentaires
------------------	---------------------	-----	--------------	--------------

IV.1	Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons (y compris les personnes à mobilité réduite)	1	<input checked="" type="checkbox"/>	
		2	<input checked="" type="checkbox"/>	

IV.2	Le guidage des piétons vers l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	1	<input checked="" type="checkbox"/>	
		2	<input checked="" type="checkbox"/>	

IV.3	Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau	1	<input checked="" type="checkbox"/>	SAL 2
		2	<input checked="" type="checkbox"/>	

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	1	<input checked="" type="checkbox"/>	
		2	<input checked="" type="checkbox"/>	

Passage à niveau concerné (n° du PN et route) *61*

DATE de l'inspection : *06/03/2020*

Numéro du champ

*Date Prochain Visite : avant Mars 2025*

Autres « V »

Autres remarques

Photo Sens 1 :

Photo sens 2 :

Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures et transports

**Présent  
pour  
l'avenir**

---

Le Sétra appartient  
au Réseau Scientifique  
et Technique  
du MEDDTL



Photo Sens 1 :



Photo Sens 2 :



# 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° ... 62 ... ligne 89200

Route ou rue : ... Voie Communale 9 Route de Puaral ...

Département ... Haute Saône (76) ... Commune ... PRETHONNE ...

## Inspection réalisée par :

..... Guy TROSSET ..... service : 2<sup>e</sup> Adjoint ..... n°tel : 06 22 10 31 21

..... Mme Laure MARGOUILLA ..... service : SMCF BREAUX ..... n°tel : 06 14 34 71 18

de jour le : ... 06/03/2020 ..... heure : 16<sup>h</sup>30 à .....

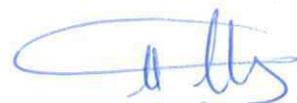
de nuit le : ..... heure : ..... à .....

Présent  
pour  
l'avenir

Signatures : THOMAS GUY



Mme Laure Margouilla



Numéro du champ	DATE de l'inspection : 06/03/2020	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 62
-----------------	-----------------------------------	--

Questions O		Description du passage à niveau		Commentaires
O.1		Identification des voies		
Voies :		Voie ferrée :		
Type de PN,		RN.....	PR.....	Ligne : 892000
N°, ligne ferroviaire,		RD.....	PR.....	PN : 62 PK 189+166
Route et point de repère ou adresse.		Voie urbaine : .....		Type de PN : 8AL 2
		Nbre de voies .....sens unique <input type="checkbox"/>		Nbre de voies : .....
		Nbre de voies .....sens unique <input type="checkbox"/>		Electrifiée : oui/non
O.2		Trafics et vitesses		
Trafics, vitesse et fonctions :		Route :		
itinéraire TE, voie de délestage, itinéraire transport scolaire/cyclistes/piétons		MJA : 188	véh/j ;	% trafic PL .....
		Pointe horaire .....	véh/h	% .....
		Vitesse réglementaire.....	30	km/h.
		Vitesse pratiquée.....	30	km/h (si connue)
		Fonctions : .....	devenir centre village	
O.3		Environnement		
Environnement : (urbanisation, autres contextes, évolution prévisible)		Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible :		
		Rase campagne : <input type="checkbox"/>		
		Périurbain ..... : <input checked="" type="checkbox"/>		
		Urbain ..... : <input type="checkbox"/>		
O.4		Accidents, incidents		
Sécurité : Accidents corporels et Incidents et accidents matériels		Accidents corporels sur les 10 dernières années voire plus :		
		Nbre : .....	années : .....	
		Nbre accidents mortels .....	années : .....	
		Nbre de tués .....	années : .....	
		Incidents et accidents matériels sur 5 ans : (cas de matériel, sans conséquences corporelles)		
		Nbre d'incidents : .....		
		Types : .....		

Numéro du champ	DATE de l'inspection :				Passage à niveau concerné (n° <i>64</i> )
-----------------	------------------------	--	--	--	--

Attention l'inspection est réalisée dans le 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		NON	Non concerné	Commentaires
		OUI	NON			
I.1	<p><b>Sens 1 :</b> <i>Village → PN</i></p> <p>Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules (2 Roues, VL, PL, Transports Exceptionnels).</p>	1 →	X			<i>Profil routier agressif</i>
		2 ←	X			
I.2	<p>Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).</p>	1	X			
		2	X			
I.3	<p>Si un point singulier existe à proximité, celui-ci est pris en compte pour assurer un bon fonctionnement du passage à niveau.</p>	1			X	
		2			X	

Numéro du champ	DATE de l'inspection :			Passage à niveau concerné (n° 62...)	
			06/10/20 de Jour		
Questions « II »	La visibilité	sens	OUI	NON	Commentaires
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 →	X		
		2 ←	X		
II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1	X		Sens 1 + Sens 2 : Se conformer au principe suivant : - A1 + signal automatique + J10 3 bandes - A2a + Véhicules surbaissés + J10 2 bandes - J10 1 bande
		2	X		
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	X		
		2	X		

Numéro du champ

DATE de l'inspection : 06/03/2010

Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 62

Jour

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

1 →

2 ←

III.2

La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)

1

2

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

1

2

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 06/03/2020	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 62	Jour	
Questions « IV »	<b>Circulations douces</b>	<b>OUI</b>	<b>NON</b>	<b>Non concerné</b>
IV.1	Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons (y compris les personnes à mobilité réduite)	1 → 2 ←		X X
IV.2	Le guidage des piétons vers l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	1 2		
IV.3	Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau	1 2	X X	SAL 2 SHZ 2
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	1 2		X X

Passage à niveau concerné (n° du PN et route) *C2*

DATE de l'inspection : *06/03/2020*

*Bohairie Date de Visite : 2025*

Autres « V »	Autres remarques

Photo Sens 1 :

Photo sens 2 :

Resources, territoires et habitats  
Energie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures et transports

**Présent  
pour  
l'avenir**

Le Sétra appartient  
au Réseau Scientifique  
et Technique  
du MEEODAT



Photo Sens 1 :



Photo Sens 2 :





# 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° ..... 63 .....

Route ou rue : ..... Route de la Pralio .....

Département ..... Haute Savoie (74) ..... Commune ..... Lully .....

## Inspection réalisée par :

..... René CIRARD ..... service : Mairie de Lully ..... n°tel : 06 89 38 95 50

..... Anne-Laure MARGOLINA ..... service : SIVCF REXEAO ..... n°tel : 06 14 34 71 18

de jour le : ..... 06/03/2020 ..... heure : 14h00 à .....

de nuit le : ..... heure : ..... à .....

Présent  
pour  
l'avenir  
Signatures :



SIVCF  
REXEAO



Numéro du champ	DATE de l'inspection : 06/03/2000	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 63
<b>Questions O</b> <b>O.1</b> <b>Voies :</b> Type de PN, N°, ligne ferroviaire, Route et point de repère ou adresse.	<b>Description du passage à niveau</b> <b>Identification des voies</b> <b>Route :</b> Voie communale RN..... PR..... Nbre de voies..... RD..... PR..... Nbre de voies..... Voie urbaine : ..... Nbre de voies ..... sens unique <input type="checkbox"/>	
<b>O.2</b> <b>Traffics, vitesse et fonctions :</b> itinéraire TE, voie de délestage, itinéraire transport scolaire/cyclistes/piétons	<b>Traffics et vitesses</b> <b>Route :</b> 30 MJA : 80 véh/j ; % trafic PL ..... % Pointe horaire ..... véh/h Vitesse réglementaire 30 km/h Vitesse pratiquée 30 km/h (si connue) Fonctions : demande agressive et particulière	
<b>O.3</b> <b>Environnement :</b> (urbanisation, autres contextes, évolution prévisible)	<b>Environnement</b> Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible : Rase campagne : <input type="checkbox"/> Périurbain ..... : <input checked="" type="checkbox"/> Urbain ..... : <input type="checkbox"/>	
<b>O.4</b> <b>Sécurité :</b> Accidents corporels et Incidents et accidents matériels	<b>Accidents, incidents</b> <b>Accidents corporels sur les 10 dernières années voire plus :</b> Nbre : ..... années : ..... Nbre accidents mortels : ..... années : ..... Nbre de tués : ..... années : ..... <b>Incidents et accidents matériels sur 5 ans :</b> (casse de matériel, sans conséquences corporelles) Nbre d'incidents : ..... Types : .....	
	<b>Commentaires</b>	

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 06/03/2020	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 63
-----------------	-----------------------------------	--

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

Questions «   »	Géométrie	NON	Non concerné	Commentaires
-----------------	-----------	-----	--------------	--------------

Sens 1 Village → Bois

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 →	<input checked="" type="checkbox"/>	La Route a été agrandie pour permettre aux véhicules plus lourds de tourner aisément (→ type guirée)
		2 ←	<input checked="" type="checkbox"/>	

I.2	Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).	1	<input checked="" type="checkbox"/>	
		2	<input checked="" type="checkbox"/>	

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	<input checked="" type="checkbox"/>	
		2	<input checked="" type="checkbox"/>	

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 06/03/2020	Jour	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 63
-----------------	-----------------------------------	------	--

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 →	<input checked="" type="checkbox"/>		Le tracé de la route a été amélioré visuellement, les travaux d'entretien sont prévus dans un futur proche - Ne pas l'embarquer dans son descriptif
		2 ←	<input checked="" type="checkbox"/>		

II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1	<input checked="" type="checkbox"/>		Sens 1+2 : Le AF doit être éloigné de son environnement et avoir à une base 3 bandes - laisser les 1 et 2 bandes en place comme actuellement Sens 4 : Chemin qui mène à la ferme AF avoir à la base 3 bandes → élargir 3 bandes
		2	<input checked="" type="checkbox"/>		

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	<input checked="" type="checkbox"/>		Sens 1 : Eclairage ancien → à démanteler (et pas orientés)
		2	<input checked="" type="checkbox"/>		

Passage à niveau concerné (n° du PN et route) **63**

Jour

DATE de l'inspection : **06/03/2020**

Numéro du champ

**Commentaires**

**NON**

**OUI**

sens

**La lisibilité**

**Questions « III »**



<b>X</b>	
	<b>X</b>

1 →  
2 ←

*Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'utilisateur (effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)*

III.1



<b>X</b>	
	<b>X</b>

1  
2

*La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)*

III.2



<b>X</b>	
	<b>X</b>

1  
2

*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*

III.3

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 06/03/2020	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 63
-----------------	-----------------------------------	--

Jour
------

Questions « IV »	Circulations douces	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
------------------	---------------------	-----	-----	--------------	--------------

IV.1	Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons (y compris les personnes à mobilité réduite)	1	X		Pas recensé
		2	X		

IV.2	Le guidage des piétons vers l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	1	X		
		2	X		

IV.3	Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau	1	X		SAL 2
		2	X		SAL 2

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	1		X	
		2		X	

Passage à niveau concerné (n° du PN et route) **63**

DATE de l'inspection : **06/03/2020**

Numéro du champ

**Bohaine** Date de Visite :

Autres « V »	Autres remarques
<p><u>Commune</u> : <sup>Sens 1 + sens 2</sup> Déplacer le panneau A7 à l'issue du PN et lui associer balises J10 3 bandes -</p> <p><u>Sref</u> : Démonten ancien éclairage en rail démonté -</p>	

Photo Sens 1 :

Photo sens 2 :

RESSOURCES, TERRITOIRES ET LOGEMENTS  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures et transports

**Présent  
pour  
l'avenir**

---

Le Sétra appartient  
au Réseau Scientifique  
et Technique  
du MEDDTL



Photo Sens 1 :



Photo Sens 2 :





# 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° ..... 64 .....

Route ou rue : ..... Chemin des Ble .....  
.....

Département ..... Haute Savoie (74) ..... Commune ..... Lucy .....  
.....

## Inspection réalisée par :

..... René GIRARD ..... service : ..... Mairie de Lucy ..... n°tel : 06 89 38 95 50

..... Anne-Laure MARGAUM ..... service : ..... SNCF RESEAU ..... n°tel : 06 14 34 71 18

de jour le : ..... 06/03/2020 ..... heure : ..... 14h45 ..... à .....

de nuit le : ..... heure : ..... à .....

Présent  
pour  
l'avenir

Signatures :



ANNE-LAURE MARGAUM  
SNCF RESEAU  


RESSOURCES, TERRITOIRES ET HABITATS  
Énergie et climat  
Développement durable  
Prévention des risques  
Infrastructures et transports



Numéro du champ :	DATE de l'inspection : 06/03/2020	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 64
-------------------	-----------------------------------	--

Questions O	Description du passage à niveau		Commentaires
<b>O.1</b>	<b>Identification des voies</b>		
<b>Voies :</b> Type de PN, N°, ligne ferroviaire, Route et point de repère ou adresse.	<b>Route :</b> <u>Voie Commune</u> RN..... PR..... Nbre de voies..... RD..... PR..... Nbre de voies..... Voie urbaine : ..... Nbre de voies ..... sens unique <input type="checkbox"/>	<b>Voie ferrée :</b> Ligne ..... <u>892.000</u> ..... PN ..... <u>64</u> ..... PK <u>194 + 919</u> ..... Type de PN : ..... <u>SAL 2</u> ..... Nbre de voies : ..... <u>1</u> ..... Electrifiée (oui/non)	
<b>O.2</b>	<b>Traffics et vitesses</b>		
<b>Traffics, vitesse et fonctions :</b> itinéraire TE, voie de délestage, itinéraire transport scolaire/cyclistes/piétons	<b>Route :</b> MJA : <u>18</u> ..... véh/j ; % trafic PL ..... % Pointe horaire ..... véh/h Vitesse réglementaire ..... <u>80</u> ..... km/h Vitesse pratiquée ..... <u>20</u> ..... km/h (si connue) Fonctions : <u>deserte</u> ; <u>1 Naison + Champs</u> .....	<b>Voie ferrée :</b> <u>Nbre voies ligne : 26</u> <u>Vitesse Max : 150 km/h</u> <u>Nom et Circulation :</u> .....	
<b>O.3</b>	<b>Environnement</b>		
<b>Environnement :</b> (urbanisation, autres contextes, évolution prévisible)	<b>Rase campagne :</b> <input checked="" type="checkbox"/> <b>Périurbain</b> ..... : <input type="checkbox"/> <b>Urbain</b> ..... : <input type="checkbox"/>	Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible :	
<b>O.4</b>	<b>Accidents, incidents</b>		
<b>Sécurité :</b> Accidents corporels et Incidents et accidents matériels	<b>Accidents corporels sur les 10 dernières années voire plus :</b> Nbre : ..... années : ..... Nbre accidents mortels ..... années : ..... Nbre de tués ..... années : .....	<b>Incidents et accidents matériels sur 5 ans :</b> (casse de matériel, sans conséquences corporelles) Nbre d'incidents : ..... Types : .....	

Numéro du champ

DATE de l'inspection : 06/03/2020

Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 64

Jour

Attention l'inspection est réalisée dans le 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

Commentaires

Sens 1 : Villages - vers champs

1.1

1 →  2 ←

Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules (2 Roues, VL, PL, Transports Exceptionnels).

Route goudronnée jusqu'au PN puis chemin de terre

1.2

1  2

Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).

1.3

1  2

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

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 06/03/2020	Jour	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 64
-----------------	-----------------------------------	------	--

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 →	X		
		2 ←	X		

II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1	X		Sens 1 : Nappe barié 310 3 bandes sous AF
		2	X		Depuis chemin AF + 1 barde ? <input type="checkbox"/> ne AF + 1 barde ? → <input type="checkbox"/> ne

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	X		
		2	X		

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 06/03/2020	Jour	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 64
-----------------	-----------------------------------	------	--

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'utilisateur (effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)	1 → 2 ←	X X		
-------	--	------------	--------	--	--

III.2	La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	1 2	X X		
-------	---	--------	--------	--	--

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	1 2	X X		+ 90°
-------	---	--------	--------	--	-------

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 06/03/2020	Jour	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 64
-----------------	-----------------------------------	------	--

Questions « IV »	Circulations douces	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
------------------	---------------------	-----	-----	--------------	--------------

IV.1	Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons (y compris les personnes à mobilité réduite)	1 →	2 ←	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
------	--	--------	--------	-------------------------------------	-------------------------------------	--

IV.2	Le guidage des piétons vers l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	1	2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
------	---	---	---	-------------------------------------	-------------------------------------	--

IV.3	Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau	1	2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	SAL 2 SAL 2J
------	---	---	---	-------------------------------------	-------------------------------------	-----------------

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	1	2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
------	--	---	---	-------------------------------------	-------------------------------------	--

Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 64

DATE de l'inspection : 06/03/2020

Numéro du champ

*Date de la prochaine visite :*

Autres « V »	Autres remarques
<p><u>Commune</u> : Remettre balise 110 3 bandes ser 1 sou AF - - AF + 1 bande chemin... - AF + 1 bande ser 2</p>	

Photo Sens 1 :

Photo sens 2 :

Ressources, territoires et mobilités  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures et transports

**Présent  
pour  
l'avenir**

Le Sétra appartient  
au Réseau Scientifique  
et Technique  
du MEDDTL



Photo Sens 1 :

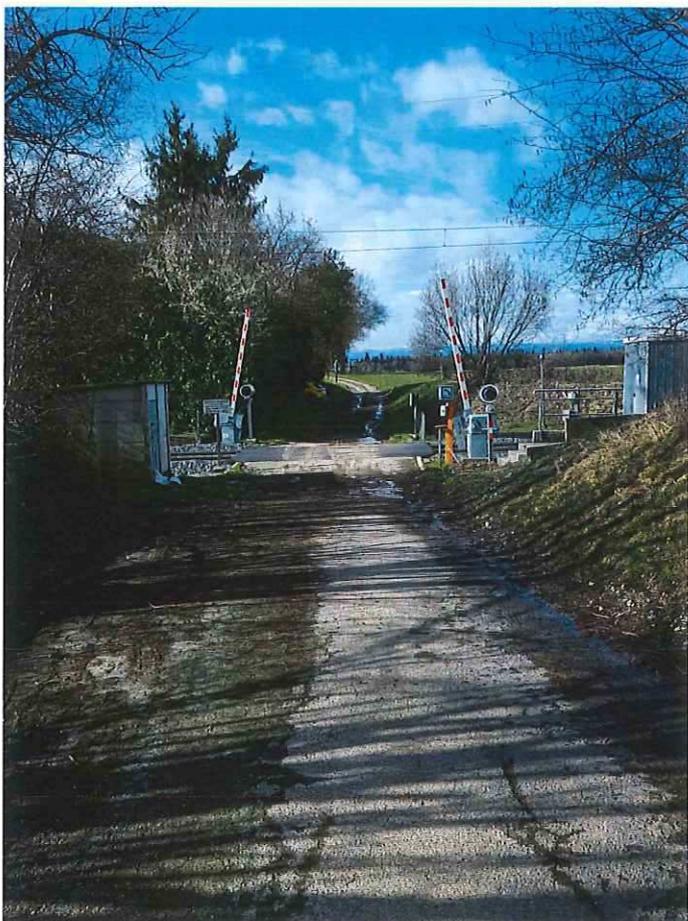
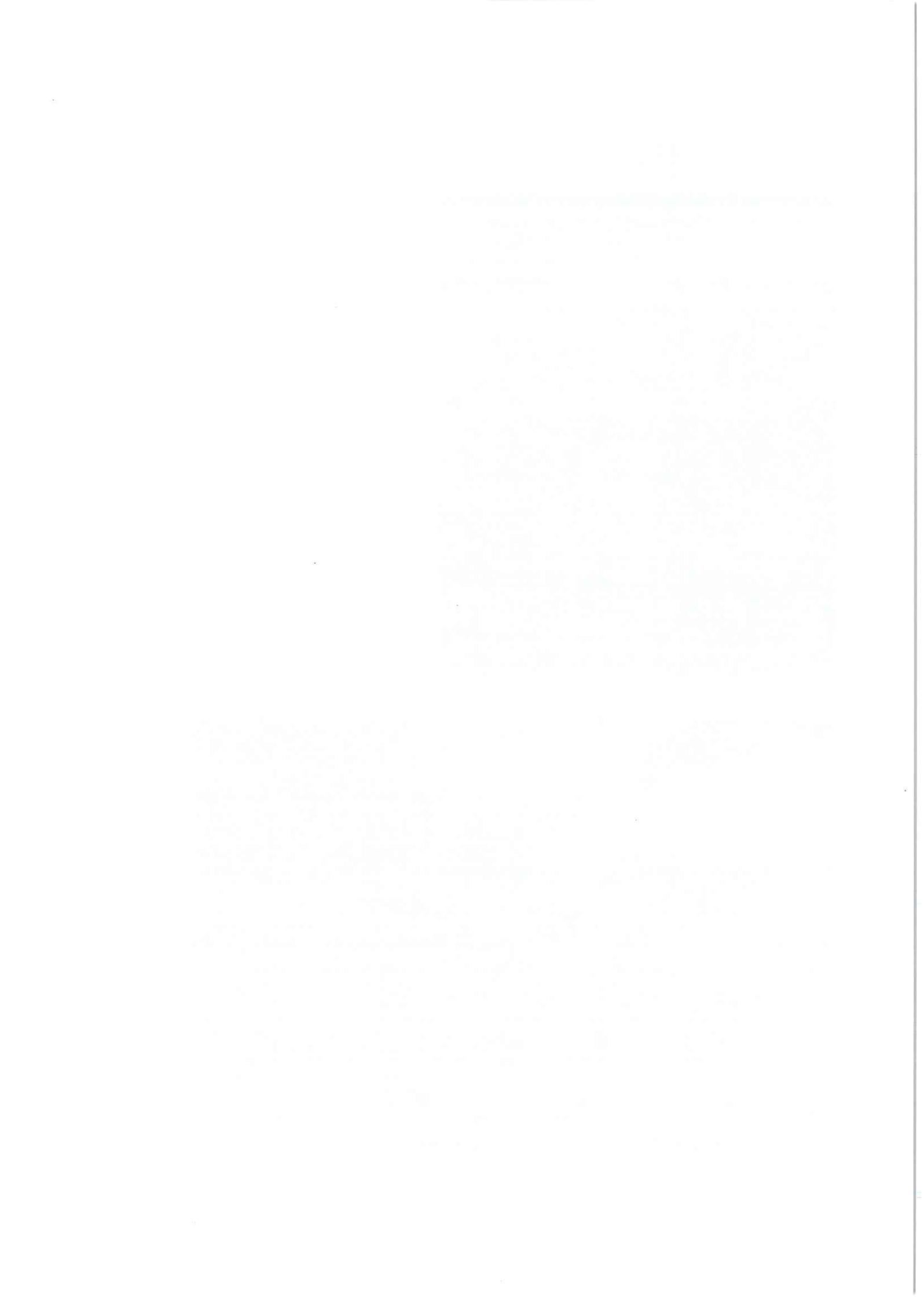


Photo Sens 2 :





# 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° ... 69 ... ligne 802000 (km 197 + 024)

Route ou rue : ... Chemin des Grands Nouris ...

Département ... Haute Savoie (74) ... Commune ... MARGENCE ...

## Inspection réalisée par :

Bernard ASSOLIER ..... service : Maire Adjoint ..... n°tel : 06 45 29 13 26

Anne-Laure MARGOLINA ..... service : SNCF RESEAU ..... n°tel : 06 14 34 71 18

de jour le : ... 06/03/2020 ..... heure : 11h45 à .....

de nuit le : ..... heure : ..... à .....

Présent  
pour  
l'avenir  
Signatures :

Bernard ASSOLIER

Anne-Laure MARGOLINA



Numéro du champ	DATE de l'inspection : 06/03/2020	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 69
-----------------	-----------------------------------	--

Questions O	Description du passage à niveau		Commentaires
<b>Identification des voies</b>			
<b>O.1</b>	<p><b>Voies :</b></p> <p>Route : Chemi Communal</p> <p>RN..... PR..... Nbre de voies.....</p> <p>RD..... PR..... Nbre de voies.....</p> <p>Voie urbaine : .....</p> <p>Nbre de voies .....sens unique <input type="checkbox"/></p> <p>Voie ferrée : 892000</p> <p>Ligne : 69 PK 197+054</p> <p>Type de PN : SAU 2</p> <p>Nbre de voies : 1</p> <p>Electrifiée (Oui/non)</p>		
<b>O.2</b>	<p style="text-align: center;"><b>Traffics et vitesses</b></p> <p>Route : .....</p> <p>MJA : 21 véh/j ; % trafic PL ..... %</p> <p>Pointe horaire ..... véh/h</p> <p>Vitesse réglementaire 50 km/h</p> <p>Vitesse pratiquée 20 km/h (si connue)</p> <p>Fonctions : .....</p>		
<b>O.3</b>	<p style="text-align: center;"><b>Environnement</b></p> <p>Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible :</p> <p>Rase campagne : <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Périurbain ..... : <input type="checkbox"/></p> <p>Urbain ..... : <input type="checkbox"/></p>		
<b>O.4</b>	<p style="text-align: center;"><b>Accidents, incidents</b></p> <p>Accidents corporels sur les 10 dernières années voire plus :</p> <p>Nbre : ..... années : .....</p> <p>Nbre accidents mortels ..... années : .....</p> <p>Nbre de tués ..... années : .....</p> <p>Sécurité : Accidents corporels et Incidents et accidents matériels</p> <p>Incidents et accidents matériels sur 5 ans : (casse de matériel, sans conséquences corporelles) Nbre d'incidents : ..... Types : .....</p>		

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 06/03/2020	Jour	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 69
-----------------	-----------------------------------	------	--

Attention l'inspection est réalisée dans le 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	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
-----------------	-----------	-----	-----	--------------	--------------

Sens 1: LD 233 - PN

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 → X			Chemin de Terre et Carrefour.
		2 ← X			

I.2	Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).	1 X			
		2 X			

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 X			
		2 X			

LD 233 - PN

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 06/03/2020	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 69
Questions « II »		Journal

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	→	X			
		2	←	X			

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

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		X			
		2		X			

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 06/03/2020	Jour	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 69
-----------------	-----------------------------------	------	--

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)	1 →	X	2 ←	X	
-------	--	-----	---	-----	---	--

III.2	La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	1	X	2	X	
-------	---	---	---	---	---	--

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	X	2	X	+ 90°
-------	--	---	---	---	---	-------

Numéro du champ	DATE de l'inspection :	Jour	Passage à niveau concerné (n° du PN et route)		
	06/03/2020		69		
Questions « IV »	Circulations douces	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
IV.1	Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons (y compris les personnes à mobilité réduite)	1 →	X		
		2 ←	X		Par d'utilité
IV.2	Le guidage des piétons vers l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	1	X		
		2	X		
IV.3	Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau	1	X		SAL 2
		2	X		SAL 2
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	1		X	
		2		X	

Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 69

DATE de l'inspection : 06/03/2020

Date de la Recherche Vite : 2025

Autres remarques

- RAS -

Photo Sens 1 :

Photo sens 2 :

Recherche, territoires et habitats  
Energie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures et transports

**Présent  
pour  
l'avenir**

---

Le Sétra appartient  
au Réseau Scientifique  
et Technique  
du MEDDTL



Photo Sens 1 :



Photo Sens 2 :





# 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° ..... 70 ..... ligne 892000 (Km 197+932)

Route ou rue : ..... Route de Dursilly .....

Département ..... Haute-Savoie 74 ..... Commune MARGENÈVE .....

## Inspection réalisée par :

Bernard NASSOUÏER service : Maire Adjoint ..... n° tel : 06 45 25 13 26

Anne Laure MARGOULIA service : Chef Bénévoles ..... n° tel : 06 14 34 71 18

de jour le : ..... 06/03/2020 ..... heure : 11h15 à .....

de nuit le : ..... heure : ..... à .....

Présent  
pour  
l'avenir

Signatures : Bernard NASSOUÏER Anne Laure MARGOULIA



Numéro du champ	DATE de l'inspection :	06/03/2020	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 70
<b>Questions O</b>	<b>Description du passage à niveau</b>		
<b>O.1</b>	<b>Identification des voies</b>		
<b>Voies :</b> Type de PN, N°, ligne ferroviaire, Route et point de repère ou adresse.	<b>Route :</b> Vc RN..... PR..... RD..... PR..... Voie urbaine : ..... Nbre de voies : 2 .....sens unique <input type="checkbox"/>	<b>Voie ferrée :</b> Ligne : 822000 PN : 70 .....PK. 197+932 Type de PN : SAL 2 Nbre de voies : 1 Electrifiée : oui/non	
<b>O.2</b>	<b>Traffics et vitesses</b>		
<b>Traffics, vitesse et fonctions :</b> itinéraire TE, voie de délestage, itinéraire transport scolaire/cyclistes/piétons	<b>Route :</b> 2100 MJA : 160 .....véh/j ; % trafic PL ..... % Pointe horaire .....véh/h Vitesse réglementaire : 50 .....km/h Vitesse pratiquée : 30 .....km/h (si connue) Fonctions : .....	<b>Voie ferrée :</b> Nb trains/j : 26 Vitesse max : 100 km/h Moment de circulation : .....	
<b>O.3</b>	<b>Environnement</b>		
<b>Environnement :</b> (urbanisation, autres contextes, évolution prévisible)	<b>Rase campagne :</b> <input type="checkbox"/> <b>Périurbain :</b> <input type="checkbox"/> <b>Urbain :</b> <input type="checkbox"/>	Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible : Deserte habitations + champs	
<b>O.4</b>	<b>Accidents, incidents</b>		
<b>Sécurité :</b> Accidents corporels et Incidents et accidents matériels	<b>Accidents corporels sur les 10 dernières années voire plus :</b> Nbre : .....années : ..... Nbre accidents mortels : .....années : ..... Nbre de tués : .....années : .....	<b>Incidents et accidents matériels sur 5 ans :</b> (casse de matériel, sans conséquences corporelles) Nbre d'incidents : ..... Types : .....	
	<b>Commentaires</b>		

Numéro du champ

DATE de l'inspection : 06/03/2020

Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 70

Passage à niveau concerné (n° du PN et route)

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

Questions « | »

Geométrie

Non concerné

Sens 1 : RD 233 → PN

1.1 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 ←

1  2

1.2 Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).

1  2

1  2

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

1  2

1  2

Commentaires

à 80m de la RD 233 mais faible trafic -

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 06/03/2020	Jour	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 30
-----------------	-----------------------------------	------	--

Questions « II »	La visibilité	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 →	<input checked="" type="checkbox"/>	VC : village, PN juste à la fin du village on le voit au dernier moment.
		2 ←	<input checked="" type="checkbox"/>	

II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1	<input checked="" type="checkbox"/>	Sens 1 : Rajouter un AF + <input checked="" type="checkbox"/> M au même endroit que le A des d'arr.
		2	<input checked="" type="checkbox"/>	

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	<input checked="" type="checkbox"/>	Idem II.1
		2	<input checked="" type="checkbox"/>	

Passage à niveau concerné (n° du PN et route) **30**

Jour

DATE de l'inspection : **06/03/2020**

Numéro du champ

Commentaires

NON

OUI

Questions « III » sens

**III.1**

1  2

**La lisibilité**

Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'utilisateur  
(effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)

**III.1.1**

**III.2**

1  2

La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)

**III.2**

**III.3**

1  2

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

**III.3**

**R2430**

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 06/03/2020	Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 70	Jour
Questions « IV »	<b>Circulations douces</b>	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
	sens	<b>Non concerné</b>	<b>Commentaires</b>
IV.1	Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons (y compris les personnes à mobilité réduite)	1 <input checked="" type="checkbox"/> → 2 <input checked="" type="checkbox"/> ←	
IV.2	Le guidage des piétons vers l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/>	
IV.3	Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau	1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/>	
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	1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/>	

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 06/03/2020		Passage à niveau concerné (n° du PN et route) 30
-----------------	-----------------------------------	--	--

Date de la prochaine visite : 2023

Autres « V »	Autres remarques
	Sens 1 : La commune est chargée de rajouter un A7 + Panonceau <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">m</span> à côté du $\Delta$ des el'âne existant.

Photo Sens 1 :

Photo sens 2 :

Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures et transports

**Présent  
pour  
l'avenir**

Le Sétra appartient  
au Réseau Scientifique  
et Technique  
du MEDDAR



Photo Sens 1 :



Photo Sens 2 :





Hôtel du Département

1 avenue d'Albigny  
CS 32444  
74041 Annecy Cedex  
T / 04 50 33 50 00

# Diagnostic de sécurité des passages à niveau

***PN n° 65 - Ligne Annemasse – Evian-les-Bains***

***Route : RD 25***

***Département : Haute-Savoie 74***

***Commune: PERRIGNIER***

***Date de visite : 2 juillet 2020***

## Sommaire

- Préambule	2
- Documents de référence	3
- Grille d'inspection	4
- Description du passage à niveau	5
- Géométrie	6
- Visibilité (de jour)	7
- Visibilité (de nuit)	8
- Lisibilité (de jour)	9
- Lisibilité (de nuit)	10
- Circulations douces (de jour)	11
- Circulation douces (de nuit)	12
- Autres remarques	13
- Documents annexes	14
- Localisation à l'échelle locale	15
- Orthophotoplan et localisation de la signalisation existante	16
- Photos	17

## Préambule

La circulaire du 11 juillet 2008 relative au diagnostic de sécurité des passages à niveau adressée aux préfets de département et aux préfets coordinateurs d'itinéraire routiers demande l'engagement d'une campagne de diagnostics des passages à niveau publics ouverts au trafic automobile sur le réseau ferré national qui s'appuie essentiellement sur une inspection de sécurité routière. Cette démarche a été renforcée dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités et notamment par le biais de l'instruction du 27 janvier 2020 relative à la mise en œuvre du plan d'action pour améliorer la sécurisation des passages à niveau.

Le présent document est destiné à apporter une aide pour l'application du cadre législatif par les différents gestionnaires de réseau routier ainsi qu'au gestionnaire et à l'exploitant du réseau ferré qui devront être associés. Il contient une note d'accompagnement et une grille d'inspection. Ce document est destiné à l'inspecteur des passages à niveau et en conséquence se limite aux constatations et ne donne aucune précision sur les suites à donner.

En effet, le diagnostic demandé aux gestionnaires du réseau routier et du réseau ferré par la circulaire du 11 juillet 2008 doit comprendre une proposition de plan d'actions (actions immédiates, actions à moyen terme, études à mener,...) issu du constat réalisé par l'inspecteur. Les actions à mener doivent être adaptées au contexte et ne peuvent pas être listées de manière exhaustive.

Préalablement à l'inspection, il est nécessaire de recueillir et d'analyser les trafics routiers et ferroviaires, les accidents corporels et les incidents tels que les bris de barrières, supports de feux, clôtures mais aussi les vitesses routières au droit ou à l'approche du passage à niveau lorsqu'elles sont disponibles.

Il est possible que l'essentiel de ces données aient déjà été recueillies notamment par les conseils généraux qui ont rempli le questionnaire adressé par le président de l'instance de coordination de la politique d'amélioration de la sécurité des passages à niveau. Sinon ce recueil doit être effectué auprès des différents acteurs concernés.

Pour faciliter le repérage des passages à niveau sur votre réseau, une cartographie de l'ensemble des passages à niveau est gratuitement accessible à l'adresse suivante :

[http://cartelie.application.equipement.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=SIG\\_BDPN&service=CETE\\_NC](http://cartelie.application.equipement.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=SIG_BDPN&service=CETE_NC)

## Documents de référence

- Instruction du Gouvernement du 27 janvier 2020 relative à la mise en œuvre du plan d'action pour améliorer la sécurisation des passages à niveau
- La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 notamment ses articles 123, 124, 125 et 189
- Circulaire du 11 juillet 2008 relative au diagnostic de sécurité des passages à niveau
- Sécurité des routes et des rues – SETRA/ CETUR, 1992, 436p., Référence Sétra : E9228 et Certu : OU07400792
- ARP – Aménagement des routes principales. Guide technique – Sétra, août 1994, 143p. – référence : B9413
- Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (8 parties), 1977
- Contrôle de Sécurité des Projets Routiers (CSPR) - Audit avant mise en service - guide méthodologique, Sétra, juillet 2003 - <http://www.setra.equipement.gouv.fr/CSPR,3060.html>
- Sécurité aux passages à niveau - Cas de la proximité d'un carrefour giratoire – Guide technique - Sétra, septembre 2006
- Note d'information Sétra n° 106 : Situation et enjeux de sécurité aux passages à niveau – Sétra-SNCF, décembre 1996
- Note d'information Sétra n° 107 : aménagement des passages à niveau en vue d'améliorer la sécurité – Sétra-SNCF, décembre 1996
- Arrêté du 18 mars 1991 modifié relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau – Version consolidée au 5 juin 2008.  
<http://www.legifrance.gouv.fr/.affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000343313&dateTexte=20081106&fastPos=1&fastReqId=1140092731&oldAction=rechTexte>

## 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 événement par écrit, ou prendre une photo de la route.*

### Inspection réalisée par :

Mme BRASSAC Christelle	CD74 – SDGR – SES	n° tél : 04 50 33 21 10
Mme BOINE Sandrine	SNCF Réseau	n° tél : 06 27 70 78 45
Mr MANILLIER	Commune de Perrignier	
Mr DECONCHE Xavier	CD74 – Arrondissement de Thonon	n° tél : 04 50 33 41 82

De jour le : 2 juillet 2020

heure : de 14h00 à 15h00

Signatures :



Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>2 juillet 2020</b>		<b>PN 65 – RD 25</b>
<b>PR positifs - sens1 : sens Sciez - Lully</b>			
Questions O	Description du passage à niveau		Commentaires
<b>O.1</b>	<b>Identification des voies</b>		
<b>Voies :</b> Type de PN, N°, ligne ferroviaire, Route et point de repère ou adresse.	<b>Route :</b> RN..... PR..... Nbre de voies..... RD <b>25</b> PR <b>21+338</b> Nbre de voies <b>2</b> Voie urbaine : ..... Nbre de voies .....sens unique <input type="checkbox"/>	<b>Voie ferrée :</b> Ligne : <b>Longeray – Le Bouveret</b> PN <b>65</b> PK <b>192+413</b> Type de PN : <b>SAL 2</b> Nbre de voies : <b>2</b> Electrifiée : <b>oui</b>	<b>La RD 25 fait partie du réseau Local départemental..</b>
<b>O.2</b>	<b>Trafics et vitesses</b>		
<b>Trafics, vitesse et fonctions :</b> itinéraire TE, voie de délestage, itinéraire transport scolaire/cyclistes/ piétons	<b>Route :</b> MJA : <b>3272 véh/j</b> (2016) % trafic PL <b>4,7%</b> . Pointe horaire ..... véh/h Vitesse réglementaire <b>80 km/h</b> Vitesse pratiquée <b>76 km/h (V85)</b> Fonctions : .....	<b>Voie ferrée :</b> Nbre de trains/24h : <b>54</b>  Vitesse ferroviaire : <b>115 km/h</b> Moment : 176688	<b>Passage de TGV.</b>
<b>O.3</b>	<b>Environnement</b>		
<b>Environnement :</b> (urbanisation, autres contextes, évolution prévisible)	Rase campagne : <input type="checkbox"/> Périurbain ..... : <b>X</b> Urbain ..... : <input type="checkbox"/>	<i>Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible :</i> <b>Le PN se situe dans un secteur périurbain comprenant dans son environnement proche une zone d'activités industrielles et artisanales.</b>	<b>Le passage à niveau est situé hors agglomération.</b> <b>Le carrefour avec la voie communale est éclairé (un seul candélabre).</b>
<b>O.4</b>	<b>Accidents, incidents</b>		
<b>Sécurité :</b> Accidents corporels et Incidents et accidents matériels	<b>Accidents corporels sur les 10 dernières années voire plus :</b> Nbre : <b>aucun</b> année : ..... Nbre accidents mortels : ..... année : ..... Nbre de tués : ..... année : .....	<b>Incidents et accidents matériels sur 5 ans :</b> (casse de matériel, sans conséquences corporelles) Nbre d'incidents : <b>2</b> Types : <b>2 bris (2017)</b>	

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>2 juillet 2020</b>	Jour	<b>PN 65 – RD 25</b>
-----------------	--	------	----------------------

Attention l'inspection est réalisée dans le 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	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
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).	→	X			Faible largeur de chaussée au droit du passage à niveau (6m environ) et à 20m en amont (4,80m), croisement difficile (PL).
		←	X			Faible largeur de chaussée au droit du passage à niveau (6m environ), croisement difficile (PL).
I.2	Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).	1		X		Proximité d'un carrefour. Tourne-à-gauche avec la VC située 5m après le passage à niveau (desservant une zone artisanale et industrielle).
		2		X		Accès privé situé 10m après le passage à niveau.
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	X			Mouvement en tourne à gauche interdit
		2			X	Pas d'aménagement spécifique pour l'accès privé. Mouvements en tourne-à-droite interdits pour les PL Depuis la VC (girations difficiles).

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>2 juillet 2020</b>	Jour	<b>PN 65 – RD 25</b>		
Questions « II »	La visibilité	sens	OUI	NON	Commentaires
<i>Visibilité d'approche (distance d'arrêt à la vitesse réglementaire)</i>					
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)	→		X	La légère courbe à droite, la densité des mâts ne permettent pas une bonne visibilité du PN. Les végétaux implantés dans le jardin privé ont été supprimés
		←	X		
II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1	X		Panneau A7 + M9 accrochés par le PL
		2	X		
Démarrer Internet Explorer.Ink 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	X		Le feu de droite n'est visible qu'à 30m du PN.
		2	X		Visibilité complète des installations à 100 m.

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>2 juillet 2020</b>	Nuit		<b>PN 65 – RD 25</b>	
Questions « II »	La visibilité	sens	OUI	NON	Commentaires
<i>Visibilité d'approche (distance d'arrêt à la vitesse réglementaire)</i>					
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)	→			Visite non réalisée
		←			Visite non réalisée
II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1			Visite non réalisée
		2			Visite non réalisée
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			Visite non réalisée
		2			Visite non réalisée

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>2 juillet 2020</b>	Jour		<b>PN 65 – RD 25</b>	
Questions « III »	La lisibilité	sens	OUI	NON	Commentaires
III.1	<i>Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'utilisateur (effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)</i>	→ 1	X		
		← 2	X		
III.2	<i>La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)</i>	1		X	Densité de mâts (EDF, France Télécom, éclairage public, mâts SNCF...).
		2	X		Densité de mâts (EDF, France Télécom, éclairage public, mâts SNCF...), mais moins prononcée que dans le sens 1.
III.3	<i>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</i>	1	X		Bandes de rives à matérialiser sur le PN
		2	X		Bandes de rives à matérialiser sur le PN

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

Numéro du champ		DATE de l'inspection : <b>2 juillet 2020</b>		Nuit			PN 65 – RD 25
Questions « III »	La lisibilité	sens	OUI	NON	Non concerné	Commentaires	
III.1	Le type et le mode de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'utilisateur (effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)	1 →	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Visite non réalisée	
		2 ←	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Visite non réalisée	
III.2	La signalisation verticale, les barrières, sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Visite non réalisée	
		2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Visite non réalisée	
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	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Visite non réalisée	
		2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Visite non réalisée	
III.4	De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Visite non réalisée	
		2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Visite non réalisée	

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>2 juillet 2020</b>	Jour			<b>PN 65 – RD 25</b>	
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>Secteur périurbain avec probabilité de voir des cyclistes et des piétons traverser le passage à niveau.</b>
		2 ←	<input type="checkbox"/>	<input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/>	
		2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
IV.3	<i>Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau</i>	1	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
IV.4	<i>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</i>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
		2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>2 juillet 2020</b>	Nuit			<b>PN 65 – RD 25</b>	
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"/>	Visite non réalisée
		2 ←	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Visite non réalisée
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"/>	Visite non réalisée
		2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Visite non réalisée

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>2 juillet 2020</b>		<b>PN 65 – RD 25</b>
-----------------	--	--	----------------------

Autres « V »	Autres remarques
	<p>- RD 25 interdite aux PL &gt;19T.</p> <p>- Fortes contraintes au droit du carrefour avec la voie communale « Route des Prés d'eau ». Les mouvements en tourne – droite vers Sciez des PL sont interdits. Le débouché est large et « collé » au PN. Il serait possible de revoir la géométrie de ce débouché en décalant l'axe de la VC d'environ 1,50m voire plus ce qui permettrait de s'écarter du domaine ferroviaire.</p> <p>- Présence d'un canal (ruisseau de la Gurnaz) qui longe la RD25 de part et d'autre du PN. Celui-ci est très proche de la chaussée et est séparé par une « murette » de 20 cm de haut.</p> <p>- A terme augmentation du trafic ferroviaire dans la perspective du projet CEVA.</p>

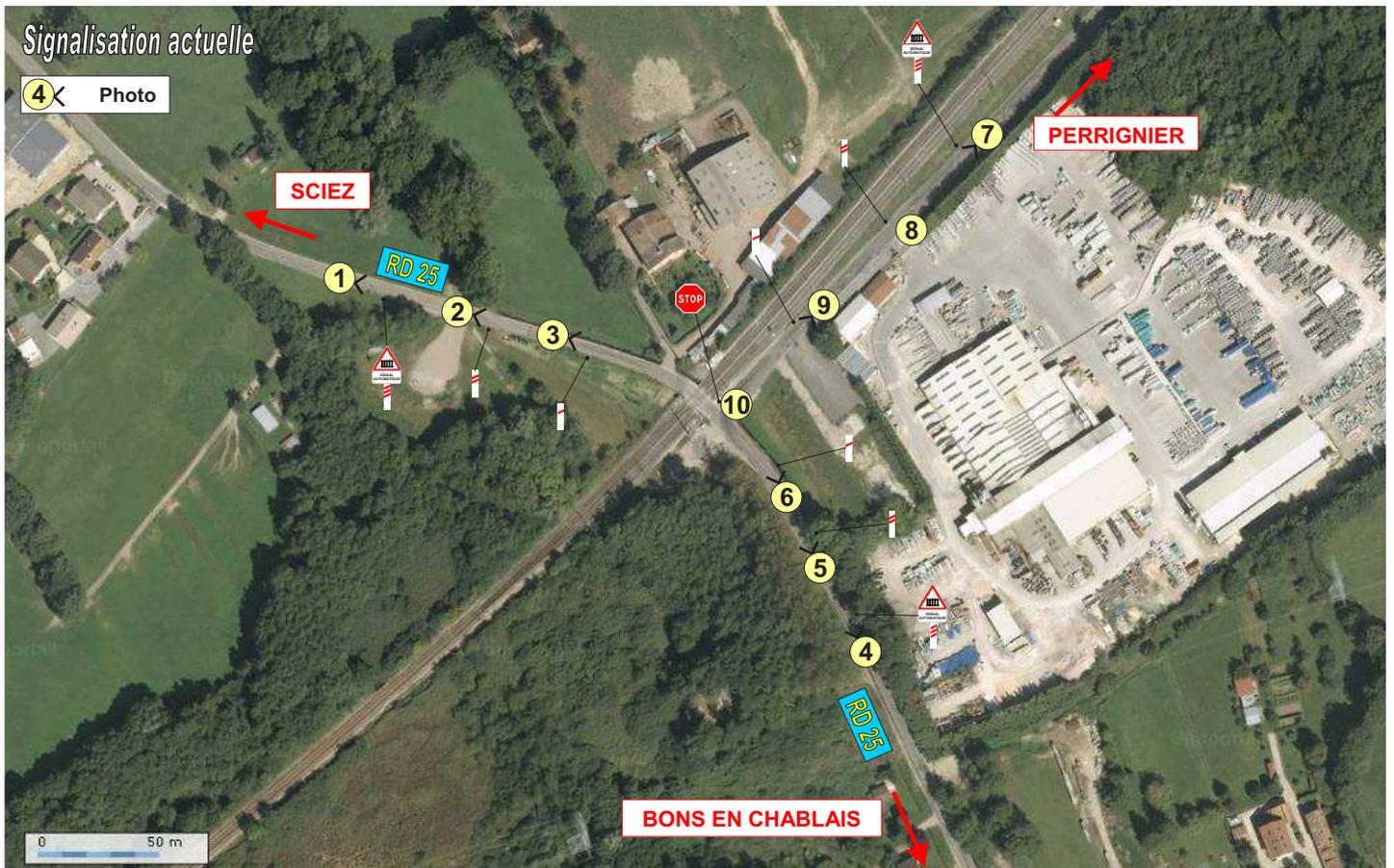
## Documents annexes

- Localisation à l'échelle locale	15
- Orthophotoplan et localisation de la signalisation existante	16
- Photos	17

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74



Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74



Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74



Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74



Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74



Hôtel du Département

1 avenue d'Albigny  
CS 32444  
74041 Annecy Cedex  
T / 04 50 33 50 00

# Diagnostic de sécurité des passages à niveau

***PN n° 66 - Ligne Annemasse – Evian-les-Bains***

***Route : RD 135***

***Département : Haute-Savoie 74***

***Commune: PERRIGNIER***

***Date de visite : 2 juillet 2020***

## Sommaire

- Préambule	2
- Documents de référence	3
- Grille d'inspection	4
- Description du passage à niveau	5
- Géométrie	6
- Visibilité (de jour)	7
- Visibilité (de nuit)	8
- Lisibilité (de jour)	9
- Lisibilité (de nuit)	10
- Circulations douces (de jour)	11
- Circulation douces (de nuit)	12
- Autres remarques	13
- Documents annexes	14
- Localisation à l'échelle locale	15
- Orthophotoplan et localisation de la signalisation existante	16
- Photos	17

## Préambule

La circulaire du 11 juillet 2008 relative au diagnostic de sécurité des passages à niveau adressée aux préfets de département et aux préfets coordinateurs d'itinéraire routiers demande l'engagement d'une campagne de diagnostics des passages à niveau publics ouverts au trafic automobile sur le réseau ferré national qui s'appuie essentiellement sur une inspection de sécurité routière. Cette démarche a été renforcée dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités et notamment par le biais de l'instruction du 27 janvier 2020 relative à la mise en œuvre du plan d'action pour améliorer la sécurisation des passages à niveau.

Le présent document est destiné à apporter une aide pour l'application du cadre législatif par les différents gestionnaires de réseau routier ainsi qu'au gestionnaire et à l'exploitant du réseau ferré qui devront être associés. Il contient une note d'accompagnement et une grille d'inspection. Ce document est destiné à l'inspecteur des passages à niveau et en conséquence se limite aux constatations et ne donne aucune précision sur les suites à donner.

En effet, le diagnostic demandé aux gestionnaires du réseau routier et du réseau ferré par la circulaire du 11 juillet 2008 doit comprendre une proposition de plan d'actions (actions immédiates, actions à moyen terme, études à mener,...) issu du constat réalisé par l'inspecteur. Les actions à mener doivent être adaptées au contexte et ne peuvent pas être listées de manière exhaustive.

Préalablement à l'inspection, il est nécessaire de recueillir et d'analyser les trafics routiers et ferroviaires, les accidents corporels et les incidents tels que les bris de barrières, supports de feux, clôtures mais aussi les vitesses routières au droit ou à l'approche du passage à niveau lorsqu'elles sont disponibles.

Il est possible que l'essentiel de ces données aient déjà été recueillies notamment par les conseils généraux qui ont rempli le questionnaire adressé par le président de l'instance de coordination de la politique d'amélioration de la sécurité des passages à niveau. Sinon ce recueil doit être effectué auprès des différents acteurs concernés.

Pour faciliter le repérage des passages à niveau sur votre réseau, une cartographie de l'ensemble des passages à niveau est gratuitement accessible à l'adresse suivante :

[http://cartelie.application.equipement.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=SIG\\_BDPN&service=CETE\\_NC](http://cartelie.application.equipement.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=SIG_BDPN&service=CETE_NC)

## Documents de référence

- Instruction du Gouvernement du 27 janvier 2020 relative à la mise en œuvre du plan d'action pour améliorer la sécurisation des passages à niveau
- La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 notamment ses articles 123, 124, 125 et 189
- Circulaire du 11 juillet 2008 relative au diagnostic de sécurité des passages à niveau
- Sécurité des routes et des rues – SETRA/ CETUR, 1992, 436p., Référence Sétra : E9228 et Certu : OU07400792
- ARP – Aménagement des routes principales. Guide technique – Sétra, août 1994, 143p. – référence : B9413
- Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (8 parties), 1977
- Contrôle de Sécurité des Projets Routiers (CSPR) - Audit avant mise en service - guide méthodologique, Sétra, juillet 2003 - <http://www.setra.equipement.gouv.fr/CSPR,3060.html>
- Sécurité aux passages à niveau - Cas de la proximité d'un carrefour giratoire – Guide technique - Sétra, septembre 2006
- Note d'information Sétra n° 106 : Situation et enjeux de sécurité aux passages à niveau – Sétra-SNCF, décembre 1996
- Note d'information Sétra n° 107 : aménagement des passages à niveau en vue d'améliorer la sécurité – Sétra-SNCF, décembre 1996
- Arrêté du 18 mars 1991 modifié relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau – Version consolidée au 5 juin 2008.  
<http://www.legifrance.gouv.fr/.affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000343313&dateTexte=20081106&fastPos=1&fastReqId=1140092731&oldAction=rechTexte>

## 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 événement par écrit, ou prendre une photo de la route.**

### Inspection réalisée par :

Mme BRASSAC Christelle	CD74 – SDGR – SES	n° tél : 04 50 33 21 10
Mme BOINE Sandrine	SNCF Réseau	n° tél : 06 27 70 78 45
Mr MANILLIER	Commune de Perrignier	
Mr DECONCHE Xavier	CD74 – Arrondissement de Thonon	n° tél : 04 50 33 41 82

De jour le : 2 juillet 2020

heure : de 15h00 à 16h00

Signatures :



Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>2 juillet 2020</b>		<b>PN 66 – RD 135</b>
<b>PR positifs - sens1 : sens Perrignier - Sciez</b>			
<b>Questions O</b>	<b>Description du passage à niveau</b>		<b>Commentaires</b>
<b>O.1</b>	<b>Identification des voies</b>		
<b>Voies :</b> Type de PN, N°, ligne ferroviaire, Route et point de repère ou adresse.	<b>Route :</b> RN..... PR..... Nbre de voies..... RD <b>135</b> PR <b>2+617</b> Nbre de voies <b>2</b> Voie urbaine : ..... Nbre de voies .....sens unique <input type="checkbox"/>	<b>Voie ferrée :</b> Ligne : <b>Longeray – Le Bouveret</b> PN <b>66</b> PK <b>193+057</b> Type de PN : <b>SAL 2</b> Nbre de voies : <b>2</b> Electrifiée : <b>oui</b>	<b>La RD fait partie du réseau Sn2 départemental.</b>
<b>O.2</b>	<b>Trafics et vitesses</b>		
<b>Trafics, vitesse et fonctions :</b> itinéraire TE, voie de délestage, itinéraire transport scolaire/cyclistes/piétons	<b>Route :</b> MJA : <b>1901 véh/j</b> (2016); % trafic PL <b>12,8 %</b> . Pointe horaire ..... véh/h Vitesse réglementaire <b>50 km/h</b> Vitesse pratiquée <b>49 km/h (sens 1) et 68 km/h (sens 2) (V85)</b> Fonctions : .....	<b>Voie ferrée :</b> Nbre de trains/24h : <b>54</b>  Vitesse ferroviaire : <b>100 km/h</b> Moment : 102654	<b>Passage de TGV.</b>
<b>O.3</b>	<b>Environnement</b>		
<b>Environnement :</b> (urbanisation, autres contextes, évolution prévisible)	Rase campagne : <input type="checkbox"/> Périurbain ..... : <input type="checkbox"/> Urbain ..... : <b>X</b>	<i>Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible :</i> <b>Le PN se situe dans un secteur urbain comprenant à proximité une zone d'activités industrielles et artisanales. De plus, il se situe à proximité de la gare de Perrignier ainsi que des logements collectifs.</b>	<b>Le passage à niveau est situé au lieu-dit « Les Campanules » mais il est hors agglomération. Les carrefours avec les voies communales sont éclairées, ainsi que le PN.</b>
<b>O.4</b>	<b>Accidents, incidents</b>		
<b>Sécurité :</b> Accidents corporels et Incidents et accidents matériels	<b>Accidents corporels sur les 10 dernières années voire plus :</b> Nbre : ..... année : ..... Nbre accidents mortels : année : ..... Nbre de tués : ..... années : .....	<b>Incidents et accidents matériels sur 5 ans :</b> (casse de matériel, sans conséquences corporelles) Nbre d'incidents : <b>3</b> Types : <b>2 bris (2016) - 1 bris (2017)</b>	

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>2 juillet 2020</b>	Jour	<b>PN 66 – RD 135</b>
-----------------	--	------	-----------------------

*Attention l'inspection est réalisée dans le 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	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
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	X			
		← 2	X			
I.2	Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).	1		X		Proximité d'un carrefour. Tourne-à-droite avec la VC située 5m après le passage à niveau (la VC est non prioritaire).
		2		X		Proximité d'un carrefour. Tourne-à-droite avec 2 VC situées 15m après le passage à niveau (les VC sont non prioritaire).
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	X			Débouché de la VC réaménagé de manière à permettre la giration des PL sans déport sur la voie opposée
		2		X		Pas d'aménagement spécifique, Accès résidents essentiellement

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>2 juillet 2020</b>	Jour	<b>PN 66 – RD 135</b>		
Questions « II »	La visibilité	sens	OUI	NON	Commentaires
<i>Visibilité d'approche (distance d'arrêt à la vitesse réglementaire)</i>					
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)	→	X		
		←	X		
II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1	X		
		2	X		
Démarrer Internet Explorer.Ink	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	X		Présence d'un masque végétal situé à gauche, juste avant le carrefour avec la voie communale permettant d'accéder à la gare, masquant légèrement le feu de gauche à 150 m. (feu visible à 100m)
		2	X		

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>2 juillet 2020</b>	Nuit		<b>PN 66 – RD 135</b>	
Questions « II »	La visibilité	sens	OUI	NON	Commentaires
<i>Visibilité d'approche (distance d'arrêt à la vitesse réglementaire)</i>					
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)	→			Visite non réalisée
		←			Visite non réalisée
II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1			Visite non réalisée
		2			Visite non réalisée
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			Visite non réalisée
		2			Visite non réalisée

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>2 juillet 2020</b>	Jour		<b>PN 66 – RD 135</b>	
Questions « III »	La lisibilité	sens	OUI	NON	Commentaires
III.1	<i>Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'utilisateur (effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)</i>	→ 1	X		
		← 2	X		
III.2	<i>La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)</i>	1	X		
		2	X		Densité de mâts (EDF, France Télécom, éclairage public, mâts SNCF...).
III.3	<i>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</i>	1	X		Bandes de rives à matérialiser sur le PN
		2	X		Bandes de rives à matérialiser sur le PN

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

Numéro du champ		DATE de l'inspection : <b>2 juillet 2020</b>		Nuit			PN 66 – RD 135
Questions « III »	La lisibilité	sens	OUI	NON	Non concerné	Commentaires	
III.1	Le type et le mode de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'utilisateur (effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)	→ 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Visite non réalisée	
		← 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Visite non réalisée	
III.2	La signalisation verticale, les barrières, sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Visite non réalisée	
		2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Visite non réalisée	
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	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Visite non réalisée	
		2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Visite non réalisée	
III.4	De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Visite non réalisée	
		2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Visite non réalisée	

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>2 juillet 2020</b>	Jour			<b>PN 66 – RD 135</b>	
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Secteur urbain avec probabilité de voir des cyclistes et des piétons traverser le passage à niveau.
		2 ←	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Secteur urbain avec probabilité de voir des cyclistes et des piétons traverser le passage à niveau.
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 checked="" type="checkbox"/>	
		2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
IV.3	<i>Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau</i>	1	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
IV.4	<i>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</i>	1	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Présence d'un cheminement piéton pour accéder à la gare.
		2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Présence d'un cheminement piéton pour accéder à la gare.

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>2 juillet 2020</b>	Nuit			<b>PN 66 – RD 135</b>	
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"/>	Visite non réalisée
		2 ←	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Visite non réalisée
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"/>	Visite non réalisée
		2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Visite non réalisée

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74

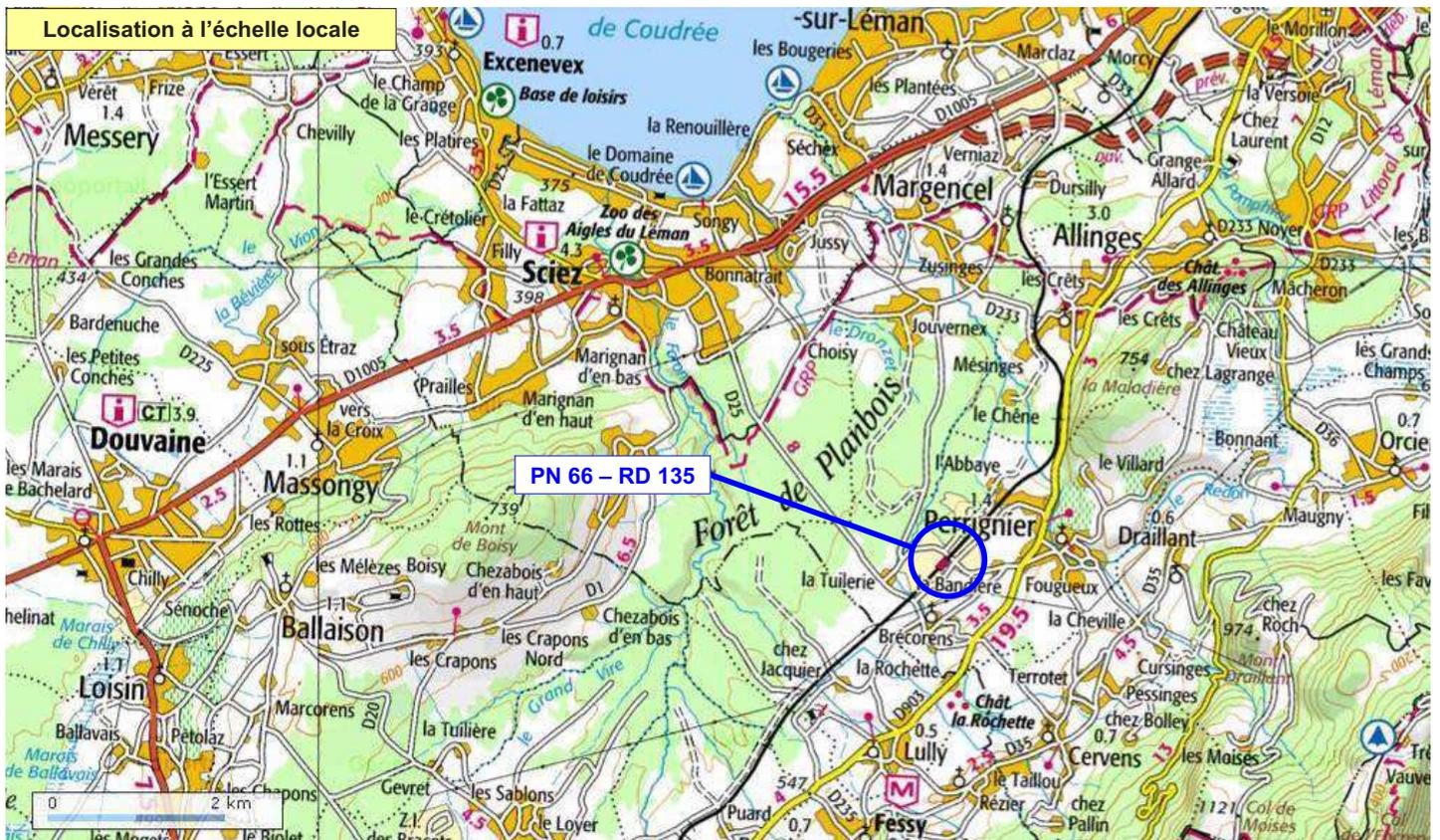
Numéro du champ	DATE de l'inspection : <b>2 juillet 2020</b>		<b>PN 66 – RD 135</b>
-----------------	--	--	-----------------------

Autres « V »	Autres remarques
	<p>- Trafic PL non négligeable.</p> <p>- Présence de parkings de part et d'autre de la RD135, fréquentation de la gare.</p> <p>- Fortes contraintes au droit du carrefour avec les différentes voies communales situées de part et d'autre du passage à niveau. Les problèmes de girations pour les PL (tourne-à-droite et tourne-à-gauche) sont conséquents car ils peuvent engendrer l'arrêt d'un véhicule sur le PN.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Des aménagements ont été réalisés sur le Chemin des Artisans qui améliorent la giration des PL en tourne-à-droite.</li><li>➤ La commune précise qu'il est prévu de supprimer ce carrefour avec la VC Chemin des Artisans et reporté 150 m en amont côté Sciez.</li></ul> <p>- Sur les 3 voies communales venant se greffer à la RD135 de part et d'autre du PN, le régime de priorité a été changé en STOP depuis le précédent diagnostic.</p> <p>- à moyen terme, ce secteur sera soumis à de profondes modifications. Dans le cadre de l'étude de la 2x2 voies, un échangeur serait créé à proximité du PN65 et le PN66 serait supprimé.</p>

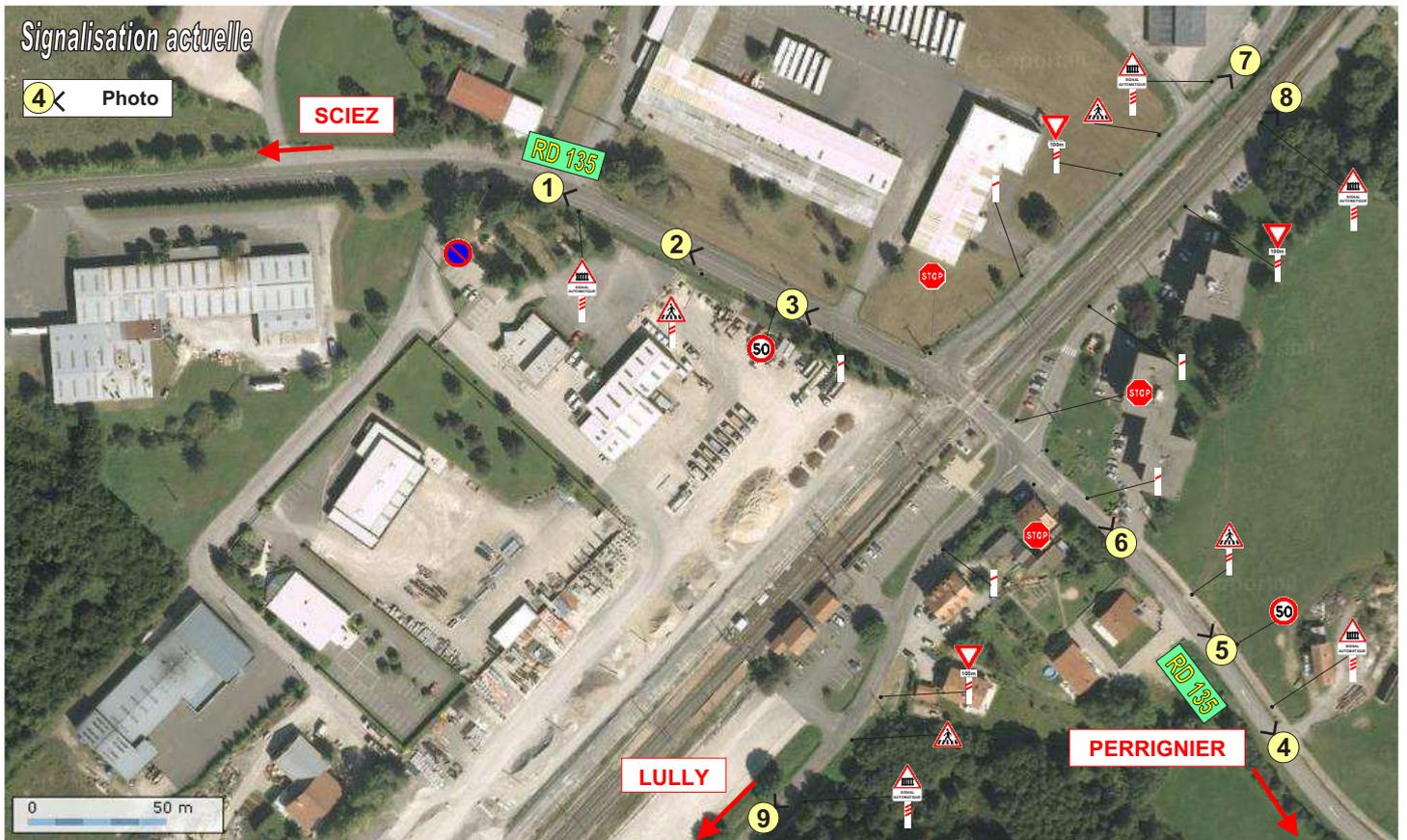
## Documents annexes

- Localisation à l'échelle locale	15
- Orthophotoplan et localisation de la signalisation existante	16
- Photos	17

Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74



Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74



Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74



Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74



Diagnostic de sécurité des passages à niveau - CD74



## 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° 71**

**Route ou rue :** Route de la Visitation

**Département :** 74

**Commune :** THONON-LES-BAINS

Inspection réalisée par :

Nom	Service	Tel	E-mail
VAN DER BIEST Mathieu	VOIRIE	04 50 70 69 56	m-vanderbiest@ville-thonon.fr
JEAN CHARDES Carole	VOIRIE	04 50 70 69 56	c-jean@ville-thonon.fr
BOUVARD Patrick	SNCF		patrick.bouvard@sncf.fr
AGUETAZ Stéphane	SNCF		stephane.aguettaz@reseau.sncf.fr

	Date	Heure
De jour	12/09/2019	9H à 9H30
De Nuit	/	/

Signatures :

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019		Passage à niveau n°71 Route de la Visitation
-----------------	-----------------------------------	--	---

Questions O	Description du passage à niveau		Commentaires
<b>O.1</b>	<b>Identification des voies</b>		
<b>Voies :</b> Type de PN, N°, ligne ferroviaire, Route et point de repère ou adresse.	<b>Route :</b> Type de route : <b>Voie communale</b> Nom de la route : <b>Route de la Visitation</b>  PN en agglomération : <b>non</b> Nombre de voies : <b>2</b>	<b>Voie ferrée :</b> Ligne : <b>Longeray-Le Bouveret</b> <b>PN 71 PK 199.430</b> Type de PN : Nbre de voies : <b>1</b> Electrifiée : <b>oui</b>	
<b>O.2</b>	<b>Trafics et vitesses</b>		
<b>Trafics, vitesse et fonctions :</b> itinéraire TE, voie de délestage, itinéraire transport scolaire/cyclistes/ piétons	<b>Route :</b> Trafic routier (MJA) : 1 450 véh/j Vitesse réglementaire : <b>80 km/h</b> Vitesse pratiquée (estimée) : Fonctions :	<b>Voie ferrée :</b> Trafic ferroviaire (MJA) : ( ) Vitesse réglementaire : max  Moment de circulation (produit des deux trafics) :	Comptage Janvier 2010
<b>O.3</b>	<b>Environnement</b>		
<b>Environnement :</b> (urbanisation, autres contextes, évolution prévisible)	<b>Urbain</b> <b>Périurbain</b> <b>Rase campagne : oui</b>	<i>Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible :</i> <b>Non évolutif</b>	
<b>O.4</b>	<b>Accidents, incidents</b>		
<b>Sécurité :</b> Accidents corporels et Incidents et accidents matériels	<b>Accidents corporels sur les 10 dernières années voire plus :</b> Nombre : 1.....années : <b>2013</b>	<b>Incidents et accidents matériels sur 5 ans :</b> (casse de matériel, sans conséquences corporelles) <b>AUCUN</b>	Personne avec handicap mental blessé

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour	Passage à niveau n°71 Route de la Visitation
-----------------	-----------------------------------	------	---

Attention l'inspection est réalisée dans les 2 sens de circulation automobile :

Sens 1 : Allinges → Marclaz ; sens 2 : Marclaz → Allinges

Questions « I »	Géométrie	sens	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
<b>Précisez le sens 1 :</b>						
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 →		X		Cassis ou dos d'âne sur la traversée
		2 ←		X		
I.2	Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).	1	X			
		2	X			
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			X	
		2			X	

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour	Passage à niveau n°71 Route de la Visitation
-----------------	-----------------------------------	------	---

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	→	X		
		2	←	X		

II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1	X		Débroussaillage devant J10 1 bande à effectuer Panneau A2a à remonter sur J10 2 bandes
		2	X		Panneau A2a à remonter sur J10 2 bandes

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	X		
		2	X		

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour	Passage à niveau n°71 Route de la Visitation		
Questions « III »	La lisibilité	sens	OUI	NON	Commentaires
III.1	<i>Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'utilisateur (effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)</i>	1 →	X		
		2 ←	X		
III.2	<i>La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)</i>	1	X		
		2	X		
III.3	<i>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</i>	1	X		
		2	X		

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour			Passage à niveau n°71 Route de la Visitation	
<b>Questions « IV »</b>	<b>Circulations douces</b>	sens	<b>OUI</b>	<b>NON</b>	<b>Non concerné</b>	<b>Commentaires</b>
IV.1	<i>Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons (y compris les personnes à mobilité réduite)</i>	1 →		X		
		← 2		X		
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		X		SNCF : grillage à refaire dans les 4 cadrans.
		2		X		SNCF : grillage à refaire dans les 4 cadrans.
IV.3	<i>Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau</i>	1		X		SNCF : Passage à niveau muni de 2 ½ barrières.
		2		X		SNCF : Passage à niveau muni de 2 ½ barrières.
IV.4	<i>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</i>	1			X	
		2			X	

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019		Passage à niveau n°71 Route de la Visitation
-----------------	-----------------------------------	--	---

Date de la prochaine visite :  
(5 ans en temps normal, 8 ans si l'approche du PN est  
excellente) :

Autres « V »	Autres remarques
	<p><b>Pour la commune de Thonon-les-Bains :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Débroussaillage devant J10 1 bande à effectuer (II.2.1)</li><li>- Panneau A2a à remonter sur J10 2 bandes (II.2.1, II.2.2)</li></ul> <p><b>SNCF :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Grillage à refaire dans les 4 cadrans (IV.2.1, IV.2.2)</li></ul>

**Photo 1 : vue du PN dans le sens 1**



**Photo 2 : vue du PN dans le sens 2**



## 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° 73**

**Route ou rue : Chemin du Genevray**

**Département : 74**

**Commune : THONON-LES-BAINS**

**Inspection réalisée par :**

Nom	Service	Tel	E-mail
VAN DER BIEST Mathieu	VOIRIE	04 50 70 69 56	m-vanderbiest@ville-thonon.fr
JEAN CHARDES Carole	VOIRIE	04 50 70 69 56	c-jean@ville-thonon.fr
BOUVARD Patrick	SNCF		patrick.bouvard@sncf.fr
AGUETAZ Stéphane	SNCF		stephane.aguettaz@reseau.sncf.fr

	Date	Heure
De jour	12/09/2019	10h00 à 10h30
De Nuit	/	/

Signatures :

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Passage à niveau n°73 Chemin du Genevray
-----------------	-----------------------------------	---

Questions O	Description du passage à niveau		Commentaires
O.1	<b>Identification des voies</b>		
<b>Voies :</b> Type de PN, N°, ligne ferroviaire, Route et point de repère ou adresse.	<b>Route :</b> Type de route : <b>Voie communale</b> Nom de la route : <b>Chemin du Genevray</b>  PN en agglomération : <b>oui</b> Nombre de voies : <b>2</b>	<b>Voie ferrée :</b> Ligne : <b>Longeray- Le Bouveret</b> <b>PN 73 PK 200.930</b> Type de PN : Nbre de voies : <b>1</b> Electrifiée : <b>Oui</b>	
O.2	<b>Trafics et vitesses</b>		
<b>Trafics, vitesse et fonctions :</b> itinéraire TE, voie de délestage, itinéraire transport scolaire/cyclistes/ piétons	<b>Route :</b> Trafic routier (MJA) : <b>3.773 véh/j</b> Vitesse réglementaire : <b>50 km/h</b> Vitesse pratiquée (estimée) : <b>V85 = 39 km/h</b> Fonctions : <b>desserte locale, usine.</b>	<b>Voie ferrée :</b> Trafic ferroviaire (MJA) : ( ) Vitesse réglementaire : max  Moment de circulation (produit des deux trafics) :	<b>Comptages de juin 2014</b>
O.3	<b>Environnement</b>		
<b>Environnement :</b> (urbanisation, autres contextes, évolution prévisible)	<b>Urbain :</b> <b>Périurbain : oui</b> <b>Rase campagne :</b>	<i>Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible :</i> <b>Proximité immédiate d'une usine desservie par de nombreux poids lourds. Proximité d'une zone d'habitation dense.</b>	
O.4	<b>Accidents, incidents</b>		
<b>Sécurité :</b> Accidents corporels et Incidents et accidents matériels	<b>Accidents corporels sur les 10 dernières années voire plus :</b> Nombre : 1 (1 blessé) Année : 2017	<b>Incidents et accidents matériels sur 5 ans :</b> (casse de matériel, sans conséquences corporelles) Nombre d'incidents : 1	

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour	Passage à niveau n°73 Chemin du Genevray
-----------------	-----------------------------------	------	---

Attention l'inspection est réalisée dans les 2 sens de circulation automobile

Sens 1 : Chemin de Morcy → Avenue de Sénévullaz, Sens 2 : Avenue de Sénévullaz → Chemin de Morcy

Questions « I »	Géométrie	sens	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
<i>Précisez le sens 1 :</i>						
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 →		X		Passage en dos d'âne et pente de part et d'autre. Interdit aux transports de marchandises >12 m, transports en commun, véhicules avec attelage
		2 ←		X		
I.2	Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).	1		X		Accès à l'usine d'embouteillage <50ml Sortie résidence privée avec STOP
		2		X		Accès à l'usine d'embouteillage <50ml
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	X			Sortie PL usine pouvant générer remontée de file sur le Passage à niveau (trafic poids lourds modéré) STOP à la sortie
		2		X		

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour	Passage à niveau n°73 Chemin du Genevray
-----------------	-----------------------------------	------	---

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		X	Pente importante, environ 25 % Elagage à faire de part et d'autres de la chaussée
		→			
		2	X		Pente importante, environ 25 %
		←			
II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1		X	Elagage + panneau A7 à passer en 1000
		2		X	Balise A2a à remonter sur balise J10 2 bandes
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		X	Elagage à faire de part et d'autres de la chaussée
		2	X		

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour	Passage à niveau n°73 Chemin du Genevray		
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'utilisateur (effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)	1 →	X		Forte pente dans le sens de la montée
		2 ←	X		Forte pente dans le sens de la descente
III.2	La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	1		X	Elagage à réaliser
		2		X	Panneaux de prescription selon gabarit à remonter sur le candélabre au niveau du PI 54.
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	1	X		Forte pente dans le sens de la montée
		2	X		Bande axiale entre PN et SEMT à convertir en ligne continue (Ville de Thonon-les-Bains)

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour			Passage à niveau n°73 Chemin du Genevray	
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 →		X		Cheminement aménagé dans le sens 2
		← 2	X			
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	X			
		2	X			
IV.3	<i>Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau</i>	1		X		Passage à niveau muni de 2 ½ barrières avec ligne axiale continue
		2		X		Passage à niveau muni de 2 ½ barrières avec ligne axiale continue
IV.4	<i>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</i>	1			X	
		2			X	

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019		Passage à niveau n°73 Chemin du Genevray
-----------------	-----------------------------------	--	---

Date de la prochaine visite :  
(5 ans en temps normal, 8 ans si l'approche du PN est  
excellente) :

Autres « V »	Autres remarques
Remarque : Pour la commune de Thonon-les-Bains :	<ul style="list-style-type: none"><li>-Elagage à faire de part et d'autres de la chaussée (II.1.1)</li><li>-Elagage + panneau A7 à passer en 1000 (II.2.1)</li><li>-Balise A2a à remonter sur balise J10 2 bandes (II.2.2)</li><li>-Elagage à faire de part et d'autres de la chaussée (II.3.1)</li><li>-Elagage à réaliser (III.2.1)</li><li>-Panneaux de prescriptions selon gabarit à remonter sur le candélabre au niveau du PI 54 (III.2.2)</li><li>-Bande axiale entre PN et SEMT à convertir en ligne continue (III.3.2)</li></ul>

Photo 1 : vue du PN dans le sens 1



Photo 2 : vue du PN dans le sens 2



# 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° 75**

**Route ou rue : Boulevard Georges Andrier**

**Département : 74**

**Commune : THONON-LES-BAINS**

**Inspection réalisée par :**

Nom	Service	Tel	E-mail
VAN DER BIEST Mathieu	VOIRIE	04 50 70 69 56	m-vanderbiest@ville-thonon.fr
JEAN CHARDES Carole	VOIRIE	04 50 70 69 56	c-jean@ville-thonon.fr
BOUVARD Patrick	SNCF		patrick.bouvard@sncf.fr
AGUETAZ Stéphane	SNCF		stephane.aguettaz@reseau.sncf.fr

	Date	Heure
De jour	12/09/2019	10H30 à 11H00
De Nuit	/	/

Signatures :

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019		Passage à niveau n°75 Boulevard Georges Andrier
-----------------	-----------------------------------	--	--

Questions O	Description du passage à niveau		Commentaires
<b>O.1</b>	<b>Identification des voies</b>		
<b>Voies :</b> Type de PN, N°, ligne ferroviaire, Route et point de repère ou adresse.	<b>Route :</b> Type de route : <b>voie communale</b> Nom de la route : <b>Boulevard Georges Andrier</b>  PN en agglomération : <b>oui</b> Nombre de voies : <b>2</b>	<b>Voie ferrée :</b> Ligne : <b>Longeray-Le Bouveret</b> <b>PN 75</b> Type de PN : Nbre de voies : <b>3</b> Electrifiée : <b>oui</b>	
<b>O.2</b>	<b>Trafics et vitesses</b>		
<b>Trafics, vitesse et fonctions :</b> itinéraire TE, voie de délestage, itinéraire transport scolaire/cyclistes/piétons	<b>Route :</b> Trafic routier (MJA) : <b>5.750 véh/j</b> Vitesse réglementaire : <b>50 km/h V85=33 km/h</b> Vitesse pratiquée (estimée) : Fonctions : <b>desserte urbaine</b>	<b>Voie ferrée :</b> Trafic ferroviaire (MJA) : ( ) Vitesse réglementaire : max  Moment de circulation (produit des deux trafics) :	Comptages Avril 2014 Bus urbain – Ligne P
<b>O.3</b>	<b>Environnement</b>		
<b>Environnement :</b> (urbanisation, autres contextes, évolution prévisible)	<b>Urbain : oui</b> <b>Périurbain</b> <b>Rase campagne</b>	<i>Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible :</i>	
<b>O.4</b>	<b>Accidents, incidents</b>		
<b>Sécurité :</b> Accidents corporels et Incidents et accidents matériels	<b>Accidents corporels sur les 10 dernières années voire plus :</b>  <b>AUCUN</b>	<b>Incidents et accidents matériels sur 5 ans :</b> (casse de matériel, sans conséquences corporelles)  <b>AUCUN</b>	

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour			Passage à niveau n°75 Boulevard Georges Andrier	
<i>Attention l'inspection est réalisée dans les 2 sens de circulation automobile :</i> <i>Sens 1 : Place des Arts → Avenue des Vallées - Sens 2 : Avenue des Vallées → Place des Arts</i>						
Questions « I »	Géométrie	sens	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
<i>Précisez le sens 1 :</i>						
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 →	X			
		2 ←	X			
I.2	Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).	1		X		Sortie impasse accès Biraghi 10 m avant PN dans le carrefour
		2		X		Carrefour des Vallées (important) avant PN
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	X			La signalisation tricolore permet de sécuriser la proximité du carrefour
		2	X			La signalisation tricolore permet de sécuriser la proximité du carrefour

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour	Passage à niveau n°75 Boulevard Georges Andrier
-----------------	-----------------------------------	------	--

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 →	X		Pour les véhicules circulant sur les axes boulevard Georges Andrier et avenue des Vallées
		2 ←	X		Pour les véhicules circulant sur les axes Clos Banderet / ch. Ronde, la visibilité de la signalisation tricolore protégeant le PN est par contre satisfaisante
II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1		X	Problème sortie impasse BIRAGHI : Remonter jalonnement vers LE CARNIVORE + pose panneau A7 en lieu et place jalonnement + suppression A7 existant sur Bd Georges Andrier.
		2		X	A7 existant Av. des Vallées à décaler à gauche du feu de PN
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	X		
		2	X		

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour	Passage à niveau n°75 Boulevard Georges Andrier		
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'utilisateur (effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)	1 →	X		
		2 ←	X		
III.2	La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	1	X		Environnement urbain
		2	X		Environnement urbain
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	1		X	Panneau B6b1 à remonter vers Place des Arts au niveau accès piéton Appart City.
		2	X		

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour			Passage à niveau n°75 Boulevard Georges Andrier	
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 →	X			
		← 2	X			
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	X			Synchronisation feux sécurisant piétons
		2	X			Synchronisation feux sécurisant piétons
IV.3	<i>Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau</i>	1	X			
		2	X			
IV.4	<i>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</i>	1	X			
		2	X			

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019		Passage à niveau n°75 Boulevard Georges Andrier
-----------------	-----------------------------------	--	--

Date de la prochaine visite :  
(5 ans en temps normal, 8 ans si l'approche du PN est  
excellente) :

Autres « V »	Autres remarques
Remarque :	<p><b>Pour la commune de Thonon-les-Bains :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Problème sortie impasse BIRAGHI : Remonter jalonnement vers LE CARNIVORE + pose panneau A7 en lieu et place jalonnement + suppression A7 existant sur Bd Georges Andrier (II.2.1)</li><li>- A7 existant Av. des Vallées à décaler à gauche du feu de PN (II.2.2)</li><li>- Panneau B6b1 à remonter vers Place des Arts au niveau accès piéton Appart City (III.3.1)</li><li>- Synchronisation feux sécurisant piétons (IV.2.1, IV.2.2)</li></ul>

Photo 1 : vue du PN dans le sens 1



Photo 2 : vue du PN dans le sens 2



## 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° 76**

**Route ou rue : Chemin Vieux**

**Département : 74**

**Commune : THONON-LES-BAINS**

**Inspection réalisée par :**

Nom	Service	Tel	E-mail
VAN DER BIEST Mathieu	VOIRIE	04 50 70 69 56	m-vanderbiest@ville-thonon.fr
JEAN CHARDES Carole	VOIRIE	04 50 70 69 56	c-jean@ville-thonon.fr
BOUVARD Patrick	SNCF		patrick.bouvard@sncf.fr
AGUETAZ Stéphane	SNCF		stephane.aguettaz@reseau.sncf.fr

	Date	Heure
De jour	12/09/2019	11h00 à 11h30
De Nuit		

Signatures :

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Passage à niveau n° 76 Chemin Vieux
-----------------	-----------------------------------	--

Questions O	Description du passage à niveau		Commentaires
O.1	<b>Identification des voies</b>		
<b>Voies :</b> Type de PN, N°, ligne ferroviaire, Route et point de repère ou adresse.	<b>Route :</b> Type de route : <b>Voie communale</b> Nom de la route : <b>Chemin Vieux</b>  PN en agglomération : <b>oui</b> Nombre de voies : <b>2</b>	<b>Voie ferrée :</b> Ligne : <b>Longeray – Le Bouveret</b> <b>PN 76 PK 203.270</b> Type de PN : Nbre de voies : <b>1</b> Electrifiée : <b>oui</b>	
O.2	<b>Trafics et vitesses</b>		
<b>Trafics, vitesse et fonctions :</b> itinéraire TE, voie de délestage, itinéraire transport scolaire/cyclistes/ piétons	<b>Route :</b> Trafic routier (MJA) : Vitesse réglementaire : <b>50 km/h</b> Vitesse pratiquée (estimée) : Fonctions : <b>desserte urbaine</b>	<b>Voie ferrée :</b> Trafic ferroviaire (MJA) : ( ) Vitesse réglementaire : max  Moment de circulation (produit des deux trafics) :	Bus urbains ligne B
O.3	<b>Environnement</b>		
<b>Environnement :</b> (urbanisation, autres contextes, évolution prévisible)	<b>Urbain : oui</b> <b>Périurbain</b> <b>Rase campagne</b>	<i>Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible :</i> <b>Proximité d'un supermarché et de son parking. Proche du PN 75.</b>	
O.4	<b>Accidents, incidents</b>		
<b>Sécurité :</b> Accidents corporels et Incidents et accidents matériels	<b>Accidents corporels sur les 10 dernières années voire plus :</b>  AUCUN	<b>Incidents et accidents matériels sur 5 ans :</b> (casse de matériel, sans conséquences corporelles)  AUCUN	

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour	Passage à niveau n° 76 Chemin Vieux
-----------------	-----------------------------------	------	--

*Attention l'inspection est réalisée dans les 2 sens de circulation automobile :*  
*Sens 1 : Avenue Jules Ferry → Avenue du Clos Banderet, Sens 2 : Avenue du Clos Banderet → Avenue Jules Ferry*

Questions « I »	Géométrie	sens	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
<i>Précisez le sens 1 :</i>						
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).	→	X			
		←	X			
I.2	Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).	1	X			Sortie parking Carrefour Market avant PN < 50 m + carrefour important après PN
		2	X			Important carrefour avant PN
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	X			Gestion du trafic par feux tricolores coordonnées
		2	X			Gestion du trafic par feux tricolores coordonnées

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour	Passage à niveau n° 76 Chemin Vieux
-----------------	-----------------------------------	------	--

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	→	X		
		2	←	X		

II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1		X	A7 à remettre d'urgence en lieu et place du passage piéton surélevé
		2		X	A7 Chemin Vieux à mettre à la place de l'interdiction des poids lourds à doubler avec crosse

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	X		
		2	X		

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour	Passage à niveau n° 76 Chemin Vieux		
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'utilisateur (effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)	1 →	X		
		2 ←	X		
III.2	La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	1	X		
		2	X		
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	1	X		Gestion par feux tricolores intégrant sécurisation des passages à niveaux dans le plan de feux
		2	X		Gestion par feux tricolores intégrant sécurisation des passages à niveaux dans le plan de feux

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour			Passage à niveau n° 76 Chemin Vieux	
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 →		X		Cheminelements piétons très réduits
		← 2		X		
IV.2	<i>Le guidage des piétons vers l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminelements interdits)</i>	1	X			
		2	X			
IV.3	<i>Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau</i>	1	X			Passage à niveau muni de 4 ½ barrières
		2	X			Passage à niveau muni de 4 ½ barrières
IV.4	<i>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</i>	1			X	
		2			X	

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019		Passage à niveau n° 76 Chemin Vieux
-----------------	-----------------------------------	--	--

Date de la prochaine visite :  
(5 ans en temps normal, 8 ans si l'approche du PN est  
excellente) :

Autres « V »	Autres remarques
Remarque : Pour la commune de Thonon-les-Bains : - A7 à remettre d'urgence en lieu et place du passage piéton surélevé (II.2.1) - A7 Chemin Vieux à mettre à la place de l'interdiction des poids lourds à doubler avec crosse (II.2.2)	

Photo 1 : vue du PN dans le sens 1



Photo 2 : vue du PN dans le sens 2



## 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° 77**

**Route ou rue : Avenue de Champagne**

**Département : 74**

**Commune : THONON-LES-BAINS**

**Inspection réalisée par :**

Nom	Service	Tel	E-mail
VAN DER BIEST Mathieu	VOIRIE	04 50 70 69 56	m-vanderbiest@ville-thonon.fr
JEAN CHARDES Carole	VOIRIE	04 50 70 69 56	c-jean@ville-thonon.fr
BOUVARD Patrick	SNCF		patrick.bouvard@sncf.fr
AGUETAZ Stéphane	SNCF		stephane.aguettaz@reseau.sncf.fr

	Date	Heure
De jour	12/09/2019	11h30 à 12h00
De Nuit		

Signatures :

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Passage à niveau n° 77 Avenue de Champagne
-----------------	-----------------------------------	---

Questions O	Description du passage à niveau		Commentaires
<b>O.1</b>	<b>Identification des voies</b>		
<b>Voies :</b> Type de PN, N°, ligne ferroviaire, Route et point de repère ou adresse.	<b>Route :</b> Type de route : <b>Voie communale</b> Nom de la route : <b>Avenue de Champagne</b>  PN en agglomération : <b>oui</b> Nombre de voies : <b>2</b>	<b>Voie ferrée :</b> Ligne : <b>Longeray – Le Bouveret</b> <b>PN 77 PK 203.901</b> Type de PN : Nbre de voies : <b>1</b> Electrifiée : <b>oui</b>	
<b>O.2</b>	<b>Trafics et vitesses</b>		
<b>Trafics, vitesse et fonctions :</b> itinéraire TE, voie de délestage, itinéraire transport scolaire/cyclistes/ piétons	<b>Route :</b> Trafic routier (MJA) : Vitesse réglementaire : <b>50 km/h</b> Vitesse pratiquée (estimée) : Fonctions : <b>desserte urbaine</b>	<b>Voie ferrée :</b> Trafic ferroviaire (MJA) : ( ) Vitesse réglementaire : max  Moment de circulation (produit des deux trafics) :	
<b>O.3</b>	<b>Environnement</b>		
<b>Environnement :</b> (urbanisation, autres contextes, évolution prévisible)	<b>Urbain : oui</b> <b>Périurbain</b> <b>Rase campagne</b>	<i>Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible :</i> <b>Liaison entre deux axes Est/Ouest</b>	
<b>O.4</b>	<b>Accidents, incidents</b>		
<b>Sécurité :</b> Accidents corporels et Incidents et accidents matériels	<b>Accidents corporels sur les 10 dernières années voire plus :</b>  AUCUN	<b>Incidents et accidents matériels sur 5 ans :</b> (casse de matériel, sans conséquences corporelles) Nombre d'incidents : 1 Types : heurt de clôture (2015)	

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour	Passage à niveau n° 77 Avenue de Champagne
-----------------	-----------------------------------	------	---

Attention l'inspection est réalisée dans les 2 sens de circulation automobile :  
Sens 1 : Cimetière → Avenue Jules Ferry, Sens 2 : Avenue Jules Ferry → Cimetière

Questions « I »	Géométrie	sens	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
<i>Précisez le sens 1 :</i>						
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 →	X			
		2 ←	X			
I.2	Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).	1		X		Carrefour de part et d'autre du Passage à niveau
		2		X		Carrefour de part et d'autre du Passage à niveau
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	X			Carrefour sécurisé par feux synchronisés avec SNCF
		2	X			Carrefour sécurisé par feux synchronisés avec SNCF

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour	Passage à niveau n° 77 Avenue de Champagne
-----------------	-----------------------------------	------	---

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	→	X		
		2	←	X		

II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1		X	Panneau A7 double devant double feu à axer entre les 2 et au-dessus
		2		X	Panneau A7 à implanter + élagage côté Chemin des Cités

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	X		Elagage arbre côté Chemin des Cités
		2	X		

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour	Passage à niveau n° 77 Avenue de Champagne
-----------------	-----------------------------------	------	---

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'utilisateur (effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)	→	X		
		←	X		
III.2	La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	1	X		
		2	X		Elagage arbre côté Chemin des Cités
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	1	X		Feux tricolores matérialisant les zones
		2	X		Feux tricolores matérialisant les zones

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour			Passage à niveau n° 77 Avenue de Champagne	
Questions « IV »	Circulations douces	sens	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
IV.1	Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons (y compris les personnes à mobilité réduite)	1 →	X			
		← 2	X			
IV.2	Le guidage des piétons vers l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	1	X			SNCF : ajouter grillage en Q2
		2		X		
IV.3	Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau	1	X			Passage à niveau muni de 4 ½ barrières
		2	X			
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	1			X	
		2			X	

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019		Passage à niveau n° 77 Avenue de Champagne
-----------------	-----------------------------------	--	---

Date de la prochaine visite :  
(5 ans en temps normal, 8 ans si l'approche du PN est  
excellente) :

Autres « V »	Autres remarques
Remarque : <u>Pour la commune de Thonon-les-Bains :</u> <ul style="list-style-type: none"><li>- Panneau A7 double devant double feu à axer entre les 2 et au-dessus (II.2.1)</li><li>- Panneau A7 à implanter + élagage arbre côté Chemin des Cités (II.2.2)</li><li>- Elagage autre côté Chemin des Cités (II.3.2)</li><li>- Elagage arbre côté Chemin des Cités (III.2.2)</li></ul> <u>Pour la SNCF :</u> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ajouter grillage en Q2 (IV.2.2)</li></ul>	

**Photo 1 : vue du PN dans le sens 1**



**Photo 2 : vue du PN dans le sens 2**



## 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° 79**

**Route ou rue : Avenue de Saint Disdille**

**Département : 74**

**Commune : THONON-LES-BAINS**

**Inspection réalisée par :**

Nom	Service	Tel	E-mail
VAN DER BIEST Mathieu	VOIRIE	04 50 70 69 56	m-vanderbiest@ville-thonon.fr
JEAN CHARDES Carole	VOIRIE	04 50 70 69 56	c-jean@ville-thonon.fr
BOUVARD Patrick	SNCF		patrick.bouvard@sncf.fr
AGUETAZ Stéphane	SNCF		stephane.aguettaz@reseau.sncf.fr

	Date	Heure
De jour	12/09/2019	12h00 à 12h30
De Nuit		

Signatures :

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Passage à niveau n° 79 Avenue de Saint Disdille
-----------------	-----------------------------------	--

Questions O	Description du passage à niveau		Commentaires
O.1	<b>Identification des voies</b>		
<b>Voies :</b> Type de PN, N°, ligne ferroviaire, Route et point de repère ou adresse.	<b>Route :</b> Type de route : <b>Voie communale</b> Nom de la route : <b>Avenue de Saint Disdille</b>  PN en agglomération : <b>oui</b> Nombre de voies : <b>1</b>	<b>Voie ferrée :</b> Ligne : <b>Longeray – Le Bouveret</b> <b>PN 79 PK 205.480</b> Type de PN : Nbre de voies : <b>1</b> Electrifiée : <b>oui</b>	
O.2	<b>Trafics et vitesses</b>		
<b>Trafics, vitesse et fonctions :</b> itinéraire TE, voie de délestage, itinéraire transport scolaire/cyclistes/ piétons	<b>Route :</b> Trafic routier (MJA) : Vitesse réglementaire : <b>30 km/h</b> Vitesse pratiquée (estimée) : Fonctions : <b>desserte locale 100 %</b>	<b>Voie ferrée :</b> Trafic ferroviaire (MJA) : ( ) Vitesse réglementaire : max  Moment de circulation (produit des deux trafics) :	
O.3	<b>Environnement</b>		
<b>Environnement :</b> (urbanisation, autres contextes, évolution prévisible)	<b>Urbain : oui</b> <b>Périurbain :</b> <b>Rase campagne :</b>	<i>Précisez la nature de l'environnement autour du PN actuel et évolution prévisible :</i>	<b>Sens unique Véhicules légers double sens cycles + piétons</b>
O.4	<b>Accidents, incidents</b>		
<b>Sécurité :</b> Accidents corporels et Incidents et accidents matériels	<b>Accidents corporels sur les 10 dernières années voire plus :</b>  AUCUN	<b>Incidents et accidents matériels sur 5 ans :</b> (casse de matériel, sans conséquences corporelles)  AUCUN	

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour	Passage à niveau n° 79 Avenue de Saint Disdille
-----------------	-----------------------------------	------	--

Attention l'inspection est réalisée dans les 2 sens de circulation automobile :  
Sens 1 : Route de Vongy → Avenue de Ripaille, Sens 2 : Avenue de Ripaille → Route de Vongy

Questions « I »	Géométrie	sens	OUI	NON	Non concerné	Commentaires
<i>Précisez le sens 1 :</i>						
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 →	X			Légèrement surélevé
		2 ←	X			
I.2	Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout autre point singulier (carrefour,...).	1		X		Proximité de nombreuses voies privées
		2	X			
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	X			Panneau A7 sur voie privée
		2			X	

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour	Passage à niveau n° 79 Avenue de Saint Disdille
-----------------	-----------------------------------	------	--

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 →		X	Stationnement sauvage (Est) Ville de Thonon-les-Bains : matérialiser interdiction de stationner le long de l'avenue de Saint Disdille
		2 ←	X		
II.2	La signalisation de police réglementaire annonçant le passage à niveau est visible	1	X		Supprimer J10 une bande sur voie privée parallèle à la voie SNCF
		2		X	Redresser panneau A7 perpendiculaire à la voie
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		X	Feu R24 masqué par stationnement longitudinal
		2	X		

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour	Passage à niveau n° 79 Avenue de Saint Disdille		
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'utilisateur (effet de surprise, on ne s'attend pas à trouver un PN sur ce type de voie)	→	X		
		←	X		
III.2	La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	1	X		Véhicules en stationnement sauvage masquant une partie du feu
		2	X		
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	1	X		Ville de Thonon-les-Bains : Ligne d'effet de feux à matérialiser sur toute la longueur parallèle à la voie ferrée SNCF : Bandes de rives sur platelage à retracer + peinture des bordures
		2	X		SNCF : Bandes de rives sur platelage à retracer + peinture des bordures

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019	Jour			Passage à niveau n° 79 Avenue de Saint Disdille	
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 →		X		Vélos sur chaussée
		← 2		X		
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		X		SNCF : Grillage à compléter en Q1, Q2 et Q4
		2		X		
IV.3	<i>Le passage en chicane des 2 roues est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau</i>	1		X		Passage à niveau muni de 2 ½ barrières
		2		X		
IV.4	<i>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</i>	1			X	
		2			X	

Numéro du champ	DATE de l'inspection : 12/09/2019		Passage à niveau n° 79 Avenue de Saint Disdille
-----------------	-----------------------------------	--	--

Date de la prochaine visite :  
(5 ans en temps normal, 8 ans si l'approche du PN est  
excellente) :

Autres « V »	Autres remarques
Remarques : <u>Pour la commune de Thonon-les-Bains :</u> <ul style="list-style-type: none"><li>- Matérialiser interdiction de stationner le long de l'avenue de Saint Disdille (II.1.1)</li><li>- Supprimer J10 une bande sur voie privée parallèle à la voie SNCF (II.2.1)</li><li>- Redresser panneau A7 perpendiculaire à la voie (II.2.2)</li><li>- Ligne d'effet de feux à matérialiser sur toute la longueur parallèle à la voie ferrée (III.3.1)</li></ul> <u>Pour la SNCF :</u> <ul style="list-style-type: none"><li>- Bandes de rives sur platelage à retracer + peinture des bordures (III.3.1 et III.3.2)</li><li>- Grillage à compléter en Q1, Q2 et Q4 (IV.2.1)</li></ul>	

Photo 1 : vue du PN dans le sens 1



Photo 2 : vue du PN dans le sens 2

